

PRO BAHN *Post*

 Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

August 2017



Die Pfaffenwinkelbahn erschließt nicht nur eine idyllische Landschaft zwischen Ammer und Lech sondern befördert auch viele Pendler zwischen Schongau und Weilheim. Um das Potential der Strecke zu heben, sind jedoch Verbesserungen an der Infrastruktur erforderlich, damit ein Halbstundentakt bis nach Schongau ermöglicht wird. Bild: Norbert Moy

-
- 13. September 2017: PRO BAHN Abendseminar – *Seite 2*
 - Kurznachrichten – *Seite 2*
 - Bahnausbau viel zu spät – *Seite 4*
 - Güterverkehr im stadtnahen Bereich – *Seite 6*
 - Die Pfaffenwinkelbahn, der noch nicht gehobene Schatz – *Seite 7*
 - DB Station&Service geht in Geschichtsbücher ein – *Seite 8*
 - Exkursion: Auf den Spuren des „Gleisgedöns“ – *Seite 10*

Weiterbildung für engagierte Fahrgäste

PRO BAHN lädt ein zu Abend-Seminaren

Wer mit Bahn und Bus fährt, muss ja schon eine Menge wissen: Fahrpläne und Tarife fordern den Menschen ja oft schon einiges ab. Wer nicht nur mitfahren will, sondern sich im Bereich der öffentlichen Mobilität und der Verkehrspolitik ehrenamtlich engagieren möchte, sieht sich bald mit komplexen Zusammenhängen zwischen Unternehmen, Politik und Verwaltung konfrontiert; selbst viele Kommunalpolitiker blicken oft nicht mehr durch bei der Suche nach dem richtigen Ansprechpartner.

Mit vier Abendkursen möchte PRO BAHN allen Interessierten die Grundlagen zur Organisation, Abläufen und Funktionen im öffentlichen Verkehr vermitteln. Geplant sind die vier Abende, jeweils am zweiten Mittwoch im Monat. Das Programm ist unter https://www.pro-bahn.de/bayern/pdf/seminar_2017_flyer.pdf abrufbar.

Der erste Abend mit dem Thema „Wer bestellt die Züge? Wer fährt auf welchen Gleisen?“ soll die Organisation des SPNV und ÖPNV in Bayern behandeln und wird am **13. September 2017 um 17:30 Uhr** stattfinden.

Um Anmeldung unter Email oberbayern@pro-bahn.de oder Tel. 089/530031 wird gebeten. Die Teilnahmegebühr beträgt 5,- Euro, für PRO BAHN-Mitglieder ist die Teilnahme kostenlos.

Kurznachrichten

Ilztalbahn fährt wieder

Nachdem die Schäden durch einen Erdbeben behoben sind, fährt ab dem 29. Juli die Ilztalbahn endlich wieder im Regelfahrplan (<http://ilztalbahn.eu/fahrplaene/passau-freyung.html>). Besonders hinweisen möchten wir auf den Anschlussbus zur tschechischen Grenze, von wo man Ziele wie České Krumlov/Krumau, České Budějovice/Budweis oder Prachatice/Prachatitz und sogar Prag erreicht (siehe Artikel der PRO BAHN Post vom Mai).

Augsburg–Weilheim–Schongau: Weiterbetrieb durch BRB bis 2021

Bis mindestens 2021 wird die Bayerische Regiobahn (BRB) zwischen Weilheim und Schongau sowie zwischen Weilheim und Augsburg verkehren (https://www.meridian-bob-brb.de/uploads/bb/media_document/92/original.pdf). Wenn die Elektrifizierung der DB-Strecke ins Allgäu fertig gestellt ist, wird es allerdings deutliche Änderungen im BRB-Fahrplan geben, die sich vermutlich auch auf die Anschlüsse in Weilheim auswirken werden.

Trambahn durch den Englischen Garten in München

Nach einem Protestbrief des Münchner Oberbürgermeisters an Staatsminister Söder wurde das Thema wohl zur Chefsache. Und Mitte Juli konnte die Stadt München nun „Grünes Licht für die Tram durch den Englischen Garten“ vermelden (<https://www.merkur.de/-8487815.html>, <https://landeshauptstadtmuemchen.blogspot.de/2017/07/>). Damit kommt hoffentlich – nach 20 Jahren Streiterei – ein sehr negatives Kapitel Münchner und bayerischer Verkehrspolitik zu einem positiven Ende.

Staatsregierung unter Druck – Maßnahmenpaket beschlossen

Unter dem Druck drohender Dieselfahrverbote hat die bayerische Staatsregierung ein Maßnahmenpaket für saubere Luft in Innenstädten beschlossen, das – neben zahlreichen Maßnahmen für den Autoverkehr – auch einen umfangreichen Abschnitt zur Förderung des ÖPNV enthält (<http://bayern.de/bericht-aus-der-kabinettsitzung-vom-18-juli-2017/?seite=1617#1>). Der Weg zu mehr und besserem Öffentlichen Nahverkehr wird jetzt wohl beschleunigt beschritten, wie auch der für zwei Jahrzehnte verschleppte Fall der Tram durch den Englischen Garten zeigt. Hoffen wir mal, dass es auch dabei bleibt.

Münchner S-Bahn-Züge werden umgestaltet

Im Rahmen des Übergangsvertrags, mit dem die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) die DB Regio mit der Fortführung des S-Bahn-Betriebs in München im Zeitraum 2018/2019 beauftragt, werden die S-Bahn-Züge der Baureihe 423 einem Redesign unterzogen. Über den Übergangsvertrag hinaus sollen die zwischen 2000 und 2005 in Betrieb genommenen Züge auch noch zu Beginn der Laufzeit des sogenannten „1. Münchner S-Bahn-Vertrags“ eingesetzt werden (https://beg.bahnland-bayern.de/de/presse/pressemitteilungen,drei_Meldungen_vom_06.07.2017).

Zukunft der Fuchstalbahn

Im Sommer vergangenen Jahres schienen alle Hoffnungen auf eine Reaktivierung der Fuchstalbahn zwischen Schongau und Landsberg verloren – sie sollte nicht einmal mehr im Regionalplan auftauchen. Doch nun sieht es wieder besser aus: Die Passage bleibt stehen und wird sogar noch zugunsten einer höheren Priorität umformuliert (<https://www.kreisbote.de/-8380238.html>).

MVV-Tarifreform ohne Fahrgäste

Wie der lokalen Presse zu entnehmen ist, nimmt die für Ende 2018 vorgesehene MVV-Tarifreform langsam konkretere Formen an (z.B. <https://www.merkur.de/-8507952.html>). Statt 16 Ringen und vier Zonen soll es wahrscheinlich acht Tarifkreise geben und die bisherigen Tarifsprünge möglichst abgemil-

dert werden. Die Streifenkarte soll erhalten bleiben, der Seniorentarif erst ab 65 Jahren gelten. Zudem fordert der Münchner Stadtrat, dass der MVV für Jugendliche attraktiver wird (<https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/SITZUNGSVORLAGE/4464927.pdf>). Die Tarifreform soll Ende dieses Jahres von der MVV-Gesellschafterversammlung, der die Stadt, der Freistaat sowie die acht MVV-Landkreise angehören, beschlossen werden – ein Einbinden der Fahrgäste bei der Entscheidungsfindung ist bislang nicht erkennbar.

PRO BAHN Oberbayern hat sich bereits Anfang 2016, als das Thema aufkam, an den Münchner OB Reiter, den MVV und den Stadtrat gewandt. Forderung war unter anderem, komplizierte und für die Fahrgäste nachteilige Regelungen beim ein- und ausbrechenden Verkehr über die Grenze des MVV-Gebiets deutlich zu vereinfachen. Zur Zeit müssen Besitzer von MVV-Zeitkarten öfters für längere Teilstrecken doppelt bezahlen und zudem kann die derzeitige Regelung mitunter sogar vom Zugpersonal missverstanden werden (siehe zum Beispiel PRO BAHN-Post vom Juli 2016). Eine positive Antwort in dieser Sache, oder ein Zusage, den Prozess der Tarifreform transparenter zu gestalten, konnte PRO BAHN leider nicht erreichen.

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

Bahnausbau viel zu spät

Zum Monatswechsel Juni/Juli gingen erste Einzelheiten zum sogenannten Drei-Phasen-Programm von Verkehrsminister Herrmann durch die Presse (<https://www.merkur.de/-8431918.html>, <https://www.sz.de/1.3569861>). Dieses Programm soll festlegen, welche Bahnausbauten noch vor Inbetriebnahme der zweiten Münchner S-Bahn-Stammstrecke realisiert werden, welche zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme fertig sein müssen, und welche Maßnahmen im Zeitablauf hinter die zweite Stammstrecke rücken, teilweise noch ohne jede Idee für Planung und Bau.

Wie zu erwarten war, wird es spät. Angesichts der Verkehrsprobleme im Raum München zu spät. Diese Verkehrsprobleme erzeugen wirtschaftliche und gesundheitliche Schäden, sie verunstalten den Lebensraum hunderttausender Menschen. Man könnte durchaus den Eindruck gewinnen, dass die Dringlichkeit in den Köpfen vieler Politiker nicht angekommen ist.

Das ist aber nur die halbe Wahrheit. Die entscheidenden Verzögerungen sind in der Vergangenheit entstanden. 16 Jahre lang hat man in München über die zweite Stammstrecke gestritten und diskutiert. Die ganze Zeit über haben die Verantwortlichen sich selbst und den Bürgern in die Tasche gelogen, und die Realisierung jeweils in einigen Jahren und zu einem Bruchteil der heute veranschlagten Kosten in Aussicht gestellt. Mit diesem deutlich zu engem Horizont

war es zu keinem Zeitpunkt nötig, zu sagen: „das dauert zu lange, bis dahin müssen andere Projekte angegangen werden“. Damit wurden dringend notwendige Ausbauten im S-Bahn-Netz und darüber hinaus auf die lange Bank geschoben. Und jetzt steht man mit einer langen Liste von Versäumnissen da.

Nicht nur beim Verkehr gilt: Schlechte Politik ist nicht alternativlos, aber für die, die sie machen, fast immer konsequenzenlos. Leute wie Otto Wiesheu oder Christian Ude ziehen sich aufs Altenteil zurück und genießen den Ruhestand, egal wie zögerlich oder verbohrte ihre Politik war, egal welche Ideen sie wegargumentiert oder ausgesessen haben. Das ist aber alles kein Grund für heute aktive Politiker es anders, es besser zu machen – die Handlungsmuster kehren immer wieder. Für die Bürger ist all dies leider nicht konsequenzenlos. Das geht im Fall schlechter Verkehrspolitik weit über die Fahrgäste hinaus, wie man aufgrund der Klima- und Feinstaubdiskussion deutlich zu spüren bekommt. Andererseits wurde immer wieder politische Energie dafür verpulvert, sinnvolle Projekte wie die Tram durch den Englischen Garten, die Wasserburger Altstadtbahn oder die Tram-Westtangente zu torpedieren.

Und da wird noch gefragt, was läuft falsch in der Stadt, in der Region, im Land? Bezogen auf die Verkehrspolitik ist es offensichtlich: Mutlosigkeit, Zögerlichkeit und Populismus regieren. Alle klagen über die Verkehrsprobleme, viele mahnen eine Verkehrswende an, gewählt wird aber höchstens das kleinere Übel oder einfach das, was man schon immer gewählt hat. Politisch mündet das dann wenig überraschend meist in einem „weiter so“. Wenn es gut läuft in der Demokratie ist Politik ein Spiegel des Willens der Bürger. Wenn es schlecht läuft, ist dieser Spiegel stumpf und blind, was zu einer Politik der Beliebigkeit führt, die niemandem weiterhilft, die schädliche Entwicklungen nicht aufhält oder gar nicht wahrnehmen will.

Auch Einzelprojekte zeigen das Problem: Bereits 2001 verkündete der damalige Verkehrsminister bei der S-Bahn-Verlängerung nach Geretsried einen „Meilenstein“ (https://www.pro-bahn.de/bayern/p_archiv.php?file=min_010713.inc); 2010 sah ein anderer Verkehrsminister „Grünes Licht“ für das Projekt (https://www.pro-bahn.de/bayern/p_archiv.php?file=min_101110.inc). Jetzt haben wir 2017 und reden von einer Fertigstellung der Verlängerung nicht vor 2027 – Folgen einer Aneinanderreihung von Fehleinschätzungen und mutlosen Rückziehern.

PRO BAHN hat bereits vor mehr als 25 Jahren eine S-Bahn-Verlängerung nach Geretsried entsprechend der heute geplanten Trasse vorgeschlagen. Ebenfalls Ende der 1980er-Jahre hatte PRO BAHN eindringlich darauf hingewiesen, dass das Münchner S-Bahn-System in Probleme hineinfließt. Damals und in den Folgejahren hielt man von offizieller Seite ein Handeln für nicht notwendig. Zehn Jahre später stellte PRO BAHN ein Stadtbahnsystem für den Großraum München vor – wo wären wir heute, wenn man nach 1997 angefangen hätte, Vorschläge

aus diesem Konzept umzusetzen? Die damaligen Chancen wurden verschlafen und zerstört – durch irrationale Widerstände, durch Nichtstun, durch Abschieben in Institutionen und Gremien, die nicht für das Voranbringen von Ideen bekannt sind, sondern die Politik von ihrer Verantwortung entlasten sollen. Alles Strategien, die man auch heute noch kennt; ebenso das Auflegen irgendwelcher Ausbauprogramme, die nie zu einem Ende führen – egal ob sie nun 520-Millionen-(D-Mark-)Programm oder Drei-Phasen-Programm heißen.

Ratlosigkeit macht sich breit – etwas, was Politiker natürlich nicht zugeben. Die Projektliste ist lang, die Planungskapazitäten sind immer noch völlig unzureichend. Und insbesondere, wenn es um Bundeszuschüsse geht, ist selbst mit der Vorfinanzierung einzelner Projekte durch den Freistaat das jährlich zur Verfügung stehende Geld begrenzt. Falls also nicht irgendwoher eine ganz neue Idee kommt, bauen wir jetzt mindestens zehn Jahre an der zweiten Stammstrecke, und alles andere muss auf kleiner Flamme nebenher laufen oder wird zurückgestellt.

Über die Ideen für weitere Verkehrsprojekte, die man fast wöchentlich in der Zeitung liest, kann man dann vielleicht ab 2030 nachdenken – wenn bis dahin nicht wieder Gründe für eine längere Denkpause auftauchen. Die Verkehrsprobleme werden inzwischen aber nicht kleiner werden, sondern – wen wundert es – weiter zunehmen. Die Sichtweise des Verkehrsministers ist offensichtlich ein „hier stehe ich, ich kann nicht anders“. Aber Verkehrsminister wechseln, Probleme bleiben, Projekte ziehen sich in die Länge. Ob unter dem Druck der Abgasdiskussion und drohender Fahrverbote für Dieselfahrzeuge wirklich ein Umdenken stattfindet, oder ob sich die Ankündigungspolitik zu neuen Höhen aufschwingt, muss man abwarten. Die Gründe, warum PRO BAHN weiter daran arbeiten muss, die schlimmsten Entgleisungen zu verhindern, und langfristig den grundsätzlichen Politikansatz bezüglich Verkehr zu ändern, bleiben jedenfalls noch lange bestehen.

Edmund Lauterbach

Güterverkehr im stadtnahen Bereich: Weniger Abgasbelastung, mehr Bahn

Die Bayerische Staatsregierung hat am 18. Juli ein Maßnahmenpaket für saubere Luft in Innenstädten beschlossen. Neben der Förderung von Fahrradverkehr und alternativen Mobilitätsformen nimmt die Stärkung des Öffentlichen Personennahverkehrs darin breiten Raum ein. Vergessen wurde aber die immense Belastung der Städte durch den Güterverkehr per LKW.

Während in der Feinverteilung von Waren zumindest Konzepte für eine umweltverträglichere Auslieferung existieren, die allerdings oft noch auf ihre Umset-

zung warten, herrscht bei der Belieferung der dafür notwendigen Verteilzentren weiterhin fossile Steinzeit. Neben dem starken PKW-Verkehr haben auch die Stilllegung von Gleisanschlüssen und die Abkopplung großer Warenverteilzentren von der Schiene ihren Anteil an den nun veröffentlichten katastrophalen Daten zur Luftqualität in München.

Als besonders negatives Beispiel in innerstädtischer Lage muss das DHL-Verteilzentrum an der Friedenheimer Brücke genannt werden, das über einen Gleisanschluss verfügt, aber nur per LKW beliefert wird. Auch die Großmarkthalle könnte Waren von den Überseehäfen oder aus Spanien per Schiene empfangen. Leider wird dies auch hier mit der Maxime „Billig ist Alles“ verhindert. Die zahlreichen Gesetzesverstöße beim LKW-Transport werden als Teil des Kostenvorteils der Straße gegenüber der Schiene konsequent ignoriert. Nördlich von München in Eching und Neufahrn, wo Einzelhandelsketten und Logistikfirmen riesige Warenmengen umschlagen, liegen ebenfalls noch Anschlussgleise, werden aber nicht benutzt.

PRO BAHN hat das Maßnahmenpaket der Staatsregierung zum Anlass genommen, in einer Pressemitteilung die erneute Anbindung von Logistik-Verteilzentren an die Schiene zu fordern. Wenn man sich ernsthaft für eine bessere Luftqualität einsetzt, dann müssen die oben genannten Fehlentwicklungen dringend korrigiert werden – Bahn statt LKW als Zubringer. Mit dem bundesweiten Masterplan Schienengüterverkehr und der Halbierung der Trassenpreise drängt sich geradezu auf, jetzt einen ernsthaften Anlauf zu unternehmen, die Belieferung von Verteilzentren wieder an die Schiene zu bringen. PRO BAHN fordert, dass die betroffenen Firmen Anreize erhalten, um die Bahn wieder in Logistikkonzepte einzubinden. Auch die kommunale Seite muss hierzu mit konkreten Schritten tätig werden und den umwelt- und stadtfreundlichen Warentransport unterstützen.

Harald Nikolisin

Die Pfaffenwinkelbahn, der noch nicht gehobene Schatz

Mit einer Feier und kirchlichem Segen haben am 22. Juli der Tourismusverband Pfaffenwinkel und die Bayerische Regiobahn (BRB) einen LINT-Triebwagen mit dem Namen und Wappen „Pfaffenwinkel“ auf die Reise geschickt. Ein gutes Signal für die Pfaffenwinkelbahn, die nicht nur viele Pendler zwischen Schongau und Weilheim befördert, sondern auch die reizvolle Landschaft zwischen Ammer und Lech erschließt. Die Mischung aus Naturlandschaft und den zahlreichen Klöstern und Kirchen (daher auch der Name „Pfaffenwinkel“) zieht vor allem auch Menschen mit Neigung für den sanften Tourismus an.

Dass es mit Marketing allein nicht getan ist, um das Potential der Strecke zu heben, machte PRO BAHN bei der Feier deutlich: Mit drei grundlegenden Maßnahmen könnten noch weit mehr Menschen auf die Schiene gelockt werden:

1. Drei neue Haltepunkte in Weilheim, Peißenberg und Schongau könnte die Erschließungsfunktion der Bahn deutlich steigern: „Weilheim Süd“ ist bereits Bestandteil der Stationsoffensive Bayern, ebenso wird die Verlängerung bis zum Schongauer Krankenhaus von den Kommunen gefordert. Doch wie immer gilt es viele Hürden und Widerstände zu überwinden.
2. Ein Problem stellt immer wieder die Umsteigesituation in Weilheim dar. Dafür, wie man umsteigefreie Verbindungen nach München schaffen kann, gibt es mehrere Möglichkeiten. Der Freistaat plant offenbar, nach 2030 die Strecke zu elektrifizieren, PRO BAHN wünscht jedoch schon eine Lösung für den nächsten Verkehrsvertrag ab 2021 und brachte daher schon vor Monaten den Einsatz von Hybridtriebwagen (Akku- und Fahrdrabtrieb) ins Gespräch.
3. Verbesserungen an der Infrastruktur sollen die Verlängerung des Halbstundtakts bis nach Schongau ermöglichen. Die Erfahrung zeigt, dass dies die Pendler heute das als angemessenen Fahrplankontakt empfinden.

Schon vor 25 Jahren hatte unser PRO BAHN-Kollege Werner Bommersbach mit dem damaligen Leiter des Schongauer Tourismusverbands, Heinrich Vogler, die Idee für die Streckenbezeichnung „Pfaffenwinkelbahn“ geboren, die dann auch in den Fahrplankarten umgesetzt wurde. Jetzt ist auch ein Zug zum Botschafter für die Pfaffenwinkelbahn geworden. Wir können also durchaus optimistisch sein, dass auch unsere aktuellen Ideen irgendwann den Durchbruch schaffen.

Norbert Moy

Achtes Weltwunder in München ist nun frei zugänglich

DB Station&Service geht in Geschichtsbücher ein

Na ja, ganz so bedeutend ist es dann vielleicht doch nicht gekommen. Aber es grenzt trotzdem an ein Wunder, dass es DB Station&Service fast drei Jahre nach der offiziellen Eröffnung des S-Bahn-Zwischengeschosses am Münchner Hauptbahnhof dann doch noch geschafft hat, die elektronische Abfahrtsanzeige über dem östlichen S-Bahnzugang in Betrieb zu nehmen. Damit können in diesem Bereich die Fahrgäste – erstmals seit Beginn der Umbauarbeiten – nach Jahren endlich wieder vor Betreten des Bahnsteigs Abfahrtszeiten in Erfahrung bringen.

Dabei hat man sich für ein ganz besonderes Modell entschieden – mit einzigartigem Netz, vermutlich um die Vernetzung mit anderen Verkehrsmitteln an diesem

wichtigen Umsteigeort inmitten der Münchner City auch jedem Nutzer bildlich zu verdeutlichen (siehe Foto). Dieses Unikat anzufertigen rechtfertigt aus Sicht der Verantwortlichen sicher auch die für eine elektronische Abfahrtsanzeige ungewöhnlich lange Lieferzeit von bald drei Jahren. Insider der Szene behaupten dagegen, das Netz würde schlicht dem Schutz vor Tauben dienen.



Bilder: M. Wiegner, A. Frank

Nicht bekannt ist in diesem Zusammenhang übrigens, ob gegebenenfalls die PRO BAHN-Anfragen der letzten Wochen bei verschiedenen „nicht zuständigen“ Stellen doch dazu beigetragen haben, dass der Monitor vielleicht „schneller“ als geplant installiert wurde.

Ob und wann nun die ebenfalls seit Monaten (aus-)„stehende“ Fliese an der Fahrgastinformationsvitrine neben dem Karstadt-Eingang verlegt wird, ist ungeklärt. Hierzu verlautet aus Insider-Kreisen, dass das Geld wegen der Realisierung des zweiten S-Bahn-Tunnels für derartige Vorhaben fehlen soll . . .

Andreas Frank

Ehemalige Gleisanlagen am Flugplatz Schleißheim

Exkursion: Auf den Spuren des „Gleisgedöns“

Wer schon länger die PRO BAHN Post liest, erinnert sich vielleicht an einen Artikel vom Oktober 2014 über das „Schleißheimer Gleisgedöns“ (siehe http://www.myway.de/e.lauterbach/publik/misc/gleise_schleissheim.html). Darin ging es um die ehemaligen Gleisanlagen am Flugplatz Schleißheim.

Es gibt zwar nur wenige Überreste, die Lage der Gleise lässt sich aber oftmals noch nachvollziehen. Das wollen wir uns mal anschauen und dabei einiges über die wechselvolle Geschichte des Geländes und seiner Bahnanlagen erfahren.

Treffpunkt ist am **Samstag, den 2. September 2017**, Bahnhof Oberschleißheim, nördlicher Ausgang, an der Bushaltestelle. Von München aus sollte man die S1, Abfahrt Hauptbahnhof 11.43 Uhr, nehmen, die um 12.04 Uhr Oberschleißheim erreicht. Mit der Buslinie 292 (Abfahrt 12.10 Uhr) geht es weiter zum Schleißheimer Schloss.

Wir umwandern das Flugplatzgelände und schauen uns dabei Spuren der ehemaligen Bahntrasse an. Die Wanderung endet wieder am S-Bahnhof und ist insgesamt knapp neun Kilometer lang. Die Strecke besteht teils aus asphaltierten Wegen, teils sind es nur Pfade. Spätestens bei Rückkehr zu den Schleißheimer Schlössern ist eine Einkehr geplant. Der S-Bahnhof ist von dort noch etwas über einen Kilometer entfernt.

Die Teilnahme ist kostenlos; für die nötigen Fahrscheine sind die Teilnehmer selber verantwortlich. Oberschleißheim ist mit der Tageskarte „München XXL“ erreichbar; ab der Innenraumgrenze in Feldmoching reicht inklusive Bus der Kurzstreckentarif. Bei der Anreise ist zu beachten, dass die Buslinie 292 samstags nur alle 40 Minuten verkehrt (bei verspäteter S-Bahn gibt es eine Alternative). Das Gelände ist zum Teil recht offen, so dass bei schlechtem Wetter eine verkürzte Tour sinnvoll sein kann (Entscheidung vor Ort). Wer sich per E-Mail unter e.lauterbach@gmx.de anmeldet, erhält ein paar Tage vor der Exkursion eine kleine Erinnerungsmail; eine spontane Teilnahme ist aber ebenso möglich.

Edmund Lauterbach

PRO BAHN-Post-Archiv

Das PRO BAHN-Post Archiv umfasst die Ausgaben der letzten zehn Jahre. Man findet dort die Titel der Beiträge und die Links zu den dazugehörigen pdf-Files. http://www.pro-bahn.de/bayern/pbp_archiv.htm

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.

- Di. 01.08. 18:30 Uhr; München, TU München, Vorhoelzer Forum, Arcisstr. 21, 5. Stock; **Vortragsreihe** „Der öffentliche Verkehr – Katalysator für die Stadtentwicklung“; A. Peter, Straßburg „Un désir nommé tramway – Eine Idee wird Wirklichkeit“; Veranstalter: MVG, TU München; Info: http://www.re.ar.tum.de/fileadmin/w00bnd/www/Vortragsreihe_MVG/SS2017_Flyer.pdf.
- Mi. 02.08. 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>.
- So. 06.08., und So. 13.08.; Augsburg (Hbf ab 8.55 Uhr, Halte in Hochzoll, Kissing, Mering, Schondorf); **Dampfzugfahrten** Augsburg–Utting (Rückfahrt 17:45 Uhr); Info: <http://www.ammersee-dampfbahn.de/von-augsburg/von-augsburg-nach-utting.html>
- So. 06.08., So. 13.08. und So. 27.08.; Bad Endorf (09:55, 11:55, 15:55, 17:55 Uhr) / Obing (8:57, 10:57, 14:57 und 16:57 Uhr); **Touristikverkehr auf der Lokalbahn Endorf–Obing mit VT 26**; Info: <https://www.leo-online.org/>, Tel.: 0151/2020 7626
- Sa. 19.08. und So. 20.08.; Bad Endorf (9:51, 12:25, 15:25 und 18:05 (20.08. Schienenbus) Uhr) / Obing (8:40 (nur 20.08.), 11:15, 14:15 und 16:55 Uhr); **Dampfzugfahrten auf der Lokalbahn Endorf–Obing**; Info: <https://www.leo-online.org/>, Tel.: 0151/2020 7626
- Mi. 06.09. 18:30 Uhr; Bad Reichenhall, „Avalon-Hotel“, Restaurant „Masala“, Bahnhofplatz 14; **Monatstreffen** des Verkehrsforums Berchtesgadener Land; Info: Siehe Termin am 02.08.
-

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 in München am letzten Mittwoch im Monat ab 19.30 Uhr, derzeit im „Haidhauser Augustiner“, Wörthstraße 34 (Nähe Ostbahnhof).

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

Mi. 02.08. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 04.08. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Sa. 05.08. Sa. 12.08., Sa. 19.08 und Sa. 26.08., 12 Uhr; Wasserburg, „Café Central“, Herrengasse 5–7; **Stammtisch** der PRO BAHN Ortsgruppe Wasserburg; Info: Rainer Kurzmeier (rainer@blumen-kurzmeier.de), Bernd Meerstein (bernd@meerstein.de)

Do. 10.08. 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. 16.08. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Sa. 26.08. 9:15 Uhr; Augsburg, Hauptbahnhof; **PRO BAHN-Treff Schwaben: Exkursion nach Weißenhorn**; 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. 30.08. ab 19:30 Uhr; München; Gaststätte „Haidhauser Augustiner“; **Stammtisch**

Fr. 01.09. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Sa. 02.09. 12:05 Uhr; Oberschleißheim, Bahnhof (Nordausgang, Abfahrt Buslinie 292 12:10 Uhr); **Exkursion** „Ehemalige Gleisanlagen am Flugplatz Schleißheim“ (Gehstrecke 9 km); Info: e.lauterbach@gmx.de) und S. 10

Mi. 06.09. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

- **Das Treffen der Kreisgruppe Weilheim-Schongau entfällt im August.**
- **Bitte beachten Sie unsere Exkursionen nach Weißenhorn am 26. August (anstelle des regulären PRO BAHN-Treffs) und zu den ehemaligen Gleisanlagen am Flugplatz Schleißheim am 2. September.**

Termine anderer Veranstalter siehe vorherige Seite.

**Überlassen Sie die Zukunft des Bahnverkehrs
nicht der Autolobby!**

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