

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

September 2010



St. Bartolomä – hierher geht es natürlich weiterhin nur mit dem Schiff. Doch den Königssee könnte auch eine Eisenbahn erreichen. (Bild: Andi Barth)

- Kurznachrichten – *Seite 2*
- Der zerstörte Bayerntakt – *Seite 4*
- „Von der Schiene auf die Füße“ – *Seite 6*
- Infostände im August – *Seite 8*
- ... auch zum Königssee? – *Seite 8*

PRO BAHN
Ihr Fahrgastverband



Kurznachrichten

S-Bahn München: weniger Herbsteinschränkungen

Die S-Bahn München hat jetzt für einen Teil ihrer Fahrzeuge die Genehmigung zum Betrieb zusätzlicher Besandungsanlagen zur Bremsverstärkung erhalten. In diesem Jahr will man auch bei glitschigem Herbstlaub auf den Schienen auf fast allen Linien im Normalbetrieb fahren. Auf den Webseiten der S-Bahn <http://www.s-bahn-muenchen.de/> findet man weitere Informationen.

Wieder mit der Bahn zum Königssee!

Im Rahmen der Feierlichkeiten zum 150-jährigen Bestehen Bahnstrecke Rosenheim – Salzburg hat PRO BAHN ein Papier zum Wiederaufbau der Königsseebahn an Bundesverkehrsminister Ramsauer übergeben. Den Text findet man im Internet unter <http://www.pro-bahn.de/oberbayern/koenigsseebahn/>.

Den gammeligsten Bahnhof in Bayern

... sucht der Bundestagsabgeordnete Dr. Toni Hofreiter. Mit der Aktion soll Druck gemacht werden für mehr Investitionen in Bayerns Bahnhöfe. Mehr auf <http://www.toni-hofreiter.de/wettbewerb-bahnhof.php>.

Regionalfaktoren entfallen ab Dezember 2011

Laut einer Meldung der Bundesnetzagentur sollen die sogenannten Regionalfaktoren bei den Entgelten für die Nutzung des Schienennetzes der DB ab Dezember 2011 entfallen - siehe Pressemitteilung vom 19.8.2010 unter <http://www.bundesnetzagentur.de/>. Da weitgehend intransparent blieb, wie diese Zuschläge zustande kamen, stieß die Praxis der DB Netz AG immer wieder auf Unmut.

DB-Infrastrukturbericht überflüssig?

Die Bundesarbeitsgemeinschaft Schienenpersonennahverkehr (BAG-SPNV) hält den Infrastrukturzustands- und Entwicklungsbericht der DB AG in der vorgelegten Form für überflüssig. Die Begründung für diese Aussage findet man auf http://spnv.de/website/cms/front_content.php?idcat=10&idart=266. Anhand des Berichts soll eigentlich überprüft werden, ob die Ziele der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen Bund und DB erfüllt werden.

Rosenheimer Wiesn-Express

Zum Rosenheimer Herbstfest (28.8. bis 12.9) gibt es wieder Personenverkehr auf der Bahnstrecke Rosenheim - Rohrdorf (<http://www.logistik-wiesboeck.de/>). Zudem fahren zusätzliche Züge bei DB und SOB – <http://www.herbstfest-rosenheim.de/zur-wiesn/bahn/>.

11. September: Da sein ... seit 115 Jahren: die elektrische Trambahn

Bereits seit 115 Jahren fahren in München die Trambahnen elektrisch. Daher fährt am 11. September ein Tramkorso mit historischen Fahrzeugen vom Maxmonument (ab 10 Uhr) zum Sendlinger Tor (bis 11 Uhr). Anschliessend fahren historische Fahrzeuge rund um die Altstadt sowie der A-Wagen vom Sendlinger Tor zur Ottostraße und zurück. Gleichzeitig findet auf dem Marienplatz „Da sein für München“ statt, mit Beteiligung von PRO BAHN. Weiteres unter <http://www.muenchen.de/Rathaus/aktuelles/daseinsvorsorge/138279/index.html>.

Einschränkungen durch die Wies'n

Während des diesjährigen Oktoberfestes fährt die Linie 134 nicht bis zur Theresienhöhe, sondern endet vorzeitig.

Verkehrsminister bei Landesversammlung

Der bayerische Verkehrsminister Martin Zeil wird zur Landesversammlung den Gastvortrag halten. Die Versammlung findet am 16. Oktober ab 11 Uhr im Bürgerhaus in Unterschleißheim statt.

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.

Sonntag, 17. Oktober 2010

Exkursion: Offingen, Günzburg, Leipheim – geschichtsträchtige Donaustädte

Vom Bahnhof Offingen wandern wir zuerst oberhalb des Naturschutzgebiets Donauhänge zu einem Aussichtsturm (ca. 25 m). Von dort haben wir einen herrlichen Ausblick auf die Donauaue. Weiter geht es über Reisenberg mit seinem Schloss und einer Kreuzweganlage, dann auf etwas abgelegenen Wegen nach Günzburg (Mittagseinkehr). Danach führt uns der Weg zur aufgestauten Donau und an ihr entlang zu unserem Ziel Leipheim. (Gehzeit: 4,5 Stunden)

Treff: München Hbf, bis 8.15 Uhr am Abfahrtsbahnsteig

Abfahrt: 8.34 Uhr mit RE Richtung Ulm.

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

Fahrpreis: anteilig Bayern-Ticket

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

Kann man noch von S-Bahnen auf Regionalzüge umsteigen?

Der zerstörte Bayerntakt

Bis Anfang 2010 bewarb die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) den Schienennahverkehr in Bayern mit dem bekannten Begriff „Bayerntakt“. Der Bayerntakt ist aber mehr als ein Schlagwort. Er ist ein System von Fahrplantakten und Verknüpfungen mit dem seit 1996 das Bahnfahren in Bayern verbessert wurde.

Die Marke „Bayerntakt“ wurde von der BEG ersetzt durch das allgemeinere „Bahnland Bayern“. Was bedeutet dies für die Ziele des bayerischen Schienennahverkehrs?

Wesentlicher Bestandteil des Bayerntakts ist, durch gute Anschlüsse Umsteigeaufenthalte nicht unnötig zu verlängern. Hier hat der Taktfahrplan Fortschritte gebracht; viele Wünsche blieben aber bis heute unerfüllt.

Im Raum München wurde 1996 der Fahrplan der S-Bahnen so umgestellt, dass an Stationen wie Tutzing, Freising oder Grafing auch in Schwachlastzeiten Anschlüsse zwischen S-Bahnen und Regionalzügen hergestellt werden. Da ein 40-Minuten-Takt der S-Bahn nicht zum Stundentakt der Regionalzüge passt, wurde der Fahrplan abends und am Wochenende meist auf vier Züge in zwei Stunden umgestellt. Obwohl die Fahrgäste damit einen Wechsel von 20-Minuten-Abständen und 40-Minuten-Lücken hinnehmen mussten, war dies zunächst eine Verbesserung.

Neben der oben gestellten Frage, ob ein integrierter Taktverkehr noch Ziel baye-rischer Verkehrspolitik ist, fällt seit geraumer Zeit auf, dass Anschlusssicherung gerade im Randbereich des Münchner S-Bahn-Netztes unmodern geworden zu sein scheint.

Voraussetzung, um von der S-Bahn auf einen weiterfahrenden Zug umsteigen zu können, ist, dass man vor Abfahrt des Regionalzuges die Umsteigestation erreicht. Dies gelingt nicht, wenn beispielsweise ein aus München kommender Regionalzug in Neufahrn die S-Bahn überholt, die eigentlich in Freising Anschluss zu diesem Regionalzug hat.

Gerade bei der S1, mit ihren vielen Pendlern auch zu Arbeitsplätzen zwischen Neufahrn und Oberschleißheim, ist ein zuverlässiger Umsteigeanschluss in Freising wichtig. Andererseits ist die S1 auch notorisch unpünktlich. Der Freistaat Bayern hat zuletzt mit dem Flughafengutachten die Hoffnungen, dass sich hier in absehbarer Zeit etwas bessern könnte, wieder einmal zerstört.

Auf einer Mischverkehrsstrecke muss die Überholung einer verspäteten S-Bahn möglich sein. Dies wurde auch immer schon so gehandhabt – meist ab Verspätungen von 10 Minuten. Spätestens seit 2009 fällt aber auf, dass auch bei deutlich geringeren Verspätungen die S1 in Neufahrn überholt wird. Erschwerend kommt

hinzu, dass die DB den Abschnitt Freising – Neufahrn bei größeren Verspätungen gerne ersatzlos entfallen lässt.

Was bedeutet es, wenn eine fünf Minuten verspätete S-Bahn stadtauswärts in Neufahrn überholt wird?

1. Der Regionalzug hat einen geringen Zeitgewinn. Statt zwei bis drei Minuten verspätet Freising zu erreichen, wird er absolut pünktlich sein.

2. Die S-Bahn erreicht Freising statt mit fünf Minuten Verspätung nun etwa 10 Minuten zu spät. Dieselbe Verspätung hat der zweite Zugteil der S1 am Münchner Flughafen.

3. Pendler, die am Abend von Arbeitsplätzen zwischen Oberschleißheim und Neufahrn – dort sitzen Firmen wie Linde, Microsoft oder Müller Brot – nach Hause Richtung Landshut oder gar weiter wollen, erhalten einen Zwangsaufenthalt in Freising.

4. Während die S1 eine fünfminütige Verspätung in der Wendezeit ausgleichen kann, wird sie nun mit Verspätung wieder Richtung München starten. Dies behindert dann wieder stadteinwärts fahrende Regionalzüge, und ab Laim hat es Auswirkungen auf die anderen S-Bahn-Linien.

Die oben geschilderten Pendler, die zwischen Regionalzug und S-Bahn umsteigen könnten, sind inzwischen wohl mehrheitlich auf das Auto umgestiegen – die gut ausgebauten A92 ist eine lockende Alternative.

Am Wochenende ist die Verspätung der S1 etwas unwahrscheinlicher. Trotzdem erlebt man in Freising durchaus auch frustrierte Sonntagsausflügler. Erschwerend kommt hinzu, dass die S1 nach Freising sonntags nicht im 20-Minuten-Takt fährt. So hat man nicht immer die Option, aus reiner Vorsicht 20 Minuten früher in Freising zu sein.

Es stellt sich die Frage, ob ein Regionalzug nicht in der Lage wäre, außerhalb des S-Bahn-Netzes eine zwei- bis dreiminütige Verspätung wieder aufzuholen. Und ob der Verzicht auf eine Überholung wie oben geschildert nicht in der Summe geringere Auswirkungen hätte – auf die Fahrgäste und auf die Gesamtpünktlichkeit im Bahnsystem.

Warum kommt es trotzdem so oft zu solchen Überholungen? Ein Grund scheint zu sein, dass die DB überwiegend recht einfache Entscheidungskriterien nutzt. Langlaufende Züge werden gegenüber solchen mit kürzeren Fahrstrecken bevorzugt; höherwertige Züge wie der Regionalexpress gegenüber minderwertigen wie der S-Bahn; schnellere Züge gegenüber langsamen.

Ist es aber in einem dichten und komplexen Fahrplangefüge auf einer hochbelasteten Strecke zeitgemäß, auf solche simplen Entscheidungsgrundlagen zu setzen? Im heutigen, insbesondere in Ballungsräumen hochtechnisierten Bahn-

betrieb erwartet man eigentlich, dass solche Entscheidungen auf einer besseren Basis getroffen werden. Man erwartet ein softwaregestütztes Werkzeug, das dem jeweiligen Fahrdienstleiter die Konsequenzen seiner Entscheidung auf die künftige Betriebslage und auf die Bahnkunden deutlich macht, das ihm Alternativen aufzeigt. Dies gilt umso mehr, da aufgrund von Zentralisierung und Rationalisierung in den letzten Jahren die Zahl der Entscheidungen pro Fahrdienstleiter deutlich zugenommen haben muss.

Eine weitere Frage ist, ob hier noch gemäß des Bestellerauftrags gehandelt wird. Wofür zahlt der Freistaat? Will er, dass Anschlüsse wenn möglich eingehalten werden, oder stellt er dies ins Belieben von DB Netz? Ist die DB nicht in der Lage, den Auftrag des Bestellers umzusetzen oder mangelt es lediglich an Kontrolle durch die BEG? Oder ist – wie zu Beginn angedeutet – die Idee des Bayerntakts so aufgeweicht worden, dass Anschlusssicherung nicht mehr wichtig ist?

Auffallend ist, dass im Vergleich zum Regionalexpress der DB die Züge von Alex mit noch größerer Wahrscheinlichkeit knapp verspätete S-Bahnen überholen dürfen. Die Alex-Betreiber sind nicht an die DB-Konzerndisziplin gebunden, und können daher bei Verspätungen offener die Netzdefizite als Grund benennen. Schon die Vermutung, dies beeinflusse das Kalkül von DB Netz, zeigt, dass saubere und transparente Lösungen nur bei einer Ausgliederung der Infrastruktur aus dem DB-Konzern möglich sind.

Eine Kette ist nur so stark wie ihr schwächstes Glied. Die Zerstörung von Anschlüssen zerstört den Bayerntakt. Die Häufigkeit und Leichtfertigkeit, mit der das im geschilderten Fall passiert, spricht für ein systematisches Problem. Nachfragen in dieser Sache an die betroffenen Unternehmen und den Besteller führten bisher nur zu Antworten mit wenig Aussagekraft und zu keiner nachhaltigen Änderung der Zustände. Ein Hinweis an Alex/Länderbahn, dass mit den wegbleibenden Umsteigern von der S-Bahn Kundenpotential verlorengelht, blieb unbeantwortet.

Edmund Lauterbach

Buchbesprechung

„Von der Schiene auf die Füße“

Fast etwas spät in der Jahreszeit erreicht unsere Geschäftsstelle dieser Wanderführer. Michael Pröttel, in be-wander-ten Kreisen bekannt für ähnliche Arbeiten, stellt „Die schönsten Wanderungen mit dem Bayern-Ticket in Oberbayern“ vor; aber Kenner wissen ja, daß Altweibersommer und Herbst oft die besten Zeiten im Jahr für Unterfangen zu Fuß sind. Und wir sollten ja dankbar sein, wenn ein ÖV-Unternehmen etwas zur Werbung für sein Angebot unternimmt. Ein Buch mit Tourenvorschlägen, zugeschnitten auf die Anreise mit Bahn und Bus, ist auf

jeden Fall erfreulich. Es ist hübsch gemacht, im Format 235 x 176 mm fast schon etwas groß für die Tasche im Anorak, aber in diesem Format reich an wirklich schönen Bildern.

Natürlich kann ein Rezensent auf die Schnelle nicht die Vorschläge nachwandern und auf ihre Verlässlichkeit überprüfen, aber dafür steht der eingeführte Name des Verfassers; wer andere seiner Bücher kennt, kann sie einschätzen. Jede der 35 Wanderungen zwischen leichten Spaziergängen bis zur ausgewachsenen Bergtour (z. B. Nr. 32: von Aschau aus auf den Spitzstein) wird mit einem mehrseitigen Text ausführlich beschrieben.

Schöne Aufnahmen, auch im großen Format, von Landschaften und Sehenswürdigkeiten machen aus dem Büchlein auch einen hübschen Bildband zum Vorplanen und Freuen, und für Liebhaber gibt es manchen roten Zug in grüner Landschaft zu sehen. Allerdings sind Ansichten der BOB in diesem mit Unterstützung der DB verlegten Buch nicht vorhanden . . .

Der geografische Rahmen ist abgesteckt zwischen Ammersee und Chiemsee, alles südlich von München gelegen, zwar nicht ganz Oberbayern, aber das klassische Freizeitgebiet der Hauptstadt. Natürlich wird jemand, der eine Monatskarte für den MVV hat, nach Weißling nicht das Bayern-Ticket verwenden, aber der eigentliche Wert dieses Bandes ist ja wohl mehr zu zeigen, daß man auch anders als nur mit dem Auto seine Wanderziele erreichen kann.

Die Ausstattung ist die, wie man sie für einen Wanderführer erwartet: Jeweils eine Übersichtskarte mit Wegführung, im Kasten Angaben über Schwierigkeit, Gehzeit, Anreise, Einkehrmöglichkeit unterwegs, zuständiges Kartenmaterial. Die Angaben über Fahrpläne beschränken die unmittelbare Anwendung naturgemäß auf dieses Jahr, aber sie befreien nicht davon, doch selbst einmal nachzuschlagen.

Einzelheiten über Umsteigezeiten hätte man manchmal gern, um einschätzen zu können, wie wahrscheinlich man bei Verspätungen ohne Wartezeiten weiterkommt, auch Takte von Anschlußlinien wären nützlich, wenn man zum Beispiel zwischendurch einkehren möchte, und wo es Schienenersatzverkehr samt allen Tücken gibt, kann naturgemäß nicht darin stehen. Auch der Hinweis auf letzte Rückfahrmöglichkeiten erscheint nur in extremen Fällen. Aber das soll keine wesentliche Rüge sein; schließlich kann dieses Büchlein auch in weiteren, künftigen Fahrplanperioden noch gute Anregungen geben.

Erschienen ist es im J. Berg Verlag (Bruckmann), ISBN-978-3-7658-4294-8, und für 17,95 Euro zu haben.

Michael Werner

150 Jahre Rosenheim - Salzburg

Infostände im August

Im August war PRO BAHN dreimal im Rahmen des Jubiläums der Bahnstrecke Rosenheim – Salzburg mit Infoständen vertreten.

Am 1. August wurde gleichzeitig in Traunstein und in Freilassing gefeiert. Da in Traunstein am Vormittag ein ICE durch die Frau des lokalen Bundestagsabgeordneten Peter Ramsauer (der auch Bundesverkehrsminister ist) getauft wurde, und dazu dann auch noch DB-Chef Rüdiger Grube und Aufsichtsratsvorsitzender Utz-Hellmuth Felcht anwesend waren, war das Fest zu Anfang entsprechend stark besucht. Das sehr heiße (eigentlich: zu heiße) Wetter hat dann allerdings nachmittags zum Einbruch der Besucherzahlen geführt.

Am 15. August ging es bei zweifelhafterem Wetter in Bad Endorf weiter. An diesem Wochenende fanden auch die Dampfzugfahrten zwischen Endorf und Obing statt, so dass es doppelten Anlaß zum Feiern gab. Wie so oft sorgt das zweifelhaftere Wetter für mehr Besucher - selbst ein kurzer heftiger Regenschauer am Nachmittag war nur eine Unterbrechung, aber nicht das Ende. In Endorf wurde auch eine Ausstellung eröffnet, wie sich Eisenbahn und Ort in den letzten 150 Jahren entwickelt haben.

Die Infostand-Saison ist damit für 2010 beinahe zu Ende: Am 11. September sind wir letztmals bei „Da sein für München“ am Marienplatz dabei.

Andi Barth

Bahnland Bayern?

... auch zum Königssee!

Wer heute zum Königssee fahren will, der kann oft etwas erleben: Wartezeiten von einer halben Stunde und mehr beim Umstieg zwischen Bahn und Bus sind „normal“. Zusammen mit den Umsteigezeiten in Freilassing und dem maroden Zustand der Strecke von Freilassing nach Berchtesgaden wundert dann kaum noch, dass die Reisezeit aus dem Großraum München zum Königssee etwa doppelt so lange dauert wie mit dem Auto. Und bei einem Tagesausflug sind vier Stunden mehr Zeit am Zielort ein großer Unterschied.

Um zum Naturschutzgebiet die umweltfreundlichen Verkehrsmittel attraktiv zu machen sind mehrere Maßnahmen erforderlich:

Die Fahrpläne von Bahn und Bus könnten kürzere Umsteigezeiten erlauben; natürlich muß dabei auch die Verbindung von Salzburg über Bad Reichenhall hin- aus dringend verbessert werden, die heute ebenfalls nicht gut ist.

Weiters wären Sanierung und Ertüchtigung der Strecke von Freilassing nach Berchtesgaden erforderlich. So entsprechen beispielsweise Geschwindigkeit und die Wartezeiten bei einer Zugkreuzung nicht mehr dem Stand der Technik.

Doch dies alleine reicht nicht aus. Eine Erreichbarkeit des Königssees mit der Bahn könnte eine neue Perspektive schaffen. Diese Bahnstrecke führt vom Berchtesgadener Hauptbahnhof zum Königssee. Im Ortsbereich Königssee können ein oder zwei Bahnhalte so angelegt werden, dass Bob- und Rodelanlage, Jenner-Seilbahn und Königssee-Schiffahrt bequem fußläufig erreichbar sind. Die Fußwege sollten keineswegs länger sein, als von den PKW- und Bus-Parkplätzen. Fahrgäste aus dem Raum München können dann in Berchtesgaden umsteigen.

Dies könnte die empfindliche Bergregion vom Druck des Straßenverkehrs entlasten.

Gleichzeitig würde dies die Attraktivität für die Menschen steigern, die sanften und nachhaltigen Tourismus bevorzugen. Der Anteil dieser Klientel am Gesamt-tourismus wird weiter zunehmen.

Falls Olympia 2018 tatsächlich in Oberbayern stattfindet, dann könnte diese Strecke bereits genutzt werden, um den Verkehr zu bewältigen. Doch auch ohne die olympischen Spiele wäre die Strecke nutzbringend.

Diese Überlegungen hat PRO BAHN aus Anlaß der Feierlichkeiten in Traunstein und Freilassing am 1. August zusammengefaßt, und an den lokalen Bundestags-abgeordneten und Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer überreicht, sowie im Internet unter <http://www.pro-bahn.de/oberbayern/koenigsseebahn/> veröffentlicht.

Eine sinnvolle Maßnahme – um deren Umsetzung es sicher noch ein längeres Ringen geben wird.

Andi Barth

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

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

Wenn's mal eng wird im Abteil ...

Wer eine Reise macht, kann was erleben. Und manchmal auch sehen:



Das Bild ist nicht gestellt – aber vor einem Nachmachen wird gewarnt. Die Gepäcknetze sind nicht für diese Belastung gemacht, und sollte was passieren, kann dies für den Reisenden nicht nur körperlich sondern auch finanziell unangenehm enden.

(Text: Andi Barth / Bild: Norbert Moy)

Sonntag, 19. September 2010

Exkursion: Wanderung im Rottaler Bäderdreieck

Vom Bahnhof Bad Birnbach wandern wir bis Luderbach an der Rott entlang, anschließend über Weinberg zum sogenannten Krokodilfelsen, einer Nagelfluhformation. Nach einem kurzen Abstieg erreichen wir Asenham (Mittags-einkehr). Danach führt uns der Weg über Lexöd zurück nach Bad Birnbach. (Gehzeit: 4,5 – 5 Stunden, hügelig)

Treff: München Ost, Reisezentrum; 8 Uhr

Abfahrt: 8.17 Uhr mit RE Richtung Mühldorf.

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

Fahrpreis: anteilig Bayern-Ticket

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

Termine anderer Veranstalter

PRO BAHN-Termine und allgemeine Hinweise siehe nächste Seite

- Fr. 03.09. 16 Uhr; Salzburg, „Stieglbräu“, Hotel Imlauer, Rainerstraße 12-14; **Salzburger Plattform der Verkehrsinitiativen**; Info: 00 43/664/411 8223, <http://www.salzburger-verkehrsplattform.org> unter „Treffen“
- So. 05.09. Augsburg, Bobingen, Kaufering (8:22 u. 15:22 Uhr), Landsberg, Denklingen, Hohenfurch, Schongau (10:55 u. 17:55 Uhr); **Dampffzugfahrten** auf der Fuchstalbahn; Info: Siehe S. 3 sowie <http://www.fuchstalbahn.com> und Tel. 08243/993929.
- So. 05.09., So. 12.09., So. 19.09. und So. 26.09.; Bad Endorf (10, 14, 16 Uhr)/Obing (11:10, 15:10, 17:10 Uhr); **Planmäßiger Touristikverkehr beim LEO**; Info: <http://www.chiemgauer-lokalbahn.de/Fahrplan.htm>
- Sa. 11.09. 11–17 Uhr; München, Marienplatz; **Infostand** auf dem Aktionstag „Da sein für München“; Info: <http://www.muenchen.de/Rathaus>
- So. 12.09., Schongau (8:55, 10:55, 13:55 u. 16:55 Uhr), Hohenfurch, Denklingen, Asch, Unterdießen, Landsberg (9:55, 12:13, 15:13, 18:13 Uhr); **Zugverkehr auf der Fuchstalbahn**; Info: Siehe S. 3 sowie <http://www.fuchstalbahn.com> und Tel. 08243/993929.
- So. 12.09. 10:20 und 15 Uhr; Nördlingen, Bayerisches Eisenbahnmuseum (Museum geöffnet 10–17 Uhr); **Dampffzugfahrten** Nördlingen–Gunzenhausen (Rückfahrt 11:50 und 16:30 Uhr, Mitfahrt auf Teilstrecken möglich); Info: <http://www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de> unter „Termine“ und 09083/340
- So. 19.09. 8 Uhr; München Ost, Reisezentrum (Abfahrt Richtung Mühldorf 8:17 Uhr); **Exkursion** „Wanderung im Rottaler Bäderdreieck“; Veranstalter: Bund Naturschutz, Führung/Info: Eugen Reißing (PRO BAHN), 089/700 46 08.
- So. 26.09. 10:20 und 14:20 Uhr; Nördlingen, Bayerisches Eisenbahnmuseum (Museum geöffnet 10–17 Uhr); **Schienenbusfahrten** Nördlingen–Dinkelsbühl–Feuchtwangen; (Rückfahrt 12 und 16 Uhr, Mitfahrt auf Teilstrecken möglich); Info: Siehe Termin am 12.09.
- Fr. 01.10. 16 Uhr; Salzburg, „Stieglbräu“, Hotel Imlauer, Rainerstraße 12-14; **Salzburger Plattform der Verkehrsinitiativen**; Info: Siehe Termin am 03.09.

Eine Lobby für die Fahrgäste

Mitglied werden bei PRO BAHN!

Sie sind noch kein Mitglied, wollen es aber werden? Die Mitgliedschaft kostet 42 Euro für Einzelmitglieder, 49 Euro für Familien oder 29 Euro für Junioren. Anmeldungen sind unter <http://www.pro-bahn.de/beitritt> oder schriftlich an PRO BAHN e.V., Friedrichstr. 95, 10117 Berlin, Fax: 030 - 2096 2586 möglich.

PRO BAHN-Termine

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

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

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

Mi. 01.09. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Mi. 01.09. 18:30 Uhr; Bad Reichenhall, „Kammererbräu“, Poststr. 23; **Monats-
treffen** des Verkehrsforums ÖPNV Berchtesgadener Land Info: K.H. Löw (Tel. 08651/5788, Karl-HeinzLoew@t-online.de), H. Boguhn (Tel. 08651/714722)

Fr. 03.09. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Do. 09.09. 19 Uhr; Rosenheim, „Mail-Keller“, Schmettererstr. 20; **Stammtisch der Stadt-
und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: Wolfgang Günther (080 62/4027), Günther Polz (080 63/7928)

Fr. 10.09. 18:30 Uhr; Eichstätt, Cafe „Paradeis“, Am Marktplatz 9; **Stammtisch
der Kreisgruppe Eichstätt**; Info: Stefan Hanauska (Stefan.Hanauska@altmuehl.net, <http://www.pro-bahn.de/eichstaett>)

Mi. 15.09. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Mo. 27.09. 19:30 Uhr; Augsburg, Zeughaus, Zeugplatz 4; **PRO BAHN-Treff Schwaben**;
Info: W.Karg@bayern.pro-bahn.de, 082 51/53 887

Mi. 29.09. ab 19:30 Uhr; München; Gaststätte Zwinger-**eck**; **Stammtisch**

Do. 30.09. 19 Uhr; Weilheim, GH Holzwurm, Münchner Str. 36; **Stammtisch der Kreis-
gruppe Weilheim-Schongau**; Info: Norbert Moy (0881/638 131, Norbert.Moy@bayern.pro-bahn.de)

Fr. 01.10. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Mi. 06.10. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Mi. 06.10. 18:30 Uhr; Bad Reichenhall, „Kammererbräu“, Poststr. 23; **Monats-treffen** des
Verkehrsforums ÖPNV Berchtesgadener Land I Info: Siehe Termin am 01.09.

Sa. 16.10. 11 Uhr; Unterschleißheim; **Landesversammlung**; Info: Einladung an alle
Mitglieder wird Mitte September verschickt

Termine anderer Veranstalter siehe vorherige Seite