

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

April 2009



Neue Tram für München

(Bild: MVG)

- Kurznachrichten – *Seite 2*
- Veranstaltungshinweis: Vortrag zum Südring – *Seite 3*
- Flughafenbindung: Von einem Desaster ins nächste? *Seite 4*
- Denkanstoß: Alternative zur U9 – *Seite 6*
- Zweiter S-Bahntunnel: Zurück auf Start – *Seite 8*
- Kostenloser Fahrradtransport entfällt – *Seite 10*

Kurznachrichten

Verkehrsdurchführungsvertrag

In der letzten PRO BAHN Post wurde über die Ausschreibung für den sogenannten großen Verkehrsdurchführungsvertrag berichtet. Den Text der Ausschreibung findet man auf einem EU-Server: <http://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:24375-2009:TEXT:DE:HTML>. Es handelt sich hierbei um ein Verhandlungsverfahren, in dem die Strecken der S-Bahnen in München und Nürnberg, der Südostbayernbahn sowie von München-Nürnberg-Express und Allgäu-Franken-Expresses nur als Option enthalten sind. Angebote können bis 30.4.2009 abgegeben werden.

Saisoneroöffnung bayerischer Lokalbahnen

Am 5. April beginnt die am Bahnhof Eggmühl startende Laabertalbahn ihre diesjährige Saison. Anlass ist der Frühjahrsmarkt in Schierling. Am 21.5. geht es dann zum Auffahrtmarkt nach Langquaid. Fahrpläne und mehr auf <http://www.laabertalbahn.de>. Die Lokalbahn Endorf – Obing fuhr heuer bereits zu Fasching. Nächste Fahrtage sind am 13.4. und am 10.5.2009. PRO BAHN bietet unter <http://www.pro-bahn.de/endorf-obing> Wandervorschläge für die Region an.

Betriebsgenehmigung für Ilztalbahn

Am 13. März erhielt die Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH (RSE) als Partner der Ilztalbahn GmbH (ITB) die Genehmigung zum Betrieb der Bahnlinie Passau – Waldkirchen – Freyung gemäß § 6 AEG. Damit steht eine weitere bayerische Lokalbahn kurz vor der Wiedereröffnung durch eine ehrenamtliche Initiative, die von PRO BAHN tatkräftig unterstützt wird. Siehe <http://ilztalbahn.net>.

100 Jahre Langenbach – Enzelhausen

Vom 16. bis 19. April wird in Haag a. d. Amper „100 Jahre Eisenbahnlinie Langenbach – Enzelhausen“ gefeiert. Dazu fahren am Wochenende (18./19.4.) Dampfsonderzüge ab Freising nach Haag. Neben einer Ausstellung „100 Jahre Bahnhof Haag“ in einem Original-Schienenbus werden Festzeltbetrieb, Modellbahnschau, Kindereisenbahn und Filmvorführungen, sowie der bei gutem Wetter geöffnete Biergarten „Schlossallee“. Mehr auf <http://www.bocker1.de>.

Bahntag in Simbach

Wie bereits im letzten Heft kurz erwähnt, findet am 26. April ein Bahntag am Simbacher Bahnhof statt. PRO BAHN ist mit einem Infostand dabei. Noch bis zum 21.4. läuft im Heimatmuseum Simbach die Sonderausstellung „Unter Dampf – Die Eisenbahn in Simbach“. Informationen auf <http://www.suedostbayernbahn.de> unter „Sonderaktionen“.

Neue Haltestelle „Rindermarkt“

Ab dem 16.3. hält der Stadtbus 131 zusätzlich an der neuen Haltestelle „Rindermarkt“, welche die neue Endhaltestelle der Line ist. Die Haltestellen am Marienplatz und am Viktualienmarkt werden auch weiterhin bedient.

Neue Trambahnen für München

Mitte März wurde der erste Variobahn für die Münchner Verkehrsgesellschaft ausgeliefert. Weitere 3 Züge werden als Teil der Grundbestellung folgen, einer davon ist mit einer speziellen Batterie ausgerüstet. Weitere 10 Fahrzeuge sind über eine Option mittlerweile nachbestellt. Ob noch weitere Fahrzeuge bestellt werden, hängt insbesondere von der Realisierung der weiteren Neubaustrecken und den Fahrgastgewinnen auf den Bestandsstrecken ab.

Rolltreppen und Lifte online

Die Münchner Verkehrsbetriebe wollen bis Mitte 2009 die aktuellen Betriebszustände aller 762 Rolltreppen und 163 Aufzüge im Münchner U-Bahn Netz online zur Verfügung stellen. Bereits jetzt sind viele der 94 Bahnhöfe erfasst. Mehr dazu unter <http://www.mvg-zoom.de/>.

Bus Dachau – Oberschleißheim erfolgreich

Der Probetrieb der neuen Buslinie 291 Dachau – Oberschleißheim wird ins zweite Jahr fortgesetzt, nachdem bereits nach zwei Monaten und mit relativ schlechtem Fahrplan eine deutliche Nachfrage zu verzeichnen ist.

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.

Vortrag mit Diskussion

Südring München

Das Büro Vieregg und Rößler hat eine detaillierte Planung für den Südring ausgearbeitet, die nicht nur eine neue S-Bahn-Erschließung ermöglicht, sondern auch Verbesserungen für den Regional- und Fernverkehr enthält.

Martin Vieregg wird bei einem Vortrag die Vorschläge im Detail vorstellen und steht auch für eine anschließende Diskussion zur Verfügung.

Der Vortrag ist am Mittwoch, dem 8. April 2009, um 19 Uhr in der Geschäftsstelle (Agnes-Bernauer-Platz 8) in München (Tram: Agnes-Bernauer-Platz).

Flughafenanbindung

Von einem Desaster ins nächste?

Im Gegensatz zur bayerischen Staatsregierung hatte PRO BAHN nach dem Scheitern des Transrapid einen „Plan B“ zur Hand. Schon im Mai 2008 konnten sowohl Vorschläge für kurzfristige Übergangslösungen als auch für den mittelfristigen Infrastrukturausbau in der Region nördlich von München unterbreitet werden.

Während zum Infrastrukturausbau erste Zwischenergebnisse eines Gutachtens vorliegen, drohen Planungen einer notwendigen kurzfristigen Verbesserung zu scheitern. Zuletzt ging es in den Medien nur noch um Interessen von Autofahrern und Anwohnern; die Fahrgäste schienen der Aufmerksamkeit der Politik entgangen zu sein.

PRO BAHN hat daher in einem weiteren Brief an Verkehrsminister Zeil versucht, die Schwerpunkte der Überlegungen wieder etwas in Richtung Fahrgastinteressen zu verschieben. In diesem Brief, wurde nochmals gefordert, ab Dezember 2009 mit zwei getrennten S-Bahn-Linien von München nach Neufahrn und von dort weiter nach Freising und zum Flughafen zu fahren. Damit würde das zeitraubende Flügeln und Kuppeln in Neufahrn den Fahrgästen erspart, und es stünde eine insgesamt größere Platzkapazität zur Verfügung.

Ein Verzicht auf eine solche rein betriebliche Lösung würde bedeuten, dass die Fahrgäste noch einmal mehr als ein Jahrzehnt warten müssen, bis neue Gleise gebaut werden. Gerade im Norden von München sind die Bürger Opfer verkehrspolitischer Versäumnisse. Die beteiligten Städte und Gemeinden haben ihre Hausaufgaben bei der Beseitigung von Bahnübergängen nicht gemacht, und die Staatsregierung hat jahrelang nur vom Transrapid geträumt. Während woanders der 10-Minuten-Takt eingeführt wurden, neue Gleise entstanden, und Expresszüge ausprobiert wurden, ist entlang der S1-Trasse die Zeit stehen geblieben.

Im Gegensatz zu vielen Politikern, die mangels eigener Erfahrung mit der S-Bahn nur eine möglichst schnelle Punkt-zu-Punkt-Verbindung zum Flughafen fordern, legt PRO BAHN besonderen Wert auf die Fahrplanstabilität. Es geht dabei nicht nur um die Interessen neuer Fahrgäste zum Flughafen, sondern auch um die S-Bahn-Kunden, die bereits jahrzehntelang die Verhältnisse auf der S1 ertragen müssen.

Es kann nicht sein, dass nun Politiker Wahlkampf gegen die Fahrgäste machen und ihre Klientel ausschließlich bei Anwohnern und Autofahrern suchen. Wenn eine solche kurzfristige Lösung für die S1 zerredet würde, wäre dies nach dem Transrapid ohne „Plan B“ ein weiteres Desaster bayerischer Verkehrspolitik. Es sollte eigentlich nicht nur im Fahrgastinteresse sein, dies zu vermeiden.

Weitere Informationen von PRO BAHN zur Anbindung des Münchner Flughafens über die Schiene findet man im Internet unter <http://www.pro-bahn.de/oberbayern/flughafen>.

Edmund Lauterbach

Vor 25 Jahren

U-Bahn-Vater: „Keine Zukunft für Tram“

Zum 20-jährigen Jubiläum des Planungsbeginns der Münchner U-Bahn widmete der Münchner Merkur diesem Ereignis am 26.1.1984 eine Sonderseite. Unter anderem kam hier Klaus Zimniok zu Wort, der „unter den Oberbürgermeistern Vogel und Kronawitter Pionierarbeit für die Münchner U-Bahn“ leistete.

1974 entzog er sich dem Streß auf ärztlichen Rat und arbeitete seither als Anwalt, Hochschullehrer, U-Bahn-Berater in aller Welt und Buchautor („eine Stadt geht in den Untergrund“).

Der Artikel schließt mit den folgenden Worten: Als „freier Mensch“ mit Einblick glaubt Klaus Zimniok nicht, daß es im Jahr 2000 noch eine Münchner Trambahn geben werde: „Zu teuer“.

Matthias Wiegner

„Oberflächlich“ gedacht

Alternative zur U9

Als ob wir nicht schon Tunnelpläne genug hätten, seien es die Innenstadt-Direttissima oder der Bahnhof Wolfratshausen, geistert neuerdings auch noch ein Verbindungsast zwischen Implerstraße, Hauptbahnhof und Münchener Freiheit unter dem Namen „U9“ durch das Stadtgespräch. Damit soll nicht nur eine Direktverbindung zur Allianz Arena entstehen, sondern auch der Verkehr auf dem überlasteten gemeinsamen Abschnitt der Linien U3/U6 entlastet werden.

Dazu kam in einer Diskussion über dieses Thema kürzlich der Gedanke auf, einfach die Trambahn durch die Leopoldstraße wiederzueröffnen. Undenkbar heutzutage, wo schon unten eine U-Bahn-Röhre entlangläuft?

Hier als Schnellschuss ein paar Gedanken dazu, wie man einen derart unzeitgemäßen Einfall vielleicht doch durchaus ernst nehmen könnte:

Parallelverkehre sind auf Strecken des Öffentlichen Verkehrs üblicherweise ein Tabu, einst erfunden mit der Begründung, Konkurrenz zwischen den Linien zu

verhindern. Aber dieses Hindernis wird ganz sicher gegenstandslos, wenn die eine vorhandene Strecke nicht mehr leistungsfähig genug ist. Daher ist der Grundgedanke eine Ergänzung der U-Bahn-Nord-Süd-Achse durch eine Tram, da ein weiterer Ausbau des Oberflächenverkehrs wesentlich billiger wird als jede unterirdische Röhre und auch schneller zu verwirklichen wäre.

Eine umsteigefreie Verbindung zwischen Hauptbahnhof und Stadion soll hier im Folgenden jedoch nicht vorgeschlagen werden. Diese wäre aber ohnehin nur wenige Stunden in der Woche sinnvoll nutzbar und darum für diesen Sonderverkehr allein wohl kaum wirtschaftlich. Zweifellos ist für diesen Massenverkehr nur ein sehr leistungsfähiges Verkehrsmittel geeignet, aber in den Zeiten vor und nach dem Spiel hätte die einheimische Bevölkerung mit einer Alternative im Tageslicht die Möglichkeit, dem Fanverkehr aus dem Weg zu gehen. Sie wäre darüber hinaus, im Gegensatz zu einer Stadionschleife, die ganze Woche über von Nutzen.

Der alltägliche durchgehende Verkehr würde im wesentlichen wohl unter der Erde bleiben, schon deshalb, weil am Marienplatz die bestehende Umsteigebeziehung sehr gut ist. Die Trambahn wäre wegen der kürzeren Wege zu den Haltestellen vor allem für Fahrgäste, die kürzere Teilstrecken zurückzulegen haben attraktiv. Da die Zwischenhalte der Entlastungsstrecke überwiegend den Binnenverkehr, aber keine wichtigen Umsteigebeziehungen bedienen, muß zwischen den Knotenpunkten Münchener Freiheit, Odeonsplatz, Marienplatz, Sendlinger Tor und Harras das Raster der Haltestellen die Tunnelbahnhöfe nicht beachten, sondern kann als zusätzliches Attraktivitätsmerkmal die Oberfläche dichter versorgen.

Als Hauptachse bietet sich eine Verlängerung der Linie 22 an: die Strecke Münchener Freiheit – Poccistraße.

Die Durchquerung der Altstadt wird wegen der zum Teil engen Straßen technisch anspruchsvoll. Zwar würde sich die historische Hauptachse ab dem Odeonsplatz über Theatinerstraße – Weinstraße – Rosenstraße – Sendlinger Straße am besten empfehlen, wäre aber in der bestehenden Fußgängerzone politisch wahrscheinlich kaum durchzusetzen. Als Alternative bietet sich ein Verlauf über Residenz-, Diererstraße, Rindermarkt, Oberanger zum Sendlinger-Tor-Platz an. Der Autoverkehr auf Teilen dieser Strecke müsste wohl auf Anlieger beschränkt werden. Auch hier gibt es Engstellen (vor allem die Diererstraße); über weitere Alternativen ist also nachzudenken.

Ab dem Sendlinger Tor könnte die Trasse auf der Lindwurmstraße wieder über der U-Bahn bis Poccistraße verlaufen und sollte von dort aus den Harras als vorläufigen Endpunkt direkt erschließen, um den oft gewünschten Anschluß ans Tramnetz dort wiederherzustellen.

Als Umgehung des Fußballverkehrs und zur Anbindung nach Westen über Hauptbahnhof ab Odeonsplatz ist ein zweiter Ast über die vorhandene Verbindung Brienner Straße – Maximiliansplatz empfehlenswert; daraus folgt, daß zwischen Münchener Freiheit und Odeonsplatz zwei Linien verkehren würden (wie auch für die Barer Straße erwünscht), von denen eine abzweigt. In südlicher Richtung könnten am Sendlinger Tor die Linien 20/21 dazustoßen, was den zusätzlichen Vorteil hätte, dass die ungünstige Endhaltestelle am Stachus wieder abgeschafft wäre. Durch die Altstadt bleibt eine Achsenlinie. Ob sie ausreichen wird, d.h. ob genug Fahrgäste die westliche Verschwenkung nutzen wollen, müßte der Betrieb erweisen. Derzeit verkehrt auf der west-östlichen Altstadtstrecke auch lediglich die Linie 19.

Um eine ausreichende Kapazität bereitzustellen, ist eine Tram unbedingt erforderlich; ein Bus-Vorlaufbetrieb läßt sich denken, hätte aber den Nachteil zusätzlicher Umsteigezwänge, vor allem an der Münchener Freiheit, was eine Nachfrage wahrscheinlich dämpfen würden.

Wie gesagt: Ein erster Schnellschuss, der im Detail noch weiterer Überlegungen bedarf. Aber nachdenken kann man ja mal!

Michael Werner

Floß Ahoi!

Neuerung beim MVV

Noch rechtzeitig vor Beginn der Saison ist nun endlich, vor allem auf Betreiben der beteiligten Fremdenverkehrsverbände ein Beschluß gefallen, der längst überfällig war: Ab diesem Frühjahr ist nun auch die Floßschiffahrt auf Loisach und Isar in den Tarif des MVV integriert. Vorsicht: Von der Lände Wolfratshausen bis München Thalkirchen gibt es zwar keinen planmäßigen Zwischenhalt, aber ähnlich wie auf der S8 zum Flughafen wird trotzdem keine Kurzstrecke angerechnet; wegen der großen Entfernung gilt der Zonentarif. Auch ist der Hinweis wichtig, daß im Fahrpreis die übliche Bewirtung beim Floßverkehr nicht inbegriffen ist, aber das von der MVG angestrebte Verbot von Alkoholverzehr im Fahrzeug hier nicht angewandt werden soll. Für Fahrradmitnahme gelten die bekannten Regelungen des MVV.

Um diese Neuerung ins aktuelle Fahrplanbuch aufzunehmen, kam die Entscheidung leider zu spät; die Schwimmpläne der Flöße werden darum erst in der Ausgabe 2009/10 erscheinen. Zum Redaktionsschluß waren die Einzelheiten noch nicht bekannt, darum können wir Abfahrtszeiten hier nicht veröffentlichen. Wir verweisen auf den Aushangplan in Wolfratshausen.

Ein Fahrkartenautomat und ein Entwerter sollen am 1. 4. mittags im Rahmen eines kleinen Festaktes an der Floßlande Wolfratshausen eingeweiht werden; Gäste sind willkommen.

Michael Werner

Desaster II?

Zweiter S-Bahn-Tunnel: Zurück auf Start?

Im März war der S-Bahn-Tunnel zweimal Thema.

Bereits Mitte März wurde eine neue Variante für den Verlauf des zweiten S-Bahn-Tunnels östlich der Isar bekannt. Bisher war geplant, den Tunnel zu teilen und einen Teil ohne Halt am Ostbahnhof zum Leuchtenbergring zu führen, und den anderen Teil von Nordosten so am Ostbahnhof ankommen zu lassen, daß die Züge Richtung Giesing ohne Wenden fahren können. Nun wurde der Tunnel weiter nach Süden verschoben, so daß jetzt die Züge Richtung Leuchtenbergring am Ostbahnhof halten können. Entfallen ist dafür aber erstmal der Tunnel Richtung Giesing – und damit die bisher vielgepriesen Entflechtung der Betriebsabläufe.

Dies ist nun die dritte Umplanung östlich der Isar. Ursprünglich war geplant, durch die Kirchenstraße den Ostbahnhof zu erreichen. Nach Bürgerprotesten und explodierenden Kosten wurde im Jahr 2007 von Verkehrsministerin Müller neue Pläne vorgelegt, die die Nutzung der Wörthstraße vorsahen.

Die erste Umplanung wurden damit begründet, daß dadurch die Kosten sinken würden - konkrete Zahlen wurden aber bisher noch nicht genannt, und die im ursprünglichen Vergleichsverfahren 2001 genannten 500 Millionen Euro sind mit derzeit offiziell 1,6 Milliarden Euro (Stand 2003) für die erste Variante nicht mehr auch nur annähernd erreichbar.

Die zweite Umplanung wurde damit begründet, daß nach dem Ende des Transrapid jetzt die S-Bahn-Flughafenanbindung über den Ostbahnhof geführt werden müsse – die Glaubwürdigkeit dieses Vorbringes mag jeder selbst beurteilen. Eine Führung der S-Bahnen am Ostbahnhof vorbei war noch nie sinnvoll, und was ein Transrapid als Punkt-zu-Punkt-Verbindung vom Hauptbahnhof zum Flughafen mit der Führung der S-Bahn im Osten von München zu tun hat, ist auch nicht direkt nachvollziehbar.

S-Bahn Hearing

Etwas später im März fand ein Stadtratshearing zum Thema S-Bahn statt. Von der Deutschen Bahn wurde neben Angriffen auf die überholte Südringplanung der Deutschen Bahn aus dem Jahre 2001 im wesentlichen mit dem Argument für einen weiteren S-Bahn-Tunnel geworben, daß dieser bereits so weit fortge-

schritten sei und nur dieser bis zum Auslaufen der aktuellen Finanzierungsregelungen im Jahre 2019 machbar sei. Andererseits wurde erst vor wenigen Tagen eine weitere grundlegende Umplanung beim Tunnel vorgenommen. Für diese Umplanung weigerten sich Freistaat und DB, konkrete Aussagen zu Kosten und Nutzen zu machen. Nachdem diese Planung erst vor wenigen Tagen erfolgt ist, ist der Optimismus zur Planungslage nicht nachvollziehbar.

Für den Südring wurden zwei verschiedene Planungsvarianten vorgestellt. Martin Vieregg stellte eine Planung vor, die einen kompletten Neubau der Strecke beinhaltet. Weitere Vorteile sind ein verbesserter Lärmschutz (vor allem östlich der Isar) und auch Verbesserungen für den Regional- und Fernverkehr. Alles in allem kostet diese Planung erheblich weniger. Die freiwerdenden Mittel könnten dann für einen Ausbau der Strecken in der Region verwendet werden. Hauptmanko ist einvernehmlich, daß bisher die Südringplanung nicht offiziell weit genug fortgeschritten ist und daher eine offizielle aktuelle Nutzen-Kosten-Untersuchung fehlt.

Grundsätzliche Einigkeit bestand beim Hearing, daß auch außerhalb des Bereichs Laim – Ostbahnhof ein Ausbau notwendig ist. Allerdings gab es erhebliche Uneinigkeit über das Vorgehen: Von Seiten des MVV und des Planungsverbandes wurde dafür geworben, erst nach einem Ausbau der Tunnelstrecke den Ausbau der Außenstrecken und des Bahnhofs Pasing anzugehen. Damit würde der heute unbefriedigende Zustand noch für mindestens weitere 15 bis 20 Jahre festgeschrieben (wenn man denn die optimistischen Zeitprognose der offiziellen Planer unterstellt).

Das alles erinnert an die Lage kurz vorm Aus des Transrapids: Das Planfeststellungsverfahren läuft, offensichtliche Probleme werden übertüncht, ein Bau immer unrealistischer und teurer, und man verweigert sich jedem Gedanken an einen Plan B.

Andi Barth

Tagesausflüge mit BOB und SOB

Auch in diesem Jahr bieten die Bayerische Oberlandbahn und die Südostbayernbahn wieder ein reichhaltiges Ausflugsprogramm an.

Bei der BOB startet die Ausflugsaison am 25. April mit einer Fahrt nach Würzburg, bei späteren Ausflügen geht es in den Bayerischen Wald (21. Mai), in den Allgäuer Skyline Park (11. Juni), nach Bayreuth (5. September) und nach Rothenburg ob d. Tauber (5. Dezember). Weitere Informationen gibt es unter <http://www.bayerische-oberlandbahn.de> (unter „Fahrplan/Sonderfahrten“) oder Tel. 08024/997171.

Die SOB bietet z.B. unter dem Motto „Filzenexpress geht auf Reisen“ am 23. Mai für die Anwohner der Strecke Ebersberg-Wasserburg einen Tagesausflug nach Linz an. Ab München wird eine Fahrt nach Linz mit dem Rheingold-Sonderzug am 25. Juli angeboten. Weitere Informationen siehe <http://www.suedostbayernbahn.de> unter „Sonderaktionen“.

Kostenlose Fahrradmitnahme entfällt!

Wie bereits in der Presse veröffentlicht, entfällt ab dem 1.4.2009 die kostenlose Fahrradmitnahme in bayerischen Regionalzügen. Die neuen Tarife für den Fahrradtransport außerhalb von Verbänden beinhalten einen entfernungsabhängigen Kurzstreckentarif, eine Fahrradtagskarte für Bayern sowie eine Familienkomponente. Der kostenlose Fahrradtransport in Regionalzügen wurde auf Wunsch der Betreiber im Interesse einer „bayernweit einheitlichen“ Regelung – auch gegen den Willen einiger Fremdenverkehrsverbände und Landkreise – in ganz Bayern gestrichen.

PRO BAHN Bayern hatte in einer Pressemeldung vom 7.2.2009 dies kritisiert und sich bei DB Regio, BEG und Staatsminister Zeil um Nachbesserungen, insbesondere für Pendler im ländlichen Raum, bemüht (<http://www.pro-bahn.de/bayern> unter „Aktivitäten/Polit. Forderungen“).

PRO BAHN-Rückfragen bei DB und diversen Landkreisen haben ergeben, dass die Forderungen von PRO BAHN anscheinend zum Teil aufgegriffen wurden und zu weiteren Verhandlungen geführt haben. Am 2. April soll ein definitives Ergebnis vorliegen. Laut einer Pressemeldung des Landkreises Berchtesgadener Land (http://www.lra-bgl.de/formulare/pm_db-fahrrad.pdf) ist allerdings jetzt schon sicher, dass dort die Fahrradmitnahme wohl noch bis Ende 2009 kostenlos ist.

Weitere Informationen: <http://www.pro-bahn.de/bayern/fahrrad.htm>,
<http://home.arcor.de/e.lauterbach/rad.html>

Renate Forkel

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.

Termine anderer Veranstalter

PRO BAHN-Termine und allgemeine Hinweise siehe nächste Seite

- Mi. 01.04. 18:30 Uhr; München, Verkehrszentrum des Deutschen Museums, Theresienhöhe; **Podiumsdiskussion** „S-Bahn: Zweiter Tunnel oder Südring? Auswirkungen auf die Stadtstruktur“, Veranstalter: Münchner Forum und Green City; Info: 089/8906 680, kai.sonntag@greencity.de
- Fr. 03.04. 16 Uhr; Salzburg, Bahnhofsgaststätte „Quo vadis“, Kaiserzimmer; **Salzburger Plattform der Verkehrsinitiativen** mit Vorstellung des Entwicklungskonzepts Gaisberg; Info: 00 43/664/411 8223, <http://www.salzburger-verkehrsplattform.org> unter „Treffen“
- Fr. 03.04. 18 Uhr; Bahnhof Simbach, Gleis 1; **Lokschuppen-Führung** durch Helmut Zeiler, Info: <http://www.mein-simbach.de/forum/inn/events/unter-dampf>
- Sa. 04.04. 8:35 Uhr; München Hbf (Abfahrtsgleis RE Ri. Füssen, Abfahrt 8:52); **Exkursion** „Zum Paterzeller Eibenwald“; Veranstalter: Bund Naturschutz, Führung/Info: Eugen Reißing (PRO BAHN), 089/700 46 08
- Sa. 11.04. 8:15 Uhr; München Hbf (Abfahrtsgleis RE Ri. Innsbruck, Abfahrt 8:32); **Exkursion** „Auf den Hohen Peißenberg – Bayerischer Rigi, Wallfahrtskirche und Bergobservatorium“; Veranstalter: Bund Naturschutz, Führung/Info: Eugen Reißing (PRO BAHN), 089/700 46 08
- So. 12.04. und Mo. 13.04.; 10, 13 und 15 Uhr; München Ost, Gleis 12; **„Mit der Dampflok rund um München“**; Veranstalter: Bayerischer Localbahn Verein; Info: Tel. 089/4481288, <http://www.localbahnverein.de/termine.htm>
- Mo. 13.04. Bad Endorf/Obing; **„LEO's Ostereierfahrt für die ganze Familie“**; Info: <http://www.chiemgauer-lokalbahn.de/terminkalender.htm>
- Sa. 18.04. und So. 19.04., voraussichtlich 12:40, 14:40, 17:40 Uhr (18.04.auch 19:40 Uhr); Freising, **Dampfzugsonderfahrten nach Haag/Amper** Info: http://www.bockerl.de/hallpl_e.htm
- Bis 21.04. So. und Di. jeweils 15-18 Uhr, Fr. 18-20 Uhr; Simbach, Heimatmuseum; Sonderausstellung „Unter Dampf – Die Eisenbahn in Simbach“; Info: <http://www.suedostbayernbahn.de> unter „Sonderaktionen“
- Sa. 25.04. 6:22 Uhr Lengries, 7:38 Uhr München Hbf.; **Sonderfahrt** „Würzburg erleben“. Veranstalter: BOB, Info: 080 24/997 171, <http://www.bayerische-oberlandbahn.de> unter „Fahrplan/Sonderfahrten“
- Fr. 08.05. 16 Uhr; Salzburg, Bahnhofsgaststätte „Quo vadis“, Kaiserzimmer; **Salzburger Plattform der Verkehrsinitiativen** mit Vortrag von D. Hans Wehr, ÖBB-Infrastruktur Bau AG; Info: 00 43/664/411 8223, <http://www.salzburger-verkehrsplattform.org> unter „Treffen“
- bis 06.09. täglich 9–17 Uhr; München, Deutsches Museum Verkehrszentrum, Theresienhöhe 14a; **Sonderausstellung** „Der Glacier-Express“; Info: <http://www.deutsches-museum.de/verkehrszentrum>

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. 01.04. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 03.04. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Fr. 03.04. 18:20 Uhr; Eichstätt, Cafe „Paradeis“, Am Marktplatz 9; **Stammtisch der Kreisgruppe Eichstätt**; Info: Stefan Hanauska (Stefan.Hanauska@altmuehl.net.de, <http://www.pro-bahn.de/eichstaett>)

Mi. 08.04. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Vortrag mit Diskussion**; Martin Vieregge: „Südring München“

Do. 09.04. 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. 15.04. 19 Uhr; Geschäftsstelle; Aktiventreffen

So. 26.04. 11 – 17 Uhr; Simbach, Bahnhof; **Infostand** auf dem „BahnTag“ in Simbach

Mo. 27.04. 19:30 Uhr; Augsburg, Zeughaus, Zeugplatz 4 (Remshartzimmer, Raum 113); **PRO BAHN-Treff Schwaben**; Bastian Goßner, Leiter Vertrieb und Kommunikation der Bayerischen Regiobahn: „Ammersee-/Pfaffenwinkel-Bahn; Erfahrung gen der ersten vier Betriebsmonate“; Info: W.Karg@bayern.pro-bahn.de, 082 51/53 887

Mi. 29.04. ab 19:30 Uhr; München; Gaststätte Zwinger-**eck**; **Stammtisch**

Do. 30.04. 19 Uhr; Weilheim, GH Holzwurm, Münchner Str. 36; **Stammtisch der Kreisgruppe Weilheim-Schongau**; Info: Norbert Moy (0881/638 131, N.Moy@bayern.pro-bahn.de)

Mi. 06.05. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 08.05. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Termine anderer Veranstalter siehe vorherige Seite

Mitglied werden bei PRO BAHN

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