

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern September 2005



„Talent“ der Bayerischen Oberlandbahn in Tegernsee

Foto: PMO

- Warten oder nicht warten? 2
- 23. Horber Schienen-Tage 4
- Vertrauen auf moderne Medien nicht immer sinnvoll . . . 5
- Tarif- und Reservierungs-Wissenschaft 6
- 100 Jahre Filzenexpress 8
- Mit DB-Fahrkarten ins Haus im Moos 9

Anschlussicherung

Warten oder nicht warten?

Sicher hat es der eine oder andere schon mitbekommen: Seit 1. August entfällt in der Region Bayern die Wartezeit für Züge des Nahverkehrs der Deutschen Bahn. Das bedeutet, dass grundsätzlich alle Züge zur fahrplanmäßigen Zeit abfahren und nicht auf verspätete Anschlusszüge warten. Natürlich gibt es hier Ausnahmen: Züge am späten Abend und Schülerzüge mit knappen Übergängen sind ausgenommen, diese Züge warten in einem festgelegten Rahmen. Sind mehr als 20 Umsteiger betroffen, kann das Zugpersonal bei der Transportleitung den Anschluss beantragen. Dort wird dann geprüft, ob dem Antrag stattgegeben werden kann.

Hintergrund dieser Regelung ist die gesunkene Pünktlichkeit, die nach Angaben der DB zurzeit bei nur 91 Prozent liegt. Die Deutsche Bahn läuft damit Gefahr, die mit dem Freistaat Bayern vereinbarten Pünktlichkeitswerte zu verletzen und Pönale zu zahlen.

Ob die Regelung für den Fahrgast unterm Strich mehr Vor- als Nachteile bringt, wird erst die Erfahrung der nächsten Wochen und Monate zeigen. Sicher macht es keinen Sinn, auf drei Fahrgäste aus dem verspäteten ICE zu warten und dadurch 60 Pendlern eine Stunde Wartezeit auf den nächsten Anschluss zu beschern. Umgekehrt ist es auch kaum vermittelbar, dass Anschlusszüge, deren Fahrgäste oft zu 70 Prozent und mehr aus Umsteigern bestehen, zwar „gnadenlos“ pünktlich, aber ohne Fahrgäste abfahren.

Ein paar Gedanken zur Versachlichung der Diskussion: Störungen im Betriebsablauf wird es immer geben. Dabei die Pünktlichkeit des Zugverkehrs aufrechtzuerhalten ist eine Optimierungsaufgabe. Worauf kommt es dabei eigentlich an? Die Reisenden wollen möglichst in der dem Fahrplan entsprechenden Reisezeit ihr Ziel erreichen. Die Pünktlichkeit einzelner Züge ist dafür ein Indikator, für das eigentliche Ziel jedoch nur von zweitrangiger Bedeutung. Die derzeitige Regelung, nur auf die Pünktlichkeit der Züge zu schauen, birgt eine große Versuchung für das Eisenbahnunternehmen: In der Statistik erscheint nur ein mit 10 Minuten verspäteter Zug, weil alle Anschlusszüge pünktlich abfahren. Dennoch erreicht ein Grossteil der Bahnkunden ihr Ziel mit 60 oder mehr Minuten Verspätung. Das kann es nicht sein.

Die richtige Beurteilungsgröße für eine Wartezeitvorschrift wäre demnach nicht die Summe der Verspätungsminuten der Züge, sondern die Verspätungsminuten der Fahrgäste. Die Frage, ob und wie lange gewartet wird, um möglichst wenig Fahrgast-Verspätungsminuten zu erreichen, ist aber sehr komplex: Zunächst müssen die betrieblichen Folgen abgeschätzt werden, beispielsweise die Übertragung der Verspätung auf die Gegenrichtung durch Zugkreuzungen auf eingleisigen Strecken. Weiter muss eine Datenbasis vorhanden sein, die Umsteigebeziehungen zwischen den Zügen mit Fahrgastzah-

len hinterlegt. Betriebliche Daten und Fahrgastbeziehungen stellen die Eingangsgrößen für ein Optimierungsprogramm dar. Im Ergebnis würden dann je nach Tageszeit und Hauptverkehrsrichtung unterschiedliche Lösungen gefunden werden: Auf typischen Pendlerstrecken würde man in der Schwachlastsrichtung dann eher einen Anschlussverlust in Kauf nehmen als bei den vollen Pendlerzügen in der Hauptlastsrichtung. Doch die Aufhebung der Wartezeitvorschrift zeigt: Eine solches Optimierungsprogramm existiert derzeit nicht.

Die von der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) geforderte Pünktlichkeitsgarantie ist zwar eine Beurteilungsgröße, die einfach zu messen ist. Sie verleitet aber dazu, das eigentliche Ziel, die kurze Reisezeit für die Mehrzahl der Fahrgäste, aus dem Auge zu verlieren. Letztlich bleibt auch die Änderung der Wartezeitvorschrift nur ein Herumdoktern an Symptomen. Voraussetzung für die Zuverlässigkeit des Zugbetriebs und die Bewältigung von Betriebsstörungen ist eine ordentliche und ausreichend dimensionierte Infrastruktur. Doch hier sieht es bitter aus: Langsamfahrstellen zehren die Fahrzeitreserven auf, Zugkreuzungen können nicht verlegt werden, weil Kreuzungsgleise fehlen oder sogar zurückgebaut wurden. Der zweigleisige Ausbau der Strecken nach Mühlendorf und Garmisch wird nicht in Angriff genommen. Als der Bahnhof Diemendorf vor knapp zehn Jahren zurückgebaut wurde, hatte PRO BAHN gewarnt. DB Netz hatte uns damals ein Ende der Verspätungen angekündigt! Bis heute ist das Fehlen der Kreuzungsmöglichkeit in Diemendorf ein Verspätungsmotor auf der eingleisigen Strecke zwischen Tutzing und Weilheim. Aus kaufmännischer Sicht des Infrastrukturbetreibers mag eine überlastete Infrastruktur die wirtschaftlichste Lösung sein. Diese Sicht kann sich erst ändern, wenn beispielsweise das Eisenbahnbetriebsunternehmen DB Regio die Strafzahlungen an DB Netz durchreichen könnte. Doch die Pönalen für Verspätungen bleiben an der DB Regio AG hängen, und so rentiert sich für die DB Netz AG weiterhin jeder Rückbau von Gleisanlagen. Damit sind wir wieder einmal am Grundproblem einer verkorksten Bahnreform angelangt.

Das Verspätungsproblem wird sich erst grundlegend lösen, wenn auch die Politik wieder die Verantwortung für die Verkehrswege entdeckt und unseren Bahnstrecken auf einen zeitgemäßen Standard ausgebaut werden.

Norbert Moy

"Deutschland ist ein modernes Land. Ein modernes Land braucht moderne Busse und Bahnen und braucht ein modernes System des öffentlichen Nahverkehrs."

"Man kann ein Dienstleistungsunternehmen auch so durchrationalisieren, dass die Kunden wegbleiben."

Johannes Rau, scheidender Bundespräsident auf der VDV-Jahrestagung 2004 in Hamburg

23. Horber Schienen-Tage

Teilnehmeranmeldung hat begonnen



Die 23. Horber Schienen-Tage stehen unter dem Motto „Neue Wege auf alten Gleisen“. Die alljährlich größte Fachtagung zum Thema Schienenverkehr im deutschsprachigen Raum vom 16. bis zum 20. November 2005 in Horb am Neckar bietet mehr als 40 Vorträge und einen Abend mit parallelen Arbeitskreisen. Passend zum Motto sind zwei Fachexkursionen vorgesehen.

Zum Tagungsauftritt fahren die Teilnehmer nach Trossingen. Der Umbau der historischen Strecke nach Trossingen war bei den 20. Horber Schienen-Tage ein Thema. Nun geht es darum, die tägliche Praxis im wörtlichen Sinne zu erfahren. Die Exkursion wird in Zusammenarbeit mit dem Betreiber des Ringzugs, den Hohenzollerischen Landesbahnen veranstaltet. Die Teilnehmer haben somit Gelegenheiten zu informativen Hintergrundgesprächen während des Besichtigungsprogramms und danach bei der Fahrt im Sonderzug von Trossingen nach Horb.

Das Ende der Tagung wird erstmalig außerhalb von Horb stattfinden. Am Samstagmittag fahren die Teilnehmer nach Karlsruhe. Das dortige Konzept für die Stadtbahn ist aus kleinen Anfängen entstanden und hat heute als Karlsruher Modell über die deutschen Grenzen hinaus Vorbildcharakter für die Nutzung von Straßenbahn- und Eisenbahngleisen mit einem durchgängigen Verkehrssystem. Dr. Dieter Ludwig, Leiter der Karlsruher Verkehrsbetriebe, berichtet über seine langjährigen Erfahrungen beim Aufbau der Stadtbahn Karlsruhe und stellt sich der Diskussion. Am Sonntag bringt eine mehrstündige Sonderfahrt unter fachkundiger Leitung die Teilnehmer zu Schwerpunkten der aktuellen Ausbaurbeiten.

Auch in diesem Jahr werden etwa 200 Teilnehmer aus Politik, Betrieben und Industrie erwartet. Die Horber Schienen-Tage sind eine Plattform für den Meinungsaustausch zwischen Besuchern mit einem beruflichen Hintergrund im Schienenverkehr und ehrenamtlich in der Verkehrspolitik Engagierten. Das Vortragsprogramm wird Ende Oktober veröffentlicht.

Die Anmeldung zu den Horber Schienen-Tagen ist ab sofort möglich. Anmeldeunterlagen und das detaillierte Programm der Exkursionen sind im Internet unter <http://horber.schiene-tage.de/> verfügbar. Für die Teilnahme an beiden Exkursionen ist aufgrund der beschränkten Teilnehmerzahl der Eingang der Anmeldungen entscheidend.

Pressemitteilung der Horber Schienen-Tage

Moderne Medien

Blindes Vertrauen nicht immer sinnvoll

Noch wird groß gebaut am Hauptbahnhof im Gleisbett der Trambahnen (noch bis 12.9.). Und somit sind auch viele Trambahnen komplett eingestellt, fahren Umleitungen oder werden durch Busse ersetzt.

In dieser Bauphase sollte eine Fernreise ab München Hauptbahnhof beginnen. Eigentlich sollte ein Hinkommen in einer Weltstadt wie München kein Problem sein, die einen Verkehrsverbund mit „1 Netz, 1 Fahrplan, 1Tarif“ hat.

Doch dieser Werbespruch war für die gewünschte Fahrplanauskunft Makulatur. Denn der ICE sollte bereits um 4.15 Uhr vom Hauptbahnhof abfahren. Die Reisedaten in der MVV-Fahrplanauskunft gaben als Ergebnis aus, mit einem Nachtbus von der Poccistraße zum Stachus zu fahren und von dort mit der Nachtram N17 weiter bis Hauptbahnhof. Der gut informierte MVV-Kunde wird sofort stutzig, schaut ein zweites Mal auf seinen Bildschirm und wundert sich. Ja, doch! Mit der Tram N17 Richtung Amalienburgstraße bis zur Haltestelle Hauptbahnhof. Da Ankunft am Hauptbahnhof aber erst um 4.07 Uhr sein soll, möchte der Fahrgast vielleicht doch eine richtige Auskunft haben. Eine Mail an den MVV wird auch schnell beantwortet: Ergebnis: Das ganze eine halbe Stunde früher, aber auch wieder mit der Tram N17 bis Hauptbahnhof. Eine telefonische Nachfrage beim MVV bringt dann doch eine überraschende Auskunft: Die Auskunft (Internet) sagt, dass die Tram fährt, und dann fährt sie auch!

Der Hinweis auf die Fahrplanänderungen – auch im Internet und auch beim MVV einsehbar – wird damit abgetan, dass das – sinngemäß – „nicht interessiere und nur die elektronische Auskunft zählt.“

Eine Rückfrage im MVG-Kundencenter an der Poccistraße bringt dann einen Ausdruck einer Fahrplanauskunft mit mehreren handschriftlichen Ergänzungen – u. a. der Kursnummer der Nachtbuslinie N117, die nun ab Stachus bis Hauptbahnhof Süd verkehrt. Dauer dieser komplizierten Auskunft mit Nachforschungen und Telefonaten: fast eine Stunde.

Die Dame des MVV sagte zu den Falschdaten, das sei Sache der MVG. Bei der MVG hieß es, das sei Sache des MVV. Weitergeben wollte es aber anscheinend keiner.

Fazit: Ein Netz, mehrere Fahrpläne, ein Tarif, zwei Auskünfte, keine Zuständigkeit, eine Menge Arbeit und allerlei Verwirrung.

Übrigens. Auf eine erneute Mail mit Hinweis auf die Falschauskunft wurde umgehend ein Zusatz in die Auskunft aufgenommen, dass die N17 durch den Bus N117 ersetzt

wird. Vielleicht sollte so etwas zukünftig bei derart großen Baumaßnahmen vor Baubeginn selbständig eingepflegt werden bzw. noch besser: der Hinweis wird durch eine durchgängige Fahrplanauskunft ersetzt, die die wirklich verkehrenden Busse und Bahnen nennt.

Andreas Frank

Tarif- und Reservierungs-Wissenschaft

Gruppenreise

Als Personalratsmitglied einer Behörde bekam ich den interessanten Auftrag, bei der DB AG eine Gruppenreise im Nahverkehr für 70 Personen von München Hbf nach Salzburg Hbf und zurück für einen Werktag zu buchen. Solch eine Buchung hatte ich noch nie getätigt, und ich wollte natürlich nicht daran schuld sein, dass die Gruppenreise (Betriebsausflug) womöglich wegen mir in die Hose gehen sollte.

Mithin tastete ich mich vorsichtig vor; wer mich kennt, weiß, daß ich hierin eine gewisse Akribie entwickeln kann! Also der erste Besuch am Schalter 19 im DB-Reisezentrum am Münchner Hauptbahnhof. Die Unterschiede zwischen Buchungsmöglichkeiten im Fern- und im Nahverkehr heraustarieren. Vor- und Nachteile abwägen (nach Salzburg kann man ja bekanntermaßen abwechselnd nahezu im Halbstundentakt im Nah- und Fernverkehr fahren). Zu diesem ersten Besuch hatte ich mir entsprechend Informationen von der Webseite der DB ausgedruckt und kam somit nicht völlig unvorbereitet an. Den Buchungspreis im Nahverkehr hatte ich mir richtig ausgerechnet, bemerkte allerdings erst später eine sehr kostensparende Feinheit, auf die mich erst der dritte Berater aufmerksam machte; Fahrt mit dem Gruppenticket im Nahverkehr nur bis Bernau, dann ist es 9 Uhr vormittags, und mit einer entsprechenden Anzahl Bayerntickets kann weitergefahren werden. Diese Möglichkeit erkannte ich wie gesagt nicht; Eugen fährt mit seiner Wandergruppe nur an Wochenenden oder an Feiertagen, bei ihm taucht diese Variante mithin nicht auf. Die Ersparnis lag jedenfalls bei etwa 300 Euro, Gesamtbelastung für den Personalrat bzw. die Belegschaft ca. 650 Euro. Ich war dreimal am Schalter und bekam jedesmal in Einzelheiten etwas andere Auskünfte. Der letzte Berater und schließliche Verkäufer war der beste und nach meinem Eindruck fairste. Die Variante, die Bayerntickets am Automaten zu lösen und damit nochmal 140 Euro zu sparen, sparte ich mir bzw. habe nicht noch nachgehakt, ob das bei dieser Buchungskombination überhaupt geht. Ich wollte die entgegenkommende Beratung auch etwas honorieren.

Hinsichtlich der Reservierung im Nahverkehr erhielt ich ziemlich einheitlich die Auskunft, dass es hier natürlich keine Platzreservierung gibt. Aber die Abteile bzw. Waggons werden entsprechend gekennzeichnet, und die Zugführer erhalten Bescheid.

Das war am Reisetag (Mittwoch, 20.7., an diesem Tag gab es ja auch noch die schwer bewachte deutsch-irakische Wirtschaftskonferenz am Münchner Hauptbahnhof, die uns glücklicherweise aber kaum tangierte) aber nicht der Fall. Die Waggons waren nicht gekennzeichnet, der Zugführer wusste nicht Bescheid. Nachdem es sich um einen Tag vor den Ferien mitten in der Woche handelte, wirkte sich dies auf Hin- und Rückfahrt nicht aus. Unsere 70 Leute bekamen problemlos ihre Plätze. Trotzdem hakte ich hier bei der Bahn nach.

Denn einige Tage später bemerkte ich eine Nahverkehrsreservierung auf meiner Heimatstrecke. Das RAN-Team aus Nürnberg antwortete mir, dass es Gruppenreservierungen im Nahverkehr nur noch als Dispositionshilfe gibt (der Zugführer der morgendlichen RB 21810 nach Salzburg sagte mir, dass es dies überhaupt nicht mehr gibt). Die Gruppenreservierung richtet sich hier nach den durchschnittlichen Besetzungszahlen und der zu erwartenden Gruppengröße.

Sie informiert allerdings nach wie vor die örtlichen Regioteams, so dass ein pflichtbewusster(!) Zugbegleiter also durchaus Bescheid weiß, ob er mit einer Gruppe rechnen muss.

Das Bezetzen einzelner Abteile wurde nach dieser Antwort vor ca. 2 Jahren aufgegeben. Bei Unterwegseinstiegen und guter bis durchschnittlicher Besetzung des Zuges wurden sehr häufig schlechte Erfahrungen gemacht. Die Zettel wurden von Einzelreisenden und Pendlern entfernt (die Reservierung am 26. Juli von München nach Nürnberg wurde von den Pendlern übrigens auch nicht beachtet).

Bei günstigen Wagenumläufen und frühem Zustieg der Gruppenreisenden werden Abteile vereinzelt und abweichend vom vorgeschriebenen Procedere noch bezettelt.

Ihr dürft Euch meine Erleichterung vorstellen, als am Reisetag alles klappte, trotz „Festung“ München Hauptbahnhof (was uns natürlich auch Sorgen bereitete), trotz tatsächlicher Nicht-Reservierung usw. Die Züge fuhren pünktlich, und ich konnte individuell dann noch quasi als Selbstbelobigung das Streckennetz der Salzburger Lokalbahn mit längerem Mittagsaufenthalt in Oberndorf abklappern. Dabei ging ich auch nach Laufen hinüber, schaffte es aber nicht mehr bis zum dortigen Bahnhof.

Nebenbei: Einige Tage vorher hatte ich festgestellt, dass man ja mit dem Bayernticket bequem in IC-Garnituren fahren kann, wenn diese als RB eingesetzt werden (so einige Male am Tag auf der Relation Freilassing – Berchtesgaden). Also, wer mal günstig im IC fahren will, mache sich auf...

Hans-Georg Seefried

Filzenexpress

100 Jahre Wasserburg – Ebersberg

Die Wanderausstellung wird eröffnet am Samstag, den 3. September um 14 Uhr im Krippnerhaus in Edling. Teilweise haben sich gegenüber der letzten PBP die Termine geändert, hier der aktuelle Stand:

Sonntag 4.9. Edling, Krippnerhaus

10. und 11.9. Forsting, Brauereigasthof, Saal

17. und 18.9. Steinhöring, Gastaus Ramsl

24.9. Ebersberg, Landratsamt (gegenüber vom Bahnhof) zur Jubiläumsfeier

Ebersberg, Rathaus vom 26.9. bis 2.10.

Wasserburg, Rathaus ab 4.10.

Die Ausstellung ist in der Regel von 10 bis 17 Uhr zu besichtigen bzw. in den Rathäusern zu den üblichen Öffnungszeiten.

Für den bei solchen Anlässen obligatorischen Dampfsonderzug ist folgender Fahrplan vorgesehen: Abfahrt München Ostbahnhof 8.59 – Grafing Bf 10.08 – Grafing Stadt 10.15 – Ebersberg 10.40 – Steinhöring 10.54 – Tulling 11.00 – Forsting 11.07 – Brandstätt 11.11 – Edling 11.22 – Wasserburg Bf (Ankunft) 11.25

Die Pendelfahrten mit Halt an allen Stationen starten in Wasserburg Bf um 11.50 und 14.50, in Ebersberg um 12.55 und 15.55 (Fahrzeit jeweils ca 45 Minuten)

Die Sonderzugfahrkarten zu 5 Euro pauschal für eine Hin- und Rückfahrt gelten abends auch in den regulären Zügen bzw. in den ersatzweise verkehrenden Bussen.

Die Rückfahrt erfolgt von Wasserburg Bf. 16.50 – Edling 16.57 – Brandstätt 17.05 – Forsting 17.12 – Tulling 17.20 – Steinhöring 17.26 – Ebersberg 17.36 – Grafing Stadt 17.46 – Grafing Bf 17.51 – München Ost (Ankunft) 18:39

Zu beachten ist, dass während der Jubiläumsfeierlichkeiten die planmäßigen Züge (Grafing Bf 10.12; 12.12; 14.12 und 16.12 bzw Wasserburg Bf 11.07; 13.07; 15.07 und 17.07) durch Busse ersetzt werden müssen, die an den üblichen Straßenhaltestellen (oft nicht direkt am Bahnhof!) halten und von Wasserburg in Fahrtrichtung Grafing bis zu 4 Minuten früher verkehren als die ersetzten Züge.

Für Oktoberfest-Besucher fährt vormittags der (letzte planmäßige) Zug von Wasserburg Bf 9.08 durch bis München Ost und von dort um 17.43 wieder zurück bis Wasserburg Bf. (Ankunft 18.53). Danach herrscht abends wieder planmäßiger Zugverkehr auf der Jubiläumsstrecke.

Alle Anliegergemeinden und Beteiligten haben ein umfangreiches Rahmenprogramm auf die Beine gestellt, bleibt nur zu hoffen, dass schönes Wetter und ein dementsprechender Besucheranstrom diesen Einsatz honorieren.

Thomas Kauderer

Ausflugstipp

Mit DB-Fahrkarten ins Haus im Moos

Zwischen Neuburg, Ingolstadt und Schrobenhausen liegt das größte Niedermoor Süddeutschlands, das Donaumoos, dessen Trockenlegung, Besiedelung und landwirtschaftliche Nutzung vor gut 200 Jahren begann. Diese besonderen Umstände bewogen den Landkreis Neuburg-Schrobenhausen hier ein Zentrum aufzubauen, das sowohl die geschichtlichen Hintergründe dieser Region als auch ihre gegenwärtigen Probleme und Chancen in den Bereichen Umwelt und Landwirtschaft aufgreift.

Das Ergebnis ist das „Haus im Moos“, eine Umweltbildungsstätte mit angeschlossenen Freilichtmuseum im Gemeindebereich Karlshuld. Seit 1997 werden dort Veranstaltungen, Aktionstage, Ausstellungen zu wechselnden Themen sowie Umweltbildung im schulischen Bereich angeboten. Das besondere ist dabei, dass der Naturraum direkt vor der Haustüre beginnt und Umweltbildung vorwiegend auf den eigenen Erfahrungen der Besucher beruht.

Die Lage mitten im Donaumoos bringt jedoch auch das Problem mit sich, dass die Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln eher bescheiden ist. Die Bahnstationen Ingolstadt, Neuburg/Do und Schrobenhausen sind alle mehr als 10 km vom Haus im Moos entfernt. Zwar wurde eine Buslinie mit einer Haltestelle direkt am Haus im Moos eingerichtet, die Fahrtenhäufigkeit ist jedoch gering.

Um Verbesserungen vor allem im Schülerverkehr und bei den Aktionstagen zu erreichen, wurden von PRO BAHN gemeinsam mit der DB Regio Bayerisch-Schwaben, einem ortsansässigen Busunternehmer und dem Haus im Moos einige Lösungen erarbeitet. So können sich Schulklassen an einem der Bahnhöfe der Region vom Bus abholen lassen. Die Organisation dieser Sonderverkehre übernimmt das Haus im Moos, so dass für die Lehrer kein weiterer Aufwand entsteht. Die DB hat sich bereit erklärt, das Haus im Moos in ihren Veröffentlichungen für Schulfahrten aufzunehmen, um die Möglichkeit der Anreise mit der Bahn weiter bekannt zu machen.

Zum diesjährigen Museumsfest am 11. September 05 werden auch Busfahrten von Ingolstadt Hbf zum Haus im Moos angeboten. Dabei werden alle DB-Fahrausweise mit Ziel Ingolstadt sowie das Bayernticket und das SWT in den Bussen als Fahrschein anerkannt. Gerade auch für Familien bleiben somit die Fahrtkosten erschwinglich.

Das heurige Museumsfest bietet außer dem Spaziergang durch das Museumsdorf und der Möglichkeit, eine Wisentherde mit mittlerweile 10 Tieren zu beobachten, einen Rückblick auf die Arbeitsweisen in der Landwirtschaft im Donaumoos der 1950er Jahre.

Ab 10 Uhr werden sich beim Schleppertreffen die Zugmaschinen dieser Zeit einfänden, oft liebevoll restauriert: Lanz, Eicher, Fendt, Kramer und viele andere Marken werden zu sehen und zu hören sein. Eine Ausstellung gibt einen Überblick über die damali-

gen Landmaschinen im Donaumoos, und die „historischen Arbeiter“ des Heimatvereins werden ab 13.30 Uhr landwirtschaftliche Arbeiten wie Dreschen, Heu wenden, Mist ausfahren und Pflügen originalgetreu mit solchen Maschinen und mit den längst nicht mehr praktizierten bzw. weiterentwickelten Techniken vorführen.

Dabei sollen weder die Kinder noch der Hunger zu kurz kommen. In der Museums-gaststätte „Rosinger Hof“ wird so manches Schmankerl der Region angeboten, und für Kinder lassen sich die Haus-im-Moos-Mitarbeiterinnen und -Mitarbeiter jedes Jahr besondere kleine und große Attraktionen einfallen.

Die Busse fahren am Busbahnhof am Ingolstädter Hbf um 10.00 Uhr und 12.00 Uhr ab. Die Abfahrtszeiten am Haus im Moos sind 15.30 Uhr und 17.30 Uhr.

Damit ist der direkte Anschluß zu den Taktzügen in alle Richtungen sowohl bei der Hinfahrt als auch bei der Rückfahrt gewährleistet.

Ein Besuch im brettlenen Flachland zwischen Paar und Donau lohnt sich auf alle Fälle!

Manfred Binzer

Samstag, 3. Oktober 2005

Exkursion Rundgang durch Regensburg

Regensburg, die Stadt mit über 1800-jähriger Geschichte, hat viel zu bieten. Auf einem umfangreichen Rundgang (ca. 4 Stunden) sind die Höhepunkte: der gotische Dom St. Peter mit den bunten Glasfenstern, das alte Rathaus, die Porta Praetoria, die weitläufige Schlossanlage derer von Thurn und Taxis, die verwinkelte Altstadt mit ihren reichen Bürgerhäusern und mächtigen Geschlechtertürmen, die Steinerne Brücke über die Donau mit der historischen Wurstkuchl, daneben gibt es noch viele versteckte Kostbarkeiten zu entdecken. Unsere Mittagseinkehr ist in einer alten Traditions-Gaststätte.

Treff: München Hauptbahnhof bis 7.30 Uhr am Abfahrtsbahnsteig Gleis 26

Abfahrt: um 7.44 Uhr Richtung Nürnberg bis Regensburg

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

Führung: Eugen Reißing
Veranstalter: Bund Naturschutz

Samstag, 22. Oktober 2005

Exkursion

von Miesbach über den Stadlberg ins Leitzachtal

Hinter der Altstadt geht es an Rain und Flöger vorbei auf den Stadlberg (924 m). Dort oben haben wir einen schönen Ausblick auf das Alpenvorland und die Schlierseer Berge. Nach einem kurzen Abstieg kommen wir über Litzau, Lehen und Aigen zur Mittagseinkehr nach Wörnsmühl. Danach wandern wir auf ruhigen Wegen entlang der Leitzach zum Bahnhofpunkt Fischbachau.

Gehzeit: ca. 5 Stunden, ca. 230 Höhenmeter

Treff: München Hauptbahnhof bis 8.25 Uhr am Abfahrtsbahnsteig, Gleis 34

Abfahrt: um 8.42 Uhr Richtung mit BOB Richtung Bayrischzell bis Miesbach

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

Fahrpreis anteilig BOB-Wochenendcard

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

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

Mail: pbp-terminde@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 2005 (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 10/05 erscheint am 28.9.2005, Redaktionsschluss ist der 24.9.2005.

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

Fr. 02.09. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Mi. 07.09. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Do. 08.09. 19 Uhr, Rosenheim, Bahnhofsgaststätte; **Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: Wolfgang Günther (080 62/40 27), Günter Polz 080 63/79 28)

Fr. 09.09. 17.45 Uhr, Eichstätt, Café „Paradeis“, Am Marktplatz 9; **Stammtisch der Kreisgruppe Eichstätt**; Info: Rhaban Lammeyer (Tel + Fax: 084 21/38 69, e-mail: lammeyer@web.de)

Mi. 21.09. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Mo. 26.09. 19.30 Uhr; Augsburg, Zeughaus, Zeugplatz 4 (Remshartzimmer, Raum 113); PRO BAHN Treff Augsburg und Schwaben; Udo Schameck: **Vorstellung der Augsburger Localbahn**; Info: W. Karg: (082 51/ 538 87)

Mi. 28.09. ab 19 Uhr; **Stammtisch** im „Zwingereck“

Do. 29.09. 19 Uhr; Weilheim, GH „Holzwurm“, Münchner Str. 36; **Stammtisch der Kreisgruppe Weilheim-Schongau**; Info: Norbert Moy (08 81/63 81 31)

Mi. 05.10. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 07.10. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Termine anderer Veranstalter

Fr. 02.09. 17 Uhr; Salzburg, Bahnhofsgaststätte „Quo vadis“; **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. 10.09. Treff 07.35 Uhr; München Hbf, Gleis 28, Zug Richtung Memmingen (07.51 Uhr) in Buchloe umsteigen Richtung Füssen; **Exkursion zwischen Bayern und Tirol – ins Außerfern und ins Allgäu**; Info: Eugen Reißing 089/700 46 08)

Fr. 07.10. 17 Uhr; Salzburg, Bahnhofsgaststätte „Quo vadis“; **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)