

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern September 2006



Streckenbeschleunigung auf dem Filzenexpress (siehe Bericht im Heft)

- Filzenexpress: Modernisierung geht weiter 3
- Fahrgäste bezahlen für die Fehler 4
- Von Abseits nach Abseits und zurück 6
- Leo lebt noch – Leo stirbt nicht 8
- Von der Lokalbahn zum Bayerischen Meer 9

München: Nordtangente Tram ohne Draht?

In einem Pressegespräch unter Leitung von Herbert König (Geschäftsführer) gab die MVG am 19. Juli ihre weitere Vorgangsweise zum Bau der Tramlinie durch den Englischen Garten bekannt. Die Regierung von Oberbayern hatte die Planfeststellung nicht genehmigt. Eine Klage der Stadtwerke München gegen diesen Bescheid hatte der Bayerische Verwaltungsgerichtshof am 30. März 2006 abgewiesen und eine Revision abgeschlossen. Da bleibt nur noch das Rechtsmittel einer „Nichtzulassungsbeschwerde“.

Dabei ging es gar nicht um Verkehrsbelange; dieselbe Behörde hatte eine Streckengenehmigung bereits erteilt. Der Nutzen für den öffentlichen Verkehr ist also unstrittig, die „Standardisierte Bewertung“ für diese Neubaustrecke, ganze zwei Kilometer, hervorragend, ganz anders als zum Beispiel für den neuen S-Bahn-Tunnel. Anstoß genommen hatte man aus Gründen des Denkmalschutzes. Ausgerechnet die Behörde, die gegen den Willen der Stadt die Genehmigung großer Werbesymbole über Dachhöhe auf Gebäuden erzwungen hat (die Stadt klagt derzeit dagegen), gibt sich nun als Gralhüter der Gestaltung und sieht die landschaftliche Schönheit einer Asphaltstraße gefährdet, nur weil neben den bereits vorhandenen Lichtmasten darüber auch eine Oberleitung aufgehängt werden soll; OB Ude hat schon einmal gesagt, man halte diese befestigte Straße mit Busverkehr offenbar für ein „schützenswertes Biotop“.

Dementsprechend setzt sich die Urteilsbegründung auch nicht mit sachlichen Argumenten und Gutachten auseinander, sondern bescheinigt der Regierung von Oberbayern einfach das Recht, so zu entscheiden, wie sie es für richtig befindet. Dagegen lässt sich natürlich schwer etwas einwenden.

Eine Nichtzulassungsbeschwerde hätte dagegen wenig Aussichten, wohl aber ein neuer Plan, in dem der Grund für die Ablehnung entfällt: Man lässt die Oberleitung eben weg. Die neuen Fahrzeuge des Baumusters „Variobahn“ sind leicht genug, dass man auf ihrem Dach eine neuentwickelte, ebenfalls unerreicht leichte Kombination aus Kondensatoren („Supercaps“) und Akkus einbauen kann, ohne die Grenzen des zulässigen Gewichts zu überschreiten. Offen ist nach den schlechten Erfahrungen mit dem „Combino“ in anderen Städten dabei noch, wie sich der hoch liegende Schwerpunkt auf die Festigkeit des Wagenkastens auswirken wird; außerdem ist diese Technik noch nicht erprobt. Sollte sie sich bewähren, dann könnten die neuen Züge die Strecke durch das eigentliche Parkgelände von etwa einem Kilometer Länge aus der gespeicherten Energie ohne Fahrdrabt überbrücken.

Zunächst soll einer der bisher bestellten drei Triebwagen mit dieser Neuentwicklung ausgerüstet werden; ab 2008/2009 kann der Probelauf anfangen. Auch dieser Abschnitt

wird sicher mehrere Jahre dauern. Schon jetzt ist der einstimmige Beschluss des Stadtrats zum Bau dieser wichtigen Verbindung 15 Jahre alt; ob sie zu ihrem „silbernen“ Jubiläum endlich befahrbar sein wird? Der Planfeststellungsantrag, wie er ist, wird jedenfalls zurückgezogen; sollte sich die Speichertechnik bewähren, dann kann man völlig von vorn anfangen.

Uns erwartet eine neue unendliche Geschichte.

Michael Werner

Bahnstrecke Wasserburg – Ebersberg

Modernisierung geht weiter

Mit der Auflassung des ersten Bahnüberganges im Gemeindebereich von Edling hat die SüdostBayernBahn die Modernisierung der Bahnstrecke Wasserburg – Ebersberg fortgesetzt. Im Wald, nahe dem Edlinger Ortsteil Gschwendt, griffen Rosenheims Landrat Dr. Max Gimple, Edlings Bürgermeister Sebastian Widauer und Christoph Kraller, Sprecher der SüdostBayernBahn, beherzt zu und entfernten symbolisch das Andreaskreuz (siehe Titelbild). Zuvor schon hatten Bauarbeiter mit dem Rückbau des Bahnübergangsbelages begonnen.

In unmittelbarer Nähe wird die SüdostBayernBahn in den nächsten Tagen einen weiteren Bahnübergang zurückbauen. Dieser Bahnübergang wird allerdings nicht komplett aufgelöst, für Fußgänger und Radfahrer verbleibt hier eine Querungsmöglichkeit.

Noch in diesem Jahr will die SüdostBayernBahn auch zwei mit Andreaskreuzen gesicherte Bahnübergänge mit einer Lichtzeichenanlage (Ampel) und Halbschranken ausstatten: Die Gemeindestraße nach Giglberg sowie der Bahnübergang am Edlinger Haltepunkt sind dafür vorgesehen. Diese Maßnahmen erfordern eine Investition in Höhe von rund 730.000 Euro, die je zu einem Drittel von Bahn, Gemeinde und Bund getragen werden.

Für Christoph Kraller, Sprecher der SüdostBayernBahn, ist die heutige Bahnübergangsauffassung nur ein erster Schritt zur weiteren Modernisierung der Bahnstrecke: „Von den insgesamt 38 Bahnübergängen an der 19 Kilometer langen Strecke haben wir für 28 Bahnübergänge bereits konkrete Planungen“. So sollen nach den Vorstellungen der SüdostBayernBahn insgesamt zwölf neue technische Sicherungsanlagen gebaut werden. Für einen Teil der Bahnübergänge ist auch eine Auflassung vorgesehen. In diesem Fall werden auf Kosten der Bahn Ersatzwege zu benachbarten Bahnübergängen angelegt oder ausgebaut.

Mit diesen umfangreichen Modernisierungsmaßnahmen ist auch eine höhere Geschwindigkeit und damit verbunden eine Verkürzung der Fahrzeiten möglich.

Für Landrat Dr. Max Gimple ist der weitere Ausbau der Bahnstrecke ein wichtiger Schritt zur verbesserten Anbindung des nördlichen Landkreises. „Durch eine Vertaktung der Fahrzeiten und kürzere Reisezeiten wird die Bahn eine ernstzunehmende Alternative zur Bundesstraße. Der Landkreis Rosenheim setzt sich daher nachhaltig für einen Ausbau dieser Schienenverbindung ein“.

Bereits im Jahr 2004 hat die SüdostBayernBahn knapp fünf Millionen Euro in die Erneuerung der Gleisanlagen investiert. An den meisten Bahnhöfen wurden dabei auch die Bahnsteige und Beleuchtungsanlagen erneuert. An den Stationen Edling, Forsting, Tulling und Steinhöring haben die Gemeinden neue Park&Ride-Anlagen und Fahrradabstellmöglichkeiten geschaffen. Werktäglich nutzen zwischenzeitlich rund 1.000 Reisende die Züge zwischen Wasserburg und Ebersberg.

Pressemitteilung der DB: Horst Staimer, Ingo Schüttke

„Kundendienst“

Fahrgäste bezahlen für die Fehler

Um die personenbedienten Fahrkartenausgaben zu entlasten, verkauft die DB verschiedene Fahrkarten am Automaten billiger als am Schalter. Damit haben die Reisenden laut DB die Wahl, sich entweder selbst zu bedienen und Geld zu sparen oder den Service am Schalter zu nutzen.

Was aber, wenn, wie in diesem Frühjahr in Schrobenhausen mehrmals der Fall, der einzige Automat tagelang gestört ist? Die Wahlmöglichkeit ist dahin, am Fahrkartenschalter wird der höhere „Schalter-Service-Preis“ für die Fahrkarte verlangt und der Fahrgast-Unmut wächst – zu Recht, wie wir meinen.

Einer dieser Fahrgäste, der am Automaten regelmäßig das Bayernticket löst, hat nun seinen Unmut in eine schriftliche Beschwerde an die DB hinein gepackt und bekam als Wiedergutmachung einen Reisegutschein in Höhe von drei Euro zugeschickt. Dieser Gutschein war jedoch für unseren unmutigen Kunden relativ wertlos, was dessen Unmut eher steigerte als zähmte. Zum einen konnte nämlich der Reisegutschein wegen des neuen, vereinfachten Verkaufssystems in Schrobenhausen nicht eingelöst werden, zum anderen fährt der Betroffene wie erwähnt ausschließlich mit dem Bayernticket und kann den Gutschein am Automaten, selbst wenn dieser funktionierte, nicht einlösen, weil der

Automat Gutschein-resistent ist. Das Dilemma ist klar und zwangsläufig, nicht ganz so zwangsläufig erscheint uns die Art und Weise, wie die DB damit umgeht.

Auf unsere Anfrage beim RAN-Team, wie die DB diese Zwangslage in Zukunft vermeiden möchte, haben wir zwar postwendend eine Antwort erhalten, diese erinnert uns aber leider sehr an alte Bundesbahnzeiten. Wir werden in dem Schreiben erstmal darauf hingewiesen, das zu tun, was wir eh dauernd tun, nämlich Störungen zu melden, damit eine umgehende Beseitigung erfolgen kann. Weshalb nun die Störungsbeseitigung in Schrobenhausen nach umgehender Meldung beim Schalterpersonal bis zu drei Tage dauerte, bleibt ein Geheimnis der DB.

Bezüglich unserer eigentlichen Anfrage erfolgt dann der Hinweis, dass auch im Falle einer Automatenstörung und der damit zwangsweisen Inanspruchnahme des Schalterverkaufs dort der erhöhte Fahrpreis zu bezahlen sei. Eine Regulierung eines solchen Vorfalles könne allenfalls „aus Kulanz“ erfolgen. Dieses Wort „Kulanz“ bedeutet nun aber, dass hier ein Menschenfreund, also die DB, einem ungeschickten Tölpel, also dem Kunden, trotz dessen Fehlverhaltens ohne jede Verpflichtung freundlicherweise mit einem Reisegutschein entgegenkommt.

Es gibt in dem Schreiben keinen Hinweis auf die Einsicht, dass nicht der Kunde, sondern die DB für den ordnungsgemäßen Betrieb des Automaten verantwortlich ist. Lediglich auszumachen ist ein „leider“ für die nicht vorhandenen Möglichkeiten, bei Störungen an den Automaten die Automatenkonditionen auch in den personenbedienten Verkaufsstellen anzubieten. Solch kulante Freundlichkeit erscheint uns aber eher als eine schlecht kaschierte Kunden- und Realitätsferne. Die Wertlosigkeit des Gutscheins ist nur noch das Sahnehäubchen oben drauf, ganz abgesehen davon, dass der Vorgang ohne die Beschwerde des Kunden überhaupt nicht in Gang gekommen wäre.

Auch in diesem Fall fühlen sich Fahrgäste über den Tisch gezogen und veräppelt, auch in diesem Fall werden die in der Werbung versprochenen Konditionen von der DB nicht eingehalten. Das ist jedoch nicht das Gefühl von Aufgehobensein und zugewandter Versorgung, das einen Kunden dazu bewegt, dieses Verkehrsmittel nochmals zu benutzen. Es ist höchste Zeit für eines der größten Dienstleistungsunternehmen in diesem Land zu lernen, wie man mit seiner Kundschaft umgehen muss, und das Gelernte auch in die Tat umzusetzen, um die Kunden nicht schon beim ersten Kontakt sofort wieder zu verlieren.

Das Problem der relativen Wertlosigkeit des Reisegutscheins lösten wir in Schrobenhausen übrigens so, dass ein PRO BAHN-Mitglied dem Fahrgast den Gutschein ablöste und für eine eigene, am Schalter gekaufte Fahrt benutzte.

Manfred Binzer

Reisebericht

Von Abseits nach Abseits und zurück

Vom Abseits ins Abseits will ich nicht schreiben, das erweckt irgendwie den Eindruck, als ob sich das auf den ÖPNV bezieht. Es ist halt immer ein kleines Abenteuer, wenn man von einem abgelegenen Ort irgendwo im Lande (hier: in Bayern) mit dem ÖPNV zu einem anderen ebenso abgelegenen Ort fährt. Wer macht das schon? Die Leute wollen es so schnell wie nur möglich haben und Umsteigen ist nicht ihre Sache, wobei das Zittern darum, ob der Anschluss klappt (zum nächsten dauert es lange oder es gibt ihn am Ende des Tages gar nicht mehr) zugegeben nicht so angenehm ist; doch es ist auch ein Reiz dabei, ob die geplante Reise entsprechend der Planung durchgezogen werden kann.

Ich hatte vor, ein Wochenende bei gleichgesinnten Freunden zu verbringen, und so ging es am Ende einer Urlaubswoche von zuhause aus los. Wozu sollte ich dazu nicht die RBA-Monatskarte bzw. das Isarcard-Job-Ticket nutzen? Damit konnte ich auch im Urlaub umsonst von meinem Wohnort Gerolsbach bis Tutzing fahren.

Start: In Gerolsbach mit der RBA-Buslinie 9159 freitags um 14.50 Uhr (Kurs 4255) bis Petershausen (Ankunft 15.10 Uhr, tatsächlich einige Minuten früher, da unterwegs niemand zustieg). So erreichte ich bequem die S 2 ab Petershausen (15.13 Uhr), die ich sodann bis M-Laim benutzte. Dort stieg ich um in eine S-Bahn nach M-Pasing, weil ich dadurch mehr Zeit und Ruhe hatte, eine einfache DB-Karte (ich besitze eine BC 25) von Tutzing nach Weilheim (Oberbay) am Automaten zu lösen (2,10 Euro). Damit stieg ich in die RB 30623 nach Garmisch ein (ab M-Pasing 16.07 Uhr, an Weilheim 16.37 Uhr). Ein Zug später hätte zur Anschlusssicherung in Weilheim theoretisch ausgereicht, aber ich wusste auf Anhieb in Weilheim nicht, wo die Busse im einzelnen abfahren, und bei Verspätung hätte es knapp oder gar nicht mehr werden können. Ich habe kein Problem damit, in der Übergangszeit herumzubbummeln oder um die Zeit zu nutzen Informationen zu sammeln bzw. zu lesen.

So trat ich die Weiterreise in Weilheim (endgültiges Ziel: Unterreithen, Gasthaus Sera, das ist ein kleiner Ort vor Trauchgau, dem ersten Ort in Bayerisch-Schwaben nach Steingaden) entspannt mit der RVO-Linie 9651 Richtung Füssen an, Abfahrt 17.15 Uhr. Dieser Kurs (Nr. 015) führt über Polling – Böbing und Schönberg zur Echelsbacher Brücke, dort umsteigen in den Kurs 028 Richtung Füssen; der Anschluss ist umgehend um 18.08 Uhr, verspätete Busse werden abgewartet bzw. der ankommende Bus meldet Anschlussreisende per Handy bzw. Funk an.

Schließlich war ich um 18.30 Uhr am Ziel angelangt, mit einigen Minuten Verspätung, weil es in Peißenberg an einigen Stellen schwierig ist, mangels Ampeln in stark frequentierte Vorfahrtsstraßen zu gelangen.

Mit dem Auto wäre es doppelt so schnell gegangen, aber auch stressiger und ich hätte von Land und Leuten nicht so viel mitbekommen. Der Fahrpreis für den Bus betrug einfach übrigens mit BC 25 4,80 Euro.

Rückfahrt am Sonntag: Ich wollte auf jegliche Unterstützung durch einen Autozubringer meiner Freunde verzichten. So ging es um 15.58 Uhr wieder in Unterreithen mit dem Kurs 742 ab; dieser Bus fährt bis zur Wieskirche, verweilt dort länger, was mir die Möglichkeit gab, mich dort mal wieder gründlich umzusehen. Dann fährt der Bus nochmal nach Steingaden zurück, um dann endgültig Weilheim anzusteuern, das um 17.57 Uhr erreicht wird (Kurs 748). Hier werde ich mich doch das nächste Mal von meinen Freunden bis Steingaden fahren lassen, weil ich dann eine knappe Stunde länger bei ihnen sein kann (Abfahrt in Steingaden erst um 16.57 Uhr).

Die Frequentierung der Busse zu solchen Zeiten ist nicht sonderlich berühmt, es werden hier ja nur gelegentliche Fahrten angeboten. Am besten war der Bus am Freitag Abend von der Echelsbacher Brücke Richtung Füssen besetzt, mit ca. 10 Fahrgästen.

Eventuell fahre ich auch mal erst montags zurück oder am Sonntag später über Oberammergau.

In Weilheim lockte als Sonntagsschnäppchen die Rückfahrt nach M-Pasing mit dem RE 5422, der nur sonntags fährt und in Tutzing nicht hält. Als ich die Karte Weilheim – Tutzing für wiederum 2,10 Euro am Automaten schon gelöst hatte, fiel mir ein, dass es mal die sog. „Tutzing-Regelung“ gab (als viele Züge in einer Fahrplanperiode in Tutzing durchfahren). Wurde die danach nicht wieder abgeschafft? Ich war auf das Verhalten des KIN gespannt. Dieser belehrte mich, dass diese Regelung nicht mehr gilt; wegen diesem einen Zug, der in Tutzing nicht hält (der morgendliche Sonntags-RE 5411 hält auch nicht), wäre es das nicht wert. Er verdonnerte mich aber nicht zum Schwarzfahrer, wollte nur meine BC 25 sehen und entwertete sodann den Fahrschein. Nochmal Glück gehabt! Das nächste Mal wäre ich bösgläubig.

Von M-Pasing ging es dann wieder nach M-Laim zur S 2 und dort erst bis Dachau, wegen dem Takt ging es erst 20 Minuten später nach Petershausen. Ich nutzte den Zwischenaufenthalt in Dachau und verständigte telefonisch meine Frau, wann sie mich in Petershausen abholen kann (am Sonntag wird die Linie 9159 nicht bedient). Endgültig zuhause war ich an diesem heißen 18. Juni um 20.07 Uhr. Mit dem Auto hätte die Fahrzeit ohne Staus auch höchstens die Hälfte gedauert, aber das hält mich nicht ab, wieder mal so eine Fahrt zu unternehmen. Mit dem Auto wäre sie zudem viel teurer gewesen. Es ist immer ein Reiz zu erleben, ob die Anschlüsse funktionieren, nach Möglichkeit bei eingebauten Zeitpuffern. Und bei solchen Fahrten kann man ja bemerkte Missstände an die zuständigen Verantwortungsträger des ÖPNV melden bzw. es gibt Gelegenheiten zu Verbesserungsvorschlägen.

Bis zur nächsten etwas ungewöhnlichen Reise mit dem ÖPNV!

Hans-Georg Seefried, Kreisgruppe Pfaffenhofen/Ilm

Streckenreaktivierung

Leo lebt noch – Leo stirbt nicht!

Der Sonntag, der 1. Juli 2006 war für die Chiemgauer Bevölkerung ein denkwürdiger Tag. Es wurden alle Erwartungen auf eine Wiedereröffnung der Bahnstrecke zwischen Bad Endorf und Obing erfüllt.

Was man in Wasserburg nicht schaffte, erreichte man hier, weil ein gemeinsamer Wille aller Beteiligten vorhanden war und man auch tatkräftig das Vorhaben anpackte. Was an Instandsetzungsarbeiten und an Einfällen vorhanden waren, das zeigte sich an den Eröffnungstagen.

Von weit angereist, nahm ich den Mittagszug am Sonntag, den 2. Juli 06, zu dem ein passender Anschluss von München her bestand, ebenso war es auf der Heimfahrt.

Der Sonderdampfzug bestand aus einer Reihe von „Donnerbüchsen“ mit Holzbänken und zwei historischen Damflokomotiven. Der Publikumszuspruch war gewaltig. Mit Mühe und Not ergatterte ich einen Sitzplatz im „Barwagen“.

Pünktlich um 14.00 Uhr begann mit lautem Pfeifen die Fahrt über die hohe Endorfer Stadtbrücke und weiter mit Halt in Halfing und in Amerang. Von den Anlagen und vom Zustand der Strecke und der Bahnhofsanlagen konnte mich leider nicht überzeugen, denn es war übervoll.

Der Bahnhof Amerang kann zum Kreuzen verwandelt werden. Von dort aus ging es aufwärts, die beiden Lokomotiven mussten ordentlich Dampf machen, um die Höhe zu gewinnen. Es rauchte mächtig; man hustete. Abwechselnd durch Wald und Weiden verlief die Fahrt bis zur Endbahnhof Obing.

Bedingt durch die Schiebelok konnte ein Umsetzen in Obing vermieden werden. In Obing reichte die Zeit gerade aus, um einen kleinen Rundgang zu machen.

Auf der Rückfahrt um 15.40 ab Obing sah ich, dass in jedem Ort die Freiwillige Feuerwehr mit ihrem gesamten Fahrzeugaufgebot bereitstand, um im Notfall zu helfen und um die Dampflok mit Wasser zu versorgen. Denn ein Wasserkran ist heutzutage eine Seltenheit.

In Amerang war zur Verstärkung des Zuges der leo-eigene Vt, der in Zukunft verkehren soll, und eine historische Elok E 69 (ex Murnau – Oberammergau) beigestellt worden. Nach dem Ende der Fahrten hatte diese wohl die Aufgabe den historischen Zug wieder in sein „Heimathaus“ zu befördern.

Bei herrlichem Wetter war dieses Wochenende für die Lokalbahn Endorf – Obing ein voller Erfolg. Mögen möglichst viele Fahrgäste auch in Zukunft mit dieser Lokalbahn reisen.

Arndt Arnold

Unterwegs auf der Schiene, zu Fuß und auf dem Wasser

Von der Lokalbahn zum Bayerischen Meer

Sonntagmorgen, 8.56 Uhr München Ost: Der Regionalexpress Richtung Salzburg fährt wegen Bauarbeiten nur bis Traunstein. Aber das stört heute nicht weiter, für uns ist bereits in Bad Endorf Endstation. Das heißt: Genaugenommen geht es dort erst richtig los. Denn ab Bad Endorf verkehrt an Sonntagen die Lokalbahn Endorf – Obing.

Schon bei der Einfahrt in den Endorfer Bahnhof ist der schön aufbereitete dunkelrote Dieseltriebwagen zu erkennen. Dieser von der Maschinenfabrik Esslingen 1952 ausgelieferte Triebwagen ist nach einigen Stationen nun bei den Lokalbahnern gelandet.

Auf dem Bahnsteig können wir bereits unsere Fahrscheine erwerben. Dann geht es los. Bei schönstem Wetter wissen wir die Rundumsicht und die offenen Fenster zu würdigen. Unterwegs müssen einige Bahnübergänge noch manuell gesichert werden. Insgesamt geht es aber so gut voran, dass der Fahrplan an den Stationen kurze Aufenthalte hergibt. Dabei kann man zum Teil noch alte Stationsgebäude oder auch abgestellte, teils auf Aufbereitung wartende Eisenbahnfahrzeuge anschauen. Insbesondere der zweite Teil der Strecke ist landschaftlich recht interessant.

Nächste Station: Obing. Der Triebwagen fährt bis zum Prellbock. Auch hier steht auf dem Nebengleis weiteres Fahrzeugmaterial. Für unsere sechsköpfige Gruppe ist hier zwar die Fahrt, aber lange noch nicht unser Ausflug beendet. Weiter geht es mit der natürlichsten aller Fortbewegungsarten: zu Fuß.

Unser Weg führt zunächst über Großbergham zum Griessee (Vorsicht: Mückenplage!). Durch ein hügeliges Waldgebiet geht es weiter zum Kloster Seeon, wo wir auf der Terrasse der Klostersgaststätte einkehren (Vorsicht: viel Zeit nehmen oder sich lieber im Ort etwas suchen!). Am Klostersee entlang und durch den Ort Seeon wenden wir uns nach Osten. Nach einigen Kilometern erreichen wir an einer malerischen Flussschleife die Alz. Ganz offensichtlich ist es eine beliebte Freizeitaktivität sich mit einem Schlauchboot von der sehr mäßigen Strömung abwärts befördern zu lassen.

Entlang der Alz und später die ausgedehnten Flussschleife etwas abschneidend wandern wir nun nach Süden. In Truchtlaching überqueren wir das Flüsschen. Von der Alzbrücke sieht man links ein Flussschwimmbad, rechts einen Biergarten direkt am Ufer, und dazwischen die zahlreichen Schlauchboote. Weiter nach Süden verlassen wir den Ort und halten uns leicht westlich zum Weiler Stöffling. Hier spürt man schon die kühlende Brise, die vom Chiemsee heraufweht.

Seebruck kommt in Sicht und bald erreichen wir im Ort die Uferstraße. Es bleibt etwas Zeit, die wahlweise für ein Eis oder für ein Bad im Chiemsee genutzt wird. Um

16.20 Uhr wechseln wir nochmals das Transportmedium: Zu Wasser geht es mit dem Fahrgastschiff „Josef“ über das Bayerische Meer.

Das Schiff ist gut besetzt, es ist jedoch kein Problem Plätze zu finden. Auf dem Außendeck ist es recht sonnig aber der Fahrtwind kühlt. Das Schiff fährt zuerst nach Chieming, dann geht es vorbei an der prächtigen Alpenkulisse zur Fraueninsel. Hier kommt uns der Raddampfer „Ludwig Fessler“ entgegen. Nach einem weiteren Halt an der Herreninsel erreichen wir Prien-Stock.

Etwas ermüdet von mehr als 15 Kilometern Wandern möchten wir die Distanz zum Bahnhof Prien mit der dampfbetriebenen Chiemseebahn zurücklegen. Leider gibt es einen kleinen Dissens um die Fahrpreise. Es existiert ein Kombi-Fahrschein für Schiff und Bahn, wie vorab im Internet recherchiert wurde. An Bord des Schiffes hatte man uns jedoch gesagt, dass dieser Fahrschein nur in Prien verkauft würde. Die Hoffnung, dass daher das Vorzeigen des Schifffahr Scheins in der Chiemseebahn einen entsprechenden Rabatt erbringt, erfüllt sich nicht. Reisende, die woanders als in Prien starten, werden also benachteiligt. So zahlen wir statt 7,65 Euro pro Person (Kombiticket inkl. Rabatt aufgrund unseres zur Anreise benutzen Bayerntickets) nun 9,60 Euro. Ich habe das zum Anlass genommen, eine Diskussion zur Tarifgestaltung mit dem Betreiber zu beginnen, die noch nicht abgeschlossen ist.

Die Fahrt mit der Dampfbahn genießen wir trotzdem, auch wenn es einen weiteren negativen Punkt gibt: Die Anschlüsse in Prien zu den Zügen Richtung München könnten kaum schlechter sein. Wir sehen den leicht verspäteten Zug, der um 18.09 Uhr fahren sollte, gerade noch aus der am Bahnhof ankommenden Chiemseebahn (Planankunft 18.13 Uhr). So vertreiben wir uns eine knappe Stunde am etwas unwirtschaftlichen Priener Bahnhof.

Die um 19.09 Uhr nach München fahrende Regionalbahn ist ebenfalls leicht verspätet. Trotz der vielen in Prien und an anderen Stationen einsteigenden Radler und den damit verbundenen längeren Halten, gelingt es dem Lokführer bis München Zeit gutzumachen. So ist (fast schon wider Erwarten) mein Anschluss in München Ost auf die S1 gesichert. Umso mehr, als es die DB wieder einmal nicht schafft, die S-Bahn vom Betriebswerk Steinhausen pünktlich als Leerfahrt zuzuführen. Aber das ist ein anderes Thema und wird die erfreuliche Gesamtbilanz des Tages ebensowenig trüben, wie die anderen unschönen Kleinigkeiten. Was sind schon zwölf Mückenstiche und knapp zwei Euro zuviel bezahlt im Vergleich zu einem wirklich gelungenen Ausflug?

Eine Langfassung dieses Berichts mit Fotos, einer Grafik und weiteren Daten zu Wanderung, Fahrplan und Kosten gibt es im Internet unter <http://home.arcor.de/souvenirs/leo/>.

Edmund Lauterbach

Samstag, 7. Oktober 2006

Exkursion von den Osterseen zur Loisach

Vom Bahnhof Iffeldorf führt unser Weg zuerst zu den Osterseen und dann zum Ortskern von Iffeldorf. Weiter gehen wir nach Antdorf und kommen über eine Anhöhe nach Frauenrain und Berghof. Danach gehen wir hinunter nach Sindelsdorf (Mittags-einkauf). Am Nachmittag wandern wir zum Sindelsbach, gehen an Filzen und Wiesenbrüteregebieten vorbei zur Loisach, überqueren diese und erreichen unseren Endpunkt Bichl.

Gehzeit ca. 5 Stunden

Treff: München Hauptbahnhof bis 8.15 Uhr am Abfahrtsbahnsteig Gleis 29

Abfahrt: 8.32 Uhr Richtung Innsbruck, in Tutzing umsteigen Richtung Kochel

Führungsgebühr für PRO BAHN-Mitglieder € 3.–, für Gäste € 6.–
Fahrpreis anteilig Bayernticket

Führung: Eugen Reißing

Veranstalter: Bund Naturschutz

Impressum:

PRO BAHN-Post – Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern e.V.

PRO BAHN Oberbayern e.V., Agnes-Bernauer-Platz 8, 80687 München, Tel. 089/53 00 31, Fax 089/53 75 66

PRO BAHN-Post-Redaktion: Dr. Michael Werner, Straßbergerstraße 28, 80809 München, Tel. 089/351 95 10

Mail: pbp-redaktion@muenchen.pro-bahn.de

PRO BAHN-Post Termine: Thomas Bedacht, Nebelhornstraße 38, 80686 München, Tel. 089/502 98 31

Mail: pbp-terminen@muenchen.pro-bahn.de

Eigendruck im Selbstverlag; Nachdruck mit Quellenangabe erwünscht, Belegexemplar erbeten.

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

Bezug der PRO BAHN-Post von Oktober bis Dezember 2006 (monatlich) durch Überweisung von € 3.– auf Konto 1037 20 730, Sparda Bank München (BLZ 700 905 00). Bitte unbedingt vollständige Adresse im Feld „Verwendungszweck“ eintragen oder gesondert dem Herausgeber mitteilen.

Spenden für PRO BAHN Oberbayern bitte auf Konto 37 20 730, Sparda Bank München (BLZ 700 905 00)

Die PRO BAHN-Post 10/06 erscheint am 27.9.2006, Redaktionsschluss ist der 23.9.2006.

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

Termine

Die **PRO BAHN-Geschäftsstelle** befindet sich am Agnes-Bernauer-Platz 8, 80687 München, Telefon: 089/53 00 31, Telefax: 089/53 75 66 (Tram 19 Agnes-Bernauer-Platz) oder 10 Min. Fußweg vom Bahnhof Laim oder U-Bahn Laimer Platz).

Stammtisch in München: Jeden letzten Mittwoch im Monat ab 19 Uhr im „Zwingereck“, Rumfordstraße 35, 80331 München, (S Isartor, Tram 17, 18 Reichenbachplatz)

PRO BAHN-Veranstaltungen

Do. 31.08. 19 Uhr; Weilheim, GH „Holzwurm“, Münchner Str. 36; **Stammtisch der Kreisgruppe Weilheim-Schongau**; Info: Norbert Moy (08 81/63 81 31)

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

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

Do. 14.09. 19 Uhr, Rosenheim, Bahnhofsgaststätte; **Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: Wolfgang Günther (080 62/40 27), Günter Polz 080 63/79 28)

Mi. 20.09. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Mo. 25.09. 19.30 Uhr; Augsburg, Zeughaus, Zeugplatz 4 (Remshartzimmer, Raum 113) **PRO BAHN Treff Schwaben**; Sabine Beck (Regierung von Schwaben): Die Aufgaben und Möglichkeiten der Regierung von Schwaben bei Fragen des Öffentlichen Verkehrs; Info: Winfried Karg (Tel. 082 51/538 87, e-mail: w.karg@bayern.pro-bahn.de)

Mi. 27.09. ab 19 Uhr; **Stammtisch** im „Zwingereck“

Do. 28.09. 19 Uhr; Weilheim, GH „Holzwurm“, Münchner Str. 36; **Stammtisch der Kreisgruppe Weilheim-Schongau**; Info: Norbert Moy (08 81/63 81 31)

Mi. 04.10. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 06.10. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Termine anderer Veranstalter

Fr. 01.09. 17 Uhr; Salzburg, Bahnhofsgaststätte „Quo vadis, Marmorsaal“; **Salzburger Plattform der Verkehrsinitiativen**; Info: Regionale Schienen (00 43/664/411 82 23, Fax: 00 43/62 74/49 66, e-mail: office@regionale-schienen.at, www.regionale-schienen.at)

Sa. 02.09. Treff 07.30 Uhr; München Ostbahnhof, Reisezentrum, Zug Richtung Salzburg (07.50 Uhr) bis Bernau; **Exkursion im Chiemgau - von Bernau nach Übersee**; (Gehzeit ca. 5 Stunden, keine größeren Anstiege); Info: Eugen Reißing 089/700 46 08)

Mi. 20.09. 19 Uhr; Einsteinstraße 148, Dia-Vortrag: **Bitte Thema erfragen**; Info: Gerald Bendrien (080 92/333 48)

Fr. 06.10. 17 Uhr; Salzburg, Bahnhofsgaststätte „Quo vadis, Marmorsaal“; **Salzburger Plattform der Verkehrsinitiativen**; Info: Regionale Schienen (00 43/664/411 82 23, Fax: 00 43/62 74/49 66, e-mail: office@regionale-schienen.at, www.regionale-schienen.at)