

PRO BAHN Post

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

Januar 2006



Neuer S-Bahnhof Untermenzing

Foto: PMo

- Großer Bahnhof und viel Beton 2
- Hier kommt die Maus 4
- Sparsame moderne Dieseltriebwagen 5
- Gastbeitrag der Schlichtungsstelle Nahverkehr NRW 8

Ausbau Dachau

Großer Bahnhof und viel Beton

Mit einem großen Bahnhofsfest wurde in Dachau der Ausbau von S- und Fernbahn gefeiert. Für Fahrgäste und Anlieger dürften damit endlich Jahre der Provisorien und Unannehmlichkeiten überstanden sein, einige Schattenseiten werden freilich bleiben . . .

Lärmschutz ohne Aussicht

Weniger gut aus der Perspektive der Fahrgäste ist, dass eben diese vor allem auf den Fernverkehrsgleisen weitgehend fehlt. Alleine von München nach Petershausen wurden rund 42 km Lärmschutzwände eingebaut. Zwar reichen nicht alle über die Fenster-Unterkante, aber die Tendenz ist im wahrsten Sinne des Wortes unübersehbar: Man neigt unwillkürlich zur Frage, wann die letzte Sichtlücke zwischen München und Ingolstadt „erfolgreich“ geschlossen wird. Natürlich gibt es Emissionsschutzgesetze, die bestimmte Dezibelgrenzen vorschreiben, andererseits kann kilometerlanges „aussichtsloses“ Reisen zwischen haushohen Wänden nicht das letzte Wort in der Reisekultur sein, es sei denn, man huldigt der Parole: „Nur eine Bahn, von der man nichts sieht, ist eine gute Bahn“ . . .



Die Fernbahn wird hier vom Lärm der S-Bahn geschützt

Foto: PMo im Bahnhof Untermenzing

Neue Umsteigezwänge

Daneben gibt es noch andere Kleinigkeiten, die das Bahnerlebnis trüben dürften. Es scheint noch niemand von den Planern aufgefallen zu sein, dass ein Großteil der Berufspendler nach Allach und Karlsfeld von der Ingolstädter Strecke kommt. Dass man dort mit dem Streckenausbau gleich auch die Regionalbahnsteige mit beseitigt hat, mag für Karlsfeld noch mit den beengten Platzverhältnissen zu erklären sein, im eigentlich recht großzügig dimensionierten Bahnhof Allach hätte es wohl nicht sein müssen. Es böte sich einfach an, die Regionalzüge wenigstens zu Schichtbeginn und -ende (das sind sowieso nur ganz wenige bestimmte Zeitlagen) dort flexibel zusätzlich halten zu lassen und damit Hunderten von Pendlern das Umsteigen in die S-Bahn zu ersparen.

Dazu kommt die laufende Dezimierung umsteigefreier Verbindungen von Altomünster nach München und umgekehrt, die zu den best ausgelasteten der Linie A gehören. Gilt im S-Bahn-Bereich das mit päpstlicher Unfehlbarkeit vertretene Dogma, dass alle Fahrgäste zum Marienplatz wollen (müssen), so hält sich die Beseitigung von Umsteigezwängen in der Region durchaus in engen Grenzen, obwohl sie mit etwas Augenmaß und geringerem Aufwand oft möglich wäre.

Alte „Konfliktpunkte“

Genausowenig wird auch die höhengleiche Ausfädelung von der Fernbahn zum Rangierbahnhof beseitigt, obwohl auf dem freien Feld zwischen Dachau und Karlsfeld ausreichend Platz für ein Überwerfungsbauwerk zur Verfügung stehen müsste (in der Gegenrichtung könnte der Spurplan im Prinzip ohnehin unverändert bleiben.) Bis sich die Güterzüge mit Langsamfahrt über die abzweigende Weiche in das Staugleis und von dort über das Streckengleis der Gegenrichtung glücklich ins Einfahrgleis zum Rangierbahnhof gewunden haben, dürfte jedenfalls merklich Zeit vergehen, in der die Fahrstraßen für Regional- und ICE-Züge blockiert sind. Während die „Schattentrassen“ des Güterverkehrs für ICE-Züge aufgrund der wesentlich höheren Geschwindigkeit unbrauchbar sein dürften, ließen sie sich bei ähnlichem Geschwindigkeitsprofil und geschickter Fahrplanung beispielsweise für die erwähnten Regionalzughalte in Allach und ggf. auch Karlsfeld nutzen. So bleibt nur abzuwarten, wann sich vor diesem Knoten die Züge stauen, dafür darf man dann mit 200 oder 300 Sachen nach Nürnberg „brettern“ . . .

Mit den Milliarden, die für die Schnellfahrstrecke ausgegeben werden, müssten sich eigentlich auch solche Schwachpunkte beseitigen lassen . . ., sollte man meinen.

Thomas Kauderer

Stimmungsmacher – im positivem Sinne

Hier kommt die Maus

Ist es Ihnen auch schon aufgefallen? Auf den U-Bahnsteigen herrscht oft Hektik, die Fahrgäste warten ungeduldig auf die U-Bahn, weil sie Termine haben, in Eile sind oder einfach nur schnell nach Hause wollen. Andere Fahrgäste eilen dagegen über den Bahnsteig, um den Bus-, Tram-, U- oder S-Bahnanschluss zu erreichen.

Das alles ändert sich schlagartig, wenn am Infoscreen die Maus – mit oder ohne Elefant – kommt. Dann ist plötzlich jegliche Hektik Vergangenheit; zumindest bei den allermeisten Fahrgästen.

Dann starren junge und alte Fahrgäste gebannt auf die Projektionswand und verfolgen, was die beiden dort veranstalten. Erst, wenn der Spot beendet ist, wird sich wieder unterhalten oder fortbewegt.

Und falls die U-Bahn einmal vor Ende der Filmsequenz einfahren sollte, dann ist die Enttäuschung groß.

Achten Sie beim nächsten Mal am Bahnsteig drauf, wie diese beiden Sympathieträger aus der „Sendung mit der Maus“ das Klima am Bahnsteig schlagartig verändern – in positiver Hinsicht.

Etwas anders verhält es sich mit der neuen U-Bahn, dem so genannten C-Zug. Dieser sogt vor allem bei den jüngsten Fahrgästen für wahre Begeisterungstürme. So mancher Vater und so manche Mutter müssen den Nachwuchs zurückhalten, weil Jungen und Mädchen es kaum erwarten können, bis die U-Bahn einfährt. Ist es ein älteres Modell, dann war das ja wohl nichts. Ist es jedoch ein neuer Zug, dann wird er mit großem Jubel begrüßt.

Hierbei bleibt nur zu hoffen, dass diese Begeisterung ein Leben lang anhält, damit das Fahrgastpotential der Zukunft schon heute gesichert werden kann.

Andreas Frank

Erinnerung

Falls Sie noch nicht daran gedacht haben: Überweisen Sie bitte Ihr Abo für 2006, für das ganze Jahr € 12.–. Abgebucht wird nicht mehr!
Danke; die Redaktion

Der Einsatz der rumänischen Desiro-Flotte (ERI 12/05)

Sparsame moderne Dieseltriebwagen

Anders als hierzulande die der Baureihe VT 642 zugeordneten Fahrzeuge werden die „Desiros“ in Rumänien unter dem Markennamen „Blauer Pfeil“ überwiegend als Intercities auf Linien von 300 km und mehr eingesetzt. Darüber berichtet die Eisenbahnrevue International Heft 12/2005. Der Kraftstoffverbrauch sollte aber allemal wie real Feinstaub-Geplagten aufhorchen lassen: Auf den Flachlandstrecken werden teilweise ganze 23 Liter/100 Kilometer erreicht, natürlich auch begünstigt durch die größeren Haltestellenabstände im Fernverkehr. 25 Triebwagen verfügen für diesen Einsatz über Komfortsitze mit 2+1-Bestuhlung und damit über 40 Sitze weniger als die hierzulande übliche Nahverkehrsversion, demnach also etwa 70 „Vollsitzplätze“ (nach D. Riechers „Regionalbahntriebwagen“ ohne Klappsitze im Mehrzweckabteil). Die Auslastung liegt bei durchschnittlich 80% oder 56 Sitzplätzen, womit die Gewinnschwelle von 60% deutlich überschritten wird. Im günstigsten Fall ergibt sich danach ein Treibstoffverbrauch von konkurrenzlosen 0,41 l pro Person und 100 km.

Man möchte eigentlich kaum glauben, dass der bei der DB verbreitete, größere und schwerere VT 628 auf ähnliche Werte kommt, es ist aber tatsächlich so. Einer früheren Fachliteratur-Quelle zufolge verbraucht er etwa 60 bis 70 l auf 100 km. Bei rund 140 Sitzplätzen ergeben sich selbst bei nur 50-prozentiger Auslastung 1 l pro Person und 100 km, die fast vollbesetzten Kurse von Mühldorf und Buchloe dürften ebenfalls bei etwa 0,5 l pro Person und 100 km liegen.

Fazit: Stünden sie nicht schon längst auf der richtigen Schiene, müssten solche Dreiliterautos erst noch erfunden werden, oder: Nur Kamele sind noch sparsamer!

Dem beliebten Hinweis auf die warme Luft, die im ÖPNV befördert werde, lässt sich konsequent entgegenhalten, dass die durchschnittliche Fahrzeug-Auslastung im MIV keinesfalls besser ist, was aber dort merkwürdigerweise noch kaum jemanden gehindert hat, Unsummen für einen gigantischen Flächenverbrauch auszugeben, um die Illusion von Mobilität aufrecht zu erhalten, selbst wo die Schiene die ressourcenschonendere Option wäre.

Thomas Kauderer

Neuer S-Bahnhof Untermenzing

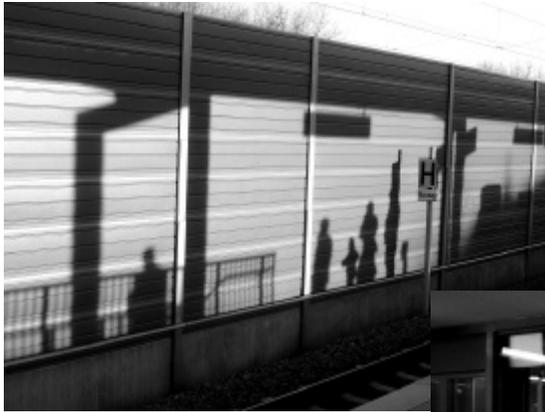
Innenansichten eines Bahnhofs



Alles aus einem Stück Beton gegossen: Ost-„Ansicht“ mit der Unterführung Von-Kahr-Straße einschließlich stadtauto-bahnmäßiger Bushaltestelle (Linien 164, 165).



Westseite



Schattenspiele auf der Sichtschutzwand



Ausgang Von-Kahr-Straße (Nordseite) mit Aufzug und (noch) weißen Fliesen



Lange Rampe zum Süd-Ausgang Bauseweinallee



Wo auch heute noch die Gegend mit Brettern vernagelt ist . . .

Alle Fotos: PMo

Gastbeitrag: Fahrgäste allein unterwegs

Psychologe rät: Beschweren Sie sich!

Dieser Text stammt zwar aus Nordrhein-Westfalen, aber er behandelt ein Thema, das uns Fahrgäste auch in Bayern und sonst überall betrifft. In NRW gibt es eine „Schlichtungsstelle Nahverkehr“ für Fälle von Ärger und Verstimmungen. Dazu hier ein Interview:

Wie kann man den Fahrgastalltag zwischen Weser und Ruhr, Rur und Sieg in Bussen und Bahnen beschreiben? Wie ergeht es Pendlern auf ihrem täglichen Weg? Hierzu sprachen wir mit Micha Hilgers, Psychoanalytiker und Diplom-Psychologe, aus Aachen.

Schlichtungsstelle Nahverkehr: Stimmt es, dass Menschen überraschende Störungen im Auto leichter „wegstecken“, als wenn sie mit Bus oder Bahn unterwegs sind? Welchem psychischen Druck sind Reisende im ÖPNV ausgesetzt?

Micha Hilgers: Im Auto informieren Sie sich, selbst wenn die Information, dass Sie sich gerade in einem Zwanzig-Kilometer-Stau befinden, wenig Erleichterung hinsichtlich Ihrer Fahrtzeit bringt. Die Information an sich stellt immer ein Stück subjektiver Kontrolle dar. Ganz anders leider noch häufig in öffentlichen Verkehrsmitteln: Informationen werden entweder gar nicht oder nur zögerlich bzw. unverschämte präsentiert, was den psychischen Stress fördert und zum Umsteigen auf Individualverkehre motiviert, und zwar selbst dann, wenn die Fahrtzeiten dort noch länger sind. Entscheidend ist am Ende nicht die bloße Fahrtzeit, sondern die Beförderungsqualität, letztlich also auch das Gefühl subjektiver Kontrolle über die Rahmenbedingungen. Zumal sich Fahrgäste häufig wie Ölsardinen in der Dose fühlen und auch so behandelt sehen. Im Auto, den eigenen „vier Wänden“, fühlt man sich sicherer und steckt daher auch Überraschungen leichter weg.

Schlichtungsstelle Nahverkehr: Kann der einzelne Kunde etwas gegen die mitunter feindselige Stimmung in einem Zug unternehmen? Kann das Verkehrsunternehmen unterstützend eingreifen?

Micha Hilgers: Das Gros der Fahrgäste will eine komfortable und Service orientierte Beförderung, entspannte, angstfreie Atmosphäre die Freiheit zu entscheiden, wie sie ihre im öffentlichen Verkehr verbringen – gerade nicht rüdes Rudelleben in der Rush-hour. Hier hat nicht der Kunde, sondern der Anbieter für Sitzplätze und Komfort zu sorgen. Doch leider ist diese kundenorientierte Philosophie noch lange nicht in Vorstandsetagen des ÖV angekommen.

Schlichtungsstelle Nahverkehr: Wie beurteilen Sie die mitunter beträchtlichen Spannungen, die es auch zwischen Fahrgästen und Zug-Personal gibt?

Micha Hilgers: Wer zahlt, darf Leistung und Service erwarten. Kunden von Bus und Bahn sollten sich also zunächst mit dem Personal vor Ort auseinandersetzen. Das Ärgerliche ist, dass Angestellte für eine Misere gerade stehen müssen, die sie meist nicht verursacht haben. Es ist dann kein Wunder, dass sich viele Mitarbeiter der Verkehrsunternehmen eine dicke Haut zugelegt haben, um sich selbst zu schützen. Sicher macht es Sinn, Personal in Deeskalationstrainings zu schulen. Doch das ist witzlos, wenn Strukturen und Leistungen eines Unternehmens grundsätzlich nicht stimmen. Wer sich über eklatante Missstände beschwert und dann den Eindruck bekommt, sein Gesprächspartner wendet irgendwelche lausigen psychologischen Tricks aus einem Seminar an ihm an, wird nur noch wütender.

Schlichtungsstelle Nahverkehr: Werden Mitarbeiter/innen der Verkehrsunternehmen in brenzligen Situationen zu oft alleine gelassen?

Micha Hilgers: Wenn Sie mit DB-Personal sprechen, eröffnen die Ihnen häufig, wie wenig sie sich selbst noch mit ihrem Unternehmen identifizieren können und sich stattdessen alleine gelassen fühlen. Es ist ja oft nicht so, als ob die Anliegen der Kunden nicht verstanden würden. Hier entsteht eine wachsende Ohnmacht auf Seiten der Mitarbeiter.

Schlichtungsstelle Nahverkehr: Immer wieder berichten Pendler uns von Ohnmachtsgefühlen, Ärger über Verspätungen gepaart mit Frust über ausbleibende Informationen, überfüllte Züge oder unfreundliche Beschwerdebearbeitung. Was raten Sie diesen Menschen?

Micha Hilgers: Das beste Mittel gegen Ohnmacht ist nicht Rückzug, sondern aktive Empörung: Beschweren Sie sich, wehren Sie sich gegen jene, die Ihnen diese Art der Beförderung glauben zumuten zu können! Am effizientesten wehrt man sich unter Einbeziehung der Medien. Wenn der Beförderungsspaß schon ausbleibt, dann wenigstens nicht jener, der beim Vorführen der Missstände und Skurrilitäten in Fernsehen oder Zeitung entsteht. Übrigens ändert sich die Motivation der Sachbearbeiter erheblich, wenn der Beschwerdebrief klar macht, dass Print- und elektronische Medien Kenntnis erhalten. Je witziger das Schreiben gehalten und je mehr die Beschwerde von allgemeinem Interesse ist, desto besser die Erfolgsaussichten, dass die Beschwerde nicht im Papierkorb des Beförderungsunternehmens, sondern in der Vorstandsetage landet.

Schlichtungsstelle Nahverkehr: Warum geht die Deutsche Bahn AG bei ihrer Beschwerdebearbeitung nicht stärker auf die Fragen ihrer Kunden ein?

Micha Hilgers: Weil sie keine Antworten hat. Angesichts der Flut von Fragen, Anregungen und Beschwerden und der Konzeptionslosigkeit bei Service und Kundenorientierung gibt es zwei grundsätzliche Möglichkeiten: Ein Unternehmen wertet alle eingehende Korrespondenz aus, um zu einer Optimierung seiner Kundennähe zu kommen.

Oder man entwickelt eine Lagermentalität, die zu reinen Abwehrstrategien führt, so dass unsinnige Textbausteine und bestenfalls mal ein Gutschein verschickt werden.

Quelle: Mehr Rechte für Fahrgäste – Kundenjournal der Schlichtungsstelle Nahverkehr bei der Verbraucherzentrale NRW, Ausgabe 2005/06

Mehr Informationen über die Schlichtungsstelle Nahverkehr und deren Arbeit inkl. des gesamten Kundenjournals finden Sie im Internet unter www.schlichtungsstelle-nahverkehr.de

Donaubrücke bei Bogen gerettet

Mehr Bahn wagen . . .

Am 5. Dezember wurde zwischen Freistaat Bayern und DB der Finanzierungsvertrag für die Sanierung und den Neubau der Donaubrücke zwischen Straubing und Bogen unterzeichnet. 1895 eröffnet, konnte 10 Jahre später die durchgehende Verbindung von Bogen über Konzell (vorübergehende Endstation) und Miltach nach Cham in den nördlichen Bayerischen Wald in Betrieb genommen werden. Dieser letzte Abschnitt hat leider die bundesbahneigenen Stilllegungswellen nicht überlebt und auch Bogen drohte lange Zeit wegen der Baufähigkeit der nun schon reichlich in die Jahre gekommenen Brücke völlig vom Schienenverkehr abgehängt zu werden. Um so erfreulicher, dass man nun die Notbremse gegen drohendes Unheil gezogen hat und wenigstens die Reststrecke gesichert sein dürfte. Dank Bayerntakt zählt sie inzwischen 1000 Fahrgäste werktäglich, die sie fortsetzende Gäubodenbahn von Straubing nach Neufahrn mit Anschlüssen nach Landshut und München gar 3500 Fahrgäste, ein Erfolg, für den DB Regio Ostbayern, Stadt Straubing und der Landkreis Straubing-Bogen mit dem Bayerischen Nahverkehrspreis 2004 ausgezeichnet wurden. Schön und gut, aber was hat diese Meldung in der Oberbayern-Postille von PRO BAHN zu suchen? Nun, der Verfasser dieser Zeilen kann sich den dezenten Hinweis nicht verkneifen, dass beispielsweise der Abschnitt Reitmehring – Wasserburg Stadt vor diversen Busgroß- und anderen Stilllegungsversuchen in den 1980iger Jahren ebenfalls 1000 Fahrgäste werktags aufwies – ohne Bayerntakt und neue Fahrzeuge . . .

Thomas Kauderer

Samstag, 18. Februar 2006

Exkursion

ins schöne Isental: von Dorfen nach Walpertskirchen

Vom Bahnhof Dorfen gehen wir zuerst zum Ortskern und dann der Isen entlang. Wir kommen über Esterndorf und Holnburg nach Lengdorf zur Mittagseinkehr. Danach wandern wir in Richtung Hauzenöd, Hönning und Neufahrn zu unserem Ziel Walpertskirchen.

Gehzeit: ca. 5 Stunden

Treff: München Ostbahnhof bis 8.00 Uhr am Reisezentrum

Abfahrt: um 8.18 Uhr Richtung Mühldorf bis Dorfen

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

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 Februar bis Dezember 2006 (monatlich) durch Überweisung von € 11.– 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 2/06 erscheint am 25.1.2006, Redaktionsschluss ist der 21.1.2006.

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

- Do. 29.12. 19 Uhr; Weilheim, GH „Holzwurm“, Münchner Str. 36; **Stammtisch der Kreisgruppe Weilheim-Schongau**; Info: Norbert Moy (08 81/63 81 31)
- Mi. 04.01. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**
- Do. 12.01. 19 Uhr, Rosenheim, Bahnhofsgaststätte; **Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: Wolfgang Günther (080 62/40 27), Günter Polz 080 63/79 28)
- Fr. 13.01. 17 Uhr; Stadtmuseum, St.-Jakobs-Platz 1; **Stadt- und Kreisgruppe München: Besichtigung der Planungsunterlagen 2. S-Bahn-Tunnel**
- Fr. 13.01. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**
- Fr. 13.01. 18.20 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. 18.01. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**
- Mi. 25.01. ab 19 Uhr; **Stammtisch** im „Zwingereck“
- Do. 26.01. 19 Uhr; Weilheim, GH „Holzwurm“, Münchner Str. 36; **Stammtisch der Kreisgruppe Weilheim-Schongau**; Info: Norbert Moy (08 81/63 81 31)
- Mi. 01.02. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**
- Fr. 03.02. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Termine anderer Veranstalter

- Fr. 06.01. 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)
- Mi. 18.01. 19 Uhr; Einsteinstraße 148, Herr Dorfmüller; **Dia-Vortrag: Osteuropäische Dampflokomotiven im Plandienst**; Info: Otto Morneburg (089/90 46 92 45)
- Sa. 28.01. Treff 07.50 Uhr; München Hbf, Gleis 25, Zug Richtung Plattling (08.05 Uhr) bis Bruckberg; **Exkursion an Isar und Amper: von Bruckberg nach Moosburg**; Info: Eugen Reißing 089/700 46 08)
- Fr. 03.02. 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)