

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

Juli 2012



40 Jahre Münchner S-Bahn und 40 Jahre MVV: Zum Jubiläum der Münchner S-Bahn wurde der ET 423 089 mit einer „Jubiläumsbeklebung“ versehen. Auf einem Bahnhofsfest am 2. Juni war im Münchner Hauptbahnhof neben dem historischen ET 420, der im Hintergrund zu sehen ist, auch dieses Fahrzeug ausgestellt. (Bild: E. Lauterbach)

- Kurznachrichten – Seite 2
- Dauerbrenner Fahrgastinformation – Seite 3
- Ausstellung: Alois Nebel – Leben nach Fahrplan – Seite 5
- Wettbewerb auf der Schiene: Eine Bilanz – Seite 6
- Bahnstrecke Bad Endorf Obing: Politik und Praxis – Seite 9

Kurznachrichten

Netzkarte „Deutschland-Pass“ für die Ferienzeit

Seit dem 18. Juni gibt es wieder den Deutschland-Pass (http://www.deutschebahn.com/de/presse/presseinformationen/pi_p/2593720/p20120606.html), der für beliebig viele Fahrten in der 2. Klasse in den Zügen der DB gilt – auch im ICE und Intercity. Genutzt werden kann der Deutschland-Pass einen Monat lang innerhalb des Zeitraums zwischen dem 18. Juni und dem 31. August. Für Jugendliche bis 18 Jahre kostet er 99 Euro, für junge Erwachsene bis 26 Jahre 249 Euro sowie für Erwachsene ab 27 Jahre 299 Euro. Zwei Personen zahlen für den Deutschland-Pass 449 Euro.

Beklebte Jubiläums-S-Bahn

Zur 40-jährigen Geburtstagsfeier der S-Bahn München wurde der ET 423 089 mit einer „Jubiläumsbeklebung“ versehen. Auf der Jubiläumsfeier am 2. Juni im Münchner Hauptbahnhof war neben dem historischen ET 420 auch dieses Fahrzeug ausgestellt. Die Jubiläums-S-Bahn soll bis Ende des Jahres im Regelverkehr auf allen Linien fahren und für Sonderfahrten eingesetzt werden. Da bei dem Jubiläumsfahrzeug teilweise auch die Fenster überklebt wurden (http://www.s-bahn-muenchen.de/s_muenchen/view/aktuell/news/beklebung_s_bahn.shtml), ist nur zu hoffen, dass diese Beklebung nicht ein Test für künftige Ganzreklamen sein soll.

Jubiläumsfeier 40 Jahre MVV

Am 28. Mai 1972 wurde in München der Verbundverkehr aufgenommen. Gefei-ert wird das 40-jährige Bestehen des MVV am 15. Juli im Verkehrszentrum des Deutschen Museums auf der Theresienhöhe (<http://www.mvv-muenchen.de/index.php?id=3646>) mit einem umfangreichen Unterhaltungsprogramm, Biergartenbetrieb und freiem Eintritt in das Museum. Auch PRO BAHN ist mit einem Infostand dabei.

Spatenstich für Bahnhof Freiham

Am 12. Juni war der 1. Spatenstich für den S-Bahnhof des neuen Wohn- und Gewerbegebietes in München-Freiham. Der neue Haltepunkt liegt an der S-Bahnlinie S8 zwischen den Stationen Neuaubing und Harthaus in Höhe der Anton-Böck-Straße (http://www.deutschebahn.com/de/presse/pi_regional/2597856/by20120612.html).

Zusätzliche Express-Verbindungen nach Füssen

Seit dem 10. Juni gibt es an Sonn- und Feiertagen zwei zusätzliche, umsteigefreie Expresszüge auf der Strecke München-Füssen. Abfahrt ist 8:40 Uhr in München; Rückfahrt um 16:35 Uhr. Da auf viele Unterwegshalte verzichtet wird, kann die Fahrzeit um 20 Minuten reduziert werden.

Sperrungen der S-Bahn-Stammstrecke

Inzwischen hat die DB zu den Sperrungen der Münchner S-Bahn-Stammstrecke an den Wochenenden zwischen dem 6. Juli und dem 20. August ein 21-seitiges Informationsheft herausgegeben (http://www.s-bahn-muenchen.de/s_muenchen/view/mdb/s_muenchen/content/mdb_84916_infoheft_stammstreckensperrungneu.pdf, 5,8 MB). Weitere Informationen gibt es gegebenenfalls auf den Baustellen-Webseiten der Münchner S-Bahn (http://www.s-bahn-muenchen.de/s_muenchen/view/baustellennewsletter.shtml).

Nach Aus für 3. Startbahn: Schienenanbindung des Flughafens stärken!

Nachdem die Münchner Bürger sich gegen den Bau einer dritten Start- und Landebahn ausgesprochen haben, forderte PRO BAHN in einer Pressemeldung (<http://www.pro-bahn.de/oberbayern/presse/20120617.html>), Gelder, die bisher an dieses Projekt gebunden waren, teilweise für Verbesserungen der S-Bahninfrastruktur für die Express-Anbindung entlang der S1 und einen 10-Minuten-Takt auf der S8 zu verwenden.

Die Verkehrsträger im Umweltvergleich

„Umweltschonend mobil“ ist der Titel einer aktuellen Broschüre der Allianz pro Schiene. Die 20-seitige Broschüre kann für 2 Euro inkl. Versandkosten bestellt werden und ist kostenlos unter <https://www.allianz-pro-schiene.de/publikationen> als PDF-File verfügbar. Generell lohnt sich ein Blick auf diese Internet-Seite; so ist hier z.B. auch die zweite Auflage einer Broschüre über Verlagerungsbeispiele vom Lkw auf die Schiene zum Download verfügbar, und natürlich auch der Klassiker „Stadt, Land, Schiene“ sowie weitere interessante Broschüren.

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.

BEG und PRO BAHN im Gespräch

Dauerbrenner Fahrgastinformation

Zu den grundlegenden Anliegen der Fahrgäste gehört die Information. Die Anforderungen an Qualität und Aktualität sind in den letzten Jahren enorm gestiegen: Nicht nur, weil die heutigen Medien erwarten lassen, dass die aktuelle Betriebslage immer „online“ abrufbar ist, die Fahrpläne sind mittlerweile sehr „volatil“, also Veränderungen unterworfen, die einen gedruckten Fahrplan schnell zur Makulatur werden lassen, sei es durch Störungen oder auch mehr oder weniger kurzfristig geplante Baustellen. Zu einem Fachgespräch über die Fahrgastinfor-

mation in Bayern trafen sich daher Kord Simons und Thomas Haberer von der BEG mit Günter Polz und Norbert Moy von PRO BAHN.

Insbesondere die zuverlässige Information der „Echtzeitdaten“ bei Störfällen ist daher ein Anliegen von PRO BAHN, auch die Verteilung an Kunden ohne permanenten Internetzugriff ist hier ein Thema. Grundsätzlich sind die Sollfahrpläne aller Züge mit ihrer Zugnummer verknüpft im System bei DB Netz hinterlegt. DB Fernverkehr und DB Regio sind aber auch für die Disposition der Züge und die Information verantwortlich und geben die Daten ihrer Züge an „RIS“, das Reisendeninformationssystem der DB; von dort werden die Daten an „Bahn.de“ und durch weitere Medien an die Kunden weitergegeben. Zwischen RIS und den Zugzielanzeigern am Bahnsteig ist noch „IRIS“ eingeschaltet, dort können die Daten noch manuell optimiert werden. (Das erklärt auch manche Differenzen zwischen Zugzielanzeiger und Internet).

Abweichungen vom Sollfahrplan werden relativ grob – je nach Dichte der Streckenblöcke – und der Leittechnik festgestellt und für den weiteren Verlauf prognostiziert. Wenn es wie bei großen Störungen der Münchner S-Bahn zu Notfahrplänen kommt, werden die Zugläufe geteilt und teilweise neue Zugnummern vergeben. Hier schwächelt das System: So kann es passieren, dass eigentlich entfallene Züge noch immer in RIS ihr Unwesen mitsamt ihrem Sollfahrplan treiben, während Ersatzzüge nicht erscheinen.

Das oben beschriebene System ist aber nur die unternehmenseigene Informationsplattform der Deutschen Bahn AG. Die sogenannten NE-Bahnen sind hier nicht integriert – nur die Erfurter Bahn hat seit neuestem einen Zeitvertrag mit der DB geschlossen – und auch der allgemeine ÖPNV wird hier nicht mit Echtzeitdaten erfasst. Die BEG hat hier seit ca. 2007 das System „DEFAS FGI Bayern“ entwickelt, das nun im letzten Jahr auch in Betrieb gegangen ist – allerdings längst noch nicht in der Endstufe. Es soll eine diskriminierungs- und kostenfreie Datenplattform sein, die allen Anbietern des Öffentlichen Verkehrs offen steht.

Nach Einschätzung der BEG hat allein schon die Entwicklung von DEFAS dazu geführt, das Informationsmonopol zu durchlöchern und auch das DB-eigene RIS zu öffnen. Denn DEFAS wird weder zu RIS konkurrieren oder es ersetzen, sondern mit RIS kooperieren: DEFAS Bayern übernimmt von RIS die DB Daten und verarbeitet sie weiter. In etwa einem Jahr soll der Informationsfluss auch in die andere Richtung gehen: Dann kann RIS die DEFAS-Daten lesen und damit auch die Informationen der NE-Bahnen an die Fahrgäste weiterreichen.

DEFAS versorgt aber auch eine eigene Informationsplattform: Unter <http://www.bayern-fahrplan.de> werden Fahrplandaten beauskunftet, soweit verfügbar auch mit Echtzeitdaten. Insgesamt sollen neben den 1000 Bahnhöfen des Schienenverkehrs etwa 40000 ÖPNV-Haltestellen erfasst werden. Hier beginnen dann die vielen Detailprobleme: Angefangen von der Datenschnittstelle, fehlen-

den Daten von lokalen Busbetreibern bis hin zu doppelt benannten Haltestellen oder mehrfach erfassten Fahrten, die in mühsamer Kleinarbeit bereinigt werden müssen. Hinzu kommt die unzureichende rechtliche Verpflichtung für Verkehrsunternehmen, ihre Fahrpläne in geeigneter Datenstruktur zur Verfügung zu stellen. So bemüht man sich bei der BEG, den Unternehmen die Datenbereitstellung zu erleichtern und bietet Schulungen für das Internet-Eingabetool „diva-web“ der Firma Mentz an. Das soll insbesondere Kleinbetriebe ansprechen, die sich keine teuren Planungsprogramme oder die Beauftragung externer Büros leisten können.

Ziel ist es auch, Fahrplandaten ausserhalb Bayerns zu berücksichtigen; derzeit wird Österreich eingebunden, als nächste sind Baden-Württemberg und Tschechien vorgesehen.

Der Austausch aller Daten wird über Verträge mit den Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern bzw. Verbänden geregelt, über sogenannte Portalverträge können auch andere Medien die Fahrplandaten beziehen und ihren Kunden zur Verfügung stellen. So bietet beispielsweise der Bayerische Rundfunk im Teletext die Abfahrtstafeln der großen Hauptbahnhöfe in München und Nürnberg an.

Rundfunk und Fernsehen sind auch am ehesten geeignet, den Bürgern ohne Internet Echtzeitinformationen zur Verfügung zu stellen. Nach Einschätzung von PRO BAHN sind aber die Rundfunkdurchsagen bei Störfällen oft ungenügend und lückenhaft. Angesichts der Fülle an Meldungen des DB-„Streckenagenten“ dürfte ein bayernweiter Sender da auch schnell an die Grenze seiner Kapazitäten kommen. Geeigneter dürften hier lokale Rundfunksender sein, die kleinere Regionen abdecken.

Die Entwicklung ist hier also längst nicht am Ende. PRO BAHN wird DEFAS weiterhin aufmerksam und kritisch begleiten.

Norbert Moy

Ausstellung im Literaturhaus München

Alois Nebel – Leben nach Fahrplan

Selbst wenn es zur Zeit mehr als genug aktuelle Themen gibt, Kultur und Eisenbahn gehören auch für PRO BAHN zusammen, genauer: Man kann nach nunmehr 175-jähriger Geschichte die Eisenbahn kaum losgelöst von den zeitlichen Umständen betrachten.

Daher hier ein Hinweis auf eine Ausstellung, die noch bis zum 8. Juli im Literaturhaus München, Salvatorplatz 1 (U3/6 und U4/5 Odeonsplatz) „Station macht“ und meines Erachtens alle Beachtung verdient (Öffnungszeiten: 11–19 Uhr).

Nachdem viele Comics lange Zeit zu Unrecht in der „Schmuddelecke“ standen, sind sie längst zur eigenständigen literarischen Gattung der Grahic Novel herangereift. So basieren die ausgewählten Zeichnungen auf einer Bildergeschichte der tschechischen Autoren Jaroslav Rudiš (Text) und Jaromir Svejdik, alias Jaromir 99 (Zeichnungen), die beide schon mit mehreren Romanen bzw. als Comiczeichner, Maler und Musiker hervorgetreten sind. Jaroslav Rudiš stammt aus einer Eisenbahnerfamilie.

Erzählt wird die Geschichte eines Fahrdienstleiters an einem kleinen Bahnhof an der polnisch-tschechischen Grenze Ende der 1980-er Jahre. Während Europa beginnt, sich zu ändern, erscheinen ihm nach der Lektüre alter Kursbücher, die er leidenschaftlich sammelt, und in der zuweilen diesigen Witterung der Mittelgebirge immer mächtiger die dunklen Geister der Vergangenheit: Erster und zweiter Weltkrieg, Holocaust, Flucht und Vertreibung, sowjetische Besatzung. Der alptraumhafte „Fahrplan“ der Geschichte treibt diesen einfachen Eisenbahner zunehmend in den Wahnsinn, so dass er in einem Sanatorium endet. Dort lernt er schließlich „den Stummen“ kennen, eine rätselhafte Figur, die bei einem verbotenen Grenzübertritt verhaftet wurde, und nun unserem Helden hilft, den Kampf gegen seine Dämonen aufzunehmen ...

Bei unseren tschechischen Nachbarn ist diese Bilder-Geschichte über den melancholischen Alois Nebel längst Kult. Wenigstens die nun vorliegende deutsche Übersetzung von Eva Profousová (Volland&Quist Verlag, Leipzig, 2012; 24,90 EURO) sollte es auch hierzulande werden. Die Filmfassung von Tomáš Luňák feiert ihre Deutschlandpremiere anlässlich des Münchner Filmfests (29.6. bis 7.7., <http://www.filmfest-muenchen.de/de/filmprogramm/timetable.aspx>).

Man verzeihe mir die Schleichwerbung, aber der Ausspruch Alois Nebels:

„Meine Bibliothek?
Hundert Fahrpläne.
Hundert Jahre unserer Strecke.
Hundert Jahre Geschichte
übereinandergestapelt“

charakterisiert treffend einen Gefühlszustand, den nicht nur einige PROBAHNER kennen dürften ...

Thomas Kauderer

Wettbewerb auf der Schiene: Eine Bilanz

Vom 15. bis 17. Juni fand im Kloster Banz bei Bad Staffelstein das „Banzer Schienenverkehrsforum: Wettbewerb auf der Schiene – Kosten, Nutzen, Perspektiven“ der Hanns-Seidel-Stiftung statt: Seminarleiter Gerrit Poel, Geschäftsführer der

Landesgruppe Bayern des Verbands deutscher Verkehrsunternehmen, hatte vier Referenten eingeladen, die unterschiedliche Aspekte vorstellten: Wolfgang Kunz (Bundeseisenbahnvermögen) sprach zu den rechtlichen Grundlagen, Gerhard Wieland (IHK München und Oberbayern) zu Auswirkungen im Güterverkehr, Gunther Ellwanger (Gesellschaft für Rationale Verkehrspolitik) zum europäischen Umfeld und Matthias Wiegner (PRO BAHN) widmete sich den Auswirkungen des Wettbewerbs auf die Fahrgäste. Neben den Vorträgen gab es ausgiebige Gelegenheit zur Diskussion, die auch wahrgenommen wurde. Die Kernpunkte des Beitrags „Wettbewerb im SPNV: Eine Zwischenbilanz aus Sicht des Fahrgastverbands PRO BAHN“ seien hier kurz zusammengefasst.

Maßstab für den Erfolg des Wettbewerbs ist die Erfüllung der Wünsche und Bedürfnisse der Fahrgäste. Aus der Vielzahl der Wünsche seien fünf herausgegriffen: ein dichter Fahrplan, eine angemessene Reisezeit, der unkomplizierte Fahrkartenerwerb, sowie der Service vor, während und nach der Fahrt.

In Bezug auf den Fahrplan hat es durch den Wettbewerb erhebliche Verbesserungen gegeben: zwar ist das proklamierte Ziel „jede Stunde, jede Richtung, jeder Bahnhof“ noch nicht bayernweit realisiert, andererseits gibt es in der Hauptverkehrszeit auf vielen, stark nachgefragten Relationen sogar Halbstundentakt. Erfreulich ist auch die Wieder- bzw. Neueröffnung von etwa 50 Bahnhöfen in Bayern seit 1994. Ermöglicht wurden die Fahrplanverbesserungen in erster Linie durch die Ausschreibungen der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG), die zu einer deutlichen Kostensenkung in der Produktion von Eisenbahnverkehren geführt haben. Inwieweit diese Entwicklung weitergeführt werden kann, ist fraglich: einerseits ist die zukünftige Steigerung der Regionalisierungsmittel unsicher, andererseits lassen sich die Kosten nicht beliebig senken, insbesondere, weil eine faire Bezahlung des Personals auch im Sinne der Fahrgäste ist. Bedrohlich für die Aufrechterhaltung des derzeit erreichten Fahrplans und der Realisierung notwendiger Erweiterungen sind auch die überproportional steigenden Kosten für die Nutzung von Netz und Bahnhöfen.

Auf die Reisezeiten hat sich der Wettbewerb jedoch kaum positiv ausgewirkt. Auf vielen Zweigstrecken liegt die durchschnittliche Geschwindigkeit unter 50 km/h, oft sogar noch unter 40 km/h. Zwar konnten Reisezeitverkürzungen um einige Minuten auf manchen Relationen realisiert werden, signifikante Verbesserungen gab es jedoch nur in Ausnahmefällen (etwa auf der BOB). Eine Sonderrolle nimmt die Einführung des München-Nürnberg-Expresses ein – hier wurde die Fahrzeit drastisch reduziert. Die aus Fahrgastsicht dringend notwendigen Verbesserungen könnten erzielt werden, wenn die Anzahl der technisch nicht gesicherten Bahnübergänge drastisch reduziert würde und wenn es genügend Kreuzungsbahnhöfe gäbe. In diesem Zusammenhang ist besonders ärgerlich, dass manch ein ehemaliger Begegnungsbahnhof erst in den letzten Jahren zurückgebaut worden war.

Insgesamt muss also konstatiert werden, dass wegen des fehlenden Einflusses des Bestellers auf die Schieneninfrastruktur – etwa durch die Ausschreibung des Unterhalts und des Ausbaus der regionalen Schienenwege – kein Nutzen für die Fahrgäste entstanden ist. Hier fordert PRO BAHN seit langem eine Regionalisierung der Schieneninfrastruktur. Es sollte auch nicht verschwiegen werden, dass das Desinteresse und die Inkompetenz manches Kommunalpolitikers nicht gerade hilfreich für die Beschleunigung von Bahnverkehren ist. Außerdem wird immer noch viel lieber Geld für Straßen als für Bahnen ausgegeben.

In einem weiteren fahrgastrelevanten Bereich ist es ebenfalls nicht zu Fortschritten durch Wettbewerb gekommen: beim Ermitteln des korrekten Fahrpreises und beim Kauf des entsprechenden Fahrscheins. Vielmehr erhöht die zunehmende Zahl von Betreibern die Gefahr, dass keine durchgehenden Fahrscheine erhältlich sind, wenn aus dem Bereich der A-Bahn in den Bereich der B-Bahn – eventuell sogar noch durch das Gebiet einer C-Bahn – gefahren wird. Hier ist bei Ausschreibungen unbedingt darauf zu achten, dass für Fahrgäste weder ein unübersichtlicher Tarifdschungel noch Kostennachteile oder Einschränkungen in der Wahl von Zügen entstehen.

Auf den Service im Zug hat der Wettbewerb zu gewissen – positiven wie negativen – Änderungen geführt: zum einen wurde die Fahrzeugflotte erneuert, zum anderen gab es Verhaltensänderungen beim Zugbegleitpersonal. Die Bewertung der Veränderungen beim Fahrzeugmaterial ist jedoch ambivalent. Zwar sind die meisten Züge komfortabler und spurtstärker als die alten, allerdings gibt es auch Fehlentwicklungen wie etwa fahrgastunfreundliche Sitzabstände, fehlende Kapazitäten für Gepäck oder unpraktische Raumaufteilung. Da fragt sich der „normale Fahrgast“ angesichts mancher Fehlplanung schon, ob die Fahrzeugdesigner jemals in einem Pendlerzug gesessen haben. Besonders verärgert hat die Fahrgäste im übrigen die hohe Störanfälligkeit vieler neuer Fahrzeuge. Abhilfe könnte durch Vorgaben bei den Ausschreibungen erzielt werden; auch die Schaffung eines Fahrzeugpools sollte vorurteilsfrei geprüft werden. Ob es den von den Fahrgästen gewünschten Fahrkartenverkauf im Zug gibt und ob Zugbegleiter präsent sind, ist ebenfalls weitgehend den Vorgaben bei den Ausschreibungen geschuldet, während die Freundlichkeit des Personal in erster Linie an der Persönlichkeit des einzelnen und der Unternehmenskultur liegt.

Während der Wettbewerb also durchaus zu einigen positiven Entwicklungen des Services im Zug geführt hat, hat er auf die Entwicklung des Services vor und nach der Reise praktisch keinen Einfluss: weder die Anschlüsse Bus–Bahn wurden positiv beeinflusst, noch das Bahnhofsumfeld. Zwar wurden punktuell Bahnsteigzugänge und Fahrradabstellanlagen verbessert, allerdings ist das nicht dem Wettbewerb im SPNV geschuldet. Zu den größten Defiziten im Service vor der Reise gehört im übrigen weiterhin die unzureichende, zum Teil auch falsche Information im Fall von Störungen im Betriebsablauf. Hier hat der Wettbewerb

sogar zu gewissen Verschlechterungen geführt, etwa wenn im Internet keine Echtzeitinformationen aller Betreiber aufgeführt werden. Hier ist dringend eine unternehmensunabhängige Informationsquelle erforderlich.

Matthias Wiegner

Bahnstrecke Bad Endorf Obing – Politik und Praxis

Vor genau zwanzig Jahren, am 24. Juni 1992, hat die Gemeinde Obing eine Lokbahnkonferenz veranstaltet. Es sollten Möglichkeiten ausgelotet werden, die Bahnstrecke Bad Endorf–Obing zu erhalten. PRO BAHN nahm teil. Aus diesem ersten Kontakt entwickelte sich eine rege Zusammenarbeit; so organisierte PRO BAHN 1994 eine verkehrspolitische Bereisung der Lokbahn Bad Endorf–Obing. Darauf folgte erst ein gemeinsamer Kampf gegen die Stilllegung, später für die Wiederinbetriebnahme.

Die Stilllegung gemäß §11 AEG wurde widerrufen, seit 2006 betreibt ein engagierter Verein von Eisenbahnfreunden die Strecke. Allmählich werden die Fahrten an Sonntagen im Sommer nicht nur als Attraktion, sondern auch als ein Angebot des öffentlichen Verkehrs wahrgenommen. Die Bahn als Verkehrsweg rückt langsam wieder ins Bewusstsein der Bevölkerung. Das ist die politische Dimension, ein Erfolg, zu dem PRO BAHN über Jahrzehnte mit beigetragen hat.

Von der Politik zur Praxis: Mitgliederbeiträge, Spenden und Einnahmen aus Regel- und Charterfahrten können den Betrieb der Lokbahn Endorf–Obing (LEO) nicht voll finanzieren. Um die Lücke zu schließen, erbringen Mitglieder ehrenamtlich erhebliche Leistungen. Nicht nur den sichtbaren Betriebsdienst, sondern auch Streckenunterhalt und Fahrzeugwartung im Hintergrund. Hier stehen umfangreiche Aufgaben an. Die „üblichen Verdächtigen“ brauchen dringend Unterstützung.



Freischnitt und Fahrzeugwartung beim LEO (Bilder: P. Fischer und R. Barth)

Wer etwas für seine Fitness tun möchte, das Dschungelcamp von LEO ist sehr zu empfehlen. Wer sich mehr zu Bahnfahrzeugen hingezogen fühlt, bei verschiedenen Wartungsarbeiten lässt sich hautnah die Praxis erleben und so manches über die Technik lernen. Der Autor oder Frank Ludwig (fralud@gmx.de) sind über jede Hilfe froh und beraten für einen sinnvollen Einsatz.

Langfristig muss die von Nostalgie- und Tourismusbahnen erbrachte Verkehrsleistung wie in anderen Bundesländern auch vom Freistaat Bayern als Aufgabenträger finanziell anerkannt werden. Das wird eines Tages erreicht werden, bis dahin müssen wir weiter massiv selbst anpacken. Deshalb nochmals die Bitte: Helfen Sie mit, eine attraktive Nebenstrecke für die Zukunft zu erhalten!

Rudi Barth

Exkursion am Sonntag, 29. Juli 2012

Kultur- und Erlebnisfahrt auf der Donau

Die frei fließende Donau zwischen Straubing und Vilshofen ist eine der schönsten und wertvollsten Natur- und Kulturlandschaften Bayerns. Der Bund Naturschutz lädt alle ein, diese einmalige Flusslandschaft zwischen Gäuboden und Bayerischem Wald bei einer Schifffahrt (Erläuterungen durch Prof. Dr. Hubert Weiger, BN) auf der MS Deggendorf zu entdecken.

Treff: 9.00 Uhr, Mü Hbf. am Abfahrtsbahnsteig, Abfahrt: 9.25 Uhr RE Richtung Passau, Deggendorf an 11.16 Uhr, zu Fuß ca. 30 Min. zur Anlegestelle; Schifffahrt: Deggendorf ab 13 Uhr, zurück 19 Uhr

Anmeldung beim BN bis 15. Juli unbedingt erforderlich (Tel. 089/5156 760)

Unkostenbeitrag: anteilig Bayernticket + Schifffahrt (Erwachsene 19,- Euro, BN-Mitglieder 17,- Euro, Kinder und Jugendliche bis 16 Jahren frei).

Veranstalter: Bund Naturschutz.

Reiseleitung Bahnfahrt: E. Reißing, PRO BAHN (Tel. 089/700 4608)

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: Renate Forkel, Andi Barth. Elektronisch ist die Redaktion über pbp-redaktion@muenchen.pro-bahn.de erreichbar, die Abonnentenverwaltung über pbp-abo@muenchen.pro-bahn.de.

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

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

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

Termine anderer Veranstalter

PRO BAHN-Termine und allgemeine Hinweise siehe nächste Seite

- Sa. 30.06. 10–16 Uhr; Bahnhof Mühldorf; **Bahnhofsfest** „10 Jahre Südostbayernbahn“.
Info: <http://www.suedostbayernbahn.de>
- So. 01.07., So. 08.07., So. 15.07, So. 22.07 und So. 29.07; 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 und vollständiger Fahrplan: <http://www.chiemgauer-lokalbahn.de/fahrplan>, Tel.: 08821/64 999 64
- Mo. 02.07. 18:00 Uhr; München, TU München, Vorhoelzer Forum, 5. Stock, Arcisstr. 21; **Vortrag** von Moritz Auer „Der neue Hauptbahnhof München – Impulse für die Standort- und Stadtentwicklung“; Veranstalter: Münchner Verkehrsgesellschaft u. Lehrstuhl für Raumentwicklung, TU München; Info: dross@tum.de, http://www.ar.tum.de/uploads/media/flyer_Kolloquium_Stadtentwicklung.pdf.
- Mi. 04.07. 18:30 Uhr; Bad Reichenhall, „Avalon-Hotel“ Bahnhofsplatz 14; **Monatstreffen** des Verkehrsforums Berchtesgadener Land; Info: M. Behringer (08654/50804, mr.behringer@t-online.de)
- Fr. 06.07. 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“
- Bis 08.07. 11–19 Uhr; München, Salvatorplatz 1, Literaturhaus München; **Ausstellung** „Alois Nebel. Leben nach Fahrplan“. Info: <http://www.literaturhaus-muenchen.de/ausstellungen.html>
- So. 15.07. 11–17 Uhr; München, Bavariapark 5; Verkehrszentrum des Deutschen Museums (Theresienhöhe); **Jubiläumsfest** „40 Jahre MVV“. Info: <http://www.mvv-muenchen.de/de/der-mvv/40-jahre-mvv/index.html>
- So. 29.07. 9:00 Augsburg Hbf, Bahnhof Utting, Bahnhof Geltendorf; **Dampfzugfahrten** „Ammersee-Dampfbahn“ nach Utting, bzw. zum Bahnpark Augsburg. Veranstalter: Bahnpark Augsburg; Info: www.bahnpark-augsburg.eu unter Ammersee-Dampfbahn.
- So. 29.07. 9 Uhr; München Hbf (Abfahrtsgleis RE Ri. Passau, Abfahrt 9:25) **Exkursion** „Kultur- und Erlebnisfahrt auf der Donau“; Veranstalter: Bund Naturschutz, **Anmeldung bis 15. Juli** unbedingt erforderlich. Tel. 089/ 5156 760; Reiseleitung Zugfahrt: Eugen Reißing (PRO BAHN), 089/700 46 08.
- Mi. 01.08. 18:30 Uhr ; Bad Reichenhall, „Avalon-Hotel“ Bahnhofsplatz 14; **Monatstreffen** des Verkehrsforums Berchtesgadener Land; Info: Siehe Termin am 04.07.
- Fr. 03.08. 16 Uhr; Salzburg, „Stieglbräu“, Hotel Imlauer, Rainerstraße 12-14; **Salzburger Plattform der Verkehrsinitiativen**; Info: Siehe Termin am 06.07.
- Bis 04.11. (tägl. außer Mo.), 10–17 Uhr; Mittenwald, Geigenbaumuseum; **Ausstellung** „Die Mittenwaldbahn – lang ersehnt, mutig und zukunftsweisend für die Ortsgeschichte“; Info: <http://www.mittenwaldbahn.info>, <http://typo.geigenbaumuseum-mittenwald.de/index.php?id=71>.

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. 35, 80331 München (S-Bahn Isartor, Tram 16/18 Reichenbachplatz).

Änderungen und weitere Termine finden Sie unter http://www.pro-bahn.de/bayern/index_termin.htm.

Sa. 30.06. 10–16 Uhr; Bahnhof Mühldorf; **Infostand** auf dem Bahnhofsfest „10 Jahre Südostbayernbahn“. Info: <http://www.suedostbayernbahn.de>

Mi. 04.07. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 06.07. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Do. 12.07. 19 Uhr; Rosenheim, „Mail-Keller“, Schmettererstr. 20; **Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: Wolfgang Günther (080 62/4027), Günther Polz (080 63/7928)

So. 15.07. 11–17 Uhr; München, Bavariapark 5, Verkehrszentrum des Deutschen Museums (Theresienhöhe); **Infostand** auf dem Jubiläumsfest „40 Jahre MVV“. Info: <http://www.mvv-muenchen.de/de/der-mvv/40-jahre-mvv/index.html>

Mi. 18.07. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Mi. 25.07. ab 19:30 Uhr; München; Gaststätte Zwinger-**eck**; **Stammtisch**

Do. 26.07. 19 Uhr; Weilheim, GH Holzworm, Münchner Str. 36; **Stammtisch der Kreisgruppe Weilheim-Schongau**; Info: Norbert Moy (0881/638 131, n.moy@bayern.pro-bahn.de)

Mo. 30.07. 19:30 Uhr; Augsburg, Zeughaus, Zeugplatz 4; **PRO BAHN-Treff Schwaben**; Info: W.Karg@bayern.pro-bahn.de, 082 51/53 887 und http://www.pro-bahn.de/bayern/index_termin.htm unter „Schwaben“.

Mi. 01.08. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 03.08. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Termine anderer Veranstalter siehe vorherige Seite

Für den Terminkalender

Regionalversammlung am 10. November 2012

Bitte schon einmal vormerken: Die Mitgliederversammlung von PRO BAHN Oberbayern findet am Samstag, dem 10. November, in München statt.