

# PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

August 2011



„Lokparade“ im Starnberger Flügelbahnhof am 3. Juli – in der Mitte 111 031 mit Olympia-Werbung. (Bild: Matthias Wiegner)

- Terminhinweis: Landesversammlung am 24. September – *Seite 2*
- Kurznachrichten – *Seite 2*
- Olympia und die Tragik der Verkehrspolitik – *Seite 3*
- Der Tarif – ein Vergleich Rhein-Main und Oberbayern – *Seite 6*
- Automaten-Tipps – *Seite 8*
- Sperrung Pasing Mitte August – *Seite 9*
- Iltalbahnhof-Wiedereröffnung am 16./17. Juli – *Seite 10*

*Samstag, 24. September 2011*

## **Landesversammlung in Augsburg**

Am Samstag, dem 24. September, findet ab 11 Uhr in Augsburg die jährliche Mitgliederversammlung von PRO BAHN Bayern statt.

Den Gastvortrag wird in diesem Jahr Dr. Toni Hofreiter, Bündnis 90/DIE GRÜNEN, halten. Toni Hofreiter ist Mitglied des Deutschen Bundestags und Vorsitzender des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

Im Anschluss an den Vortrag besteht die Möglichkeit zu einem gemeinsamen Mittagessen. Am Nachmittag steht auf der eigentlichen Mitgliederversammlung die Neuwahl der Delegierten für den Bundesverbandstag auf der Tagesordnung.

Sowohl zum Vortrag als auch bei der Mitgliederversammlung sind Gäste willkommen.

Nähere Informationen wird es in der Einladung an alle Mitglieder geben, die gegen Ende August verschickt wird, sowie ab Ende August unter <http://www.pro-bahn.de/bayern/einladung.htm>.

## **Kurznachrichten**

### **Verkehrsminister Zeil zum Zugverkehr im Werdenfels**

In einer Pressemeldung (<http://www.stmwivt.bayern.de/presseinfo/pressearchiv/2011/07/pm343.html>) bekennt sich Verkehrsminister Martin Zeil auch nach dem „Aus“ für die Olympia-Bewerbung zum Bahn-Ausbau zwischen München und Garmisch-Partenkirchen. Wer die Meldung allerdings aufmerksam liest, wird erkennen, dass die wenigen dort genannten Maßnahmen sowieso geplant waren und nur Minimalverbesserungen sind. Von einem zweigleisigen Ausbau ist nicht die Rede.

### **Erfolge beim Fugger-Express**

Was lange währt wird endlich gut: Nach vielen Besprechungen, Telefonaten, E-Mails und etlichen Stunden auf zugigen Bahnsteigen zieht die PRO BAHN Bezirksgruppe Schwaben Zwischenbilanz auf dem Weg zu einem besseren Fugger-Express München–Augsburg–Ulm. Die gemeinsam von DB Regio und PRO BAHN erhobenen Fahrgastzahlen führten schließlich zur Bestellung zusätzlicher Zugleistungen im Berufsverkehr durch die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG). Mehr dazu in einer Pressemitteilung von PRO BAHN Schwaben (<http://www.pro-bahn.de/schwaben/index.php?content=presse&id=586>).

## **Bahnfahren für 87 Cent pro Tag**

Auch in diesem Jahr gibt es wieder ein Schüler-Ferien-Ticket für unbeschränkte Fahrten in Zügen des Nahverkehrs in Bayern. Es kostet 39 Euro am Automaten (am Schalter 41 Euro) und gilt vom 30. Juli bis zum 12. September. Details hierzu siehe [http://www.bahn.de/regional/view/regionen/bayern/freizeit/ferien\\_ticket\\_bayern.shtml](http://www.bahn.de/regional/view/regionen/bayern/freizeit/ferien_ticket_bayern.shtml).

## **BEG-Qualitätsranking**

Die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) veröffentlicht ab sofort vierteljährlich Qualitätsvergleiche zwischen denjenigen Bahnnetzen, die bislang in Bayern per Ausschreibung vergeben wurden. Im aktuellen Vergleich (<http://www.bahnland-bayern.de/beg/qualitaetsranking>) schneidet die Berchtesgadener-Land-Bahn am besten ab; auf dem letzten Platz liegt der Donau-Isar-Express zwischen München und Passau.

## **S-Bahn München – Echtzeitverfolgung**

Die Positionen der Züge der Münchner S-Bahn kann man sich jetzt im Internet in Echtzeit auf einer Kartendarstellung anschauen. Hintergrund und vorhandene Einschränkungen sowie der Link zur Graphik sind unter [http://www.s-bahn-muenchen.de/s\\_muenchen/view/aktuell/news/echtzeit.shtml](http://www.s-bahn-muenchen.de/s_muenchen/view/aktuell/news/echtzeit.shtml) zu finden.

Weitere 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.

## **Olympia und die Tragik der Verkehrspolitik**

Olympia 2018 ist ausgeträumt. Damit platzt auch die Blase, die die bayerische Staatsregierung bezüglich der Finanzierung von Verkehrsprojekten aufgebaut hat. PRO BAHN hatte die Olympia-Bewerbung genutzt, um unter anderem einen richtigen Ausbau München–Garmisch-Partenkirchen sowie den Wiederaufbau der Königsseebahn zu fordern ([http://www.pro-bahn.de/bayern/presse\\_show\\_bayern.php?id=583](http://www.pro-bahn.de/bayern/presse_show_bayern.php?id=583)).

Auch dann, wenn München den Zuschlag für Olympia 2018 bekommen hätte, wäre die Durchsetzung dieser Forderungen nicht einfach gewesen. Die real existierende Verkehrspolitik redet zwar viel über die Bahn, es geht dann aber meist um Prestigeprojekte statt um eine bürgernahe Bahn. Zudem hat die Straßenbaulobby meist schon fertige Pläne in der Schublade, während der DB AG erst einmal Geld überwiesen werden muss, bevor sie mit dem Planen anfängt. Deshalb wäre für Garmisch-Partenkirchen vielleicht ein bisschen Bahnausbau, ganz sicher aber zwei Straßentunnels die Ausbeute von Olympia gewesen.

Die Vorschläge von PRO BAHN zielen im Gegensatz zur offiziellen Verkehrspolitik auf eine nachhaltige Tendenz der Verkehrsverlagerung auf die Schiene. Sie sind daher durch das Olympia-Aus nicht entwertet worden. Eine Abkehr von Prestigeprojekten zugunsten machbarer Lösungen hätte eigentlich bereits viel früher erfolgen müssen. Die nun erfolgte Zäsur ist aber Anlass genug, noch einmal deutlich auf die Fehlentwicklungen bayerischer Verkehrspolitik hinzuweisen. Eine entsprechende Pressemitteilung ging noch am Tag des Olympiascheitens an Medien und Entscheider.

**DB** Mobility Networks Logistics

**Wir unterstützen München 2018. Die freundlichen Spiele.**

Nachdem München die MÜNCHEN 2018 Candidate City ist

**DB** Mobility Networks Logistics

**noch -18 Tage**

Holen Sie sich den "DB Schenker" und genießen Sie eine Fahrt mit dem München 2018 Hot Air Balloon sowie attraktive Bahnangebote!

Jeden Tag ein Ball, jeden Tag eine Chance!

Bis zum 6. Juli ruht täglich zwischen 12:00 Uhr und 18:00 Uhr eine der "Schwenker" auf dem Countdown-Straßenbahn-Ab 90 Minuten vor der Bahnwaggle 2018 die Uhr die Minuten zu handeln und mit jedem Ball wird eine Losnummer vergeben. Mit der richtigen Nummer gibt es BahnCards zu gewinnen und auch Hauptgewinn der Fahrt mit dem Hot Air Balloon.

Teil der von EuroRSCG/BBDO 6. Juli 2011

*Hoffentlich läuft die Zeit für eine bessere Verkehrspolitik nicht ebenso weiter rückwärts wie die Olympia-Uhr im Münchner Hauptbahnhof. Foto: A. Frank*

Aus Mangel an anderen Geldquellen hatte die Staatsregierung natürlich auch ihr Lieblingsbahnprojekt zweiter S-Bahn-Tunnel für München mit Olympia verknüpft. Bundesverkehrsminister Ramsauer hat sofort nach der Entscheidung in Durban seine bereits bestehenden Aussagen bekräftigt, dass es mindestens zu einer weiteren deutlichen Verschiebung des Baus kommt.

Der bayerische Verkehrsminister Zeil möchte natürlich weiterhin eine schnellere Lösung herbeireden. Er brachte inzwischen das Jahr 2019 als Fertigstellungstermin ins Gespräch. Das lässt genügend Raum, um spätestens unter einem Nachfolger Zeils den Termin noch weiter in die Zukunft zu verschieben.

PRO BAHN schrieb bereits 2001 in einer Stellungnahme an den Münchener Stadtrat: „Wir brauchen eine vernünftige Lösung so bald wie möglich und nicht eine noch dreimal nachzubessernde Tunnellösung in 25 Jahren (wobei sicher auch alle Nachbesserungen mit Kostensteigerungen verbunden sind).“ Diese Aussage wollte die Politik nicht glauben – jetzt wird sie zur Wirklichkeit.

Das Tragische an dieser Wirklichkeit ist nicht die Verzögerung eines viel zu teuren und wenig fahrgastfreundlichen Tunnels. Sie ist tragisch, weil damit schon

ein Jahrzehnt verpasster Chancen für eine sinnvolle Weiterentwicklung des S-Bahn-Systems verbunden sind. Und das nächste Jahrzehnt Stillstand ist durch den Starrsinn der Staatsregierung und der Münchner Stadtspitze bereits vorprogrammiert. Betroffen ist aber nicht nur das S-Bahn-System. Verbesserungen an vielen Bahnstrecken, weit über den Großraum München hinaus, werden auf Ge-  
deih und Verderb mit dem zweiten S-Bahn-Tunnel verknüpft, und rücken bei der Finanzierungspriorität entsprechend weit nach hinten.

Die vor mehr als zehn Jahren vom damaligen Verkehrsministers Wiesheu eingeleiteten Projekte S-Bahn-Tunnel und Transrapid haben die Münchner S-Bahn und den Bahnknoten München um Jahrzehnte zurückgeworfen. Davon wurde bisher leider nur der Transrapid nach jahrelangem Ringen als unbezahlbares Hirngespinnst entlarvt.

Die Argumentation gegen solche Prestigeprojekte bindet auch die sehr begrenzten Ressourcen von PRO BAHN und behindert den notwendigen Dialog über wirklich fahrgastorientierte Konzepte. Beim Transrapid musste man am Ende dann noch erleben, wie die Staatsregierung ohne jede Alternative dastand, und zunächst einmal eine mehrmonatige Selbstfindungsphase durchlaufen musste. Ist es wirklich das, was der Bürger von seinen gewählten Politikern erwartet?

Ohne diese Fehlentwicklungen, die von allen Wiesheu-Nachfolgern im Amt des bayerischen Verkehrsministers gestützt wurden, könnte man heute sowohl einen voll ausgebauten Südring, Streckenausbauten im Außenbereich als auch eine bessere Anbindung des Flughafens – nicht nur an die Münchner Innenstadt – haben. Auch Maßnahmen wie Umbau des Knotenbahnhofs Laim und verbesserte Gleisstruktur am Pasinger Westkopf hätte man mit der notwendigen Priorität angehen können, anstatt sie immer weiter herauszuschieben und den zweiten Tunnel als Ausrede zu gebrauchen.

All diese Versäumnisse hängen mit den Diskussionen zu Transrapid und zweiter Stammstrecke zusammen und machen Otto Wiesheu damit in der Rückbetrachtung zur großen tragischen Figur bayerischer Verkehrspolitik.

Viele Leute in offizieller Position sind inoffiziell bereit zuzugeben, dass ein zweiter S-Bahn-Tunnel keine sinnvolle Lösung ist. Zu dieser Einschätzung führt insbesondere die Tatsache, dass Geld nur einmal ausgegeben werden kann – sofern es überhaupt da ist. Offiziell folgt aber jeder, der irgendwo in Amt und Würden ist, der Meinung seines jeweiligen Dienstherrn. Und diese Dienstherrn heißen direkt oder indirekt Zeil, Seehofer und Ude. Also leider genau die Leute, die so sehr an ihrem Prestigetunnel hängen, dass ein Rückzieher ein großer politischer Gesichtsverlust wäre.

Die Fahrgäste müssen ausbaden, dass sie für die Verantwortlichen im Öffentlichen Verkehr nicht wichtig genug sind, um eine offene Diskussion über die besten Lösungen und die besten Wege dorthin zu führen. Statt einer Kultur

der strikten Kundenorientierung gibt es im ganzen Verkehrssektor Scheinlösungen, die durch das Ausspielen hierarchischer und finanzieller Abhängigkeiten erzwungen werden sollen. Letztlich ist dieses Vorgehen nicht nur verkehrspolitisch, sondern wegen mangelnder Aufrichtigkeit auch moralisch fragwürdig.

Aber was sind schon vergammelnde S-Bahn-Stationen und Landbahnhöfe gegen Hochglanzbroschüren, die unterirdische Schienenstrecken anpreisen? Man hat den Eindruck, diese völlige Abkehr von sinnvollen Prioritäten hält man bei der DB und den Verkehrsverbänden, bei den Bestellern und in den Verkehrsministerien für absolut normal.

Bei Olympia wäre das Volk überwiegend zahlende und jubelnde Staffage geworden. Nach dem gleichen Motto entwickelt sich inzwischen die Verkehrspolitik – Tunnel für Zeil, Seehofer, Ude. Und natürlich andere Großprojekte für andere Politiker und Bahnchefs.

Edmund Lauterbach

*Zur Diskussion:*

## **Der Tarif – ein Vergleich zwischen Rhein-Main und Oberbayern**

Der Tarif im Münchener Umland ist komplex, zumal der Münchener Verkehrsverbund (MVV) mit dem Münchener S-Bahn-Netz endet. Fahrten über den MVV hinaus unterliegen dem DB-Tarif bzw. dem Tarif der jeweiligen Privatbahn. Des Öfteren wird auch die Anregung gegeben, den MVV zu erweitern. Aus diesem Grunde möchte der Autor die Tarife des Großraumes München mit dem Großraum Rhein-Main, der bereits 1995 vom damaligen Frankfurter Verkehrsverbund zum Rhein-Main-Verkehrsverbund erweitert wurde und nun ca. 40 % des Bundeslandes Hessen inklusive Randgebieten von Rheinland-Pfalz und Bayern abdeckt, vergleichen. Hier stellt sich die Frage, ob das Bahnfahren im Rhein-Main-Gebiet einfacher und preiswerter als im Großraum München ist.

Hierbei möchte der Autor ein ähnliche Strecken untersuchen, und zwar zum einen die Verbindung von München nach Miesbach, das 54 km vom Münchener Hauptbahnhof entfernt ist, und zum anderen die Verbindung von Frankfurt nach Grävenwiesbach, das 53 km vom Frankfurter Hauptbahnhof entfernt ist. In beiden Fällen wird die Strecke durchgehend von einer Privatbahn betrieben, in Oberbayern ist es die Bayerische Oberlandbahn und im Rhein-Main-Gebiet die Hessische Landesbahn.

Beginnen wir in München. Unterstellen wir, zwei Personen wollen an einem Sonntag von München Hbf nach Miesbach hin und zurück fahren. Hier gibt es folgende Möglichkeiten:

München Hbf–Miesbach mit BC 50	4*5,35 €	21,40 €
München Hbf–Miesbach mit BC 25	4*8,00 €	32,00 €
München Hbf–Miesbach ohne Bahncard	4*10,70 €	42,80 €
Bayern-Ticket (bis zu 5 Personen)	29,00 €	29,00 €
Oberland-Ticket	2*13,00 €	26,00 €
BOB-MVV-Ticket (bis zu 5 Personen + Hund)	23,00 €	23,00 €

Die preiswerteste Möglichkeit, für zwei Personen nach Miesbach mit der Bahn zu fahren ist, ist also die Fahrt mit der BC 50. Die Nutzung des Nichteisenbahn-Nahverkehrs ist jedoch in diesem Preis nicht inbegriffen. Sofern keine BC 50 vorliegt, ist eindeutig das BOB-MVV-Ticket, das in allen Zügen der BOB auf dem gesamten Streckennetz und allen MVV-Verkehrsmitteln im MVV-Innenraum gilt, das günstigste Angebot. Es kann jedoch in München abgesehen von Kundencentern von BOB, DB und MVG nur an BOB-Automaten erworben werden.

Das flexibelste Angebot ist eindeutig das Bayern-Ticket, das während eines kompletten Sonntags die Nutzung aller Eisenbahnnahverkehrsverbindungen und Verbundverkehrsmittel in Bayern erlaubt. Bedauerlich ist es, dass der Fahrgast bei der Internet-Buchung nicht darauf hingewiesen wird, dass eine Rückfahrt nach Miesbach mit dem Bayernticket auf jeden Fall preiswerter und flexibler ist als mit der normalen Rückfahrkarte mit BC 25 oder ohne Bahncard.

Vergleichen wir die Preise für eine ähnliche Strecke im Großraum Rhein-Main. Hier sind die Möglichkeiten für Gelegenheitsfahrer ähnlich, es besteht die Auswahl zwischen dem Hessen-Ticket, der Tageskarte, der BC 25 Fahrkarte und dem Einzelfahrschein, die am Automaten zu erwerben sind.

Hier die Preise:

Frankfurt Hbf–Grävenwiesbach mit BC 50/BC 25	4*5,50 €	22,00 €
Frankfurt Hbf–Grävenwiesbach ohne Bahncard	4*7,30 €	29,20 €
Hessen-Ticket (bis zu 5 Personen)	31,00 €	31,00 €
Gruppentageskarte 5 Personen	25,00 €	25,00 €

Die Gruppentageskarte ist hier eindeutig das flexibelste Angebot. Alle U-Bahnen, Straßenbahnen und Busse in Frankfurt können als Zulaufstrecken mitbenutzt werden. Der Vorteil eines größeren Verkehrsverbundes zeigt sich hier offensichtlich an einer eindeutig einfacheren Tarifstruktur, wobei die Preise sich nicht sonderlich unterscheiden. Nachteil ist jedoch, dass preiswerte BC 50-Fahrkarten für diese Strecke nicht erhältlich sind, eine BC 25-Ermäßigung wird auf dieser Relation allerdings gewährt und ist in diesem Falle auch die günstigste Verbindung. Allerdings gilt hier die gleiche Einschränkung wie in München: Fahrkarten mit BC 25-Ermäßigung gelten nicht im Nichteisenbahn-Nahverkehr. Die Bahn-Card 50 ist in Verbundräumen nicht mehr nutzbar. Somit gilt abzuwägen zwischen einem einfacheren Tarif und dem Erhalt von ermäßigten Fahrkarten für Bahn-Card 50-Inhaber.

Hier besteht für das Münchener Umland durchaus die Möglichkeit, auch von nördlicheren Gebieten Deutschlands zu lernen. Die Vergrößerung des Münchener Verkehrsverbundes über die Grenzen des S-Bahn-Bereiches sollte kein Tabu sein, da meines Erachtens die Vorteile die Nachteile überwiegen. Wenn die Prämisse vorherrscht, dass der Erwerb eines Fahrscheins keine wissenschaftliche Tätigkeit sein sollte, muss der Tarif für Reisen außerhalb des Münchener Verkehrsverbundes vereinheitlicht werden, was nur durch eine Erweiterung des Verbundgebietes möglich ist.

Die Angebote der Oberlandbahn und des MVV, preiswerte Tageskarten für den Bereich ihres Netzes, bzw. Kombikarten anzubieten, erhöht eher den Tarifwarrwarr und vereinfacht die Benutzung des öffentlichen Nahverkehrs nicht. Genau so systemfremd ist die Bahncard-Ermäßigung im Rhein-Main-Gebiet, die eine mit vielen Ausnahmen versehene Regelung darstellt (eine Anschlussfahrt vom Frankfurter Hauptbahnhof zur Innenstadt mit der U-Bahn ist z. B. in diesem Fahrschein nicht inbegriffen). Komplizierte Tarife zu vermeiden und flexible Angebote zu erweitern wäre überall wichtig.

Positiv zu bewerten ist, dass viele der Angebote familienfreundlich sind. Die Ländertickets, das BOB-MVV-Ticket und die RMV Gruppentageskarte sind ein Beweis dafür, dass auch ein Ausflug ins Grüne für eine Gruppe bis zu fünf Personen (bei Familien ist die Nutzungsmöglichkeit mit maximal zwei Erwachsenen und beliebig vielen eigenen Kindern bis 14 Jahren noch größer) mit der Bahn bezahlbar ist.

Einen Vorteil kann jedoch das Bundesland Bayern aufweisen. Für ein Bundesland, das mehr als doppelt so groß ist wie Hessen, ist das Länderticket mit 29 Euro immerhin 2 Euro preiswerter als das Hessen-Ticket, das 31 Euro kostet. Da fragen sich nicht nur viele Hessen, warum für ein so relativ kleines Bundesland das Hessen-Ticket vergleichsweise so teuer sein muss.

Frank Lipke

## **Automaten-Tipps**

Inzwischen sind fast alle Bahnhöfe ausschließlich mit den neuen Touch-Screen-Automaten ausgestattet, deren Möglichkeiten sich zum Teil erst nach etwas Ausprobieren erschließen. Hier ein paar Tipps:

- Die günstigen Sparpreise des Fernverkehrs (ab 19 Euro, mit Bahncard 25 sogar schon ab 14,25 Euro!) findet man, wenn man die Menüpunkte „Gesamtes Angebot“ und „Spezial- und Sparangebote“ auswählt.
- Die Tarifkilometer bekommt man angezeigt, wenn man bei der Fahrplanauskunft „Nur Nahverkehr“ aktiviert.



- Für den Kauf eines Regio-Ticket Bayern (für eine Rückfahrkarte zu einem Bahnhof im 50 km-Bereich) gibt es zwei Möglichkeiten: „Gesamtes Angebot -> Freizeit und Aktionen -> Bayern-Tickets, weitere Bayern-Angebote“ oder nach „Start-Ziel“ immer „Weiter“ klicken und „Nur Nahverkehr“ aktivieren. Achtung, im ersten Fall kommt keine Warnung, wenn der Normalpreis unter dem Preis des Regio-Tickets liegt!

Auszug aus den Automaten-Tipps von Helmut Lerche

## Sperrung Pasing Mitte August

Obwohl wir in der PRO BAHN-Post nicht mehr regelmäßig auf baubedingte Schienenersatzverkehre hinweisen, so gibt es doch auch Anlässe für Ausnahmen: Vom 12. bis 16.8. wird in München-Pasing ein elektronisches Stellwerk in Betrieb genommen, was zu massiven Einschränkungen im Zugverkehr führt.

Zwischen Pasing einerseits und Mammendorf, Puchheim, Germering sowie Gauting andererseits verkehren keine Züge und S-Bahnen, sondern Ersatzbusse. Züge Richtung Augsburg fahren ab/bis Ostbahnhof und verkehren über den Nordring ohne Halt bis Mammendorf. Regionalzüge Richtung Landshut beginnen und enden in Moosach oder Feldmoching. Zwischen München und Dachau fahren nur S-Bahnen, keine Regionalzüge. Die Westäste der S-Bahnlinien S3, S4, und S8 sind unterbrochen, die S6 verkehrt nur zwischen Gauting und Tutzing, die S1 und die S2 verkehren auf dem kompletten Linienweg. Viele Fernzüge fallen aus oder fahren Umleitungen. Die EC-Züge Richtung Zürich verkehren ab Augsburg statt ab München.

Genauere Informationen sind unter anderem auf einer Sonderseite der S-Bahn München zu finden ([http://www.s-bahn-muenchen.de/s\\_muenchen/view/aktuell/presse/estw\\_pasing.shtml](http://www.s-bahn-muenchen.de/s_muenchen/view/aktuell/presse/estw_pasing.shtml)), die auch die auch Infos zum Fern- und Regionalverkehr umfasst. Für die allgemeine Übersicht ist auch ([http://bauarbeiten.bahn.de/docs/bayern/infos/BA\\_Muenchen-Pasing\\_1208-16082011.pdf](http://bauarbeiten.bahn.de/docs/bayern/infos/BA_Muenchen-Pasing_1208-16082011.pdf)) interessant.

Busse zwischen den U-Bahnen in Großhadern oder Fürstenried und der S6, wie von PRO BAHN angeregt, sind laut den jetzt vorliegenden Unterlagen nicht geplant. Die SEV-Linien orientieren sich am S-Bahn-Verlauf über Pasing und beginnen entweder am Hauptbahnhof oder am Busbahnhof Hackerbrücke.

Die unter <http://bauarbeiten.bahn.de/bayern> vorhandenen Informationen waren bei Redaktionsschluss leider immer noch unvollständig. Unter <http://www.pro-bahn.de/aktuell/> wird PRO BAHN gegebenenfalls auf weitere Informationen hinweisen.

## Ilztalbahn-Wiedereröffnung am 16./17. Juli

Am 16.7.2011 wurde die Gesamtstrecke der Ilztalbahn nach langer Vorbereitungszeit und vielen tausend Stunden Trassenarbeiten wiedereröffnet – ein guter Grund also für einen Ausflug in den Bayerischen Wald. Ein attraktiver Fahrplan wurde am Eröffnungswochenende durch die Teilung der Strecke in die Abschnitte Passau–Waldkirchen und Waldkirchen–Freyung erreicht. Auf der Strecke Passau–Waldkirchen wurden modernen Regioshuttles im 2-Stunden-Takt eingesetzt, während auf dem nördlichen Abschnitt zwischen ein Uerdinger Schienenbus im Stundentakt verkehrte.

Die Züge waren erfreulich gut besetzt – nicht jeder Fahrgast bekam einen Sitzplatz, aber das tat der guten Laune keinen Abbruch. Probleme mit einem umgestürzten Baum auf der Strecke sowie ein technisches Problem mit der Lüftung führten dazu, dass jeweils ein Zugpaar am Samstag sowie am Sonntag zwischen Passau und Waldkirchen ausfallen musste, die Organisatoren informierten jedoch zeitnah über die Probleme, so dass die meisten Fahrgäste verständnisvoll reagierten. Am Sonntagabend wurde sogar noch ein „Notbus“ von Passau nach Waldkirchen für einen ausgefallenen Zug organisiert.

Insgesamt war der Fahrplan hervorragend organisiert. Erfreulich war auch, dass von Waldkirchen an diesem Wochenende auf Bestellung der Ilztalbahn ein Anschlussbus nach Nove Udoli (Neuthal) verkehrte, der direkt an der Grenze Anschluss an die tschechische Eisenbahn hatte.

Man muss den Veranstaltern ein großes Lob dafür aussprechen, dass das Eröffnungswochenende durch die Aktivierung vieler fleißiger freiwilliger Helfer und ein attraktives Rahmenprogramm hervorragend organisiert war. Es ist nur zu hoffen, dass das Interesse an der Ilztalbahn, die bis Anfang Oktober an jedem Wochenende verkehrt (wenn auch nur im 4-Stunden-Takt), auch weiter anhält. Jedenfalls kann ein Besuch dieser landschaftlich sehr reizvollen Strecke nur empfohlen werden. Informationen für den Besuch der Ilztalbahn gibt es unter <http://ilztalbahn.eu>.

Frank Lipke

---

Herausgeber: PRO BAHN Regionalverband Oberbayern e.V., Agnes-Bernauer-Platz 8, 80687 München; Telefon 089 / 53 00 31, Fax 089 / 53 75 66, <http://www.pro-bahn.de/oberbayern/>.

Verantwortliche Redakteure: Andi Barth, Renate Forkel. Elektronisch ist die Redaktion über [pbp-redaktion@muenchen.pro-bahn.de](mailto:pbp-redaktion@muenchen.pro-bahn.de) erreichbar, die Abonnentenverwaltung über [pbp-abo@muenchen.pro-bahn.de](mailto:pbp-abo@muenchen.pro-bahn.de).

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

Jahresabonnement der gedruckten Version durch Überweisung von 12 Euro auf das Konto 37 20 730, Sparda Bank München (BLZ 700 905 00), Internetversion für Mitglieder kostenlos.

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

---

*Samstag, 20. August 2011*

## **Exkursion: Vom Mindel- zum Kammeltal – Zwei Flussläufe im Alpenvorland**

Vom Ausgangspunkt Pfaffenhausen geht es entlang der Mindel nach Schönberg, dann über die Unter- und Oberberghöfe ins Kammeltal nach Aletshausen (Mittagseinkehr). Nach dem Mittagessen wandern wir entlang der Kamme bis Niederraunau.

Gehzeit: 5 Stunden.

Treff: München Hbf; 8.35 Uhr am Abfahrtsbahnsteig.

Abfahrt: 8.52 Uhr mit RE Richtung Füssen, in Buchloe und Mindelheim umsteigen.

Führungsgebühr: 6 Euro, für PRO BAHN-Mitglieder 3 Euro

Fahrpreis: anteilig Bayern-Ticket

Führung: E. Reißing (Tel. 089/700 4608); Veranstalter: Bund Naturschutz

## **Termine anderer Veranstalter**

### **PRO BAHN-Termine und allgemeine Hinweise siehe nächste Seite**

- Fr. 05.08. 16 Uhr; Salzburg, „Stieglbräu“, Hotel Imlauer, Rainerstraße 12-14; **Salzburger Plattform der Verkehrsinitiativen**; Info: 00 43/664/411 8223, <http://www.salzburger-verkehrsplattform.org> unter „Treffen“
- So. 07.08., So. 21.08. und So. 28.08.; Bad Endorf (10:00, 12:00, 14:00 Uhr und 16:00 Uhr) / Obing (11:00, 13:00, 15:00 und 17:00 Uhr); **Touristikverkehr mit VT 103 beim LEO**; Info: <http://www.chiemgauer-lokalbahn.de>, Tel.: 08821/64 999 64
- So. 14.08. und Mo. 15.08.; Bad Endorf (10:00, 12:00, 16:00 Uhr und 18:30 Uhr (nur So.)) / Obing (08:30 (nur Mo.), 11:45, 14:15 und 17:15 Uhr); **Dampfzugfahrten beim LEO, Bahnhofsfest** in Obing anlässlich des fünften Jahrestages der Chiemgauer Lokalbahn; Info: <http://www.chiemgauer-lokalbahn.de>, Tel.: 08821/64 999 64
- Bis 15.08. Sankt Ottilien, Klostergalerie; **Ausstellung** „Kohle, Dampf und Weihrauch – St. Ottilien und die Eisenbahn“. Veranstalter: Galerie St. Ottilien.
- Sa. 20.08. 8:35 Uhr; München Hbf. (Abfahrtsgleis RE Ri. Füssen, Abfahrt 8:52 Uhr); **Exkursion** „Vom Mindel- zum Kammeltal – Zwei Flussläufe im Alpenvorland“; Veranstalter: Bund Naturschutz, Führung/Info: Eugen Reißing (PRO BAHN), 089/700 46 08.
- Fr. 02.09. 16 Uhr; Salzburg, „Stieglbräu“, Hotel Imlauer, Rainerstraße 12-14; **Salzburger Plattform der Verkehrsinitiativen**; Info: Siehe Termin am 05.08.

## PRO BAHN-Termine

PRO BAHN Geschäftsstelle: Agnes-Bernauer-Platz 8, 80687 München. Telefon 089/53 00 31, Fax 089/53 75 66. Tram 19 Agnes-Bernauer-Platz oder je 10 Minuten Fußweg: S-Bahn Laim, U5 Laimer Platz.

Allgemeine Treffen: Aktiventreffen am 1. und 3. Mittwoch im Monat ab 19.00 Uhr in der Geschäftsstelle, Stammtisch am letzten Mittwoch im Monat ab 19.30 Uhr im „Zwinger-  
eck“, Rumfordstr. 31, 80331 München (S-Bahn Isartor, Tram 17/18 Reichenbachplatz).

Änderungen und weitere Termine finden Sie unter [http://www.pro-bahn.de/bayern/index\\_termin.htm](http://www.pro-bahn.de/bayern/index_termin.htm).

Mo. 01.08., Mo. 08.08., Mo. 22.08. und Mo. 29.08.; 19 Uhr; München; Richard-Strauss-  
Brunnen, Neuhauser Str. 8, voraussichtlich weiterhin „Schwabenstreich“; bei  
akzeptablem Wetter ab ca. 18:30 **PRO BAHN-Infostand**, Info: <http://www.schwabenstreich.info>

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

Mi. 03.08. 18:30 Uhr; Bad Reichenhall, „Avalon-Hotel“ Bahnhofsplatz 14; **Monatstreffen**  
des Verkehrsforums Berchtesgadener Land; Info: K.H. Löw (08651/5788,  
[Karl-HeinzLoew@t-online.de](mailto:Karl-HeinzLoew@t-online.de)), M. Behringer (08654/50804)

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

Do. 11.08. 19 Uhr; Rosenheim, „Mail-Keller“, Schmettererstr. 20; **Stammtisch der Stadt-  
und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: Wolfgang Günther (080 62/4027), Gün-  
ther Polz (080 63/7928)

Mi. 17.08. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Mo. 29.08. Augsburg; **PRO BAHN-Treff Schwaben**; Thema noch nicht bekannt, even-  
tuell findet eine Exkursion statt. **Achtung, eventuell kurzfristige Vorverle-  
gung des Termins!** Info: [W.Karg@bayern.pro-bahn.de](mailto:W.Karg@bayern.pro-bahn.de), 082 51/53 887 und  
[http://www.pro-bahn.de/bayern/index\\_termin.htm](http://www.pro-bahn.de/bayern/index_termin.htm) unter „Schwaben“.

Mi. 31.08. ab 19:30 Uhr; München; Gaststätte Zwinger-**eck**; **Stammtisch**

Fr. 02.09. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Mi. 07.09. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Mi. 07.09. 18:30 Uhr; Bad Reichenhall, „Avalon-Hotel“ (Nebenzimmer), Bahnhofsplatz  
14; **Monatstreffen** des Verkehrsforums Berchtesgadener Land; Info: Siehe  
Termin am 03.08.

Sa. 10.09. München, Marienplatz; **Infostand** auf dem Aktionstag „Da sein für Mün-  
chen“. Info: siehe nächstes Heft.

• Bitte beachten Sie, dass es beim PRO BAHN-Treff Schwaben im August eventuell  
auch zu einer Vorverlegung des Termins kommen kann.

• Die Mitgliedertreffen der Kreisgruppen Weilheim-Schongau und Eichstätt entfallen  
im August.