

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

Oktober 2006



Umgeleiteter Eurocity auf der Großhesseloher Brücke (12.8.06)

Foto: ELau

- S-Bahn nach Geretsried 3
- Horber Schienen-Tage 2006 8
- Das Mangfalltal geht auf Reisen 10

Transrapid

Unfall und Normalität

Hoffentlich fällt niemandem ein, sich jetzt zu freuen: Nun ist es vorbei mit dem Schnellverkehrsjubel. Nein; 23 Tote sind auf jeden Fall 23 zu viel und kein angemessenes Opfer für das, was viele in unseren Kreisen für verkehrspolitische Vernunft halten.

Aber was am 22. September 2006 in Lathen geschehen ist, sollte uns alle, Befürworter wie Gegner, wieder auf den Boden der Wirklichkeit zurückholen. Es gibt kein ganz unfallfreies technisches System. Das wissen wir auch von anderen Prestigeprojekten wie der amerikanischen Raumfähre und der Kernkraft (Tschernobyl). Der Transrapid hat nun schon seit Jahrzehnten ohne Aufsehen seine Runden im Emsland gezogen. Aber irgendwann passiert etwas, und dabei ist unwichtig, ob technisches oder menschliches Versagen der Grund ist; der Mensch ist bisher immer noch Teil jeder technischen Wirkungskette und mit allen Unzulänglichkeiten zu berücksichtigen. Den Opfern ist am Ende gleichgültig, ob sie nach dem Unfall von Tschernobyl durch Schlamperei oder technische Mängel verstrahlt worden sind.

Es ist nur gesund, wenn nun der Transrapid den Nimbus unverwüstlicher Sicherheit verloren hat; leider erst durch einen traurigen Anlass. Es hieß immer, er könne nicht entgleisen, weil er den Fahrweg umfasst; genau das kann auch zur Gefahr werden. Wenn der Magnetschwebezug auf etwas aufprallt, gibt es keine Ausweichmöglichkeit. Beim bisher einzigen Unfall des konventionellen Eisenbahn-Schnellverkehrs mit ernstem Personenschaden in Eschede mussten dagegen erst mehrere Umstände zusammenkommen; in anderen ähnlichen Fällen sind die Züge glimpflich im Schotter zum Stehen gekommen. Derzeit sind die Experten noch darüber uneinig, ob die Hochlage der Strecke die Rettungsarbeiten zusätzlich behindert hat, also ein zusätzlicher Risikofaktor ist. Der Streit darüber, wie dieser Unfall zu werten sein soll, ist schon im Gange.

Es waren nur 200 km/h; wie hätte die Unfallstelle ausgesehen, wenn der Zug mit voller Geschwindigkeit unterwegs gewesen wäre? Man kann bekannte Gefahren eindämmen, aber nie ganz beseitigen. Was geschieht bei Schneeverwehungen auf der Trasse, bei Windbruch, was bei gewollten Anschlägen, wenn jemand Fremdkörper absichtlich auf die Betonplatte legt? Und welche eigenen Gefahren einer Magnetbahn kann es geben, an die im voraus niemand denkt? Der Transrapid hat wie alle System seine Stärken, aber auch seine Schwächen.

Der Streit um den Transrapid war schon immer stark emotional aufgeladen. Die Hoffnung ist gering, dass sich das nun zum Besseren ändern wird; ab jetzt ist zu befürchten, dass manche Gegner ihn als gefährliches System zusätzlich verteufeln werden. Jeder

denkende Mensch musste schon lange wissen, dass es irgendwann passieren würde. Vielleicht sollte man lieber wieder darüber reden, warum ein Verkehrsmittel, dessen Patente mehr als 70 Jahre alt sind, bis heute so schwer verkäuflich ist. Ob wirklich jede Technik, die man bisher noch nicht angewandt hat, allein deshalb besser sein muss; ob man etwas allein deshalb braucht, weil es noch niemand hat. Dabei ist wenig entscheidend, ob die Gründe dafür technisch, wirtschaftlich oder politisch sein mögen; wichtig ist die Wirklichkeit, sind nicht Wunschträume.

Gerade noch frisch ist der Erpressungsversuch von Thyssen-Krupp, den Transrapid nach China zu verkaufen, wenn es die „Referenzstrecke“ in Deutschland weiterhin nicht geben wird. Das ist wieder ein neuer Beweis dafür, dass die herstellende Industrie gar nicht an die internationalen Verkaufschancen glaubt, sondern die Referenzstrecke die ganze Ware *ist*, die sie verkaufen will. Und das, sehr passend, kurz nachdem man erklärt hat, dass man sich aus der Finanzierung heraushalten wird. Man verlangt laut zeternd ein Geschenk von uns Steuerzahlern. Die andere Referenzstrecke, die China schon hat, sei wirtschaftlich erfolglos, wie es heißt; ob man dort das System wirklich noch kaufen will? *Dort* liegen die eigentlichen Fragen, nicht dabei, dass selbstverständlich alles, was schiefgehen kann, gemäß Murphys Gesetz auch irgendwann einmal schiefgeht.

Wir gedenken der Opfer dieses schlimmen Unfalls und hoffen, dass sie nicht rückwirkend durch einen hässlichen Streit missbraucht werden, und zwar von beiden Seiten.

Michael Werner

S-Bahn nach Geretsried

Erwartungen und Bewertungen

In meiner Diplomarbeit lautete die zentrale Fragestellung: „Welche Auswirkungen hat die S-Bahnverlängerung der S7 auf die Wirtschaft in Geretsried?“ Beantwortet wurde diese Frage anhand einer Bestandsaufnahme der Entwicklungen in fünf deutschen Städten, die in den letzten Jahren einen S-Bahnanschluss erhalten haben. Dabei handelt es sich um Filderstadt im Raum Stuttgart, Bühl im Raum Karlsruhe, Teltow im Raum Berlin sowie Nienburg und Wedemark im Raum Hannover. Des Weiteren wurden mittels einer Unternehmensbefragung die Erwartungen der Unternehmer in Geretsried an einen S-Bahnanschluss ermittelt. Diese wurden mit den Erfahrungen der fünf deutschen Städte verglichen, um die Unternehmenserwartungen einschätzen zu können. Zudem sollte die Unternehmensbefragung Auskunft darüber geben, inwieweit sich die verkehrlichen Interessen der Unternehmen mit den Vorgaben der öffentlichen Behörden decken, ob ein S-Bahnanschluss überhaupt gewollt ist und welchen Stellenwert dieser als Stand-

ortfaktor hat. Auch die von der S-Bahnverlängerung direkt betroffenen Städte Wolfratshausen und Geretsried wurden zu ihren Erwartungen befragt, um diese mit den Erfahrungen der fünf deutschen Städte und den Erwartungen der Unternehmen zu vergleichen und einzuordnen. Dabei stand vor allen im Vordergrund, welche Erwartungen realistisch und welche eventuell zu hoch sind.

Die S-Bahnanschlüsse der Vergleichsstädte entstanden alle in den letzten sechs Jahren. Zuvor waren vier der fünf Städte durch ein DB-Gleis angeschlossen; eine Stadt hatte keinen Gleisanschluss. Der S-Bahnanschluss ermöglichte es, das Oberzentrum schneller, öfter und über einen längeren Zeitraum am Tag zu erreichen. Diese Verbesserungen durch den Anschluss bewerteten alle Experten als positiv. Auch auf Grund dieser Erhöhung der Mobilität war die Akzeptanz der Bevölkerung für den S-Bahnanschluss in den Vergleichsstädten überwiegend breit vorhanden. In Geretsried und Wolfratshausen ist die Situation ähnlich und die Bevölkerung sieht vor allem die Vorteile der S-Bahn wie erhöhte Mobilität, Bequemlichkeit, Verlässlichkeit, Pünktlichkeit und Sauberkeit und weniger die Nachteile wie ein zu hoher Fahrpreis, zu geringe Taktzeiten, Lärm oder Unrentabilität. Uneinigkeit gab es nur bei den Trassenvarianten und im Stadtrat von Wolfratshausen.

Die Erwartungen an einen S-Bahnanschluss waren in den einzelnen Vergleichsstädten zum Teil unterschiedlich. Filderstadt und Wedemark erhofften sich ein Einkaufszentrum und eine damit stärkere Belegung des Bahnhofsumfelds. Dies konnte allerdings aus Kostengründen kaum verwirklicht werden. In Bühl und Wedemark kam es zu einer besseren Vernetzung der Buslinien und Nienburg erhielt sogar ein neues Bussystem. Ersteres erhoffen sich auch die befragten Unternehmen in Geretsried. Eine Verwirklichung scheint hier wahrscheinlich, da dieser Wunsch auch mit den Zielen für den ÖPNV im LEP übereinstimmt.

In allen Vergleichsstädten wurde die Erreichbarkeit und der Anschluss an das Oberzentrum verbessert. Diese Hoffnung haben auch die befragten Unternehmen. Sie wollen besser an München und den Flughafen angebunden werden und wollen eine bessere Erreichbarkeit der Stadt Geretsried und des Arbeitsplatzes. Mit einer Verwirklichung dieser Erwartungen würde sich gleichzeitig die Mobilität der Bevölkerung erhöhen, was ganz im Sinne der Bürgermeisterin von Geretsried wäre.

Alle fünf Vergleichsstädte verzeichnen seit dem S-Bahnanschluss einen weiteren Zuzug von Personen, vor allem junge Familien. Dies erwarten auch die befragten Unternehmen und die Stadt Geretsried. Da Immobilien in der Stadt München sehr teuer sind und vor allem junge Familien deshalb in die umliegenden Landkreise ziehen, ist diese Erwartung sehr realistisch. Des Weiteren sind die befragten Unternehmen der Meinung, mit einem S-Bahnanschluss werden die Immobilienpreise steigen, die Innenstadt aufgewertet und die Bekanntheit der Stadt durch den neuen Endhaltepunkt gesteigert. Letzte-

res ist bei vier von fünf Beispielstädten eingetroffen. An der städtebaulichen Aufwertung der Geretsrieder Innenstadt wird bereits gearbeitet. Eine Steigerung der Immobilienpreise war nicht bei jeder Vergleichsstadt zu verzeichnen, allerdings ist in Geretsried auf Grund der merkbaren Differenz zu den Preisen in Wolfratshausen eine Steigerung nach oben sehr wahrscheinlich.

Ebenso wie der Bürgermeister von Wolfratshausen und die Bürgermeisterin von Geretsried erhoffen sich die befragten Unternehmen eine Verlagerung des MIV auf den ÖPNV. Laut LEP ist diese Entwicklung zu verfolgen und vor allem Wolfratshausen könnte durch Verkehrsverlagerungen die Innenstadt entlasten und die Umweltbelastungen reduzieren. In den Vergleichsstädten kam es kaum zu einer Reduzierung des MIV, da für eine spürbare Entlastung der Straßen zu wenig Personen auf öffentliche Verkehrsmittel umgestiegen sind. Nur in Bühl wurde eine Buslinie, die parallel zur Stadtbahnstrecke fuhr, gestrichen. In den anderen Städten blieb die Zahl der Busverbindungen nahezu gleich.

Besonders wichtig sind für die Stadt Geretsried und die Stadt Wolfratshausen die Auswirkungen auf die Wirtschaft. In den bereits vor dem S-Bahnanschluss für die Wirtschaft attraktiven Vergleichsstädten Filderstadt, Bühl und Nienburg kam es zu weiteren Neuanordnungen; in den anderen nicht. Da Geretsried und Wolfratshausen zur ersten Gruppe gehören, ist hier eine weitere Steigerung der Attraktivität des Standorts, was sich sowohl die befragten Unternehmen als auch die beiden Städte erhoffen, eine wahrscheinliche Entwicklung.

Bei der Attraktivität des Einzelhandels konnte bis auf Nienburg keine Vergleichsstadt ihre Kundenzahl erheblich steigern. Die Anziehungskraft des Oberzentrums für Kunden ist meistens stärker. Dennoch erhoffen sich die befragten Unternehmen und die beiden Städte eine Steigerung der Attraktivität des Einzelhandels, was für den Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen als Einzugsgebiet durchaus möglich ist. Einen Abzug von Kunden in andere Städte befürchtet nur ein kleiner Teil der Unternehmen.

Obwohl Geretsried kaum touristisch geprägt ist, erwarten einige Unternehmen eine Steigerung der Gästezahlen. Die geplante Wellnesstherme „Mediterrana II“ könnte hierfür einen Impuls geben. Ansonsten wird sich die Situation ähnlich wie bei der Attraktivität des Standortes entwickeln, wie der Vergleich mit den anderen fünf Städten zeigt. Bühl und Nienburg waren bereits touristisch geprägt und bauten dies mit dem S-Bahnanschluss weiter aus. Die übrigen Städte konnten keine Touristen dazu gewinnen.

Die Unternehmen in Geretsried erwarten außerdem, dass neue Arbeitsplätze geschaffen werden und kaum Arbeitskräfte nach München abgezogen werden. Im Gegenteil: die befragten Unternehmen erhoffen sich, mit dem S-Bahnanschluss einen besseren Zugriff auf den Arbeitsmarkt München zu haben und damit ihren Fachkräftemangel redu-

zieren zu können. In diesem Fall liegen leider keine genauen Werte für die Vergleichsstädte vor, was eine Prognose schwierig macht.

Betrachtet man die Auswirkungen der S-Bahnanschlüsse in den einzelnen Vergleichsstädten, so ist festzuhalten, dass die positiven Auswirkungen eindeutig überwiegen. In Filderstadt und Bühl denkt man sogar bereits über eine weitere Trassenverlängerung nach. Auch wenn die fünf Vergleichsstädte nicht zu den demographisch oder wirtschaftlich gefährdeten gehören, so konnten sie doch mit dem S-Bahnanschluss ihre Position halten, wenn nicht sogar verbessern. Auf Grund des demographischen Wandels ist es für Städte dieser Größe, vor allem in wirtschaftlich schwächeren Bundesländern, besonders wichtig durch den Zuzug von jungen Familien die Bevölkerung jung zu halten und der Gefahr einer Überalterung so lange es geht aus dem Weg zu gehen. Neben den positiven Auswirkungen vor allem auf die Bevölkerung gibt es in jeder Vergleichsstadt noch Verbesserungsbedarf. Sei es in einigen Orten der Ausbau des P+R-Platzes oder in anderen die bessere Auslastung desselbigen. Auch das Preissystem oder die Taktzeiten sind in einigen Städten noch nicht optimal.

In der Unternehmensbefragung wurde neben den Erwartungen und Befürchtungen an einen S-Bahnanschluss die Zufriedenheit mit dem gegenwärtigen ÖPNV-Angebot und die Bedeutung der Trassenverlängerung für die Unternehmen untersucht. Dabei kam heraus, dass nahezu die Hälfte der befragten Unternehmen das ÖPNV-Angebot nicht bewerten konnte und knapp 40 Prozent unzufrieden waren. Somit war zu erwarten, dass sich die Mehrheit der befragten Unternehmen für einen S-Bahnanschluss aussprechen würde. Vor allem die zum S-Bahnhof Wolfratshausen weiter entfernt liegenden Standorte Süd und Mitte sind mit großer Mehrheit dafür. Bei den einzelnen Branchen befürworten vor allem Dienstleistungsunternehmen, Industrie- und Handwerksbetriebe den Anschluss. Einzig der Einzelhandel steht der Verlängerung skeptisch gegenüber. Ebenfalls ausschlaggebend für die Befürwortung der S-Bahnverlängerung ist der Anteil der Pendler eines Betriebs. Hier war eindeutig festzustellen, dass je mehr Pendler ein Unternehmen hat, desto größer der Bedarf an einem S-Bahnanschluss ist.

Abschließend wurden die Unternehmen nach der Bedeutung und der Qualität allgemeiner und verkehrlicher Standortfaktoren am Standort Geretsried befragt. Bei den allgemeinen Faktoren sahen die befragten Unternehmen den größten Bedarf bei qualifizierten Arbeitskräften und einer guten Verkehrsanbindung. Die Qualität der beiden Faktoren wurde allerdings nur als mittelmäßig bewertet. Von der Qualität am besten schnitten die Punkte Freizeitwert in der Region und die hohe Wohn- und Umweltqualität ab. Beide sind auch von der Bedeutung sehr wichtig für die Unternehmen. Im Mittelfeld rangieren die Expansionsmöglichkeiten und das kommunale Wirtschaftsklima. Steuerbelastung, Kundennähe und ein niedriges Lohnniveau ist für die befragten Unternehmen weniger wichtig. Die Nähe zu Zulieferern und zu Forschungseinrichtungen rangieren bei der Bedeutung und der Qualität auf den beiden letzten Plätzen.

Betrachtet man die verkehrlichen Standortfaktoren, so ist die Verfügbarkeit an öffentlichem Parkraum für die befragten Unternehmen am wichtigsten. Bei der Qualität sehen sie noch Verbesserungsbedarf. Von der Bedeutung am zweitwichtigsten ist die Bedienung im öffentlichen Nahverkehr. In diesem Fall ist die Schere zwischen Bedeutung und Qualität am größten. Es muss also dringend etwas verbessert werden. Qualitativ am besten schnitten der Autobahnanschluss und das örtliche Straßennetz ab. Auf den hinteren Rängen finden sich die Erreichbarkeit des Unternehmens für Fußgänger und Radfahrer und der Gleisanschluss.

Besonders anhand der Bewertungen des ÖPNV in Geretsried und des daraus resultierenden Bedarfs nach einem S-Bahnanschluss sowie den Stellenwerten der Standortfaktoren Verkehrsanbindung und Bedienung im öffentlichen Nahverkehr wird deutlich, wie wichtig den befragten Unternehmen in Geretsried ein S-Bahnanschluss ist.

Vergleicht man diesen Bedarf, der für den Standort Geretsried von zentraler Bedeutung ist, mit der Entscheidung der Bundesregierung, die Mittel für den ÖPNV zu kürzen, wird erneut klar, dass hier am falschen Ende gespart wird. Betrachtet man die Verkehrsentwicklungspläne und die Vorstellung der planungsbeteiligten Akteure (Freistaat Bayern, BEG, DB Netz AG, MVV, Regionale Planungsverbände München und Oberland, EBA) wird deutlich, dass die Verlagerung des MIV auf die Schiene ein zentrales Anliegen aller Beteiligten ist. Und die Fahrgastzahlen des MVV (Steigerung der Fahrgastzahlen 2005 gegenüber 2004 um 4,5%) haben deutlich gemacht, dass ein enormer Bedarf an einem gut ausgebauten öffentlichen Verkehrsnetz besteht. Gerade in Zeiten, in denen die Höhe des Ölpreises immer unsicherer wird und Mobilität und Flexibilität aber mit das wichtigste für Menschen in einer globalisierten Gesellschaft ist.

Die geplante S-Bahnverlängerung hätte überwiegend positive Auswirkungen auf die Wirtschaft in Geretsried, aber auch die Stadt, die Bevölkerung und das Umland würde von diesem Anschluss profitieren. So ist zu hoffen, dass dieses moderne, zukunftsweisende und den Vorgaben der Nachhaltigkeit entsprechende Projekt nicht den Sparplänen der Bundesregierung im Regionalverkehr zum Opfer fällt, sondern wie geplant Ende 2010 in Betrieb genommen werden kann.

Stephanie Scherer

Die Autorin hat an der Ludwig-Maximilians-Universität in München ein Studium in Sozialgeographie, mit den Nebenfächern Politische Wissenschaften sowie Raumordnung und Landesplanung am 20. Juli 2006 abgeschlossen. Wir halten den Text ihrer Diplomarbeit wegen seines wissenschaftlichen Anspruchs für wichtig genug, dass wir ihn trotz seines Umfangs ungekürzt veröffentlichen wollen. Weitergehende Anfragen bitte an die PRO BAHN-Geschäftsstelle oder an die Redaktion.

Horber Schienen-Tage

Staatliche Vorsorge – unternehmerische Freiheit – die Eisenbahn im Spannungsfeld



Mit diesem Motto bringen die Horber Schienen-Tage die aktuelle verkehrspolitische Diskussion im Vorfeld des Börsengangs der DB AG auf den Punkt. Demzufolge haben die Infrastruktur und Fragen der Finanzierung ihren Platz auf den diesjährigen Schienen-Tagen vom 22. - 26. November in Horb am Neckar.

Im Herbst werden erste Auswirkungen der Mittelkürzungen für den Nahverkehr deutlich sichtbar werden, entsprechende Meldungen über Streckenstilllegungen geistern bereits durch die Presse. Welche Bedeutung hat eigentlich der Öffentliche Verkehr? Wie wird auf die Interessen der Fahrgäste Rücksicht genommen? Auch diese Fragen sind Ausgangspunkt für Vorträge und Arbeitskreise.

Traditionell bleiben die Horber Schienen-Tage nicht bei der Kritik stehen, sie suchen auch Antworten. So wird über Möglichkeiten der Kostensenkung zu berichten sein. Hier spielen Stadtbahnsysteme wieder eine herausragende Rolle, aber auch über kostengünstigere Infrastruktur soll berichtet werden.

Die Horber Schienen-Tage haben vor fast einem Vierteljahrhundert ihren Ausgangspunkt bei der Betroffenheit der Bürger genommen. Neben der Sorge um den Zustand der damaligen Bundesbahn war die wachsende Bedeutung des Umweltschutzes ein zentrales Thema. Nicht umsonst sind bereits die vierten Horber Schienen-Tage mit dem Europäischen Umweltpreis ausgezeichnet worden. Doch trotz Feinstaub spielen Gesichtspunkte des Umweltschutzes in der aktuellen Diskussion kaum eine Rolle. Hier werden die Horber Schienen-Tage ganz bewusst einen Akzent setzen. Es gibt ein in Deutschland kaum beachtetes Verkehrssystem, das gleichzeitig kostengünstig ist und die Umweltbelastung in den Städten deutlich verringern kann: Den Obus.

In Esslingen, ganz in der Nähe von Horb, besteht einer der drei verbliebenen Obus-Betriebe in Deutschland. Er ist am Mittwoch, dem 22. November, Ziel der Auftaktexkursion. Treffpunkt in Stuttgart ist um 12:15 Uhr, in Obertürkheim entsprechend später. Nach einer Fahrt mit dem Obus stehen im Betriebswerk eine Werksbesichtigung und Vorträge auf dem Programm. Teilnehmer an der Exkursion benötigen nur eine Fahrkarte zum Treffpunkt, die Weiterreise nach Horb ist Teil der Exkursion und führt unter anderem über die Straßenbahnlinie 15 in Stuttgart. Sie ist die letzte verbliebene Linie des einst umfangreichen meterspurigen Netzes, ihre Umstellung auf eine normalspurige Stadtbahn wird derzeit vorbereitet. Damit die Teilnehmer die Besichtigung entspannt

genießen können, ist der Gepäcktransfer nach Horb Teil des angebotenen Exkursionsprogramms. Die Vorträge in Horb beginnen am Mittwoch um 19 Uhr.

Am Donnerstag wird das Thema Obus mit einer Vortragssitzung und einem Arbeitskreis fortgeführt. Es ist uns gelungen, den Betriebsleiter der Salzburger Lokalbahn, Gunther Mackinger, als Moderator und Teilnehmer zu gewinnen. Er ist nicht nur für die Lokalbahn, sondern unter anderem auch für den expandierenden Obus-Betrieb in Salzburg zuständig und führend in der europäischen Initiative Trolley-Motion aktiv.

Die Detailplanung zum Thema Obus ist wie die Redaktion des Tagungsprogrammes noch in vollem Gange. Da in München ein Schwerpunkt der Horber Schienen-Tage angesiedelt ist, sowohl bezüglich der Interessenten als auch der Beteiligten, geben wir hier einen kurzen Einblick in die derzeit laufenden Vorbereitungen:

Güterverkehr und Fahrzeugtechnik, die Klassiker für Vorträge und Arbeitskreise sind auch in diesem Jahr wieder auf den Horber Schienen-Tagen vertreten. Um aktuell am Ball zu bleiben, wurden für diese Themen bei der Verkehrsmesse Innotrans Mitte September neue Referenten angesprochen. Zum Redaktionsschluss dieses Heftes liegen dazu noch keine Ergebnisse vor. Fest steht lediglich, dass der Güterverkehr und der dazugehörige Arbeitskreis in bewährter Kooperation mit dem VDV ein Thema am Donnerstag ist, während die Fahrzeugtechnik am Freitag ihren Platz hat.

Natürlich wird auch wieder über die Verankerung der Eisenbahn in der Gesellschaft zu sprechen sein. Nach der großen Resonanz im letzten Jahr wird das Thema „Die Eisenbahn in der Welt der Kinder“ fortgesetzt. Ergänzend soll auch über die Wahrnehmung der Eisenbahn im Kulturbetrieb gesprochen werden. Auch hier sind die Vorbereitungen noch in vollem Gange.

Fest steht bereits der Ablauf der Abschlussexkursion am Sonntag, dem 26. November. Sie führt zur S-Bahn Rhein-Neckar. Diese Exkursion wird teils mit Regel-, teils mit Sonderzügen durchgeführt und beginnt um 8:30 Uhr in Horb. Erstes Fahrtziel ist die S-Bahn-Baustelle Germersheim – Speyer, die unter sachkundiger Führung besichtigt wird. Anschließend geht es weiter nach Ludwigshafen zur S-Bahn-Werkstätte. Dort steht unter anderem eine Werksbesichtigung auf dem Programm. Die individuelle Heimreise der Teilnehmer ist ab 15:30 Uhr vom Hauptbahnhof Mannheim aus möglich.

Interessenten können sich bereits jetzt anmelden, das Anmeldeformular wurde in der zweiten Septemberhälfte ins Internet eingestellt. Es ist, ebenso wie laufend aktuelle Informationen unter <http://horber.schiene-tage.de> erreichbar. Ein Versand an ehemalige Teilnehmer und Interessierte ist etwa zeitgleich zum Erscheinen dieses Heftes der PRO BAHN-Post geplant.

Rudi Barth

Das Mangfalltal geht auf Reisen

Samstag, 7. Oktober 2006

Bamberg

Die alte Bischofsstadt Bamberg ist das Ziel eines Sonderzuges aus dem Mangfalltal am Samstag, den 7. Oktober 2006. Das fränkische Rom, wie Bamberg auch liebevoll genannt wird, hält für den Besucher eine umfangreiche Palette an Attraktionen bereit. Mehr als 1.500 historische Gebäude – Kirchen, Paläste und Bürgerhäuser – stehen unter dem besonderen Schutz des UNESCO-Weltkulturerbes und formen eines der größten Altstadtensembles in ganz Europa. Kunstsinnige Betrachter geraten ins Staunen und Schwärmen, allein schon angesichts der reichhaltigen sakralen und weltlichen Baukunst. Eine Stadtführung (ca. 2 Stunden) ist im Fahrpreis enthalten.

Der Sonderzug mit seinen modernen Doppelstockwagen startet in Rosenheim und hält an allen Stationen der Mangfalltalbahn bis Feldkirchen-Westerham. Im Zug sind Imbiss und Getränke erhältlich.

Fahrplan (Hinfahrt)

Rosenheim	ab 6.55 Uhr
Kolbermoor	ab 7.04 Uhr
Bad Aibling	ab 7.13 Uhr
Heufeld	ab 7.28 Uhr
Heufeldmühle	ab 7.31 Uhr
Bruckmühl	ab 7.37 Uhr
Westerham	ab 7.47 Uhr
Bamberg	an 11.04 Uhr

Fahrpreise

Erwachsene	EUR 29,50
Kinder/Jugendliche (6-16 Jahre)	EUR 26,00
PRO BAHN-Mitglieder	EUR 26,00

Der Sonderzug wird organisiert von der PRO BAHN Verlag und Reisen GmbH und geht auf eine Anregung der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim zurück, ohne deren tatkräftige Mitarbeit dieses Projekt nicht möglich wäre.

Fahrscheine sind erhältlich bei den Gemeindeverwaltungen in Feldkirchen-Westerham, Bruckmühl, Kolbermoor und in Bad Aibling bei der Kurverwaltung und im Bahnreise- & Tourismusbüro (im Bahnhof).

Ernst Huber

Samstag, 4. November 2006

Exkursion

von der Schlierach zur Mangfall

Von Agatharied wandern wir über einen Höhenrücken, vorbei an Bodenrain, Hausruck, Hintereck und Schwarzenbach zur Mittagseinkehr nach Gmund am Tegernsee. Danach führt der Weg über Dürnbach und Moosrain nach Schaftlach.

Gehzeit ca. 4 ½ Stunden

Treff: München Hauptbahnhof bis 8.25 Uhr am Abfahrtsbahnsteig Gleis 34

Abfahrt: 8.42 Uhr mit BOB Zugteil Bayrischzell bis Agatharied

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

Führung: Eugen Reißing

Veranstalter: Bund Naturschutz



Impressum:

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

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

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

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

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

Mail: pbp-termine@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 November bis Dezember 2006 (monatlich) durch Überweisung von € 2.– 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 11/06 erscheint am 25.10.2006, Redaktionsschluss ist der 21.10.2006.

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

Termine

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

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

PRO BAHN-Veranstaltungen

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

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

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

Do. 12.10. 19 Uhr, Rosenheim, Bahnhofsgaststätte; **Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: Wolfgang Günther (080 62/40 27), Günter Polz 080 63/79 28)

Fr. 13.10. 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. 18.10. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 20.10. 19 Uhr; Weilheim, Marienplatz, Hotel „Vollmann“; **Neue Züge auf der Pfaffenwinkelbahn**; Informationsveranstaltung mit Heino Seeger, (Veolia-Verkehr)

Mi. 25.10. ab 19 Uhr; **Stammtisch** im „Zwingereck“

Do. 26.10. 19 Uhr; Weilheim, GH „Holzwurm“, Münchner Str. 36; **Stammtisch der Kreisgruppe Weilheim-Schongau**; Info: Norbert Moy (08 81/63 81 31)

Mo. 30.10. 19.30 Uhr; Augsburg, Zeughaus, Zeugplatz 4 (Remshartzimmer, Raum 113) **PRO BAHN Treff Schwaben**; Werner Ziegelmeier, Geschäftsführer der Firma Schwaben Mobil. **Public Private Partnership bei regionalen Verkehrsunternehmen an den Beispielen Firma Ziegelmeier – Stadtwerke Ulm und Autobus Oberbayern – Stadtwerke München**; Info: Winfried Karg (Tel. 082 51/538 87, e-mail: w.karg@bayern.pro-bahn.de)

Mi. 08.11. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 03.11. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Termine anderer Veranstalter

27. -29. 10. PRO BAHN Österreich, **4. Salzburger Verkehrstage 2006**, Info: Mag. Peter Haibach (0043/664/4269607, Haibach@regionale-schienen.at), www.salzburger-verkehrstage.org

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

Sa. 07.10. Treff 08.15 Uhr; München Hauptbahnhof, Gleis 29, Zug Richtung Innsbruck (08.32 Uhr) in Tutzing umsteigen Richtung Kochel **Exkursion von den Osterseen zur Loisach**; (Gehzeit ca. 5 Stunden); Info: Eugen Reißing 089/700 46 08)

Mi. 18.10. 19 Uhr; Einsteinstraße 148, Dia-Vortrag: **Bitte Thema erfragen**; Info: Gerald Bendrien (080 92/333 48)

Fr. 03.11. 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)