

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

August 2014



Dass der Streckenausbau der Bahnlinie München–Mühldorf schon seit vielen Jahren immer wieder verzögert wird, sorgt ständig für Ärger bei den Fahrgästen. Ein Lichtblick auf dieser Strecke ist allerdings der Blumenschmuck am Haltepunkt Walpertskirchen, der von Frau und Herrn Bürger, beide PRO BAHN-Mitglieder, gepflegt wird. (Bild: Karl Bürger)

- Kurznachrichten – Seite 2
- Länderkonferenz Bayern zur Infrastruktur – Seite 3
- Nachruf auf Wolfgang Schießl – Seite 5
- Ausbau der S4 erforderlich – Seite 6
- Leserbrief zum Artikel „Veolia im Test“ – Seite 8
- Nachruf auf Annette Landauer – Seite 9
- Wanderung im wildromantischen Tal der Ilz – Seite 9

Kurznachrichten

Zulauf zum Brennerbasistunnel

DB und ÖBB haben am 1. Juli einige Politiker über das geplante Vorgehen in Richtung auf bayerische Zulaufstrecken zum Brennerbasistunnel informiert. Das Presseecho war eher negativ (z.B. <http://www.merkur-online.de/aktuelles/bayern/zuege-taeglich-durchs-inntal-3667110.html>). Insbesondere die provisorische Ertüchtigung der bestehenden Strecken wird kritisch gesehen. Von der DB gibt es die Pressemitteilung hierzu und Projektinformationen unter <http://brennernordzulauf.eu/>.

PRO BAHN fordert Bahn-Expansion statt Rückzug

In einer Pressemitteilung hat PRO BAHN die Deutsche Bahn AG aufgefordert, die positiven Halbjahreszahlen als Signal für Wachstum zu begreifen. Dafür sei es aber erforderlich, der jahrelangen Vernachlässigung der Bahn und ihres Streckennetzes durch die Politik ein Ende zu setzen. PRO BAHN fordert deshalb vom Bund, dass er aktiv zum Abbau des Investitionsstaus auf der Schiene beiträgt und so schnell wie möglich 1,5 Milliarden Euro jährlich für den Erhalt und den Ausbau der Bahn-Infrastruktur zusätzlich bereitstellt (http://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=113).

Dieselnetz Allgäu geht an DB Regio

Im August 2013 hatten die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) und das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg (MVI) das Dieselnetz Allgäu in zwei Betriebsstufen und zwei Losen neu ausgeschrieben. Der Zuschlag für beide Lose soll jetzt an die DB Regio AG erteilt werden (<http://beg.bahnland-bayern.de/presse>, Meldung vom 23. Juli).

Bahnhöfe Mittenwald und Klais

Nach einem Bericht des Garmisch-Partenkirchner Tagblatts (<http://www.merkur-online.de/lokales/garmisch-partenkirchen/mittenwald/neues-g8-wundertuete-3710052.html?cmp=defrss>) wird der Hausbahnsteig in Mittenwald im Oktober 2014 auf 76 cm erhöht und behindertengerecht ausgebaut. Auch in Klais wird gebaut: Haus- und Zwischenbahnsteig werden rundum saniert und die Bahnsteigkanten erhalten eine Höhe von 38 Zentimetern. Vom 18. August bis 15. September halten deshalb keine Züge in Klais (http://bauarbeiten.bahn.de/docs/bayern/infos/960_1708-15092014_fahrplan.pdf).

S7-Verlängerung: Minister Herrmann will Tieferlegung

Dem Münchner Merkur vom 12. Juli zufolge werden die Forderungen der Stadt Wolfratshausen im Zusammenhang mit der Verlängerung der S7 durch Staatsminister Joachim Herrmann unterstützt: Eine Tieferlegung des Gleises in

Wolfratshausen und eine Beseitigung der Schranke sei „unvermeidlich“. Noch wird diese Variante geprüft, was „einige Zeit in Anspruch nehmen“ wird, wie es eine Sprecherin des zuständigen Innenministeriums so schön formulierte (<http://www.merkur-online.de/lokales/wolfratshausen/wolfratshausen/herrmann-beseitigung-schranke-unvermeidlich-3695091.html>).

Fahrzeugmangel bei der Münchner S-Bahn

Während die S-Bahn München einem Bericht der Süddeutschen Zeitung vom 24. Juli zufolge (<http://www.sueddeutsche.de/muenchen/oeffentlicher-nahverkehr-s-bahn-gehen-die-zuege-aus-1.2060181>) unter akutem Fahrzeugmangel leidet, will die Region Stuttgart gemäß den Stuttgarter Nachrichten S-Bahn-Züge auf Vorrat kaufen. Einerseits zeigen sich hier unterschiedliche Handhabung und Verantwortung der Aufgabenträger. Andererseits hat die DB in Stuttgart einen Vertrag für die S-Bahn bis 2028 (weil eine Ausschreibung wegen fehlenden Zugriffs von Wettbewerbern auf die Werkstatt scheiterte), während in München eine S-Bahn-Ausschreibung noch bevorsteht, was den Willen zu Neuinvestitionen nicht gerade fördert.

S-Bahnen werden mit Werbung „verziert“

Seit 2002 kamen die S-Bahn-Züge der Deutschen Bahn AG meist rein im „Corporate Identity“ der DB AG daher. Diese Wiedererkennbarkeit geht zu Ende. Die DB macht jetzt einen Rückschritt und hat der Firma Ströer die Vermarktungsrechte für Teil- und Vollwerbung an S-Bahn-Zügen übertragen (http://www.wuv.de/medien/stroeer_darf_s_bahn_werbung_verkaufen).

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.

Damit Deutschland vorne bleibt?

Länderkonferenz Bayern zur Infrastruktur hinterlässt eher Ratlosigkeit als Perspektiven

Im vergangenen Jahr rief der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) eine bundesweite Initiative für eine zukunftsfähige Infrastruktur ins Leben, um den Sanierungs- und Ausbaubedarf der Verkehrswege – mit Schwerpunkt auf Schiene und Straße – in den Blickpunkt von Politik und Öffentlichkeit zu stellen. Im Rahmen von Länderkonferenzen sollen dabei auch interessierte Bürger mit Fachleuten und der Politik ihre Ideen für eine bessere Infrastruktur diskutieren. Schon im Vorfeld waren daher die Bürger eingeladen, auf der Internetseite <http://www.infra-dialog.de/> ihre konkreten Vorschläge einzubringen und kurz zu skizzieren.

Viele Ideen, thematisch zum größten Teil im Bereich des öffentlichen Verkehrs angesiedelt, sind dort zu finden. Ob diese aber auch von der Verkehrspolitik wahrgenommen wurden, muss bezweifelt werden: Noch von der Konferenz ließ Bayerns Verkehrsminister Joachim Hermann eine Pressemitteilung verbreiten, die die etwas anderen Schwerpunkte bayerischer Verkehrspolitik deutlich macht: Für den Bundesverkehrswegeplan 2015 hat Bayern 184 Straßenprojekte mit einem Gesamtvolumen von 17 Mrd Euro und 30 Bahnprojekte für 13 Mrd Euro auf den Wunschzettel geschrieben. Natürlich steht bei den Schienenprojekten der als „alternativlos“ erklärte Tieftunnel für die Münchner S-Bahn-Stammstrecke ganz oben, daneben auch der Ausbau der ABS 38 München–Mühldorf–Salzburg. Beide Projekte dokumentieren das jahrzehntelange Gemurkse der offiziellen Verkehrspolitik, die keine greifbaren Verbesserungen erreicht hat und im Falle des Tieftunnels bis jetzt nicht einmal eine vollständige genehmigungsfähige Planung vorlegen kann. 160 Jahre werde es angesichts der vorgesehenen Finanzmittel dauern, diesen Wunschzettel abzuarbeiten, lästerte dazu ein anderer Politiker auf der Konferenz etwas süffisant.

Für die Schiene dürfte auch nicht viel von der Politik zu erwarten sein. Bezeichnend war der Auftritt eines Bundestagsabgeordneten auf dem Podium, der sein Zuspätkommen mit einem 1,5-stündigen Stau auf dem Weg von Bad Abbach nach München entschuldigte, wenig später aber den hohen gesellschaftlichen Wert der „individuellen Mobilität“ herausstrich. Auch Staatsminister Hermann betonte die Bedeutung der Straße als „Verkehrsträger Nr.1“ und gesteht der Schiene allenfalls einen Anteil am prognostizierten Verkehrswachstum zu. Eine Position, die aber auch von keiner Seite hinterfragt wird.

Referate und Diskussion beschäftigten sich aber weniger mit den fachlichen Perspektiven der Verkehrssysteme in Bayern, sondern im Grunde nur mit der Frage nach dem Geld. Je nach Position und Partei wird immer der anderen Seite vorgeworfen, viel zu wenig Geld bereitzustellen, oder man rühmt sich, die eine oder andere Milliarde oder Million gegen ungeheure Widerstände für die Infrastruktur herausgeholt zu haben.

Dabei ist die Situation für die laufende Instandhaltung der Verkehrswege durchaus bedrohlich, wie Kurt Bodewig eindrücklich erläuterte. Auch die Nachfolge für das 2019 auslaufende Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) ist nicht geregelt, was gerade laufende Projekte gefährdet oder hemmt, wie Augsburgs OB Gribl erläuterte. Immerhin versprochen die beiden Bundestagsabgeordneten im Verkehrsausschuss im Herbst einen Gesetzentwurf für eine Nachfolgeregelung in die Debatte einzubringen. Ein weiteres Problem kommt dazu: Selbst wenn mehr Geld bereitgestellt wird, fehlt es derzeit auch an den Kapazitäten, die Vorhaben umzusetzen, beispielsweise bei den Ingenieurdienstleistungen.

Passend zum Thema wurde dann in diesen Tagen bekannt, wie konkret die Bedrohung für die Eisenbahninfrastruktur bereits geworden ist: Allein

in Bayern sind es 175 Bahnbrücken, die sich nach Angaben der DB Netz nicht mehr wirtschaftlich sanieren lassen und daher ersetzt werden müssen. Auf der Webseite des Bundestags findet man dazu eine Auflistung der betroffenen Brücken (<http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/18/018/1801840.pdf>). MdB Toni Hofreiter, ein Initiator der entsprechenden Kleinen Anfrage, hat diese Brücken in einer interaktiven Karte dargestellt (<http://www.toni-hofreiter.de/bahnbrueckenbayern.php>). Auch wenn es sich zum Großteil nur um kleinere Brücken und Durchlässe handelt, sind den Fahrgästen in den nächsten Jahren auf fast allen Strecken schon jetzt eine Vielzahl von Sperrungen und Ersatzverkehren sicher, wenn diese Brücken neu gebaut werden müssen.

Eigentlich sind die mittlerweile aufgelaufenen Versäumnisse bei der Infrastruktur, eindrücklich auch von der Bodewig-Kommission dokumentiert, ein Offenbarungseid der Verkehrspolitik. Deutschland fällt bei der Infrastruktur im internationalen Vergleich zu den Nachbarstaaten immer weiter ab. Doch der längst überfällige Strategiewechsel, etwa eine konsequente Verlagerungspolitik von der Straße auf die Schiene, eine wirksame Nutzerfinanzierung der Straße oder etwa ein Paradigmenwechsel weg von Großprojekten hin zu flächendeckend und kurzfristig wirksamen Kleinprojekten ist noch nicht in Sicht. Die Konferenz zeigte klar: Die Politik will ungestört von den Wünschen der Bürger so weiter machen wie bisher. Weil dafür das Geld nicht mehr reicht, wird bei der Schiene auch weiterhin nur gejammert statt gebaut und saniert.

Norbert Moy

Nachruf

Wolfgang Schießl – aktiv für PRO BAHN in Augsburg und Schwaben

Die Situation in Schwaben in den 1980er Jahren: Die Bahnstrecke Kempten-Isny, der Südabschnitt der Staudenbahn zwischen Türkheim und Markt Wald und die Weldenbahn werden stillgelegt; auf dem Nordabschnitt der Staudenbahn zwischen Gessertshausen und Markt Wald wird das Angebot drastisch ausgedünnt. Die vollständige Stilllegung der Staudenbahn ist nur noch eine Frage der Zeit. Insgesamt wurden 23 schwäbische bzw. Schwaben berührende Bahnlinien seit Kriessende stillgelegt.

An vielen Strecken bemühen sich Eisenbahnfreunde um den Erhalt der stillgelegungsbedrohten Bahnlinien. Einer davon war Wolfgang Schießl von PRO BAHN aus München. Er „kämpfte“ unter anderem an der Staudenbahn, der Mittelschwabenbahn und der Außerfernbahn.

Anlässlich von Versammlungen der Staudenbahnfreunde und anderer am Erhalt

der Staudenbahn interessierter Eisenbahnfreunde in Augsburg und den Stauden trug er die Idee der Gründung eines PRO BAHN-Regionalverbandes in Schwaben vor. Auf Initiative von Wolfgang Schießl wurde schließlich 1990 der PRO BAHN-Regionalverband Augsburg und Schwaben gegründet, wo er die Funktion eines stellvertretenden Vorsitzenden übernahm.

Er sah Vorteile in der Bahnreform mit der Regionalisierung und setzte sich für den Allgäu-Schwaben-Takt und Fahrgastinformation ein. Mit Unterstützung der Landkreise organisierte Wolfgang Schießl mehrere Ausflugsfahrten auf der Staudenbahn.

1994 bis 1997 war Wolfgang Schießl stellvertretender Vorsitzender des LV Bayern. In dieser Zeit engagierte er sich außerdem für die Rottalbahn.

Wolfgang Schießl war kein bequemer Mensch. Zur Durchsetzung seiner – nicht immer unumstrittenen – Ideen verlangte er von seinen Mitstreitern stets einen hohen persönlichen Einsatz. Er forderte jedoch nicht nur, sondern ging stets beispielhaft voraus und konnte so Gleichgesinnte für seine Ideen und damit für PRO BAHN begeistern und gewinnen.

Wolfgang Schießl starb am 14. Juni im Alter von nur 52 Jahren. Ohne einen Wolfgang Schießl gäbe es vermutlich heute keine PRO BAHN-Bezirksgruppe Schwaben. Wir haben ihm und nicht zuletzt seinem tiefen Wissen in Sachen Bahn viel zu verdanken. Die in Schwaben erzielten Erfolge sind nicht nur Erfolge für den Fahrgastverband PRO BAHN, es sind Erfolge für einen besseren Verkehr auf der Schiene und damit letztlich Erfolge zum Wohle für uns Bürger.

Karl Wöhl für PRO BAHN Bayern und die Bezirksgruppe Schwaben

Lindau–München nach Elektrifizierung

Ausbau der S4 erforderlich

Auf der Homepage der Deutschen Bahn zur Elektrifizierung Lindau-München wird von sechzehn Fernzügen Zürich–München, also acht Zügen pro Richtung gesprochen. Gegenwärtig verkehren pro Richtung nur vier Fernzüge (http://www.abs48.com/sites/default/files/daten/docs/prognose-zugzahlen_2025_stand_mai_2014.pdf).

Erstmals sehen wir hier auch zusammengefasst die geplante Ausdehnung des Nahverkehrs. Bisher verkehren auf der Strecke Geltendorf–München 75 Züge des Nahverkehrs, künftig sollen es deren 134 sein. Auf der Strecke München–Geltendorf werden also neben der S-Bahn statt bisher 83 Züge des Regional- und Fernverkehrs künftig 150 Züge verkehren.

Demgegenüber hat das Bayerische Verkehrsministerium, beispielsweise

se in der Antwort der Staatsregierung an Mdl Ludwig Hartmann, jeweils nur von künftig sechs Fernzügen pro Richtung gesprochen (<http://www.ludwighartmann.de/elektrifizierung-der-eisenbahnstrecke-mu%cc%88nchen-geltendorf-lindau/>):

Die Fragen

„5. Inwieweit sind der Staatsregierung Trassenkonflikte zwischen dem Fernverkehr, der ab 2020 regelmäßig zweistündlich verkehren soll, und der S-Bahn zwischen München-Pasing und Geltendorf bekannt, nachdem ein Ausbau der Strecke München-Pasing – Buchenau zur Entzerrung von S-Bahn und Fern- bzw. Regionalverkehr vorerst fraglich ist?

6. Wie sollen diese Trassenkonflikte gelöst werden?“

aus der Anfrage von Hartmann werden von der Staatsregierung folgendermaßen beantwortet:

„Zu 5. und 6.: ... Der Staatsregierung ist bewusst, dass die Fahrpläne zwischen dem Fernverkehr und der S-Bahn in diesem Abschnitt eng abgestimmt werden müssen. Wenn im Rahmen der Bestellung des Jahresfahrplanes 2021 die minutengenauen Fahrlagen feststehen, kann der genaue Fahrplan in diesem Streckenabschnitt erarbeitet werden.“

Es ist vollkommen illusorisch, dass ohne einen Ausbau der Bahnstrecke zwischen Pasing und Geltendorf – zumindest auf Teilstrecken – ein solch verdichteter Fahrplan funktionieren kann. Gleichzeitig soll ja nach der Inbetriebnahme der zweiten Stammstrecke der 15- statt des 20-Minuten-Taktes für die S-Bahn eingeführt werden.

Es zeugt entweder von einer völligen Inkompetenz (oder noch schlimmer einer absichtlichen Irreführung von Landtag und Öffentlichkeit) der Verkehrsministerien in Berlin und München, zu behaupten, die Fahrplankonzepte der Elektrifizierung würden nicht zwingend einen Ausbau der S4 erfordern. Eine Abstimmung der Fahrpläne wird da rein gar nichts bringen, wegen der Geschwindigkeitsdifferenzen ist es schlicht und einfach physikalisch unmöglich, diese zusätzlichen Züge unterzubringen, ohne dass es zu zeitraubenden und verspätungsanfälligen fahrplanmäßigen Überholungen kommt. Ein Ausbau der Infrastruktur ist notwendig und dringend.

Quintessenz: Der Ausbau der S4 muss so schnell wie möglich erfolgen und er verträgt absolut keine zeitliche Verzögerungsstrategie mehr. Die Staatsregierung hat uns während der S-Bahnfahrt von Fürstenfeldbruck nach München im Mai (<http://www.stmi.bayern.de/med/aktuell/archiv/2014/20140513infofahrtsbahn/>) außerdem eine Katze im Sack verkauft. Die Staatsregierung muss endlich die Studie zum dreigleisigen Ausbau veröffentlichen, damit die darin vorgesehenen Angebots-Konzepte überprüft werden können und mit dem ursprünglichen Konzept eines viergleisigen Ausbaus verglichen werden können.

Es wäre auch endlich an der Zeit, dass sich die MdLs und MdBs aus der Region zusammenschließen, und den Ausbau der S4 gemeinsam einfordern. Beispielsweise fordern die MdLs Günther Knoblauch (SPD) und Reserl Sem (CSU) gemeinsam einen Ausbau der Bahnstrecke München–Mühldorf und haben damit mehr Wirkung.

Ralf Wiedenmann

Leserbrief zum Artikel „VIT – Veolia im Test“

Ihre Berichterstattung deckt sich weitgehend mit meinen BOB-Erfahrungen (München ↔ Tegernsee). Meine Kritik an der BOB trifft nicht das Zugpersonal, sondern das Zugmaterial und die Fahrplaneinhaltung.

1. Zugmaterial: Die „Integrale“ bedürfen m. E. dringend eines Redesigns für die „2. Halbzeit“. Sie sind nicht nur optisch in die Jahre gekommen, sondern auch zählbar störanfällig. Die „neuen“ Gebraucht-Talente kamen wohl mit Flügelungs-untauglichen Schakus [Scharfenbergkupplungen, d. Red.] ins Oberland.

Veolia trägt hier m. E. die Haupt-Verantwortung. Sie will ja bekanntlich die Verkehrssparte verkaufen und dürfte nur noch das Nötigste investieren. Vermutlich musste Herr Seeger gehen, weil er den Sparkurs nicht mitmachen wollte/konnte. Die beiden Nachfolger sind fachfremde Technokraten.

Eine erhebliche Mitschuld haben aber auch BEG und Regionalpolitik, die die Ausschreibung so formulierten bzw. begleiteten, dass nur BOB/Veolia den Zuschlag bekommen konnten. Die DB hat gerade wegen der Integrale-Vorgabe kein Angebot gemacht. Die Lokal-„größten“ konnten ja nicht mal die „BOB“ als Zugnetz von der Veolia-Marke unterscheiden. Dass sie jetzt rumlamentieren passt ins unqualifizierte Bild.

2. Fahrplan: Der neue „verdichtete“ Fahrplan funktioniert nur bei absolut störungsfreiem Betrieb. Verspätungen lassen sich kaum herausfahren, da es zu wenig Kreuzungsmöglichkeiten gibt bzw. der Abschnitt München–Holzkirchen mehr als ausgelastet ist. Auf dem Abschnitt Schaftlach–Tegernsee ließe sich m. E. nur etwas „retten“, wenn man stark verspätete Züge „kappen“ würde und ggf. Bus-SEV bereitstellt.

De facto hat die BEG ein Maximum (kein Optimum) bestellt und Veolia einen „Null-Toleranz“-Fahrplan aufgestellt. Das Ergebnis ist leider fast täglich im wahren Sinne des Wortes zu erfahren.

Ich wage die Prognose, dass die heutige BOB bzgl. Fahrzeugen und/oder Fahrplan nicht die vollen 12 (?) Jahre durchhalten werden.

Henning Möller, Freinsheim und Tegernsee

Nachruf

Annette Landauer – die verkörperte Barrierefreiheit

PRO BAHN trauert um unser langjähriges Mitglied Annette Landauer. Wohl jeder unter den Aktiven kannte sie, weil sie umtriebiger und lebhaft überall unterwegs war. Durch die Folgen eines frühkindlichen Diabetes mehrfach behindert, ließ sie sich doch nicht bei ihren vielen Aktivitäten aufhalten und verlor auch nie ihren Humor.

Als Folge einer Erblindung auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen, wurde sie zu einer überzeugten Anhängerin des Reisens mit der Bahn und setzte sich mit den alltäglichen Ärgernissen auseinander, denen sie ausgesetzt war. Für einige Zeit wirkte sie bei PRO BAHN als Bundes-Abteilungsleiterin für Behindertenfragen bei der Sisypbosarbeit für Barrierefreiheit sowohl beim Zugang zum Fahrzeug wie auch während der Fahrt mit. In ihrem Erbe bleibt leider noch manches daran zu tun.

Bei den Horber Schienen-Tagen trat sie als regelmäßige Teilnehmerin und auch als Referentin auf. Auch auf anderen Lebensgebieten war sie ständig im Einsatz und im geselligen Kreis allgemein gegenwärtig und beliebt. Sie wird einer großen Zahl von Freunden und Mitstreitern fehlen.

Michael Werner für PRO BAHN Oberbayern und PRO BAHN Bayern

Mit der Ilztalbahn zur Schwarzen Perle des Bayerischen Waldes

Wanderung im wildromantischen Tal der Ilz

Am Samstag, dem 21. Juni, hatte der Bund Naturschutz München eine Wanderung organisiert, die ursprünglich von unserem im letzten Jahr verstorbenen Freund und Mitstreiter Eugen Reißing geplant war. Neben vielen BN-Mitgliedern, die Eugen kannten und schätzten, waren auch einige Mitglieder von PRO BAHN dabei.

Wer aus dem Raum München anreiste, musste früh aufstehen, um zunächst mit dem Donau-Isar-Express bis Passau, und dann mit der Ilztalbahn nach Fürsteneck zu fahren. Die Ilztalbahn verkehrt in diesem Jahr erstmalig mit Desiro-Triebwagen der Vogtlandbahn. Durch die Einrichtung von Begegnungshalten in Kalteneck und Waldkirchen wurde zudem ermöglicht, dass zwei Züge gleichzeitig auf der Strecke unterwegs sind.

Unsere Wanderung führte bei ausgezeichnetem Wetter vom Bahnhof zunächst bergauf zum Schloss Fürsteneck. Im Schloss befinden sich die Ilz-Infostelle und

ein Restaurant. Außerdem lohnt sich ein Blick in die Schlosskapelle. Nach der Besichtigung ging es auf einen schmalen Pfad vom Schlossberg hinunter zur Wolfensteiner Ohe. Über einen nun wieder etwas breiteren Wanderweg erreichte die Wandergruppe die Mündung der Ohe in die Ilz.

An dieser recht idyllischen Stelle erfolgte eine kleine Pause. In kurzen Ansprachen würdigten Vertreter von Bund Naturschutz und PRO BAHN den verstorbenen Eugen Reißing und seine Arbeit für die beiden Verbände. Danach folgten wir dem Ilzwanderweg flussaufwärts bis zum Gasthaus Schrottenbaumühle. Trotz der Gruppengröße (fast 50 Wanderer) klappte dank Vorbestellung und freundlicher Bedienung das Mittagessen im Garten des Gasthofes ganz hervorragend.

Gestärkt und zufrieden verließen wir die Schrottenbaumühle. Nun führte der Weg zunächst auf der rechten Ilzseite flussabwärts. Nach nochmaliger Querung von Ilz und Ohe ging es dann zwischen Ilz und Ilztalbahn weiter Richtung Kalteneck.



Links: Schienenbus der Passauer Eisenbahnfreunde auf der Ilztalbahn.

Rechts: In Kalteneck tritt die Wandergruppe die Heimreise an.

(Bilder: E. Lauterbach)

Während einer kurzen Rast kam auf der Bahnstrecke ein Schienenbus der Passauer Eisenbahnfreunde vorbei. Die Einrichtung von Begegnungsbahnhöfen erlaubt nun wohl auch Sonderfahrten an Tagen mit Fahrbetrieb der Ilztalbahn.

In Kalteneck angekommen blieb noch etwas Zeit bis zur Zugabfahrt. Dann kamen von beiden Seiten die Triebwagen der Ilztalbahn und via Passau fuhr die Wandergruppe wieder Richtung München zurück.

Der Ausflug ins Ilztal und die Wanderung waren eine schöne Gelegenheit, noch einmal an Eugen Reißing zu erinnern. Dem Bund Naturschutz sei an dieser Stelle für die ausgezeichnete Organisation und die trotz der Gruppengröße sehr gelungene Durchführung gedankt.

Edmund Lauterbach

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 (IBAN DE83 70090500 0003720730, BIC GENODEF1S04). Internetversion für Mitglieder kostenlos, allgemein frei verfügbar nach einem Monat.

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

So. 03.08., So. 10.08. und Fr. 15.08.; Augsburg ... Mering, Geltendorf, Schondorf; **Dampfzugfahrten**, Dampftage im Bahnpark Augsburg; Info: <http://www.ammersee-dampfbahn.de/>

Mo. 04.08. 18:30 Uhr; Bad Reichenhall, „Avalon-Hotel“ Bahnhofplatz 14; **Monatstreffen** Verkehrsforum Berchtesgadener Land (offenes Treffen für alle, die sich informieren oder Probleme und Erfahrungen einbringen wollen); Info: M. Behringer (08654/50804, info@verkehrsforum-bgl.de) und <http://www.verkehrsforum-bgl.de/aktuell.html>)

Mo. 01.09. 18:30 Uhr; Bad Reichenhall, „Avalon-Hotel“ Bahnhofplatz 14; **Monatstreffen** des Verkehrsforums Berchtesgadener Land; Info: Siehe Termin am 04.08.

Fr. 05.09. 17 Uhr; Salzburg, „Stieglbräu“, Hotel Imlauer, Rainerstraße 12-14; **Salzburger Verkehrsplattform**; Info: 00 43/664/411 8223, <http://www.salzburger-verkehrsplattform.org> unter „Treffen“

Sa. 13.09. und So. 14.09.; Bad Endorf – Obing; **Dampfzugfahrten** auf der Lokalbahn Endorf–Obing; Info: <http://www.chiemgauer-lokalbahn.de/>, Tel.: 0174/2898903

- Die Salzburger Verkehrsplattform entfällt im August, nächster Termin am 5. September.
 - Die Treffen des Verkehrsforums Berchtesgadener Land finden trotz der Urlaubszeit zu den üblichen Terminen statt.
-

Ultimative PRO BAHN Mousepads zu gewinnen

Alle zwei Monate das originellste ÖV-Rätsel im Web

<http://www.pro-bahn.de/winner>

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.

Fr. 01.08. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Sa. 02.08., 09.08., 16.08., 23.08. und 30.08., 12 Uhr; Wasserburg, „Schranne“, **Stammtisch** der PRO BAHN Ortsgruppe Wasserburg (einzelne Termine können während der Sommerferien auch entfallen, bitte besser vorher nachfragen); Info: Rainer Kurzmeier (rainer@blumen-kurzmeier.de), Bernd Meerstein (bernd@meerstein.de)

Mi. 06.08. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Do. 14.08. 19 Uhr; Rosenheim, „Mail-Keller“, Schmettererstr. 20; **Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: Wolfgang Günther (080 62/4027), Günther Polz (080 63/7928)

Mi. 20.08. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Mo. 25.08. 19:30 Uhr; Augsburg, Zeughaus, Zeugplatz 4; **PRO BAHN-Treff Schwaben**; Thema stand bei Redaktionsschluss noch nicht fest, eventuell findet auch eine Exkursion statt. Info: joerg.lange@pro-bahn.de, 082 51/53 887 und http://www.pro-bahn.de/bayern/index_termin.htm unter „Schwaben“.

Mi. 27.08. ab 19:30 Uhr; München; Gaststätte Zwinger-eck; **Stammtisch**

Mi. 03.09. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 05.09. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

- Bitte beachten Sie, dass einzelne Stammtischtermine der Ortsgruppe Wasserburg im August entfallen können. Bitte erkundigen Sie sich vorher per e-Mail.
- Das Treffen der Kreisgruppe Weilheim-Schongau entfällt im August.
- Bitte beachten Sie, dass das Stattfinden des PRO BAHN-Treffs in Augsburg bei Redaktionsschluss noch nicht endgültig gesichert war.

Termine anderer Veranstalter siehe vorherige Seite

**Bitte unterstützen Sie die Arbeit von PRO BAHN
durch Ihre Mitgliedschaft!**

Ab Juli noch 50 Prozent Mitgliedsbeitrag für 2014

<http://www.pro-bahn.de/beitritt>
