

# PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern Januar 2005



Triebwagen der Baureihe 641 („Walfisch“) in Bretleben

Foto: H.-G. Seefried

- Neuer DB-Fahrplan auch nicht perfekt ..... 2
- Farchant – Die Eisenbahn kommt wieder ..... 4
- Wünsche für das neue Jahr ..... 5
- zig Zeitkartenstellen ..... 6
- Reisebericht Thüringen ..... 8

## Neuer DB-Fahrplan

### Auch nicht perfekt

Nicht nur bei der Münchner S-Bahn hat sich zum Fahrplanwechsel etwas getan, auch in der Region gab es einige Änderungen bei den Fahrplänen. Prompt liefen bei PRO BAHN dann vor allem im Internet-Kummerkasten ( [www.pro-bahn.de/meinung](http://www.pro-bahn.de/meinung) ) zahlreiche Anregungen und Verbesserungswünsche der Fahrgäste ein. Dazu ein paar Beispiele:

Eine ganze Reihe von Beschwerden betrifft die frühmorgendliche Regionalbahn RB 21882 von Garmisch-Partenkirchen (ab 5.05 Uhr; Weilheim ab 5.48 Uhr) nach München Hbf (an 6.29 Uhr). Dieser Zug besteht seit Fahrplanwechsel nur aus einem Triebwagen ET 425 mit ca. 200 Sitzplätzen und verkehrt etwa 20 Minuten später. Das verringerte Platzangebot gegenüber der früheren Zuggarnitur aus Lok und Wagen führt schon ab Weilheim zu Überfüllungen. Mittlerweile hat DB Regio zugesagt, den Zug zu verstärken. Sicher wären vielen Pendlern die „alten“ Silberlinge mit den bequemen Sitzen noch lieber.

Positiv zu werten ist die Verlegung des Spätzuges ab München (0.32 Uhr statt 0.12 Uhr), der sogar abendliche Verbindungen aus Köln (ca. 20 Uhr) oder Frankfurt (ca. 21 Uhr) bis nach Weilheim ermöglicht. Dagegen müssen Nachtschwärmer zwischen Rosenheim und Salzburg künftig auf die letzte Spätverbindung aus München verzichten – der Zug endet jetzt bereits in Rosenheim.

Auf den ersten Blick erscheint die geringfügige Verschiebung der Fahrzeiten bei der bayerischen Oberlandbahn (BOB) kaum der Rede wert. Dabei wurde jedoch die Nullsymmetrie des Fahrplans „verbogen“ und liegt jetzt etwa bei der Minute 05. Das hat zum Beispiel zur Folge, daß aus dem Oberland nicht mehr die ICE-Züge Richtung Dortmund erreicht werden. Dank der milliardenteuren Neubaustrecke zwischen Frankfurt und Köln ist man jetzt wieder genauso schnell wie früher auf der Altbaustrecke – nur teurer. Bei näherer Betrachtung läßt sich die S7 als Ursache der Änderung ausmachen, die zwischen Solln und Donnersberger Brücke nun die BOB aus den symmetrischen Takttrassen verdrängt hat. Ob es nicht auch anders – also ohne Verletzung der planerischen Grundregeln – gegangen wäre?

DB Regio und RVO firmieren zwar seit einiger Zeit als gemeinsames Unternehmen mit „Bahn und Bus aus einem Guß“. Die Realität jenseits der Imagebroschüren (Zitat: „Wir haben uns neu aufgestellt“) sieht aber anders aus, eine Abstimmung zwischen Bus und Zug findet nicht statt. So wurden nicht nur in Aying (s. PBP 12/2004), sondern auch in Weilheim und Murnau die Busse der RVO nicht auf die neuen Abfahrtszeiten der Zü-

ge angepaßt. Die Folge: Für manche Pendler verlängern sich hier die Gesamtreisezeiten um bis zu 20 Minuten.

Völlig unverständlich bleibt, wieso Züge „ins Leere“ laufen: Am Wochenende hat der erste Zug aus Schongau (RB 11950, 5.29 Uhr ab Schongau) keinen Anschluß in Weilheim, der nächste Zug nach München verkehrt erst nach 46 Minuten Wartezeit. Betroffen sind hier vor allem Fernreisende und Flughafenbesucher, denn der nächste Zug fährt erst mehr als eineinhalb Stunden später. Daß sich die Fahrgastzahlen in diesem Zug jetzt im unteren einstelligen Bereich bewegen dürften, liegt auf der Hand. 1997 hat PRO BAHN an Samstagen in diesem Zug jedenfalls noch zwischen 12 und 23 Fahrgäste registriert. Auf Nachfrage schützt der DB-Sprecher „fahrplantechnische Gründe“ vor. Warum die DB so etwas anbietet und der Freistaat mit öffentlichen Mitteln bestellt, bleibt unverständlich. In fataler Weise erinnert das Vorgehen an die Stilllegungspolitik der achtziger Jahre, als das Fahrgastaufkommen durch eine entsprechende Fahrplangestaltung „gesteuert“ wurde. Ein Abbestellung der Zugleistung wird PRO BAHN aber nicht widerstandslos hinnehmen.

Die dargestellten Fälle erheben nicht den Anspruch auf Vollständigkeit. Leider verzichten die Fahrplangestalter und Entscheider noch immer auf eine frühzeitige Beratung aus Kundensicht, wie sie von PRO BAHN in kompetenter Weise angeboten wird. Angesichts solcher „Beratungsresistenz“ bleibt PRO BAHN dann immer nur der Weg über die Öffentlichkeit, um die Verbraucherinteressen durchzusetzen. Eine Abstimmung der Anschlüsse zwischen Zügen und Bussen sollte aber heute eigentlich eine Selbstverständlichkeit sein.

Norbert Moy

### **Verbesserungen im MVV-Bereich aus Behindertensicht:**

1. Auf der S-Bahn-Stammstrecke und bei Umsteigeknoten der Trambahn werden Linie und Endstation per Durchsage angekündigt. Es ist immer unangenehm, wenn man andere Fahrgäste fragen muß; das entfällt jetzt. Wünschenswert wäre es, wenn diese Ansagen an jeder Haltestelle, wo mehrere Linien verkehren, stattfinden würden. Das erfüllt unsere Forderung, nach dem 2-Sinne-Prinzip: sowohl optische als auch akustische oder taktile Informationen.
2. Erfreulicherweise haben immer mehr U-Bahn-Wagen optische und akustische Türschließenanzeigen. Das ermöglicht streßfreies Einsteigen, solange man dieses Zeichen noch nicht wahrnimmt.

Annette Landauer

## **Reaktivierung des Bahnhalts in Farchant**

### **Die Eisenbahn kommt wieder**

**W**enn in einem Jahr wieder Züge in Farchant halten, geht auch für PRO BAHN ein alter Wunsch in Erfüllung: Das City-Bahn-Konzept aus dem Jahr 1987 sah bereits einen Verkehrshalt in der 4000-Einwohner-Gemeinde vor. Das hartnäckige Engagement der Gemeinde hat nun erreicht, daß bald neue Bahnsteige errichtet werden und Farchant deutlich schneller und bequemer als bisher an den öffentlichen Verkehr angebunden sein wird

Bei PRO BAHN ist man sich deshalb sicher, daß der neue Zughalt von den Fahrgästen gut angenommen wird. Untersuchungen zeigen, daß ein Bahnhof möglichst zu Fuß oder per Rad erreichbar sein muß, um erfolgreich zu sein. Umständliche Busanbindungen werden kaum akzeptiert, und wer erst einmal im Auto sitzt, wird „Park & Ride“ nur nutzen, wenn er am Zielort keinen Parkplatz bekommt.

Farchant kann aber nur der Anfang sein: Die Züge zwischen Tutzing und Mittenwald fahren vielerorts noch immer an ihren potentiellen Kunden vorbei. Weitere Kandidaten für neue oder reaktivierte Haltestellen könnten sein: „Kainzenbad“ im Süden von Garmisch-Partenkirchen, „Hechendorf“ (etwas nördlicher gelegen als der frühere Bahnhof), „Huglfing Ort“ (der jetzige Bahnhof Huglfing liegt in Oberhausen), „Weilheim Süd“ und „Wilzhofen“.

Für Kommunen, Bahnunternehmen und Fahrgäste könnte mit der Erschließung dieser Siedlungsbereiche eine Situation entstehen, bei der alle profitieren. Der Fahrplan muß dann aber auch an die neue Struktur angepaßt werden, etwa durch eine Differenzierung in schnelle Züge über längere Distanzen, die etwa nur in Weilheim, Murnau und Garmisch-Partenkirchen halten, und in echte Nahverkehrszüge mit Halt an allen Stationen. Beide Systeme können sich zum Halbstundentakt überlagern. Der versprochene Ausbau der Strecke auf zweigleisige Abschnitte wird die Voraussetzung hierfür schaffen. Im Umkehrschluß: dieser Ausbau macht eigentlich auch nur Sinn, wenn durch zusätzliche Halte neues Potential erschlossen wird. PRO BAHN fordert daher alle Beteiligten auf, beim zweigleisigen Ausbau gleich auch neue Haltepunkte zu berücksichtigen.

Norbert Moy

*Wünsche für das neue Jahr. . .*

## von und an Fahrgäste

Es ist im öffentlichen Verkehr nicht so, daß Ansprüche nur in einer Richtung geltend gemacht werden. Zwar werden die Wünsche der Fahrgäste bei PRO BAHN oftmals mehr wahrgenommen als die der Verkehrsunternehmen an die Fahrgäste. Ausnahme hierbei sind natürlich die stetig wiederkehrenden Fahrpreiserhöhungen. Diese Wünsche werden zumeist sofort erfüllt.

Die Wünsche an die Verkehrsunternehmen wiederholen sich oftmals jährlich:

- Pünktlichkeit von Bussen und Bahnen
- Bessere und schnellere Informationen bei Betriebsstörungen
- Freundliche und kompetente Beratung
- Freundliches, kompetentes und hilfsbereites Personal in den Fahrzeugen
- Zuverlässige Auskünfte über die zur Verfügung stehenden diversen Medien
- Leicht verständliche und nachvollziehbare Tarifsysteme
- Niedrigere Fahrpreise
- Haltestellenanzeigen und -ansagen
- Ansage und Anzeige der Ausstiegsrichtung bei S- und U-Bahnen
- Verzicht des Pfeifens der Triebfahrzeugführer bei Einfahrt in die S-Bahnhöfe, welches zusammen mit dem 10-Minuten-Takt eingeführt wurde
- Leichtere Zugangsmöglichkeiten für Fahrgäste mit Fahrrädern im Nah- und Fernverkehr

Aber auch Fahrgäste können in Zukunft einiges dazu beitragen, daß die Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel angenehmer wird. Hiervon profitieren die anderen Fahrgäste, Verkehrsunternehmen und das Fahrpersonal oftmals gleichermaßen:

- Zügiges Ein- und Aussteigen
- Vorrücken in die Gänge – v. a. bei U- und S-Bahnen – und somit Freimachen der Einstiegsbereiche für weitere mitfahrwillige Fahrgäste
- Platz machen für andere ausstiegswillige Fahrgäste – ggf. auch einmal kurz das Fahrzeug verlassen, falls es die Situation erfordert
- Freihalten der Sicherheitsstreifen auf den Bahnsteigen
- Zurücktreten von den Bord- und Bahnsteigkanten bei einfahrenden Bussen und Bahnen – hierdurch wird den Fahrern ein wohl oft vorhandenes Angstgefühl genommen, daß doch einmal ein Fahrgast durch das Fahrzeug mitgerissen werden kann.

Positiver Nebeneffekt wäre wahrscheinlich ein genereller Verzicht auf die eher lästig wirkenden Pfeifmanöver der S-Bahnen auf der Münchener Stammstrecke

Sicherlich sind das nur einige wenige Wünsche und bestimmt sind diese genannten nicht alle sofort umzusetzen. Aber wenn jeder bei sich selbst anfängt, kann man vielleicht auch dem Nebenmann in Bus, Tram oder Bahn das Leben etwas angenehmer gestalten. . .

Andreas Frank

**MVV: 1 Netz, 1 Fahrplan, 1 Tarif**

## Aber zig Zeitkartenstellen

Wenn das Netz, der Fahrplan und der Tarif durch die MVV-Kundschaft vielleicht gerade noch verstanden und richtig interpretiert werden, so stellt sich seit kurzem die neue Frage:

Wer ist im MVV denn nun für meine Zeitkarte zuständig?

Der Kunde muß sich mittlerweile fragen, an welchen Ansprechpartner er sich wenden muß. Die MVG geht mit den Adressen in der Poccistraße und der Emmy-Noether-Straße ins Rennen, die Deutsche Bahn – also die S-Bahn – seit 1. Januar 2005 mit den neuen Anlaufstellen in der Schalterhalle an den Countern 55 und 56 (die Bahn verwendet nicht mehr das überholte deutsche Wörtchen Schalter) sowie dem S-Bahn Service-Center.

Neu ist allerdings die postalische Adresse bei Abschlüssen mit der Deutschen Bahn: Hier sind die Schreiben an das Abo-Center im baden-württembergischen Ludwigsburg zu richten.

Ist das Verbundgebiet nun inflationär vergrößert worden, oder hat man wieder einen Service „outgated“, so daß direkte Kundenkontakte noch unmöglicher als bisher werden?

Es bleibt also abzuwarten, ob man bei Reklamationen mit seinem MVV-Abo dann bis Ludwigsburg fahren darf, um mögliche Differenzen direkt vor Ort zu klären. Sollte die Sache über die Entfernung nicht zu klären sein, wird wohl der MVV-Kunde der Dumme sein.

Die Bahn hat mit verschiedenen Zentralstellen schon eindrucksvoll bewiesen, wie man mit Kundenanfragen umgeht. Als Beispiel sei hier das zentrale Fundbüro in Wuppertal genannt.

Andreas Frank

## **Regionalvorstand PRO BAHN Oberbayern e.V. neu gewählt**

Bei der Mitgliederversammlung am 6. November 2004 wurde für die Amtszeit von zwei Jahren ein neues Vorstands-Team für den Regionalverband Oberbayern gewählt. Es besteht aus Norbert Moy (Vorsitzender), Andreas Barth, Andreas Frank (beide stellvertretende Vorsitzende), Renate Forkel (Schatzmeisterin) und Robert Huber (Beisitzer).

Thomas Kauderer hat auf eigenen Wunsch nicht mehr kandidiert und möchte sich in nächster Zeit verstärkt inhaltlichen Projekten widmen, insbesondere dem Filzenexpress. Wir danken ihm für die geleisteten Dienste im Vorstandsamt und freuen uns auf die weitere Zusammenarbeit mit ihm.

Norbert Moy

## **Der Fehlerteufel war sehr aktiv**

In der letzten PRO BAHN-Post 12/2004 des RV Oberbayern haben sich auf der Terminseite leider einige Fehler im Januar eingeschlichen.

Um keine Mißverständnisse aufkommen zu lassen, hier nochmals die korrigierten Termine in der Übersicht:

Mittwoch 5.1.05 19.00 Uhr Aktiventreffen

Freitag 14.1.05 19.00 Uhr Stadt- & Kreisgruppe München

Beide Termine finden in der PRO BAHN-Geschäftsstelle in der Schwanthalerstraße 74 statt. Alle Mitglieder und selbstverständlich auch Gäste sind herzlich eingeladen.

Die in der PBP 12/2004 für den 7.1. und 12.1.05 angekündigten Termine finden **nicht** statt.

Der Artikel „Verschweebt“ von Konrad Nigg lag leider nur als sehr verschwommenes Fax vor, so daß sich beim Abtippen folgende Fehler eingestellt haben:

Der zitierte Aufsatz von Dr. Lindlar stand im „Eisenbahningenieur“ (statt „Eisenbahn-Revue“); auf Seite 9 muß es heißen: Ein flughafenzentriertes . . . statt „-konzentriertes“, und im Nachtrag wird unter 3) die S-Bahn von Freising selbstverständlich nach Moosburg verlängert (statt nach Dorfen wie unter Punkt 1).

Wir bitten um Entschuldigung.

## **Reisebericht**

# **Schienennahverkehrsnotizen aus benachbarten Bundesländern (I)**

Im Urlaub nutzte ich die Gelegenheit, die Streckennetze in Thüringen und in Baden-Württemberg abzuklappern, also in einem ost- und in einem westdeutschen Bundesland. Einige Unterschiede in der Infrastruktur waren dabei natürlich festzustellen.

In Thüringen befuhr ich am 13. August 398 Schienen-Kilometer mit dem Thüringen-Ticket für 21 Euro. Start war in Uder an der KBS 600, weil ich hier bei meinem Schwager eine Woche lang auf Besuch war. Von hier fuhr ich mit der Erfurter Industriebahn (EIB) durchgehend bis Erfurt Hbf (KBS 600, 604, 603). Die EIB setzt in der Relation Kassel-Wilhelmshöhe – Erfurt die bewährten RegioShuttle ein, abwechselnd als Einzelgänger oder im Doppelpack(-Traktion). Diesmal kam ein Einzelgänger, welcher halb besetzt war. Die KBS 603 von Bad Langensalza bis Kühnhausen ist nur für 50 km/h zugelassen, m. E. nur wegen teilweise technisch nicht gesicherter Übergänge. Ich habe andererseits aber schon Strecken beobachtet, wo es auch nicht immer gesicherte Übergänge gibt und trotzdem 80 und mehr km/h zumindest gefahren wurde (so die KBS 944 Mühlendorf – Rosenheim!). Hier scheinen unterschiedliche Richtlinien zu gelten, genauere Erkundigungen wären noch erforderlich.

Während der Fahrt erhielt ich von einem DB-Schaffner, welcher von Erfurt zum Dienstantritt unterwegs war, die Hiobsbotschaft, daß die VT 612 vom Eisenbahnbundesamt wegen erneuter Probleme mit der Neigetechnik bzw. wegen besorgniserregender Feststellungen an den Achsen vorübergehend stillgelegt wurden. Und ich hatte mich auf Fahrten mit dieser Baureihe so gefreut! Später habe ich dann in Baden-Württemberg das Gleiche bei der Baureihe 611 zur Kenntnis nehmen müssen.

In Kühnhausen kreuzten wir eine BR 232 mit Röhrenwaggons RKmp653, die wahrscheinlich in Richtung Nordhausen unterwegs war, möglicherweise für den Bau von Erdgasleitungen. Später gab es auf der KBS 601 nochmals eine Begegnung mit solche einem Gespann im Begegnungsverkehr zwischen Straußfurt und Sondershausen.

Da der Verspätungsteufel natürlich auch mitfuhr, überlegte ich, ob ich bereits in Erfurt Nord auf den RE 16108, den ich bis Sondershausen benutzen wollte, umsteigen wollte oder erst doch in Erfurt Hbf bei knappem Anschluß. Ich wagte Erfurt Hbf und gewann, konnte mir dort einen angenehmen Sitzplatz aussuchen. Eingesetzt sind hier die von mir wegen ihrer technischen Defekte und der Art und Weise ihrer Bestuhlung nicht besonders geliebten VT 642. Ein Einzelgänger fuhr bis nach Northeim bei Hannover über

Nordhausen. Er war zur Hälfte besetzt, in Sondershausen kreuzten wir mit einem entgegengerichteten Doppelgespann Richtung Erfurt, das mit jungen Leuten besetzt war.

In Sondershausen wartete ich auf den Anschluß an die Kyffhäuserbahn (KBS 593). Hier begegnete ich einer Baureihe, die ich noch nicht kannte, dem VT 641, der hier als Einzelgänger eingesetzt wird. Die RB 26915 nach Bretleben war auch etwa hälftig besetzt, wobei die meisten Leute Bad Frankenhausen ansteuerten.

In Sondershausen begegnete ich erstmals einem Problem, das in den neuen Bundesländern häufig bzw. durchgehend auf dem Land und in kleineren Städten vorhanden ist: Das Reiseproviantangebot ist dürftig. Ich hätte sofort ein Schnitzel bestellen sollen, fertig gepackte Semmeln mit Einlagen gab es nicht. In Bretleben war überhaupt nichts vorhanden außer einem öden Bahnhof (immerhin Verknötung KBS 593 zu KBS 335), und in Straußfurt mußte ich später in die Stadt eilen, um den inzwischen dringend gewordenen Hunger dann leider nicht mit den erhofften Wurstsemmeln o. ä. stillen zu können, sondern mit kirschgefülltem Käsekuchen. In der Not frißt . . . Aber für einen gemütlichen Restaurantbesuch waren die Übergangszeiten knapp, andererseits wollte ich für Verpflegung nicht so viel ausgeben. Das Angebot an Reiseproviant, wie wir es in westlichen Bundesländern gewohnt sind, traf ich nur in Erfurt Hbf und in Nordhausen an.

Auch die Kyffhäuserbahn ist auf 50 km/h beschränkt (wie die KBS 603) und damit gegenüber dem Individualverkehr nicht konkurrenzfähig. Auf Unterwegsbahnhöfen entdeckte ich auch Protestflugblätter mit Aufschriften wie „Bad Frankenhausen bald ohne Bahnanschluß???“ Oder „Diese Bahnstrecke der Burgenlandbahn stirbt zwischen den Jahren 2004/2005/2006 – wollen Sie das?“ Wegen des Zweistundentakts und nicht anschlussgerechtem Fahrplan konnte ich die Unstrutbahn (KBS 585) und die Pfefferminzbahn (KBS 594) nicht bzw. nicht vollständig befahren; es galt zu dieser Zeit ja teilweise noch ein Ferienfahrplan. Bei kurzer Fahrt mit der RB 16521 von Bretleben nach Sömmerda auf der KBS 335 konnte ich die Pfefferminzbahn nur auf dem Teilstück von Sömmerda nach Straußfurt nutzen, und dort ging es dann mit dem RE 16112 nochmals auf der KBS 601 weiter, diesmal aber bis Nordhausen, wo ich die Einfahrt der dampfbetriebenen HSB beobachten konnte; zu-



Triebwagen der HSB in Nordhausen

Foto: H.-G. Seefried

dem sah ich erstmals einen Triebwagen der HSB und die Straßenbahn „Combino“ mit dem Übergangsgleis am Bahnhof Nordhausen.

In Nordhausen war es mir endlich möglich, pikante Verpflegung zu besorgen, und nach einigem Umherbummeln auf den Bahnhöfen ging es dann mit dem RE 16172 auf der KBS 600 bis Leinefelde. Dort gönnte ich mir nochmals einen Abstecher mit der EIB auf der KBS 604 bis Silbershausen, und dann ging es endgültig zurück nach Uder. In Uder halten die RE von Zwickau nach Göttingen nicht mehr, so daß ich auf den EIB-Anschluß angewiesen war (nur alle zwei Stunden). Immerhin war ich nicht der einzige Fahrgast, der in diesen Tagen in Uder aus- bzw. einstieg.

Nach meinen Beobachtungen kann es am Oberbau bei den 50-km/h-Beschränkungen nicht liegen. Hier sollte näher nachgeforscht werden. Die Abreise von Uder zurück nach Bayern geschah über Erfurt – Arnstadt – Probstzella. Ich wäre zwar lieber über den Thüringer Wald gefahren (KBS 570/815), aber hier gab es teilweise Schienenersatzverkehr, und die damit verbundenen Verzögerungen und Unannehmlichkeiten wollte ich meinem hier begleitenden 9jährigen Sohn nicht zumuten. Zum Trost traf ich in Probstzella auf den VT 612 (bis Lichtenfels), wenn auch ohne Einsatz der Neigetechnik.

Hans-Georg Seefried

**Samstag, 12. Februar 2004****Exkursion****Südliches Moränenland: Brandstätt – Attel – Wasserburg**

Zuerst mit dem Filzenexpress bis Brandstätt. Von dort gehen wir über Wolfrain, Schneidsöd, Buchwald und Fuchsthal und entlang des Fließchens Attel zum ehemaligen Kloster Attel (Mittagseinkehr). Danach am Inn entlang zu unserem Ziel: die schöne Stadt Wasserburg.

Gehzeit ca. 4,5 Stunden, ggf. Gleitschutz mitnehmen

Treff: München Ostbahnhof bis 7.40 Uhr am Reisezentrum

Abfahrt: 7.50 Uhr Richtung Salzburg, in Grafing umsteigen nach Wasserburg

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

Fahrpreis anteilig Bayerticket

Führung: Eugen Reißing

Veranstalter: Bund Naturschutz

**Samstag, 26. Februar 2004**

## **Exkursion**

### **von Prien am Chiemsee über Frasdorf nach Aschau**

Unsere Wanderung führt zuerst durch das Tal der Prien. Von Bachham geht es weiter über Prutdorf, Mitterreit und Pfifferloh nach Frasdorf (Mittagseinkehr). Danach über die Bäckermühle und am Fuße des Fellerberges nach Aschau.

Gehzeit ca. 4,5 Stunden

Treff: München Ostbahnhof bis 8.45 Uhr am Reisezentrum

Abfahrt: 8.56 Uhr Richtung Salzburg, bis Prien am Chiemsee

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., Schwanthalerstraße 74, 80336 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](mailto: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](mailto: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 Februar bis Dezember 2005 (monatlich) durch Überweisung von € 11.– auf Konto 4774 76-803, Postbank München (BLZ 700 100 80). Bitte unbedingt vollständige Adresse im Feld „Verwendungszweck“ eintragen oder gesondert dem Herausgeber mitteilen.

Die PRO BAHN-Post 2/05 erscheint am 26.1.2005, Redaktionsschluß ist der 23.1.2005.

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

## **Termine**

Die **PRO BAHN-Geschäftsstelle** befindet sich in der Schwanthalerstr. 74, 80336 München, Telefon: 089/53 00 31, Telefax: 089/53 75 66 (U 4/5 Theresienwiese; Tram 18, (N) 19 Hermann-Lingg-Str. oder 10 Min. Fußweg vom Hbf).

**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**

Mi. 05.01. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Do. 13.01. 19 Uhr; Rosenheim, Bahnhofsgaststätte; **Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: Wolfgang Günther (080 62/40 27), Günter Polz (080 63/79 28)

Fr. 14.01. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Fr. 14.01. 17.45 Uhr, Eichstätt, Café „Paradeis“, Marktplatz; **Stammtisch der Kreisgruppe Eichstätt**; Info: Rhaban Lammeyer (Tel + Fax: 084 21/38 69, e-mail: [lammeyer@web.de](mailto:lammeyer@web.de))

Mi. 19.01. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Mi. 26.01. ab 19 Uhr; **Stammtisch** im „Zwingereck“

Do. 27.01. 19 Uhr; Weilheim, GH „Holzwurm“, Münchner Str. 36; **Stammtisch der Kreisgruppe Weilheim-Schongau**; Info: Norbert Moy (08 81/63 81 31)

Mi. 02.02. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 04.02. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

## **Termine anderer Veranstalter**

Fr. 07.01. 17 Uhr; Salzburg, Bahnhofsgaststätte; **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](mailto:office@regionale-schienen.at), [www.regionale-schienen.at](http://www.regionale-schienen.at))

Mi. 19.01. 19 Uhr; Einsteinstr. 148, Fahrlehrerzimmer; Diavortrag von Herrn Huhn: **Mit Dampf und Diesel durch Eritrea**. Info: Otto Moreburg (089/ 90 46 92 45), Peter Wagner (089/ 812 97 42)

Sa. 22.01. 08.45 Uhr; München Ostbahnhof, Reisezentrum; Zug Richtung Salzburg, in Traunstein umsteigen; **Exkursion im schönen Chiemgau von Waging am See nach Traunstein**; Info: Eugen Reißing (089/700 46 08)

Fr. 04.02. 17 Uhr; Salzburg, Bahnhofsgaststätte; **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](mailto:office@regionale-schienen.at), [www.regionale-schienen.at](http://www.regionale-schienen.at))