

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

Juni 2006



Einweihungsfeier in der neuen Geschäftsstelle

Foto: PRO BAHN

- Bahnanschluss Traunreut – Kleine Fortschritte 3
- Mobil im Berchtesgadener Land 4
- Neubaustrecke: Viel Geld für nichts? 5
- Doppelgelenkbusse nicht überzeugend 7

Danke...

... sagen PRO BAHN Bayern und PRO BAHN Oberbayern allen Gästen sowie Mitgliedern, Freunden und Förderern für den Besuch unserer Eröffnungsfeier am 28. April und für die zahlreichen Glückwünsche und Geschenke.

Wir haben uns sehr darüber gefreut, dass so viele Interessierte unserer Einladung gefolgt sind und den Weg in unsere neue Geschäftsstelle am Agnes-Bernauer-Platz 8 in Laim gefunden haben.

Neben dem PRO BAHN-Bundesvorsitzenden Karl-Peter Naumann aus Hamburg und dem Landesvorsitzenden von Baden-Württemberg, Josef Schneider aus Kirchheim/Teck, konnten wir zahlreiche hochrangige Vertreter aus Politik und Verwaltung begrüßen. So entstanden interessante und intensive Gespräche und Diskussionen zur Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft des öffentlichen Verkehrs. Klar wurde hierbei auch, dass auf PRO BAHN noch zahlreiche Aufgaben warten, die es anzupacken gilt.

Danke sagen wir aber auch den Helfern, die vor, während und nach der Feier mit angepackt haben und so den reibungslosen Ablauf erst ermöglicht haben.

Auch wenn immer noch das eine oder andere in der neuen Geschäftsstelle zu tun ist, möchten wir uns bei allen bedanken, die in den letzten Monaten ihre Freizeit geopfert haben, damit der Umzug sowie das Einrichten vonstatten gehen konnte.

Die Vorstände des
LV Bayern und RV Oberbayern

Aus Archiv und Bibliothek

Dank für zwei Bücherspenden

Professor Bodack ließ es sich nicht nehmen, uns zur Eröffnung der neuen Münchner Geschäftsstelle zu besuchen und uns ein handsigniertes Exemplar seines Buches „Der Interregio – die abenteuerliche Geschichte eines beliebten Zugsystems“ zu überreichen.

Roman Wanek (ebenfalls PRO BAHN-Mitglied) vermachte uns aus diesem Anlass einen nicht weniger umfangreichen historischen Eisenbahnatlas für Deutschland, Österreich und die Schweiz.

Nach der innovativen Aufbruchsstimmung im Vorfeld von Bahnreform und Regionalisierung sind leider in letzter Zeit wieder Tendenzen zur „Schumpfbahn“ unübersehbar, die man endlich hinter sich glaubte. Vor diesem Hintergrund gewinnt wohl jedes der beiden so unterschiedlichen Bücher seine eigene Aktualität.

Im Namen von Archiv und Bibliothek bedanke ich mich jedenfalls ganz herzlich bei den beiden Spendern.

Thomas Kauderer

Bahnanschluss Traunreut

Kleine Fortschritte

Die Gleismodernisierungsarbeiten sind nun abgeschlossen. Am 23.5.2006 wurde im wahrsten Sinne des Wortes „der letzte Schliff“ auf dem 2,6 km langen modernisierten Gleisabschnitt vorgenommen. Mit einer Gleisschleifmaschine wurden nun die Gleise geschliffen. Somit ist das Gleis für den Personenverkehr, der ab dem nächsten Fahrplanwechsel im Dezember wieder aufgenommen wird, bereit.

Bereits am 6. Mai befuhr ein Personen-Sonderzug diesen Gleisabschnitt. Die Sonderfahrt „Eine Stadt geht auf Reisen“ stand an. Der Sonderzug, der an diesen Tag nach Augsburg fuhr, war mit 600 (!) Fahrgästen sehr gut ausgelastet. Bereits nach einigen Tagen waren die Fahrkarten für diese begehrte Sonderfahrt ausverkauft. Mit zwei Dieselloks der BR 218, jeweils an den Enden, fuhr der Sonderzug, der aus sechs ehemaligen Silberlingen bestand, nun nach Traunreut und holte hier die Traunreuter Fahrgäste ab.

Dann ging es wieder nach Hörpolding zurück, wo der DEINER-Clubwagen dazugehängt wurde. Dann ging es über Mühldorf und München nach Augsburg, wo dann den Fahrgästen diverse Führungsprogramme geboten wurden. Auf jeden Fall war auch diese Sonderzugfahrt wieder ein großer Erfolg und so wird es auch nächstes Jahr mit aller Wahrscheinlichkeit eine weitere Sonderfahrt geben „Eine Stadt geht auf Reisen!“

Aber nicht nur die Gleise wurden für die Reaktivierung des Personenverkehrs modernisiert, auch der Haltepunkt Matzing wurde renoviert. Die Bahnsteigkante sowie der Platz um den ehemaligen Bahnhof wurde neu geteert. Auch eine doppelblumige Bahnsteigleuchte wurde nun dort eingebaut. Es geht also in kleinen Schritten voran.

Andi Locht
PRO BAHN-Kreisgruppe Traunstein

Modernisierung

Mobil im Berchtesgadener Land

Ab 17. Juni auf durchgehender Schiene: Die Regionalzüge von Berchtesgaden nach Salzburg werden in das Salzburger S-Bahn-Netz integriert und verkehren zukünftig bis Golling-Abtenau. Zugleich eröffnen die ÖBB auch den neuen Haltepunkt Salzburg-Taxham. Damit sind allein im Salzburger Stadtgebiet sieben S-Bahnstationen umsteigefrei zu erreichen. Die neuen Verbindungen werden mit klimatisierten Elektro-Talenten der ÖBB (Baureihe 4023) gefahren, nachdem sie für den topografisch schwierigen Abschnitt Bad Reichenhall – Hallthurm steilstreckentauglich adaptiert und zugelassen wurden. Der Einsatz dieser Fahrzeuge war zwar nicht ganz unumstritten (u.a. im Hinblick auf eine zukünftige Regionalstadtbahn), inzwischen scheinen sie sich aber doch ganz gut zu bewähren; die ÖBB sprechen von einem Fahrgastzuwachs von 30 Prozent zwischen Salzburg und Golling. Von Vorteil dürften jedenfalls bequemere Einstiege sein, neigten doch bisher eher Bahnsteige als Fahrzeuge zur Niederflrigkeit.

Der Salzburger Verbundtarif gilt dann auch in Bahn und Bus auf deutscher Seite, was für den einen oder anderen zunächst noch etwas gewöhnungsbedürftig sein mag, aber die Nutzbarkeit der „Öffis“ im Verkehrsraum Salzburg – Berchtesgadener Land auf die Dauer doch erheblich erleichtern dürfte. Bleibt nur zu hoffen, dass diese an sich löbliche Vereinfachung nicht mit gesalzenen Preiserhöhungen verbunden ist, aber Tarife sind sowieso ein abend- und heftfüllendes Kapitel, das wir hier nicht weiter vertiefen wollen.

Die Eröffnungsparty steigt jedenfalls am Samstag, 17. Juni mit Schnupperfahrten im neuen Talent, der Präsentation historischer und moderner Fahrzeuge und viel Spaß und Infos rund um die Bahn(en! – schließlich sind es mindestens zwei, und ein für Lokalbahninnovationen berühmt-berüchtigtes Unternehmen ist ja auch nicht weit). Für alle, die ohne Rauchsignale (noch) nicht zum Bahnhof finden, ist selbstverständlich auch der obligatorische Dampfzug als Orientierungshilfe zur richtigen Schiene im Einsatz.

Thomas Kauderer

Die „Die Bahn“ ging, LEO kommt

Am Samstag, den 1. Juli startet LEO, die Lokalbahn Bad Endorf – Obing, nach rund einem Jahrzehnt „Sendepause“ in eine neue Zu(g)kunft als Touristikbahn. Gefahren wird an Sonn- und Feiertagen bis Mitte Oktober. Abfahrten in Bad Endorf 10.00, 14.00 und 17.00 Uhr, in Obing 8.40, 12.40 und 15.40 Uhr.

Näheres unter www.chiemgauer-lokalbahn.de oder in der nächsten Ausgabe unserer PRO BAHN-Post. (tkau)

Teure Neubaustrecke ist nicht schneller (für Oberbayern)

Viel Geld für nichts?

Mit großem Marketing-Getöse und Politiker-Sonderfahrten wurde den bayerischen Fahrgästen der nahe Beginn des goldenen Bahnzeitalters angekündigt: ab 28. Mai verkehren die ersten ICE-Züge planmäßig mit 300 km/h zwischen Ingolstadt und Nürnberg. Doch der Blick in die Fahrplanauskunft zeigt: Bahnkunden außerhalb der Landeshauptstadt München haben vorerst keinen Vorteil von der 3,6 Milliarden teuren Investition. Auf den bisherigen Linien kommen Fahrgäste aus Rosenheim, Garmisch, Weilheim, Tölz oder Mühldorf mindestens genauso schnell und oft sogar preisgünstiger nach Nürnberg als mit den bis zu 300 km/h schnellen ICE-Zügen über Ingolstadt.

PRO BAHN Oberbayern hat den Test gemacht und die Fahrzeiten und Preise für alle wesentlichen Relationen südlich Münchens verglichen. Die beigefügte Tabelle mit konkreten Fahrplanbeispielen für die Bahnknoten im Alpenvorland zeigt, was die Neubaustrecke wirklich bringt – nämlich erst mal nichts.

Der Grund für das enttäuschende Ergebnis: Der Fahrplan der Neubaustrecke passt (noch?) nicht in das Fahrplangefüge des Bayern-Takts. Auch der Wegfall der Zustiegsmöglichkeit in Pasing bedeutet für viele Verbindungen eine Fahrzeitverlängerung. Das wirkt sich sogar im westlichen S-Bahn-Bereich aus: So kommt man von Fürstenfeldbruck genauso schnell nach Nürnberg, wenn man in Pasing den „alten“ ICE über Augsburg besteigt.

Wie es ab Dezember aussehen wird, lässt sich jetzt noch nicht sagen. Immerhin werden die ICE über die Neubaustrecke halbstündlich verkehren. Dann wird es schon irgendwie passen. Ob die realisierten 61 Minuten Fahrzeit dann ein Optimum darstellen, ist noch fraglich. Nach den Regeln der Kunst – also nach den Regeln des Integralen Taktfahrplans – ist die Fahrzeit zwischen zwei Knoten unter 60 Minuten zu halten, damit die Anschlüsse klappen. Da die Umsteigezeiten in München länger zu bemessen sind als in kleineren Bahnhöfen, müssten es zwischen München und Nürnberg wohl etwa 50 Minuten sein. Heute kommen die Züge aus der Region in München zur Minute 27 (Werdenfels-Takt), 29 (BOB) oder 30 bis 34 (Salzburg / Rosenheim) an. Eine realistisch sinnvolle Abfahrtszeit Richtung Nürnberg wäre also die Minute 40, um dort zur Minute 30 einzutreffen und wesentliche Anschlüsse zu bedienen.

Eine generell andere Vorgehensweise hat die Schweiz an den Tag gelegt: Schon mit der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Mattstetten – Rothrist wurden die Reisezeiten im ganzen Land entscheidend verkürzt. Der Nutzen, der erzielt werden sollte, stand am Anfang der Planung – und zwar als ganz konkrete Reisezeitverkürzung.

Was bringt die Neubaustrecke München – Nürnberg ab 28. Mai 2006 für Oberbayern?
 Fahrzeitenvergleich für Verbindungen aus Oberbayern nach Nürnberg Hbf ab 28. Mai 2006
 Zu Grunde gelegte Tageszeit: Samstagmittag ab 15 Uhr

Fahrplan-Beispiele (jeweils schnellste Verbindung)		Umsteigen in	Nürnberg an	Dauer [h]	Zuggattung	Normalpreis
Garmisch / Weilheim – Nürnberg	Weilheim ab	München Hbf	18:28	02:38	RB, ICE	47,00 €
über Neubaustrecke Ingolstadt – Nürnberg	15:50	Augsburg	18:28	02:25	RE, ICE	40,00 €
sonstige Verbindung	16:03					
Salzburg / Rosenheim – Nürnberg	Rosenheim ab	München Hbf	20:28	02:31	IC, ICE	48,00 €
über Neubaustrecke Ingolstadt – Nürnberg	17:57	München Hbf	17:29	02:32	IC, ICE	48,00 €
sonstige Verbindung	14:57					
Miesbach / Tegernsee / Bad Tölz (BOB) – Nürnberg	Bad Tölz ab	München Hbf	18:28	02:54	BOB, ICE	50,60 €
über Neubaustrecke Ingolstadt – Nürnberg	15:34	München Hbf	20:28	02:54	BOB, ICE	50,60 €
sonstige Verbindung	17:34					
Mühldorf – Nürnberg	Mühldorf ab	München Hbf	18:28	02:47	RB, ICE	50,00 €
über Neubaustrecke Ingolstadt – Nürnberg	15:41	Landshut	18:24	02:54	RB, RE	29,00 €
sonstige Verbindung	15:34					
Fürstenfeldbruck (S-Bahn) – Nürnberg	Fürstenfeldbruck ab	München Hbf	18:28	02:17	S, ICE	44,00 €
über Neubaustrecke Ingolstadt – Nürnberg	16:11	Pasing	17:29	01:58	S, ICE	44,00 €
sonstige Verbindung	15:31					

Überlegungen anzustellen, ob man nicht mit der Variante über Augsburg für weniger Geld mehr oder wenigstens den gleichen Nutzen gestiftet hätte, ist jetzt müßig. Doch auch beim nächsten Milliardenprojekt in Bayern, dem zweiten S-Bahn-Tunnel, steht heute nicht fest, welches Fahrplankonzept umgesetzt werden soll. Entscheidend wird aber sein „was hinten rauskommt“, also wie viele Fahrgäste das System anlocken wird, und nicht die Superlative, etwa wie viel Kubikmeter Beton verbaut worden sind oder wie tief die Löcher sind, die man gebohrt hat. Skepsis ist also angesagt im Hinblick auf kommende Großprojekte, sind doch auch hier wieder dieselben Mandats- und Entscheidungsträger beteiligt, die sich nicht nur durch ihre naive Begeisterung für Großprojekte, sondern auch ihre unverfrorene Arroganz gegenüber kritischen Fragen und Argumenten auszeichnen.

Norbert Moy

Doppelgelenkbusse

Nicht überzeugend

Doppelgelenkbus der Firma Van Hool auf der Durchreise – MVG testet für zwei Tage“ lautete die Überschrift einer Pressemitteilung der MVG vom 11.05.2006. Der AGG 300 des belgischen Buserstellers Van Hool mit knapp 25 m Länge wurde am 15. und 16. Mai für zwei Tage ohne Fahrgäste auf verschiedenen Strecken in München getestet. Hierbei sollte u.a. geprüft werden, ob der Bus um alle Kurven herumkommt und ob alle Haltestellen bündig angefahren werden können.

Die MVG teilt weiterhin mit, dass es keine konkreten Pläne zur Beschaffung gibt, sondern man lediglich die Testmöglichkeit nutzen wollte. Es wird aber auch erwähnt, dass der Bus bei künftigen Fahrzeugbeschaffungen sicherlich in die Überlegungen einbezogen wird, falls der Doppelgelenkbus im Münchener Netz einsetzbar sein sollte.

Aus Fahrgastsicht ist also zu befürchten, dass dieser Bustyp über kurz oder lang im Münchener Liniennetz auftauchen könnte, falls er die Verantwortlichen überzeugen kann.

„Befürchten“ deshalb, da der Bus aus Fahrgastsicht in Aachen, wo seit September 2005 zwei solcher Busse im Linienverkehr unterwegs sind, bisher nicht überzeugen konnte!

Was sind die Gründe?

Linien, auf denen ein Doppelgelenkbus wirtschaftlich einzusetzen ist, sollten besser mit einer Tram- oder Stadtbahn betrieben werden, denn die Schienenfahrzeuge haben einen deutlich besseren Fahrkomfort und ein spürbar besseres und vor allem komfortableres Platzangebot. Das Platzangebot des Doppelgelenkbusses ist zudem nur unwesentlich größer als bei einem „einfachen“ Gelenkbus. Der Hersteller gibt an, dass bis zu 180 Plätze für Fahrgäste zur Verfügung stehen können. Die derzeit bei der MVG eingesetzten Gelenkbusse von MAN bieten 103 Plätze bei 18 m Länge, wobei das beschaffende Verkehrsunternehmen hierauf Einfluss nehmen kann. In München ist die Busbestuhlung bisher deutlich großzügiger als in anderen Städten, so dass bei Beibehaltung der jetzigen Verhältnisse bei weitem nicht 180 Plätze erreicht werden würden. Dass man bei einem Niederflerbus über zwei Stufen auf seinen Sitz „klettern“ muss, ist gewiss auch eine negative Eigenart des „innovativen“ Doppelgelenkbusses und stellt eine nicht zu unterschätzende Gefahrenquelle für den Fahrgast dar. Im Innern dieses Busses geht ungewöhnlich viel Platz durch Kästen, Abdeckungen, usw. verloren, was sich für den Fahrgast ebenfalls negativ auswirkt. Auch kann die Ausstattung der Aachener Doppelgelenkbusse

in Bezug auf die Qualität der in Aachen wie in München eingesetzten Gelenkbusse der Firmen Mercedes bzw. MAN nicht erreicht werden.

Ob der Doppelgelenkbus tatsächlich so einfach zu fahren ist, wie immer behauptet wird, kann bzw. darf bezweifelt werden. Jedenfalls kann sich jeder seinen Teil denken, der sich einmal das Heck eines der beiden Aachener Busse angesehen hat. Dort sind schon ganze Teile an den Kanten ausgetauscht worden und Spachteln scheint nun zur Standardaufgabe der dortigen Werkstatt zu gehören. Ein Unfall, bei dem zwei Fußgänger auf dem Gehweg vom Heck des Busses „umgeschubst“ wurden, ohne dass es der Fahrer laut Pressemeldung gemerkt hat, trägt vielleicht auch nicht zur Vertrauensbildung bei.



Die Haltestellenlängen in Aachen reichen nicht aus, um den Bus fahrgastgerecht und problemlos an den Bordstein zu fahren. Trotz anders lautender Aussagen vor Einführung sind doch zahlreiche Haltestellen umgebaut worden, bei vielen musste aber gespart werden, so dass nun einstmals an die Haltestellen grenzende Parkplätze mit Pollern abgesperrt wurden und der Fahrgast trotz Absenken eine relativ hohe Stufe zu überwinden hat. Alternativ darf er vielerorts in eine Grünanlage aussteigen . . . Natürlich sind das teilweise Probleme, die durch Baumaßnahmen und Veränderungen gelöst werden können – sie kosten aber zusätzliches Geld. Wenn man dann noch den Aussagen der Fahrer Glauben



schenken darf, dass der Motor der Aachener Busse nicht gerade sparsam sein soll und großen „Durst“ habe, dann stellt sich die Frage, ob hier nicht auch etwas Neues schön geredet und gerechnet wurde.

Im Fahrverhalten konnte beobachtet werden, dass der Bus anscheinend große Schwierigkeiten beim Anfahren und Beschleunigen an leichten Steigungen hat. Ein nicht voll besetzter Doppelgelenkbus kam bei leichtem Schneefall kaum aus der „Hufe“, während ein nachfolgender Gelenkbus keinerlei Probleme mit den Straßen- und Wetterverhältnissen hatte . . .

Das Verschwinden jeglicher Informationen von den Internetseiten des örtlichen Verkehrsunternehmens in Aachen könnte die Vermutung zulassen, dass man in der Kaiserstadt von dem Bus mittlerweile nicht mehr überzeugt ist.

Aus Münchener Fahrgastsicht bleibt somit nur zu hoffen, dass wirklich alle Punkte bei der Entscheidung über Beschaffung oder Nichtbeschaffung ausreichend berücksichtigt werden und man die Interessen der Fahrgäste, die die Fahrzeuge benutzen sollen, nicht aus so genannten wirtschaftlichen Gründen vernachlässigt.

Andreas Frank

Vereinsklatsch

Adolf-Heinrich von Arnim fährt zum 90.

Ein bisschen Innenpolitik muss auch mal sein: Wer bei PRO BAHN aktiv ist, kennt ziemlich sicher Adolf-Heinrich von Arnim, unser einziges Ehrenmitglied. Er gehört zum innersten Kern, auch ohne Funktionsträger sein zu müssen, und ist Horber Urgestein von Beginn an. Bei den Schienen-Tagen besitzt er das Vorrecht knapper, treffsicherer Zwischenrufe. Adolf-Heinrich nun ist 90 Jahre alt geworden, und dazu gratulieren wir hiermit nachträglich.

Er ist zwar kein Berufseisenbahner, aber doch immer ein leidenschaftlicher Freund dieses Verkehrsmittels gewesen. Das hat ihn veranlasst, sein Jubiläum im Zug zu feiern: von Köln, nahe seiner früheren beruflichen Wirkungsstätte Bonn, in seine Heimat, genau gesagt Berlin-Charlottenburg sollte ein Sonderzug verkehren. Schon in Horb liefen Meldezettel um; man konnte Fahrkarten bestellen, je nach Wirtschaftskraft zwischen 30 und 200 Euro, andere Geschenke verbat sich Adolf-Heinrich.

Südbayern war nur schwach vertreten; von früh morgens bis Mitternacht unterwegs, noch dazu am Sonntag und irgendwie zum Ausgangspunkt nach Köln und wieder zu-



rück, das war für die meisten berufstätigen PRO BAHNER schwer zu organisieren. Hier schreibt ein Augenzeuge, der es doch getan hat. Es fing zünftig an; auf dem Bahnsteig fanden sich zugleich mit mir schon die Herren Bodack und Schnaitmann ein, und die Runde eines ersten Frühstücks stimmte darum zünftig auf Horber Kreise ein. Um kurz nach sieben stellte sich der Zug bereit: Eine hochmoderne HGK-145 zog zwei historische Rheingoldwagen, einen TEE-

Barwagen, einen Konferenzwagen, der unterwegs für Videovorführungen, aber mit gedeckten Tischen auch als Speisewagen nützlich war, zwei Aüms und einen umgebauten Eilzug-Steuerwagen, den eine Initiative „Bürgerbahn“ mit hochwertiger 1.-Klasse-Einrichtung nachgerüstet und zeitweise als Bistrotaxi eingesetzt hatte, um im Oberbergischen Land auf reaktivierten Strecken hochwertigen Nahverkehr zu betreiben – leider ohne dauerhaften Erfolg.

Dann war man den ganzen Tag lang unterwegs: Rheinstrecke, Frankfurt, vorbei an der Wartburg, durch das Saaletal und in Berlin über die Stadtbahn. In Bonn kam die Oberbürgermeisterin persönlich zum Gratulieren, in Berlin-Friedrichstraße verabschiedete sich der Gastgeber, nach anstrengender Reise im stickigen Wagen immer noch munter und lebenslustig, um heimwärts nach Gerswalde in der Uckermark zu reisen, während der Zug über den südlichen Außenring („Sputnik“), Magdeburg, Hannover zurück nach Köln fuhr.

Natürlich war der Zug überwiegend von der geschichts- und kulturträchtigen Familie von Arnim besetzt; es gab unter anderem eine frische Verlobung während der Fahrt. Aber auch die Bahnfreunde waren zahlreich genug, um sich in immer neuen Runden und wechselnden Wagen zusammenzufinden, und auch kreuz und quer ergaben sich zwanglos neue Bekanntschaften. Und wenn auch nicht in modischer Rasengeschwindigkeit, erlebte man wieder einmal, was Reisekultur auch heißen kann; schade, dass Herr Mehdorn nicht zwangseingeladen war! So hielten auch eher bahnfremde Anverwandte nicht nur die Tortur von vier, sondern bis zu 17 Stunden Schienenreise gut aus.

Aber nicht nur schimpfen wollen wir auf die DB AG: Sie leitete diesen außerplanmäßigen Zug fast pünktlich kreuz und quer durch Deutschland. Oder ist es schon schlimm, dass man so etwas ausdrücklich erwähnt?

Wir wünschen Adolf-Heinrich von Arnim alles Gute, danken für die gelungene Fahrt und freuen uns auf seinen 100. Geburtstag!

Michael Werner

Samstag, 8. Juli 2006

Exkursion im Bayerischen Wald – von Regen nach Bettmannsäge

Der Weg führt uns vom Bahnhof Regen zum Schwarzen Regen und an ihm ein gutes Stück flussaufwärts. Wir verlassen dann den Fluss und wandern über Katzenbach und Schöneck nach Langdorf (Mittagseinkehr) und Kohlberg wieder zum Schwarzen Regen und zu unserem Ziel Bettmannsäge.

Gehzeit: ca. 5 Stunden, ca. 250 Höhenmeter

Treff: München Hauptbahnhof bis 7.10 Uhr am Abfahrtsbahnsteig Gleis 25

Abfahrt: um 7.25 Uhr Richtung Passau, in Plattling umsteigen Richtung Bayerisch Eisenstein

voraussichtliche Ankunft in München um 20.35 Uhr

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

Fahrpreis anteilig Bayerticket

Führung: Eugen Reißing

Veranstalter: Bund Naturschutz

Impressum:

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

PRO BAHN Oberbayern e.V., Agnes-Bernauer-Platz 8, 80687 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-terminen@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 Juli bis Dezember 2006 (monatlich) durch Überweisung von € 6.– 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.

Spenden für PRO BAHN Oberbayern bitte auf Konto 37 20 730, Sparda Bank München (BLZ 700 905 00)

Die PRO BAHN-Post 7/06 erscheint am 28.6.2006, Redaktionsschluss ist der 24.6.2006.

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

Termine

Die **PRO BAHN-Geschäftsstelle** befindet sich am Agnes-Bernauer-Platz 8, 80687 München, Telefon: 089/53 00 31, Telefax: 089/53 75 66 (Tram 19 Agnes-Bernauer-Platz) oder 10 Min. Fußweg vom Bahnhof Laim oder U-Bahn Laimer Platz).

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. 02.06. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Mi. 07.06. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Do. 08.06. 19 Uhr, Rosenheim, Bahnhofsgaststätte; **Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: Wolfgang Günther (080 62/40 27), Günter Polz 080 63/79 28)

Mi. 21.06. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Mi. 28.06. ab 19 Uhr; **Stammtisch** im „Zwingereck“

Do. 29.06. 19 Uhr; Weilheim, GH „Holzwurm“, Münchner Str. 36; **Stammtisch der Kreisgruppe Weilheim-Schongau**; Info: Norbert Moy (08 81/63 81 31)

Mi. 05.07. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 07.07. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Termine anderer Veranstalter

Fr. 02.06. 17 Uhr; Salzburg, Bahnhofsgaststätte „Quo vadis, Marmorsaal“; **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)

Fr. 09.06. Ende der **Einwendungsfrist gegen den Transrapid**.

Sa. 17.06. Treff 08.05 Uhr; München Hbf, Gleis 32, Zug Richtung Lindau (08.19 Uhr) bis Immenstadt, umsteigen Richtung Oberstdorf bis Blaichach; **Exkursion zum Fuße der Allgäuer Hörnergruppe**; (Gehzeit ca. 5 Stunden, 280 Hm); Info: Eugen Reißing 089/700 46 08)

Do. 22.06. 18.30 Uhr; Verkehrszentrum Theresienhöhe; Vortrag : **„Der Transrapid München – Verkehrs- und industriepolitische Bedeutung sowie Technologie des Systems“**.

Fr. 07.07. 17 Uhr; Salzburg, Bahnhofsgaststätte „Quo vadis, Marmorsaal“; **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)