

# PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

April 2007



Bald ein seltener Anblick: Trambahn in der Müllerstraße

Foto: PMo

- (K)ein Halt in Petershausen ..... 2
- Mit dem TGV nach London ..... 3
- Baustellen im Trambahn-Netz ..... 5
- Frühlingsüberraschung ..... 6
- EU-Gericht stärkt Autofahrerrechte ..... 7
- LEOs zweiter Frühling ..... 8
- Das wohl größte Bahnfest in Südbayern ..... 9

## *(K)Ein Halt in Petershausen*

### **... und die Pendler bleiben auf der Strecke**

**A**nfang März gab die DB bekannt, dass man ab Montag, den 12.3. den RE 4046 München – Ingolstadt – Nürnberg unter der Woche nicht mehr in Petershausen halten lassen werde, da der Zug überfüllt ist, und bis Petershausen hätte man ja die Möglichkeit die S-Bahn zu nehmen. Der Protest vor Ort war erwartungsgemäß groß und auch berechtigt. 40 Minuten S-Bahn-Gebockel gegenüber 15 bis 20 Minuten Fahrzeit im RE sind nun einmal kaum als Alternative zu bezeichnen, aber der „Flurschaden“ geht noch weiter: Im Zuge der Ausbaustrecke München – Ingolstadt wurden in Allach (Kraus-Maffei) und Karlsfeld (MTU) an den Regional- bzw. Ferngleisen sämtliche Bahnsteige entfernt. Eine umsteigefreie Bedienung für die zahlreichen Pendler aus den Räumen Pfaffenhofen, Rohrbach/Wolnzach, Ingolstadt, Eichstätt und Treuchtlingen ist damit nicht mehr möglich, mehr denn je sind sie auf gute Anschlüsse zwischen S-Bahn und Regionalverkehr in Petershausen (oder Dachau) angewiesen. Durch den entfallenden RE-Halt in Petershausen entsteht hier mitten im Berufsverkehr eine Taktlücke von fast einer Stunde zu den weiterführenden Verbindungen in Richtung Norden, für die Betroffenen, die auf dem Weg zum Arbeitsplatz und nach Hause eine erhebliche Zeit in den Zügen zubringen (müssen), keine Kleinigkeit.

Was hier angeblich unmöglich ist, um der Engpässe Herr zu werden, lässt sich kurz nach Abfahrt des RE im Münchner Hauptbahnhof auf Gleis 26 beobachten: Der RE nach Passau wird um 3 Wagen verstärkt.

Merkwürdig ist auch die Abstimmung einiger Regionalbahnen (30554 und 35938) nach Eichstätt bzw Treuchtlingen auf ICE-Anschlüsse in Ingolstadt. Noch vor nicht allzu langer Zeit mokierte sich Hartmut Mehdorn höchstpersönlich, dass Pendler die ICEs als Nahverkehrszüge „missbrauchen“ (was wohl vor allem auf die Relation Augsburg – München gemünzt war). Die „Werbefroschüre“ der DB für diese Fahrplanänderungen verschwendet nur keine Zeile auf die Frage, wie das dann tariflich gehandhabt wird. Immerhin liegt der reguläre Fahrpreis München – Eichstätt Bahnhof mit ICE-Benutzung ganz erheblich über dem des Regionalverkehrs (Einfach ohne BahnCard 29,00 statt 17,40 Euro; Monatskarte 263 statt 219 Euro, mögliche MVV-Nutzung im Nahverkehr nicht berücksichtigt).

Nur zu durchsichtig ist der Versuch, ohne betrieblichen Mehraufwand ungehindert in den Genuss der gleichen Regionalisierungsmittel zu kommen und dies der Öffentlichkeit als Verbesserung zu verkaufen. Die „Erfolgsmeldungen“ der nächsten Bilanzpressekonferenz dürften da nicht lange auf sich warten lassen.

In der nach wie vor höchst lesenswerten Chronik „40 Jahre Deutsche Bundesbahn 1949 - 1989“ ist auf Seite 665ff. unter dem Titel „Der Dienstleister Bahn“ ein Beitrag des damaligen Bundesbahn-Vorstandsmitglieds Hemjō Klein abgedruckt, in dem es unter anderem heißt: „Kundennutzen entsteht erst dann, wenn ein Unternehmen durchgängig gelernt hat, mit den Augen des Kunden zu sehen. Dies ist besonders schwierig, wenn eine Fülle von einleuchtenden Argumenten, warum etwas nicht geht, vielfach die notwendige Lernfähigkeit für den Blick des Kunden verstellen. Denn nicht Bahnprobleme sind letztlich der entscheidende Lösungsansatz, sondern Kundenprobleme. Weil deren Lösung erkennbar als einziges in der Lage erscheint, auf Dauer Bahnprobleme lösbar zu machen“ (ebendort S 665)

Auf der Fahrt an die Börse schon wieder vergessen?

Thomas Kauderer

## Fernverkehr

### Mit dem TGV nach London

Spätestens ab Juni wird das französische TGV-System auch für Reisende aus Süddeutschland interessant. Ab 10.6.2007 werden die schnellen französischen Züge ab Stuttgart in 3 Stunden und 39 Minuten Paris erreichen. Das bietet dann auch für Reisende aus Oberbayern neue Perspektiven. Mit einmal Umsteigen in Stuttgart benötigt man von München nach Paris nur noch sechs Stunden und zehn Minuten. Durchgehende Eurocity-Züge bewältigen die Strecke heute in etwa achteinhalb Stunden.

Diese Eurocity-Züge, die München und Paris direkt verbinden, werden allerdings ab Juni entfallen. Es verbleibt ein durchgehender Nachtzug.

Die zukünftige Fahrzeit von 6:10 hat zudem den Nachteil, dass sie auf einer Umsteigezeit in Stuttgart von acht Minuten basiert. Wer den DB-Fernverkehr kennt, staunt dann doch etwa über den Mut der Fahrplanmacher. Ob auch die Fahrgäste mutig genug sind, sich auf diesen Fahrplan einzulassen, und ob dieser Mut dann von der DB belohnt wird, bleibt abzuwarten. Verpasst man beispielsweise den TGV ab Stuttgart um 12.55 Uhr, so fährt der nächste durchgehende Zug erst sechs Stunden später. Etwas eher gibt es eine Ausweichverbindung via Köln, aber ob die Nutzung dieses Umwegs unter Einbeziehung des Thalys mit der vorhandenen Fahrkarte möglich wäre, ist aus heutiger Sicht zweifelhaft.

Der Acht-Minuten-Übergang in Stuttgart wird nach den heute verfügbaren Informationen leider auch nicht bahnsteiggleich sein, sondern man muss ein oder zwei Bahnsteige weiter. Das Umsteigen ist zwar in Stuttgart außer über den Querbahnsteig auch über einen Bahnsteigtunnel möglich. Aber gerade mit Gepäck ist ein Bahnsteigwechsel mit so wenig Zeit hinderlich und schwierig. Vielleicht soll diese Planung auch als versteckte Werbung für Stuttgart 21 dienen.

Will man sich auf die knappen Umsteigezeiten nicht einlassen, so muss man mindestens 45 Minuten früher in München losfahren.

Noch weitere Wege beim Umsteigen in Stuttgart entstehen bei einer Fahrt von Paris nach München. In diese Richtung hat man neun Minuten Umsteigezeit, muss aber in der Zeit einen Weg zurücklegen, der zehn bis zwölf Gleisen entspricht.

Eine ebenfalls schnelle Alternative, allerdings mit einmal mehr Umsteigen, bieten ab Juni die ICE-Züge zwischen Paris und Saarbrücken. In 6 Stunden und 51 Minuten überwindet man mit Umsteigen in Saarbrücken und Mannheim die Entfernung zwischen der französischen und der bayerischen Hauptstadt. Die Umsteigezeiten erscheinen hier etwas zuverlässiger machbar als beim Umsteigen in den TGV in Stuttgart.

Und nach London fährt man künftig auch am schnellsten mit dem TGV Stuttgart – Paris. Wer die 800 Meter Wegstrecke zwischen dem Gare de l'Est und dem Gare du Nord in Paris nicht scheut, schafft ab Juni München – London oder umgekehrt mit der Bahn in zehn Stunden. Die knappe Umsteigezeit in Stuttgart ist ja bereits erwähnt; in Paris hat man allerdings für den Bahnhoßwechsel über eine Stunde Zeit.

Die klassische Verbindung via Köln und Brüssel mit ICE, Thalys und Eurostar benötigt über 20 Minuten mehr. Etwa ebenso lang dauert die Fahrt nach London oder zurück, wenn man die neue ICE-Linie über Saarbrücken nutzt.

Im Gegensatz zu einer Reise nach Paris ist die Zugfahrt zwischen München und London wohl auch zukünftig nur für bahnorientierte Kunden eine Alternative zum Flugzeug. Fraglich ist auch, ob für eine Kombination aus ICE, TGV und Eurostar fahrgastfreundliche Tarife angeboten werden. Schneller wird es nach Großbritannien – über jeden der erwähnten Wege – noch einmal im November dieses Jahres, wenn die englische Neubaustrecke zum Londoner Bahnhof King's Cross/St. Pancras in Betrieb geht.

Zur Eröffnung der neuen Verbindungen nach Paris bietet die DB vom 10.6. bis zum 31.8. einen Sonderpreis „Paris Spezial“ ab Frankfurt, Stuttgart und Mannheim zu 29 Euro an. Das Angebot, das am Schalter 5 Euro mehr kostet, wird ab 10. April verkauft und gilt nur, solange der Vorrat reicht. Ab 10.6. erhalten BahnCard-Besitzer bei anderen Fahrscheinen für die französischen Strecken 25 Prozent Rabatt, und die Sparpreise der DB werden auf die neuen Relationen ausgedehnt.

Edmund Lauterbach

## Baustellen

# Sommer wird's – die Straßen werden aufgerissen

Vom 2. April bis zum 7. September gibt es etliche Sanierungsmaßnahmen im Tram-bahn-Netz. Nachfolgend eine linienweise Auflistung aller Umleitungen und Streckensperrungen (SEV = Schienenersatzverkehr).

Linie	Datum	Ersatzverkehr
<b>12</b>	5.4. - 9.4.	SEV (112) Rotkreuzplatz – Romanplatz
	23.7. - 31.8.	SEV (112) Leonrodplatz – Scheidplatz
<b>15/25</b>	2.4. - 28.5.	SEV (125) Großhesseloher Brücke – Grünwald Derbolfinger Platz
	29.5. - 17.6.	Betrieb Max-Weber-Platz – Ostfriedhof durch Tram 35, SEV (125) Ostfriedhof – Grünwald Derbolfinger Platz
<b>16/17</b>	18.6. - 23.6.	SEV (125) Großhesseloher Brücke – Grünwald Derbolfinger Platz
	2.4. - 4.4.	Betrieb nur Amalienburgstraße – Sendlinger Tor und Isartor – Effnerplatz
	5.4. - 9.4.	Betrieb nur Isartor – Effnerplatz, Schienenersatzverkehr (117) Amalienburgstraße – Stachus, Linie 16 entfällt
	10.4. - 20.7.	Betrieb nur Amalienburgstraße – Sendlinger Tor und Isartor – Effnerplatz
<b>N17</b>	2.4. - 20.7.	SEV (N117) auf regulärem Linienweg der N17
<b>18</b>	2.4. - 20.7.	Betrieb nur Gondrellplatz – Sendlinger Tor und Isartor – Effnerplatz
<b>19</b>		Keine Beeinträchtigung
<b>20/21</b>	20.8. - 7.9.	SEV (120) Pelkovenstraße – Leonrodplatz
<b>27</b>	29.5. - 17.6.	Betrieb Petuelring – Stachus (Haltestelle der Linie 19) durch Tram 38, SEV (Linie 125) Stachus – Ostfriedhof, Betrieb Ostfriedhof – Schwannseestraße durch Tram 35
<b>N27</b>	29.5. - 17.6.	SEV (N127) Stachus – Großhesseloher Brücke
<b>35</b>	29.5. - 17.6.	Baustellentram Max-Weber-Platz – Ostfriedhof – Schwannseestraße
<b>38</b>	29.5. - 17.6.	Baustellentram Petuelring – Stachus – Gondrellplatz
<b>N120</b>	20.8. - 7.9.	SEV (N120) auf regulärem Linienweg der N20
<b>125</b>	2.4. - 28.5.	Baustellenbus Großhesseloher Brücke – Grünwald Derbolfinger Platz
	29.5. - 17.6.	Baustellenbus Stachus – Ostfriedhof – Grünwald Derbolfinger Platz
	18.6. - 23.6.	Baustellenbus Großhesseloher Brücke – Grünwald Derbolfinger Platz

Peter Morath (extrahiert aus einer Pressemitteilung der MVG)

## Ausbaumaßnahmen im Bahnnetz

# Frühlingsüberraschung

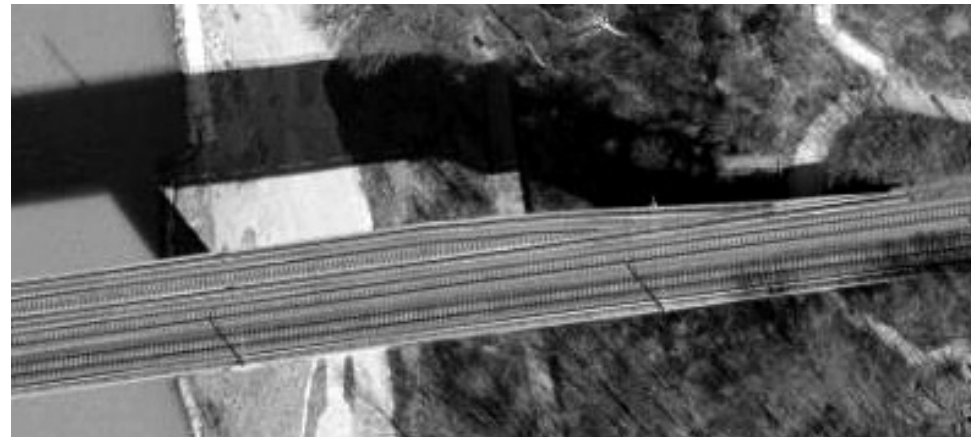
FAhrgastpolitische Kreise rügen die DB oft für Rückbau und Verwahrlosung des Netzes. Um so mehr freut man sich, dass es auch umgekehrt geht, sogar ohne große Ankündigungen und Werbemaßnahmen.

Fast unbemerkt hat nämlich die DB Netz AG die Großhesseloher Brücke dreigleisig ausgebaut. Der Hauptgrund dafür ist der künftige 10-Minuten-Takt auf allen S-Bahn-Linien und eine Reorganisation des gesamten Netzes; zur Entlastung der Stammstrecke falls der zweite Tunnel nicht gebaut wird, ist an einen äußeren Südring gedacht, der die westlichen Linienäste über Deisenhofen zum Ostbahnhof weiterführen soll, außerdem munkeln Kenner von Plänen eines 20-Minuten-Taktes der BOB. Um das Projekt schnell durchzuziehen, Eingriffe in die Landschaft und den Bedarf kostspieliger Lärmschutzmaßnahmen sowie Einwendungen benachbarter Anwohner zu vermeiden, wurde nun begrenzt auf den Bereich der Brücke ein zusätzliches Ausweich- und Überholgleis angelegt. Die Baumaßnahmen wurden weitgehend nachts ausgeführt, um Aufsehen und langwierige öffentliche Diskussionen zu vermeiden.

Die Einweihung wird mit einem kurzen Festakt am Sonntag, dem 1.4. um 10.00 Uhr stattfinden; erwartet wird Prominenz von Landesregierung und DB. Wegen der Enge auf der Brücke wird zu dieser Veranstaltung nicht über die Medien eingeladen, aber sie ist öffentlich mit Freibier, und für Eisenbahnfreunde und Fotografen wird ein Dampfzug mehrfach kostenlose Pendelfahrten durchführen.

Die neue Bausituation ist im Internet schon im voraus zu begutachten: Bei Google Earth ist das dritte Gleis bereits gut zu erkennen, wie unsere Abbildung zeigt.

Michael Werner



## Presseschau

Wir zitieren aus: Weilheimer Kurier vom 25.3.2007

### EU-Gericht stärkt Autofahrerrechte

(von unserem Redaktionsmitglied Jonathan Leutenberg)

In einem letztinstanzlichen Urteil hat der Europäische Verkehrsgerichtshof gestern abend der Klage des Autofahrers Xaver H. aus Eschenlohe (Landkreis Garmisch-Partenkirchen) gegen die Bundesrepublik Deutschland und die Deutsche Bahn (DB) stattgegeben und damit einen mehrjährigen Rechtsstreit abgeschlossen. H. hatte wegen der systematischen Bevorzugung von Bahnfahrern gegenüber Autofahrern Beschwerde eingelegt. Auslöser war die Tatsache, dass der Kläger auf dem Weg von Eschenlohe nach Oberau mehrfach von einer Regionalbahn, die hier parallel zur Bundesstraße 2 geführt wird, überholt wurde, während er mit seinem PKW wegen Zähflüssigkeit des Verkehrs nur im Schritttempo vorankam. In zwei Fällen habe er sogar im Stau gestanden, während der Zug mit schätzungsweise 90 km/h an ihm „vorbeigerauscht“ sei. Ein unabhängiger Gutachter bestätigte, dass eine solche Überholung technisch möglich sei, so dass dem Kläger Glauben geschenkt werden müsse. Erschwerend kam für H. hinzu, dass er seit der Überholung von Versagensängsten geplagt sei und unter temporären Angstzuständen leide. Am 12. November 2004 seien ihm zudem im Traum „fröhliche Fahrgäste, ihm aus dem Zugfenster zuwinkend“, erschienen.

Prof. Friedrich Klausendorff, der als Nebenkläger auftrat, bemängelte, dass zu sehr der Autofahrer im Mittelpunkt der Argumentation stünde. Es sei nämlich nicht auszuschließen, dass das Automobil selbst viel schwerer geschädigt worden sei. „In der einschlägigen Fachliteratur ist keine einzige Studie bekannt, die ausschließt, dass das Seelenleben eines Autos während eines Überholvorgangs durch einen Zug nicht nachhaltig zerrüttet werde,“ führte Klausendorff aus.

In ihrem Urteil folgten die Richter weitgehend den Argumenten der Anklage. Die DB wurde bereits Ende letzten Jahres zur Zahlung eines Schmerzensgeldes in Höhe von 300.000 Euro an H. wegen „Verursachung eines Alptrausms“ verurteilt. Die DB hatte daraufhin die Preise des Werdenfels-Tickets zum Jahreswechsel von 9 auf 10 Euro erhöht (wir berichteten). Die Bundesrepublik wurde verurteilt, ein Forschungsprogramm zur Untersuchung der psychosomatischen Charakterisierung von Automobilen aufzulegen und Überholvorgänge durch Züge nachhaltig zu unterbinden. Somit wird nach einer Richtlinie, die am 1. April 2007 in Kraft tritt, Zügen untersagt, schneller zu fahren als Autos auf einer parallel geführten Straße. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens auf der B2 muss somit in Zukunft mit erheblich verlängerten Fahrzeiten und stillstehenden Zügen – insbesondere Richtung Garmisch – gerechnet werden. Der Fahrgastverband

PRO BAHN wies in diesem Zusammenhang daraufhin, dass so auch die Züge in Gegenrichtung blockiert würden und forderte wieder einmal den zweigleisigen Ausbau der Strecke Tutzing – Garmisch.

## Ausflugsfahrten

### LEOs zweiter Frühling

LEO, die Lokalbahn Bad Endorf – Obing, startet in die zweite Ausflugssaison. Bereits die Faschingsfahrt am 18. Februar war mit 210 Fahrgästen insgesamt und 188 verkauften Fahrkarten überaus erfolgreich. Dazu haben wohl als Begleitprogramm ein „Überfall“ durch kleine „Rothäute“ und die Verteidigung des Zuges durch ebensolche „Sheriffs“ in alter Westernmanier entscheidend beigetragen.

(Dem aufmerksamen Chronisten bleibt nur anzumerken, dass Überfälle auf Bahnstrecken heute ganz anders aussehen: Man erinnert sich da an abgeschwemmte Dämme, herausgesägte Schienenstücke und Balkenkreuze im Gleis . . .)

Etwas friedlicher wird's auf jeden Fall am Ostermontag, den 9. April zugehen: „Mit LEO auf der Suche nach Ostereiern“ lautet das Motto, und man kann nur hoffen, dass bei dieser Gelegenheit auch die verkehrspolitisch richtigen gefunden werden.

Eigentlicher Saisonstart ist am 17. Mai (Donnerstag, Christi Himmelfahrt). Bis zum 21. Oktober fährt LEO an allen Sonn- und Feiertagen in der Regel nach folgendem Fahrplan: Ab Bad Endorf um 10; 13 und 16 Uhr; ab Obing um 11.05; 14.05 und 17.05 Uhr, Fahrzeit jeweils eine knappe Stunde. Die „Zuführungsfahrt“ erfolgt morgens von Amerang ab 8.35 und Halfing ab 8.47 Uhr, nach der letzten Abfahrt in Bad Endorf um 18.20 begibt sich LEO wieder in „sein“ Quartier in Amerang, das um 18.47 Uhr erreicht wird. Die Aktiven sind noch mal mächtig über den Fahrplan gegangen (insbesondere die letzte Abfahrt von Obing war bisher für den Ausflugsverkehr zu früh) und zeigen, wie sich mit relativ einfach merkbaren Fahrzeiten der Tag im Großen und Ganzen abdecken lässt. Ein Dreistundentakt ist zwar nicht gerade „integraler Taktfahrplan“, aber der muss es ja bei einer Tourismusbahn auch nicht unbedingt sein. Zu beachten ist, dass es an Dampftagen bei größerem Andrang zu Abweichungen von diesem Regelfahrplan kommen kann. Dem Vernehmen nach hat LEO bisher seine Gäste aber immer noch gut nach Hause gebracht . . .

Thomas Kauderer

## 150 Jahre Eisenbahn im Mangfalltal

### Das wohl größte Bahnfest in Südbayern

**K**aum einem Fahrgast, der im Zug von München nach Rosenheim reist, ist bekannt, dass die erste Eisenbahn nicht den heutigen Weg über Grafing nahm. Vielmehr wurde die erste Bahnverbindung Münchens mit Rosenheim im Jahre 1857 über Großhesselohe – Holzkirchen durch das Mangfalltal in Betrieb genommen. Die Isarquerung mit der Großhesseloher Brücke war seinerzeit eine vielbewunderte technische Pioniertat.

Die gesamte Eisenbahnverbindung Ulm – Augsburg – München – Rosenheim – Salzburg/Kufstein, mit der das Königreich Bayern in West-Ost-Richtung erschlossen wurde, hieß nach dem damaligen Regenten auch „Maximiliansbahn“.

Heute ist die Strecke bis Holzkirchen in den Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV) integriert. Der auch als „Mangfalltal-Bahn“ bekannte Abschnitt von Holzkirchen nach Rosenheim ist eine wichtige Regionalstrecke zwischen den Ballungsräumen München und Rosenheim und eine unentbehrliche Umleitungsstrecke für den Fernverkehr.

Das runde Jubiläum brachte die PRO BAHN-Aktivisten der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim auf die Idee zu einem dem Ereignis angemessenen Jubiläumsfest. Bereits im Sommer 2005 fand auf deren Anregung das erste Vorbereitungsgespräch im Landratsamt Rosenheim und im Januar 2006 eine erste Sitzung in größerem Kreis statt, bei dem auch das Buch zum Jubiläum – „150 Jahre Eisenbahn im Mangfalltal“ – vorgestellt wurde.

Aus diesen Initiativen entwickelte sich schließlich das wohl größte Bahnfest in Südbayern in diesem Jahr. An Pfingsten finden zahlreiche Bahnhofs- und Straßenfeste statt, der Hauptfesttag ist Samstag, der 26. Mai: Deisenhofen/Oberhaching (25.-28.5.), Holzkirchen (26.-27.5.), Westerham, Bruckmühl, Bad Aibling, Kolbermoor und Rosenheim (jeweils am 26.5.).

Zwischen den einzelnen Festorten verkehren zusätzlich zu den Planzügen nostalgische Dampfsonderzüge und auch die historische Münchner S-Bahn 420 001. Nicht nur für Bahnfans, sondern für die ganze Familie wird ein abwechslungsreiches und spannendes Programm geboten.

### Das Buch zum Jubiläum

Zum Fest erscheint im eigenen Verlag das Buch „150 Jahre Eisenbahn im Mangfalltal“. Dieses aus Anlass des Jubiläums herausgegebene Buch erzählt die Geschichte der ersten Bahnverbindung von München über Holzkirchen durch das Mangfalltal nach Rosenheim und Geschichten von Land und Leuten an der Bahn.



Mit Unterstützung von Gemeinden und Archiven und viel Liebe zum Detail schildern fachkundige Autoren Entwicklung, Technik und Betrieb dieser Eisenbahnstrecke, die eine ganze Region formte und den Grundstein zu deren heutigem Wohlstand legte.

Das Buch kann bis 28.5.2007 zum Subskriptionspreis vorbestellt bzw. während der Bahnhofsbeste zum Festpreis erworben werden:

Subskriptions- und Festpreis 24,- Euro (späterer Ladenpreis 27,80 Euro)

Armin Franzke/David Hruza: „150 Jahre Eisenbahn im Mangfalltal“, Format 29,7 x 21 cm, Umfang 136 Seiten, davon 8 Seiten in Farbe, mit zahlreichen, zum größten Teil bisher unveröffentlichten Abbildungen.

ISBN 3-9809568-6-5

### Sonderaktion nur für PRO BAHN-Mitglieder

PRO BAHN-Mitglieder, die das Buch „150 Jahre Eisenbahn im Mangfalltal“ bis 28.05.2007 vorbestellen, erhalten eine der Broschüren aus dem bekannten Broschürenprogramm gratis dazu (Vorbestellungen bitte richten an PB Service GmbH (vormals PRO BAHN Verlag und Reisen GmbH), Agnes-Bernauer-Platz 8, 80687 München, Tel. 089/54 45 61 09, Fax 089/56 82 21 23)

### PRO BAHN beim Fest

Klar, dass PRO BAHN an so einem Fest nicht fehlen darf. Neben den obligatorischen PRO BAHN-Infoständen wollen auch die Jubiläumsbücher an den Mann/an die Frau gebracht werden. Alle PRO BAHN-Mitglieder sind herzlich eingeladen, hier mitzuhelfen.

Zur Belohnung gibt es für alle, die mindestens einen ganzen Tag an Infoständen und beim Buchverkauf mitmachen, ein Jubiläumsbuch gratis.

Wenn Sie also mithelfen wollen, melden Sie sich bitte beim »Diensteinteiler« Günther Polz (Tel. 08063/7928).

Ernst Huber

**Samstag, 14. April 2007**

## **Exkursion**

### **Wanderung oberhalb der Donau im Vorwald des Bayerischen Waldes**

Vom Bahnhof Vilshofen über die Vils und dann durch die Stadt zur Donau. An ihr entlang bis Windorf, durch Bachtäler und Hügel hinauf nach Ratsmannsdorf (Mittags-einkehr). Danach über Solla und Frauendorf hinunter nach Schmaldorf und zurück nach Vilshofen. Abwechslungsreiche Landschaft mit einigen Anstiegen.

Gehzeit ca. 5 Stunden

Treff: München Hauptbahnhof bis 7.10 Uhr am Abfahrtsbahnsteig Gleis 25

Abfahrt: 7.24 Uhr mit RE Richtung Passau bis Vilshofen

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., 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](mailto:pbp-redaktion@muenchen.pro-bahn.de)

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

Mail: [pbp-termin@munchen.pro-bahn.de](mailto:pbp-termin@munchen.pro-bahn.de)

PRO BAHN-Post-Aboverwaltung: Renate Forkel, Tel. 0881/638587, Mail: [pbp-abo@muenchen.pro-bahn.de](mailto:pbp-abo@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 April bis Dezember 2007 (monatlich) durch Überweisung von € 9.– 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 5/06 erscheint am 25.4.2007, Redaktionsschluss ist der 21.4.2007.

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 19.30 Uhr im „Zwingereck“, Rumfordstraße 35, 80331 München, (S Isartor, Tram 17, 18 Reichenbachplatz)

## **PRO BAHN-Veranstaltungen**

- Do. 29.03. 19 Uhr; Weilheim, GH „Holzwurm“, Münchner Str. 36; **Stammtisch der Kreisgruppe Weilheim-Schongau**; Info: Norbert Moy (08 81/63 81 31, e-mail: [n.moy@bayern.pro-bahn.de](mailto:n.moy@bayern.pro-bahn.de))
- Fr. 30.03. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München** (April-Sitzung)
- Mi. 04.04. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**
- Do. 12.04. 19 Uhr; Rosenheim, Bahnhofsgaststätte; **Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: Wolfgang Günther (080 62/40 27), Günter Polz (080 63/79 28)
- Fr. 13.04. 18.20 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](mailto:lammeyer@web.de), [www.altmuehlnet.de/probahn](http://www.altmuehlnet.de/probahn))
- Mi. 18.04. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**
- Mi. 25.04. ab 19.30 Uhr; **Stammtisch im GH „Zwingereck“**
- Do. 26.04. 19 Uhr; Weilheim, GH „Holzwurm“, Münchner Str. 36; **Stammtisch der Kreisgruppe Weilheim-Schongau**; Info: Norbert Moy (08 81/63 81 31, e-mail: [n.moy@bayern.pro-bahn.de](mailto:n.moy@bayern.pro-bahn.de))
- Mo. 30.04. 19.30 Uhr; Augsburg, Zeughaus, Zeugplatz 4, Remhardszimmer, Raum 113); **PRO BAHN-Treff Schwaben**; Helmut Hofmann (Geschäftsführer des AVV): Mobilitäts-drehscheibe, Linienbrechungen, RST: Wohin fährt der Nahverkehr im Großraum Augsburg? Info: Winfried Karg (082 51/(538 87, e-mail: [w.karg@bayern.pro-bahn.de](mailto:w.karg@bayern.pro-bahn.de))
- Mi. 02.05. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**
- Fr. 04.05. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

## **Termine anderer Veranstalter**

- Fr. 06.04. 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](mailto:office@regionale-schienen.at), [www.regionale-schienen.at](http://www.regionale-schienen.at))
- Sa. 14.04. Treff 7.10 Uhr; München Hbf, Gleis 25; Zug Richtung Passau (7.24 Uhr) bis Vilshofen; **Exkursion: Wanderung oberhalb der Donau im Vorwald des Bayerischen Waldes**; (Gehzeit ca. 5 Stunden); Info: Eugen Reißing (089/700 46 08)
- Do. 19.04. 19 Uhr; München, SV-Forum, Färbergraben 14, Initiative „Magistrale für Europa“, öffentliche Podiumsdiskussion: **„Prioritäten für den Ausbau der Trans-Europäischen Bahnprojekte in Süddeutschland“**
- Fr. 04.05. 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](mailto:office@regionale-schienen.at), [www.regionale-schienen.at](http://www.regionale-schienen.at))