

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

Mai 2017



Noch gibt es in München nur einen S-Bahn-Tunnel. Kürzlich war der Spatenstich für den zweiten S-Bahn-Tunnel, der 2026 fertig sein soll – sehr optimistisch, wenn man bedenkt, wie lange beispielsweise schon an der Elektrifizierung München–Lindau und dem Ausbau Richtung Mühldorf herumgedoktort wird.

Bild: Matthias Wiegner

- Kurznachrichten – Seite 2
- Der Kampf für die Altstadtbahn ist nicht vorbei – Seite 3
- 13. Mai: Exkursion zur Lokfabrik im Englischen Garten – Seite 4
- Zweiter S-Bahn-Tunnel: Probleme absehbar – Seite 4
- Spatenstich der zweiten S-Bahn-Stammstrecke – Seite 7
- BOB und BRB von Mobifair ausgezeichnet – Seite 8
- Mit der Ilztalbahn nach Prag – Seite 9

Kurznachrichten

Aus für Schnee-Express- und Sommer-Ticket auf der Außerfernbahn

Gratis Bahnfahrten zwischen Vils (Tirol) und Garmisch-Partenkirchen ist seit dem 18. April Geschichte. Das von den Gemeinden der Werbegemeinschaft Zugspitzregion finanzierte Ganzjahresangebot für Gäste und Einheimische musste gestrichen werden (<http://www.zugspitze.com/de/news-events/arena-express-bayern-tirol>), nachdem die Deutsche Bahn allein für die Mitnahme der Touristen eine halbe Million Euro pro Jahr (statt bisher 220.000 Euro für Touristen und Einheimische zusammen) von den Anliegergemeinden gefordert hatte. Die Verhandlungen der Gemeinden mit der DB waren gescheitert.

PRO BAHN bei Staatsminister Herrmann

Zu einem Meinungsaustausch besuchte der PRO BAHN Landesvorstand Ende März Staatsminister Joachim Herrmann. Themen waren unter anderem die Reaktivierung von Bahnstrecken, Elektrifizierung von Dieselstrecken und Testbetriebe für Hybridfahrzeuge.

Sieben Wochen Sperre zwischen Grafing und Ebersberg

Bis zum 9. Juni ist die Bahnstrecke Grafing Bahnhof–Ebersberg wegen Bauarbeiten gesperrt. S-Bahn und Filzenexpress werden durch Busse ersetzt. In Grafing Stadt liegt die Bushaltestelle ein Stück vom Bahnhof entfernt, da auch Bahnübergänge für den Straßenverkehr zeitweise gesperrt werden.

Zukunftsperspektiven für die S-Bahn aus Sicht der Verbundlandkreise

Die Landkreise im Münchner Verkehrsverbund haben ein Papier zur Weiterentwicklung des Münchner S-Bahn-Netzes veröffentlicht (<http://www.lra-ebe.de/Dox.aspx?docid=ed1d8182-2908-42f2-8e6c-6b34ed89bce2>, <http://www.lra-ebe.de/Dox.aspx?docid=17d0c76e-65f1-4f5e-ade8-532624f15baa>). Dabei werden teilweise bereits beschlossene Planungen aufgegriffen, aber auch abweichende Akzente gesetzt. Insgesamt soll so eine Vision „S-Bahn München 2050“ beschrieben werden.

Dementi Aprilscherze

Gleich mehrere Aprilscherze waren im letzten Heft enthalten. Natürlich handelte es sich bei der Volleinhausung der Münchner Tram um einen solchen. Leider wahr ist die Stilllegung des Haltepunkts Jägerhaus, der tatsächlich einen vom Sonnenstand abhängigen Fahrplan hatte – die Korrektur der Landkarten auf den Tischen ist jedoch der Phantasie des Autors entsprungen. Und dann gab es noch den unfreiwilligen „Aprilscherz“ des Copy-Shops mit den auf dem Kopf stehenden Seiten ...

Weitere aktuelle Meldungen gibt es unter <http://www.pro-bahn.de/aktuell/>.

5. Mai 2017, 19 Uhr: Vortrag in Wasserburg (Paulanerstuben)

Der Kampf für die Altstadtbahn ist nicht vorbei

Vor 30 Jahren unterbrach ein Dammrutsch die Altstadtbahn Reitmehring–Wasserburg Stadt. Damals hätte man den Schaden mit einfachen Mitteln reparieren können. Aber die damalige Bundesbahn wollte diese Strecke beziehungsweise den ganzen Filzenexpress von Wasserburg in Richtung Ebersberg lieber stilllegen. Also passierte nichts: die Altstadtbahn ist seither im Dornröschenschlaf versunken und auf dem Filzenexpress fuhr damals werktags gerade mal ein Zug von Reitmehring nach Ebersberg.

Seitdem kämpfen Bürger, Städte, Gemeinden und Landkreise und natürlich auch PRO BAHN um den Erhalt des Filzenexpress und die Verbesserung des ÖPNV in unserer Region. Dabei wurde – auch dank des Engagements der Südostbayernbahn und der Bestellungen von Zugleistungen durch die Bayerische Eisenbahngesellschaft – viel erreicht: Seit 2001 gibt es durchgehende Züge von Reitmehring nach München, die Strecke wurde zwischen Reitmehring und Ebersberg grundsaniert und die vielen Bahnübergänge technisch gesichert oder beseitigt. Bahnhöfe und Haltepunkte wurden mustergültig erneuert. Seit der Errichtung eines Kreuzungsbahnhofs in Steinhöring wird der Filzenexpress werktags im Stundentakt von frühmorgens bis nach Mitternacht befahren. 2015 wurde die Strecke schließlich bis Reitmehring in den MVV integriert und im vergangenen Jahr wurde der Stundentakt am Wochenende eingeführt. Auch der Wasserburger Stadtbus wurde kontinuierlich verbessert.

Die Fahrgastzahlen stiegen infolge dieser Verbesserungen so massiv an, dass inzwischen viele Züge sogar mit doppelter Länge verkehren. So erfreulich das alles ist – die Altstadtbahn in die Stadt Wasserburg hinein verblieb in ihrem traurigen Zustand. 2016 erging sogar der Stilllegungsbescheid. Und das, obwohl ein Konsortium die Strecke übernehmen und instand setzen wollte.

Auch wenn manche es glauben möchten: der Kampf um die Wasserburger Altstadtbahn ist noch nicht vorbei. Die Stilllegung ist beklagt und daher noch nicht rechtsgültig. Es wäre traurig, wenn ausgerechnet jetzt, da die vielen Verbesserungen beim ÖPNV endlich Früchte tragen, der Schienenweg in die Stadt endgültig zerstört würde.

PRO BAHN möchte deshalb alle Interessenten über den aktuellen Sachstand und die Perspektiven der Altstadtbahn informieren. Norbert Moy, Regionalvorsitzender von PRO BAHN Oberbayern kommt deshalb am **Freitag, dem 5. Mai** nach Wasserburg in die **Paulanerstuben**. Sein Vortrag mit anschließender Diskussion beginnt um **19 Uhr**. Besonders beleuchtet wird er dabei das Gutachten der Stadt Wasserburg, welches dem Stilllegungsantrag zugrunde lag.

Weitere Informationen: rainer@blumen-kurzmeier.de, bernd@meerstein.de

Samstag, 13. Mai 2017

Exkursion zur Lokfabrik im Englischen Garten

Verkehrshistorisch Interessierte wissen, dass die Lokfabrik Maffei, in der von 1838 bis 1933 weltberühmte Konstruktionen wie die S 3/6 entstanden, im Englischen Garten lag. Aber wo genau war denn das? Und warum ausgerechnet in dieser abgelegenen Gegend? Wie wurde die Fabrik mit Material, Brennstoff und Energie versorgt? Wo haben die Arbeiter gewohnt, wo haben sie mittags gegessen? Wie hat man die fertigen Lokomotiven zum Bahnhof geschafft? Und warum wurde der Standort aufgegeben?

Bei einer PRO BAHN-Exkursion werden wir den Antworten auf all diese Fragen in der heutigen Stadtlandschaft nachspüren. Als „Bonuspack“ beginnt der Spaziergang an den bis 1971 betriebenen Bahnanlagen des Schwabinger Krankenhauses. Danach folgen wir dem Maffei-Anschlussgleis vom früheren Schwabinger Bahnhof bis zum einstigen Fabrikgelände. Dabei werden wir auch Erstaunliches über die Frühzeit der Schifffahrt (jawohl!), des FC Bayern (ja, auch!!), der elektrischen Straßenbahn und der U-Bahn entdecken.

Treffpunkt ist am Samstag, dem 13. Mai 2017 um 12:30 Uhr an der Straßenbahn-Haltestelle Scheidplatz (U2, U3, Tram 12, Busse). Wir fahren dann mit dem Bus 142 zur Klopstockstraße, wo man um 13:00 Uhr noch zur Gruppe stoßen kann. Die sieben Kilometer lange Tour endet gegen 16 Uhr am Hirschau-Biergarten. Eine Anmeldung ist nicht notwendig, Infos gibt es bei Fritz Ferstl, 0171/2741575 oder f.ferstl@bayern.pro-bahn.de.

Achtung, bei der Anreise zum Treffpunkt ist zu bedenken, dass am 13./14.5. keine S-Bahnen auf der Stammstrecke fahren, siehe https://bauinfos.deutschebahn.com/docs/bayern/infos/999_1-8_1205-15052017.pdf.

Fritz Ferstl

Zweiter S-Bahn-Tunnel – Probleme absehbar

Am 5. April war offizieller Spatenstich für den 2. Münchner S-Bahn-Tunnel – ein Projekt, für das derzeit knapp 4 Milliarden Euro geplant sind und für das noch kein belastbares Verkehrskonzept vorliegt.

PRO BAHN hat den Spatenstich zum Anlass genommen, in einer Pressemitteilung nochmals deutlich auf die Risiken des Projektes hingewiesen. München steht mit dem 2. S-Bahn-Tunnel eine ärgerliche Dauerbaustelle ins Haus, die schlecht geplant ist, wenig Nutzen bringt, zu weiteren Kostensteigerungen führt und zudem besteht die Gefahr, dass sie unfertig in Betrieb geht und einen abgerissenen Hauptbahnhof als Torso hinterlässt.

Auch wenn das heute keiner hören will – es kann in 15 bis 20 Jahren niemand überrascht sein, wenn dann „plötzlich“ der verkehrliche Nutzen sich negiert, die Kosten steigen und die Planungsfehler offen zu Tage treten, wird in der drastisch formulierten Pressemitteilung gewarnt. Die Probleme sind bekannt, auch wenn die oberste politische Ebene derzeit versucht sie zu ignorieren. Deshalb wurden in der Pressemitteilung die Probleme bewusst so klar angesprochen, damit nachher niemand sagen kann, dies hätte ja niemand wissen können.

Schlecht geplant sind beispielsweise die Wege am wichtigen Umsteigeknoten Laim, das Umsteigen zwischen den S-Bahn-Richtungen wird wesentlich länger als heute. Auch die Wege von und zu den Bussen sind dort unnötig lang. Am Hauptbahnhof wurde sogar die ursprüngliche Planung von der Genehmigungsbehörde zurückgewiesen, da sie gefährdende Engstellen im Bereich der U-Bahn-Linien U4/5 erzeugt hätte und auch die MVG sich dagegen wehren musste.

Der Nutzen des zweiten Tunnels ist politisch hochgelobt aber faktisch sehr überschaubar. Im Rahmen des Express-S-Bahn-Konzepts sollen statt heute 30 Züge je Stunde künftig 33 Züge je Stunde fahren – also gerade alle 20 Minuten eine S-Bahn mehr. Und gleichzeitig soll die Taktdichte auf etlichen Strecken vom 10-Minuten-Takt auf einen 15-Minuten-Takt sinken. Eine Rechenschwäche der Untersuchungsmethode hat hier zu einem „positiven“ Ergebnis geführt.

Die Kosten sind mit aktuell 3,8 Milliarden Euro seit der initialen Planung mit ursprünglich 500 Millionen Euro bereits jetzt explodiert, das Ende der Fahnenstange ist kostenmäßig dennoch noch nicht erreicht.

Eng in die Baustellenplanung ist der Teilabriss des Hauptbahnhofs verwoben, dessen Wiederaufbau allerdings bisher eher eine theoretische Trockenübung ist. Hier entsteht das nächste Finanzierungsloch, das die Fahrgäste dann voraussichtlich mit einem unfertigen Bahnhof büßen müssen.

Garniert ist das Ganze mit einer Ignoranz gegenüber Fakten, Kritik wird abgebügelt, Kritiker werden diffamiert. Anstelle einer ernsthaften Variantenuntersuchung wurde eine „sonderpädagogische Maßnahme“ (O-Ton Ex-Oberbürgermeister Ude) durchgeführt, deren Ergebnis dann wie gewünscht war.

Seit Jahren wurden alle Schienenprojekte im Großraum München faktisch zurückgestellt und in eine politische Abhängigkeit zur zweiten S-Bahn-Stammstrecke gestellt. Gelder für den Ausbau der Außenstrecken wurden gestrichen. Faktisch hat damit der 2. Tunnel den Ausbau der Münchner S-Bahn über 15 Jahre lang ausgebremst. Das „Sofortprogramm“ von Staatsregierung und Landtag von 2012 wurde bisher noch nicht ernstlich angegangen, knapp 5 Jahre scheinen für „sofort“ wohl nicht genug zu sein.

Es bleibt nur zu hoffen, dass nun, nachdem ja die Milliarden im Tunnel versenkt werden dürfen, wenigstens der sinnvolle Ausbau der Außenstrecken nicht weiter

blockiert wird. PRO BAHN Oberbayern hat deshalb am Tag des Spatenstichs in einer weiteren Pressemitteilung gefordert, dass jetzt der Weg freigemacht wird für sinnvolle Nahverkehrsprojekte. Schließlich habe Ministerpräsident Seehofer versprochen, dass kein anderes Projekt unter dem Tunnel finanziell leiden wird. Nach dem Spatenstich muss jetzt dieses Versprechen eingelöst werden.

Nur mit zügigem Ausbau der Außenstrecken kann auch die teure Kapazität des zweiten S-Bahn-Tunnels genutzt werden. Sonst droht hier ein Tunnel für knapp 4 Milliarden Euro, der mangels nutzbarer Zulaufstrecken „leer“ bleiben muss.

Die folgenden Projekte im Schienenbereich sind allein rund um München dringend notwendig und warten auf Finanzierung:

- 4-gleisiger Ausbau von Pasing bis Buchenau: Nutzen für die S4 und den Regionalverkehr ins Allgäu (Kempten, Memmingen, Lindau, etc)
- 4-gleisiger Ausbau von Laim nach Freising: Verbesserung der Flughafenanbindung, die S1 und Regionalverkehr nach Niederbayern / Oberpfalz (Landshut, Regensburg, Passau, etc), Voraussetzung für die Nutzung des Erdinger Ringschlusses.
- Regionalbahnhof Poccistraße: Direkte Umsteigemöglichkeit zwischen Meridian/Südostbayernbahn und U3/6, Entlastung der überfüllten Station Marienplatz, Nutzen für die Pendler aus dem östlichen Oberbayern (Rosenheim, Mühldorf etc). Der Bahnhof muss dabei zukunftssicher gestaltet werden, das erfordert vier Bahnsteiggleise.
- Ausbau Sendlinger Spange (Pasing - Laim - Harras): Enthalten im Sofortprogramm der Staatsregierung von 2012. Der aus Spargründen gestrichelte Anschluss in den Bahnhof Laim muss wieder aufgenommen werden.
- 4-gleisiger Ausbau vom Ostbahnhof bis Markt Schwaben: Voraussetzung für Verbesserungen auf der S2-Ost, Richtung Mühldorf, abgemeldet aus der Finanzierung (GVFG) zugunsten des 2. S-Bahn-Tunnels
- Elektrifizierung der Strecke Ebersberg–Wasserburg inklusive Wiederanschluss der Stadt Wasserburg: Verlängerung der bestehenden S-Bahnen und deutliche Attraktivitätssteigerung. Ohne Express-S-Bahnen nach Wasserburg droht wegen des entstehenden Umsteigezwangs eine deutliche Verschlechterung für Pendler nach München.
- Verlängerung der S7 nach Geretsried, wie bereits geplant.

Bei vielen dieser Projekte ist vorsichtshalber bereits die Planung gestoppt oder in eine untauglich reduzierte Form gebracht worden.

PRO BAHN hat die Staatsregierung aufgefordert, unverzüglich die Signale für diese Projekte auf Grün zu stellen, und sie in vernünftiger Qualität planen und

bauen zu lassen. Diese Projekte sind nur die allerwichtigsten der langen Liste an dringend notwendigen Verbesserungen im Schienenverkehr, um das Wachstum der nächsten Jahre auch nur halbwegs bewältigen zu können.

Die wichtigsten Argumente zum zweiten S-Bahn-Tunnel hat PRO BAHN unter <https://www.pro-bahn.de/oberbayern/s-bahn/> veröffentlicht.

Andreas Barth

Beobachtungen auf der Feier zum ersten Spatenstich der zweiten S-Bahn-Stammstrecke

Am 5. und 6. April 2017 wurde der erste Spatenstich zur zweiten S-Bahn-Stammstrecke gefeiert. Es waren zwei große Zelte aufgebaut, in einem dieser Zelte konnten sich die künftigen Fahrgäste bereits über das Netz 2026 informieren, in dem anderen Zelt wurden Reden gehalten und Musik gespielt. Auch die Fahrpläne für das Jahr 2026 inklusive der zweiten Stammstrecke wurden vorgestellt.

Beim Blick auf den Netzplan 2026 fällt auf, dass mit Ausnahme der zweiten Stammstrecke keine der sonstigen geplanten Ausbauten realisiert sind. So fährt zum Beispiel die S7 nach wie vor nur nach Wolfratshausen, und die S20 hält nach wie vor weder in Laim noch am Harras.

Interessant ist auch, dass der projektierte Fahrplan mit dem heutigen Ausbaustand gar nicht fahrbar ist. So sollen die S8 im 15-Minutentakt und die S18X im 30-Minutentakt von Herrsching zum Ostbahnhof fahren, obwohl die Strecke Weßling–Herrsching derzeit nur eingleisig ist. Wann hier ein zweigleisiger Ausbau erfolgen soll, konnte leider niemand beantworten (Tenor war: Das werden wir schon rechtzeitig erledigen). In anderen Bereichen war aber klar, dass bei der S-Bahn Stillstand Devise ist, so verkehrt die S7 aufgrund langer eingleisiger Strecken auch 2026 im 20-Minuten-Takt auf dem gleichen Linienweg wie heute.

Dass es für bestimmte Fahrgäste auch Taktausdünnungen gibt, wurde nur ungerne zugegeben. Unter anderem verkehrt die S8 auf ihrem Linienweg nach Weßling derzeit in der Hauptverkehrszeit im 10 Minuten-Takt, künftig werden die Stationen, an denen die Express-S-Bahn nicht hält (Harthaus, Freiham etc.) nur noch im 15-Minuten Takt bedient.

Interessant war auch der Fahrzeitvergleich zwischen heute und 2026, die anhand der für 2026 simulierten Fahrpläne elektronisch möglich war. So wird sich die Fahrzeit von Unterschleißheim zum Stachus um drei Minuten verlängern, da künftig in Laim umgestiegen werden muss. Auch die Verbesserungen auf der Strecke Altomünster–München halten sich in engen Grenzen. Ehrgeizig, wie die Verantwortlichen nun einmal sind, wird der 30 Minuten-Takt um eine Stunde

verlängert, (das wäre aber auch ohne zweiten Stammstreckentunnel möglich), die Fahrzeit verlängert sich um eine Minute im Vergleich zu heute.

Fazit: Bereits heute eine Eröffnung für 2026 zu feiern, hat einen etwas merkwürdigen Beigeschmack. Es entsteht der Eindruck, dass bis 2026 bei der S-Bahn München überhaupt keine Taktausweitungen und Netzerweiterungen geplant sind. Und ob der zweite Stammstreckentunnel tatsächlich 2026 eröffnet wird, wollte auch niemand garantieren. Sicher war nur, dass über dieses Projekt der eine oder andere ergraut.

Frank Lipke

Gütesiegel

BOB und BRB von Mobifair ausgezeichnet

Geht es um Ausschreibungen und Wettbewerb im öffentlichen Verkehr, werden oft die sozialen Standards der Verkehrsunternehmen in den Blick genommen. Und dieser kritische Blick ist auch berechtigt: Im Wettbewerb um die Vergabe von Verkehrsleistungen gibt es für die Unternehmen nicht viele Stellschrauben, die Kosten zu reduzieren. Selbst ehemalige Staatsbahnen sind nicht vor der Versuchung gefeit, über auszugründende Tochtergesellschaften bestehende Tarifverträge zu unterlaufen und das Personal zu Dumping-Preisen zu rekrutieren.

Diese Themen hat der Verein Mobifair e.V. zu Eigen gemacht. Seine Tochtergesellschaft, die „Mobifair Zertifizierungs- und Beratungsgesellschaft“ prüft und berät die Unternehmen bezüglich der Einhaltung von Sozialnormen und fairen Lohnstandards und verleiht auch ein entsprechendes Sozialzertifikat. Mit der Zertifizierung der Bayerischen Oberlandbahn GmbH wurden die Marken Meridian, BOB und BRB als sozialverträgliche Unternehmen ausgezeichnet. „Die Mitarbeiter bei Meridian und BOB werden wertgeschätzt, was sich nicht nur in der Zahlung von überdurchschnittlichen Löhnen zeigt, sondern auch in der Art und Weise wie Betriebsrat und Geschäftsführung zusammenarbeiten“, erklärte Mobifair-Geschäftsführer Karl-Heinz Zimmermann.

PRO BAHN Oberbayern gratuliert: Auch die Fahrgäste profitieren von fairen Arbeitsverhältnissen bei den Verkehrsunternehmen durch mehr Servicequalität. Letztlich sind gute Lohnstandards aber auch angesichts des zunehmenden Fachkräftemangels dringend geboten.

Mobifair darf übrigens nicht mit dem ähnlich klingenden Interessenverband mofair e.V. verwechselt werden. Bei mofair handelst es sich um einen Verband von Verkehrsunternehmen im ÖPNV, die sich für faire politische Rahmenbedingungen zur Gestaltung der Wettbewerbsstrukturen in Deutschland einsetzt.

Norbert Moy

Mit der Ilztalbahn nach Prag

Der nachfolgende Artikel wurde geschrieben, bevor am Karfreitag ein Hangrutsch die Strecke der Ilztalbahn verschüttete. Die Saisonöffnung am 13. Mai und alle weiteren Fahrtage im Mai entfallen. Der unten dargestellte Fahrplanvorschlag gilt damit erst, wenn die Ilztalbahn wieder fährt. Wann das der Fall sein wird, steht leider noch nicht fest. Weitere Informationen auf <http://ilztalbahn.eu/>.



Erdrutsch bei Patraching (Bild: T. Schempf)

Aus dem Raum München nach Prag kommt man am schnellsten – wir wollen es nicht verschweigen – mit dem IC-Bus des DB-Konzerns. So kann man beispielsweise um 10:15 Uhr am Busbahnhof Hackerbrücke abfahren und kommt laut Fahrplan um 14:53 am Busbahnhof vor dem Prager Hauptbahnhof an. Der „DB-Flexpreis“ für die Fahrt beträgt 68,80 Euro, Sparpreise gibt es ab 19 Euro. Fahrkomfort und Pünktlichkeit der Verbindung möge der interessierte Leser selber testen.

Die klassische Bahnverbindung von München nach Prag führt mit Alex über Regensburg, Furth am Wald und Pilsen. Ein direkter Zug verlässt den Münch-

ner Hauptbahnhof zum Beispiel um 9:01 Uhr und erreicht Prag um 14:41 Uhr. Der Normalpreis für die Verbindung beträgt 73,30 Euro. Preiswerter geht es mit den Angeboten „Prag Spezial one way“ (36 Euro) und „Prag Spezial return“ (65 Euro) – siehe <http://www.laenderbahn.com/alex/tickets/prag-spezial>. Kauft man die Fahrkarte bei den Tschechischen Bahnen im Internet findet man Preise ab 386 Tschechischen Kronen, was ungefähr 15 Euro entspricht (Fahrkarte Einzelfahrt mit Zugbindung). Der Link zum auf Deutsch verfügbaren Fahrkartenshop ist <https://old.cd.cz/eshop?lang=de>.

Voraussichtlich ab Juni gibt es nun eine dritte Möglichkeit, von München in die tschechische Hauptstadt mit Bahn und Bus zu fahren. Die Tschechischen Bahnen (ČD) bieten von Mai bis September neuerdings einen direkten Zug vom Grenzbahnhof Nové Údolí nach Prag. Und wie der Kundige vielleicht schon weiß, kommt man nach Nové Údolí mit der Ilztalbahn und ihrer Anschlussbuslinie - siehe www.ilztalbahn.eu. Ein Fahrplan ab München würde sich wie folgt gestalten:

München Hbf	8:24	RE 4062
Passau Hbf	10:38	DB
Passau Hbf	11:00	ITB 79874
Waldkirchen	11:56	Ilztalbahn
Waldkirchen	11:58	Bus 6177
Nové Údolí	12:30	RBO
Nové Údolí	12:35	Rx 532/Ex 632
Praha hl.n.	16:57	ČD

Die Anschlüsse zu und von der RBO-Buslinie schauen knapp aus. In Waldkirchen wird aber der Anschluss durch Personal der Ilztalbahn gesichert und in Nové Údolí hält der Bus unmittelbar am Bahnsteig. Trotzdem sei darauf hingewiesen, dass um 13:19 Uhr und 15:19 Uhr weitere Verbindungen von Nové Údolí nach Prag bestehen (jeweils mit Umsteigen in Budweis, Ankunft in Prag 18:27 Uhr und 19:57 Uhr). Die späteren Verbindungen bieten sich auch für Reisende an, die in Nové Údolí erst einmal Brotzeit machen wollen - dort gibt es auch das bekannt gute tschechische Bier.

Zu den Fahrscheinen kann man empfehlen, ein Bayern-Böhmen-Ticket zu erwerben (für Einzelreisende zu 28 Euro). Da dieses Ticket auf dem ersten Abschnitt der Ilztalbahn nicht gilt, braucht man für die Fahrt ab Passau bis Röhrnbach noch eine Fahrkarte der Ilztalbahn (Einzelticket 7 Euro). Das Bayern-Böhmen-Ticket gilt bis Budweis/České Budějovice. Von dort bis Prag bezahlt man bei der ČD 159 Tschechische Kronen (ca. 6,10 Euro, bei kurzfristiger Buchung 10 Kronen teurer). Der Gesamtpreis für die Fahrt liegt dann bei 31,10 Euro.

Die Route via Ilztalbahn funktioniert natürlich auch in umgekehrter Richtung: Prag ab 8:02 Uhr, Ilztalbahn ab Waldkirchen 13:57 Uhr, München an 17:35 Uhr.

Diese Strecke ist sicherlich nichts für jeden. Für diejenigen, für die auch der Weg das Ziel ist – insbesondere, wenn auf diesem Weg Schienen liegen - mag es trotzdem interessant sein. Zum Abschluss ein Zitat von <http://www.ilztalbahn.eu>: „Eine Bahnreise zum Genießen! Jetzt fehlt nur noch das Gleis zwischen Waldkirchen und Haidmühle ...“. Dem ist nichts hinzuzufügen (außer vielleicht einige Kilometer Bahnstrecke, die ein paar Verrückte Ende des letzten Jahrhunderts vernichtet haben).

Alle Angaben zu Zeiten und Preisen beziehen sich auf den 20.5.2017 und sind ohne Gewähr. Reiseberichte rund um die Ilztalbahn findet man auf <http://www.myway.de/souvenirs/itb.html>, Anregungen für Prag zum Beispiel auf <http://www.myway.de/souvenirs/prag-zittau/>.

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, <https://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: <https://www.pro-bahn.de/oberbayern/pbp/>

Jahresabonnement der gedruckten Version durch Überweisung von 14,40 Euro auf unser Konto bei der Sparda Bank München, IBAN DE83 7009 0500 0003 7207 30, BIC GENODEF1S04 (Konto 37 20 730, BLZ 700 905 00). Internetversion für Mitglieder und Abonnenten der Papierversion 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.

Mo. 01.05., So. 07.05., So. 14.05., So 21.05., Do. 25.05. und So. 28.05.; Bad Endorf (9:55, 11:55, 15:20 und 17:20 Uhr) / Obing (8:57, 10:57, 14:22 und 16:22 Uhr); Saisonstart beim LEO: **Touristikverkehr auf der Lokalbahn Endorf-Obing mit VT 26**; Info: <https://www.leo-online.org/>, Tel.: 0151/2020 7626

Mi. 03.05. 18:30 Uhr; Bad Reichenhall, „Avalon-Hotel“, Restaurant „Masala“, Bahnhofplatz 14; **Monatstreffen** Verkehrsforum Berchtesgadener Land, (offenes Treffen für alle, die sich informieren oder Probleme und Erfahrungen einbringen wollen); Info: M. Behringer (08654/50804, mr.behringer@t-online.de) und <http://www.verkehrsforum-bgl.de/aktuell.html>.

Mi. 07.06. 18:30 Uhr; Bad Reichenhall, „Avalon-Hotel“, Restaurant „Masala“, Bahnhofplatz 14; **Monatstreffen** des Verkehrsforums Berchtesgadener Land; Info: Siehe Termin am 03.05.

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.

Mi. 03.05. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 05.05. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Fr. 05.05. 19 Uhr; Wasserburg, Gaststätte „Paulanerstuben“, Marienplatz 9; **Vortrag** von Norbert Moy, Vorsitzender PRO BAHN Oberbayern „Der Kampf für die Altstadtbahn ist nicht vorbei!“, Info: Rainer Kurzmeier (rainer@blumen-kurzmeier.de), Bernd Meerstein (bernd@meerstein.de) und S.3.

Sa. 06.05. Sa. 13.05., Sa. 20.05 und Sa. 27.05., 12 Uhr; Wasserburg, „Café Central“, Herrengasse 5–7; **Stammtisch** der PRO BAHN Ortsgruppe Wasserburg Info: (rainer@blumen-kurzmeier.de), (bernd@meerstein.de)

Do. 11.05. 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. 17.05. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Do. 18.05. (wegen des Feiertags am 25.05. eine Woche früher als üblich) 19 Uhr; Weilheim, GH Holzwurm, Münchner Str. 36; **Treffen der Kreisgruppe Weilheim-Schongau**; Info: Norbert Moy (0881 /638 131, n.moy@bayern.pro-bahn.de)

Mo. 29.05. 19:30 Uhr; Augsburg, Zeughaus, Zeugplatz 4; **PRO BAHN-Treff Schwaben**; Info: w.karg@bayern.pro-bahn.de, errol.yazgac@pro-bahn.de, 08251/53887 und http://www.pro-bahn.de/bayern/index_termin.htm unter „Schwaben“

Mi. 31.05. ab 19:30 Uhr; München; Gaststätte „Zwinger-eck“; **Stammtisch**

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

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

- Bitte beachten Sie, dass der Stammtisch der Ortsgruppe Wasserburg künftig im Café Central stattfindet.

Termine anderer Veranstalter siehe vorherige Seite.

Bitte unterstützen Sie die Arbeit von PRO BAHN durch Ihre Mitgliedschaft

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