

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern Dezember 2006



LINT41 der DB – hier in Süderbrarup, künftig um Weilheim

Foto: dybas-Fotosammlung

- 24. Horber Schienen-Tage 2
- Weilheim: Neue Züge auf alten Schienen 5
- Der Minister, der Konzern und der Bahnübergang 6
- Fahrkartenkauf: Planung ist alles 10

24. Horber Schienen-Tage

Warmer Herbst in Horb

Dieses Jahr hat es nicht geschneit bei den Horber Schienen-Tagen. Schnee galt zu Kurt Bieleckis Zeiten als gutes Vorzeichen; hoffen wir, dass die umgekehrte Rechnung nicht gilt. Immerhin hatten wir ein strahlendes Spätsommerwetter Ende November; dann sollte doch auch die Zukunft strahlen. Wir brauchen Zuversicht, war doch die Titelzeile der Tagung „staatliche Vorsorge – unternehmerische Freiheit“ und Thema zum großen Teil der vorgesehene Börsengang der Bahn. Vor allem Karl-Dieter Bodack, der immerhin dem Verkehrsausschuss des Bundestages beratend angehört, berichtete dazu Erschreckendes: Nicht etwa werden die Aktien über 49 % der Bahn frei gehandelt werden, sondern sie sind nah- und fernöstlichen Investoren versprochen, die nicht das mindeste Interesse an einem ordentlichen Bahnverkehr in Deutschland haben werden. Außerdem sieht die gegenwärtige Regelung zwar vor, das Netz im Besitz des Bundes zu belassen, die Entscheidungsgewalt aber bei der DB AG; das bedeutet, dass sie trotz allem nach Belieben darüber verfügt, es weiterhin zerstören und Grundstücke verkaufen kann, das Eigentum aller Bürger verschleudern darf. Prof. Bodack forderte alle Teilnehmer auf, ihre Bundestagsabgeordneten anzusprechen und auf diese Zusammenhänge hinzuweisen. Hiermit reicht die PRO BAHN-Post diesen Aufruf an alle Leser weiter.

Ein weiterer Schwerpunkt war der O-Bus. Die Anfangs-Exkursion, eingebunden in die Anreise, ging folglich auch zunächst nach Esslingen, zu einem der drei letzten Betriebe in Deutschland. Später fuhren die Teilnehmer weiter über einen Teil der Stuttgarter Straßenbahnlinie 15, der letzten in Meterspur. Als Dreischienengleis wird sie für historische Fahrten erhalten bleiben.

Zum O-Bus gab es weitere Vorträge und einen Arbeitskreis. Gunter Mackinger stellte das Salzburger Netz vor; dort ist die elektrische Bedienung flächendeckend, greift sogar in Nachbargemeinden über, und es gibt keinen Dieselverkehr mehr. Arnulf Schuchmann rechnete vor, dass trotz einer zusätzlichen Investition für die Oberleitung durch längere Lebensdauer der Fahrzeuge und eine bessere Akzeptanz der O-Bus wirtschaftlicher ist als Dieselbetrieb, sobald eine ausreichende Verkehrsdichte gegeben ist; sie liegt bei einem Zehn-Minuten-Takt mit Gelenkbussen. Der Arbeitskreis beschäftigte sich vor allem mit der Frage, warum in Deutschland dieses Verkehrsmittel aus dem öffentlichen Bewusstsein anscheinend völlig verschwunden ist.

Das Projekt „Bahn und Kind“ läuft weiter. Es gab einen Malwettbewerb für die dritte und vierte Jahrgangsstufe der Grundschule mit Führerstandsmitfahrten auf bei der HZL als Hauptpreisen. Auffallend war, dass alle acht prämierten Bilder von Mädchen stamm-

ten, obwohl es doch um ein angestammtes Männerthema ging. Der Arbeitskreis versuchte Vorschläge zu ermitteln, wie man künftig mehr Aufmerksamkeit der Kinder und Jugendlichen für die Bahn gewinnen könnte. Es bringt wenig Erfolg, sie selbst anzusprechen; die Anregungen müssen von Eltern und Lehrern kommen. Für 2007 sind weitere Aktionen geplant.

Das Streitgespräch zwischen Winfried Scheuermann (CDU) und Boris Palmer (Grüne) über den Dauerbrenner „Stuttgart 21“ brachte inhaltlich nichts Neues, einige Emotionen und wenige Argumente. Es verlief dieses Mal auffallend friedlich, auch im Kreis des Publikums. Ist es vielleicht allmählich langweilig geworden?

Als dunkelroter Faden zog sich der „Gigaliner“ durch die Diskussion: der überlange und überschwere Straßen-Lastzug, ein Wunsch der verladenden Wirtschaft, der gemäß ihrer Werbung durch weniger fahrende Einheiten die Umwelt entlasten soll, tatsächlich aber das Straßennetz verschleißt, gefährlich ist und vor allem um so mehr Güter von der Schiene auf die Straßen holen wird.

Auch die Integration des Schienen-Güterverkehrs war eine Frage, die immer wieder aufkam, wo allgemein integrale Taktfahrpläne als Standard gefordert sind.

Martin Vieregg konnte sich einige Pointen angesichts der Tricks und Kniffe nicht verbeißen, mit denen die Standardisierte Bewertung zu ihren Ergebnissen kommt und den Transrapid, den neuen Münchner S-Bahn-Tunnel oder Stuttgart 21 auf über eins zu rechnen versucht. Für den Transrapid stellte sich zum Beispiel heraus, dass eine Überprüfung der Werte und ihr Ersatz durch erlaubte und realistische Annahmen ein Ergebnis mit negativen Vorzeichen ergeben hätte, was ja mathematisch bei einem Bruch aus positiven Zahlen nicht möglich ist; da stimmen offensichtlich die unterstellten Voraussetzungen nicht.

Den heimlichen Technikfans war ein Bericht über die Weltrekordfahrt eines „Taurus“ geboten; im Gegensatz zum historischen Versuch in Frankreich 1955 mit angeblich 331 km/h (tatsächlich gerade einmal 330 bzw. 320) wurden fast unveränderte Serienbedingungen an Lok und Strecke beibehalten, und das Fahrzeug erreichte 357 km/h. Sogar etwas mehr wäre noch möglich gewesen, wenn man die Versuche fortgesetzt hätte.

Die Teilnehmer erfuhren im Kontrast einerseits durch Rainer Gries ein Beispiel für die üblichen Methoden, eine Bahn zu vernichten: Die Wiehlthalbahn im Oberbergischen Land, die von einem privaten Verein im Sonderverkehr betrieben wird, dagegen Begehrlichkeiten eines Industriebetriebes, der auf beiden Seiten des Gleises arbeitet und seine Entwicklung gestört sieht, von Straßenbauämtern und anderen Anliegern, von Politikern, die untätig den Forderungen der Wirtschaft gehorchen. Kennen wir das nicht irgendwoher? Von Dietmar Litterscheid erfuhr man wiederum, wie man es anstellt, wenn man eine Strecke reaktiviert. Als Hobby lässt sich so etwas nicht betreiben.

Einen Vortrag der Schienen-Tage kennen unsere Leser bereits: Stephanie Scherers Begutachtung der Auswirkungen einer S-Bahn-Verlängerung nach Geretsried, die dort allerdings etwas ausführlicher war und auch Grafiken umfasste. Die Oberbürgermeisterin Cornelia Irmer brachte ihren Beitrag schriftlich für den Tagungsband.

Die spät endenden Arbeitskreise nun schon an zwei Tagen begrenzten den inoffiziellen Rahmen. Trotzdem gab es noch viele wichtige Begegnungen und Gespräche in der leider stark geschrumpften Gastronomie der Stadt Horb. Vieles, was in den kommenden Jahren auf den Schienen-Tagen als Vortrag auftaucht, kann bei diesen vielfältigen Treffen entstanden sein.

Am Sonntag bereiste eine noch immer stattliche Truppe die neue S-Bahn-Strecke im Verbund Rhein-Neckar, die im Dezember ihren Verkehr aufnehmen wird, als die ersten S-Bahn-Fahrgäste überhaupt auf dieser Strecke; sie wurden allerdings noch ausgestochen durch zwei Teilnehmer, die den Ausstieg aus dem Planzug auf der Anreise in Gernersheim versäumten und mit dem anreisenden Sonderzug der Gruppe wieder zugeführt wurden. Wer hat da den heimlichen Verdacht, dass dies Absicht war?

Horb 2006 war wieder einmal ein abwechslungsreiches Programm, zum Teil allerdings nur für Kenner, geordnet und diszipliniert für echte Profis und trotzdem nicht kalt. Wir freuen uns auf 2007, wenn diese Veranstaltung zum 25. Mal über das Podium geht und den Rück- und Ausblick über jeweils ein Vierteljahrhundert behandeln will. Hoffen wir, dass es 2031 noch eine Bahn geben wird!

Die vollständige Zusammenfassung ist wieder erhältlich in den zwei Tagungsbanden, voraussichtlich ab Mitte Januar 2007 beim Trägerverein Horber Schienen-Tage, Postfach 0240, 83089 Bad Endorf.

Michael Werner

Liebe PRO BAHN-Post-Abonnenten,

zum Jahresende möchten wir Sie bitten, für das kommende Jahr den Jahresbezugspreis von unverändert 12 Euro zu überweisen.

Die Kontonummer ist 1037 20 730
bei der Sparda-Bank München (BLZ 700 905 00).

Vergabe der Strecken um Weilheim

Neue Züge auf alten Schienen

Wenn die Bayerische Regiobahn (BRB) im Dezember 2008 den Zugverkehr auf den Bahnlinien Weilheim – Schongau und Weilheim – Geltendorf – Augsburg von der Deutschen Bahn übernimmt, dürfen die Fahrgäste eine ganze Reihe von Verbesserungen erwarten. Bei der Informationsveranstaltung des Fahrgastverbands PRO BAHN am vergangenen Freitag standen Regiobahn-Geschäftsführer Heino Seeger und Planer Bastian Goßner über sechzig Zuhörern, darunter zahlreichen Vertretern der Anliegerkommunen, Rede und Antwort. In Vertretung von Landrat Luitpold Braun brachte Kreisrat Rudi Marquardt in seinem Grußwort die Erwartungen und Sorgen der Bahnkunden zur Sprache. So bemüht sich der Landkreis um die Auffassung oder Sicherung der technisch nicht gesicherten Bahnübergänge entlang der Pfaffenwinkelbahn, um die Reisezeiten zu verkürzen.

Kernpunkt des Konzepts der BRB ist das neue niederflurige Fahrzeug vom Typ LINT 41 des Herstellers Alstom. Der zweiteilige Dieseltriebwagen bietet 140 bequeme Sitzplätze und behindertenfreundliche Einstiege. Dank seiner beiden starken Dieselmotoren mit je 390 kW ermöglicht er einen ambitionierten Fahrplan, der künftig wieder die Anschlüsse der Ammerseebahn in den Knotenbahnhöfen Weilheim und Geltendorf sicherstellt. Fahrkarten gibt es künftig nicht mehr nur am Bahnsteig, sondern auch am Automaten im Zug. DB und BRB werden ihre Fahrscheine gegenseitig anerkennen, sodass im Bezug auf die Tarife für die Fahrgäste keinerlei Nachteile entstehen.

In der Diskussion mit den Zuhörern wurde aber auch der Schwachpunkt des Konzepts deutlich: Gleise und Bahnhöfe bleiben auch künftig in der Obhut der Deutschen Bahn AG. Und deren Zustand lässt zu wünschen übrig: Peitings Bürgermeister Michael Asam beklagte die katastrophale Verwahrlosung seines Bahnhofs und die geringe Reisegeschwindigkeit der Züge. Langsamfahrstellen bei Geltendorf führen dazu, dass die Fahrgäste der Ammerseebahn die Anschlüsse verpassen. Weilheims Verkehrsreferent Reindl forderte im Bezug auf die Park&Ride-Studie von PRO BAHN eine Modernisierung der Strecke Weilheim – Schongau, um dem wachsenden Individualverkehr aus Richtung Peißenberg und Schongau einzudämmen.

Trotz aller Probleme erwartet der Fahrgastverband PRO BAHN vom neuen Bahnbetreiber einen positiven Impuls für den Schienenverkehr: „Wenn die Gemeinden und alle Beteiligten an einem Strang ziehen und politischen Druck aufbauen, können wir auch die Modernisierung der Bahnhöfe und Strecken erreichen“, so PRO BAHN-Sprecher Norbert Moy. Auch BRB-Geschäftsführer Heino Seeger sagte den Gemeinden seine Unterstützung zu: „Wenn es die Sache erfordert, gehe ich mit Ihnen auch zu Verkehrsminister Huber!“

Norbert Moy

Glosse

Der Minister, der Konzern und der Bahnübergang

Zu unser aller Erstaunen veröffentlichte Herr Tiefensee, zur Zeit von Beruf Bundesverkehrsminister, am 11. Oktober eine Pressemitteilung, in der er sehr kritisch mit der von seinem Ministerium fachlich betreuten Firma Deutsche Bahn AG umgeht. Anlass der Kritik war die Ankündigung der Firma ihre Preise zu erhöhen. Auch dies erscheint etwas verwunderlich, da der interessierte Laie eigentlich erwartet hätte, dass eine solche die Firmenstrategie und darüber hinaus die deutsche Verkehrspolitik beeinflussende Entscheidung vorab im Aufsichtsrat angesprochen wird oder dass der alleinige Eigentümer, der auch Herrn Tiefensee auf seiner Gehaltsliste hat, zumindest solche Absichten früher erfährt als die Öffentlichkeit.

Wie auch immer – der geänderte Tonfall des Ministers gegenüber der DB und ihrem Chef ist zumindest interessant. Das kannten wir aus den Diskussionen über den geplanten DB-Börsengang doch ganz anders. Wie kam es zu diesem Stimmungsumschwung?

Aus streng vertraulichen Quellen wurde uns zugetragen, dass diese geistig-moralische Wende im Umgang miteinander vom 9. Oktober datiert und sich im Raum München abspielte.

Die Fakten: Die Firma Linde eröffnete an diesem Tag in Lohhof eine Wasserstofftankstelle. Dazu reiste aus Berlin Herr Tiefensee an. Vom Flughafen kommend verließ der Dienstwagentross die Autobahn, bog nach links auf die Bundesstraße 13 – und verpasste die Ausfahrt ins Gewerbegebiet. Macht nichts, ein paar hundert Meter weiter geht es ja noch einmal rechts nach Lohhof hinein. Also nimmt man ersatzweise diese Abfahrt. Leider befindet sich nun zwischen dem Minister und der Firma Linde die Deutsche Bahn AG in Form der Bahnstrecke München – Freising.

Zum Glück haben bereits unsere Vorväter just in der Mitte zwischen Lohhof und Unterschleißheim die kluge Einrichtung eines Bahnübergangs geschaffen. Leider kann sich die ministerielle Karosse diesem Übergang nur bis auf einen halben Kilometer nähern. Die restlichen 500 Meter Straßeninfrastruktur halten andere Autofahrer mit ihren Vehikeln besetzt, da sie ebenfalls den Bedarf verspüren, von der einen auf die andere Seite der Bahnstrecke zu wechseln.

Es geht nicht voran. Von links nach rechts fährt eine S-Bahn im Schleichtempo durchs Bild. Rechts vor dem Bahnübergang parkt minutenlang ein Güterzug. Der interessierte Laie würde jetzt Signalstörung oder ähnliches vermuten. Der Minister und seine Beglei-

tung sind aber nunmal keine Laien. Aber man kann zum Telefon greifen und hat so sogar eine ansonsten streng geheime Durchwahl parat:

„Mehdorn.“

„Hallo Herr Mehdorn, Tiefensee hier.“

„Hallo Herr Minister, keine Sorge, wir arbeiten gerade einen Plan aus, um unsere Kapitaldecke mit Blick auf den Börsengang nochmals zu verbessern. Morgen werden wir ankündigen ...“

Der Minister fällt ungeduldig ins Wort: „Ja, ja. Aber darum geht es jetzt nicht. Ich stehe hier in ... wie heißt das noch ... ah ja, Lohhof, und einer ihrer Bahnübergänge versperrt mir den Weg zu einem wichtigen Termin. Sie wissen schon, Presse und so. Wenn die rauskriegen, dass ich wegen der Bahn zu spät komme ...“

„Selbstverständlich Herr Minister, ich kümmere mich sofort darum – wir machen das!“

Mehdorn ruft zum im Vorzimmer sitzenden persönlichen Referenten: „Maier-Himmelfahrt – Bahnübergänge, wer ist dafür noch mal zuständig?“

„Bahnübergänge, Bahnübergänge – das sind doch diese weiß-roten Dinger? Weiß-Rot kann eigentlich nur Fernverkehr bedeuten.“

Mehdorn greift wieder zum Telefon und ruft den Unternehmensbereich Fernverkehr an. „Hören Sie mal, sind Sie für den Bahnübergang in Lohhof zuständig? Da stimmt was nicht.“

„Lohhof? Moment, ich schaue mal nach.“ Pause. „Tut mir leid, definitiv kein ICE-Halt. Ich fürchte, für Maßnahmen außerhalb ICE-Netzes haben wir zur Zeit kein Budget.“

Währenddessen klingelt Mehdnorns anderes Telefon. Der Minister. „Herr Mehdorn, es wird etwas dringlich. Sie wissen schon – die Toiletten im Flieger sind so eng. Und auf dem Flughafen war es dann sehr eilig. Und eigentlich sollte ich ja längst meine Rede gehalten haben“

„Herr Minister, ich werde unter diesen Umständen die Sache natürlich beschleunigen. Zusätzliche Beschleunigungsmaßnahmen können allerdings das Preisgefüge ...“

Des Ministers Geduld ist arg begrenzt. „Mehdorn, nun machen Sie schon ...“

Mehdorn ins Vorzimmer: „Maier-Himmelfahrt, verbinden Sie mich mit dem für Bayern zuständigen Mann!“.

Am Telefon: „Josel.“



Foto: ELau

„Guten Tag, Herr Josel. Mehdorn hier. Der Bundesverkehrsminister steht vor einem ihrer Bahnübergänge und hat es eilig.“ Mehdorn erläutert die menschliche Dimension der sich anbahnenden Tragödie.

Josel: „Herr Vorstandsvorsitzender, wir verfolgen zwar ein zeitgerechtes Convenience-Konzept für Bahnübergänge, um dort die Aufenthaltsqualität zu verbessern, aber die Konzernstrategie sah bisher vor, dies ohne Toilettenanlagen zu realisieren.“

„So, so.“

„Einfachste Möglichkeit, die Probleme mit dem Bahnübergang nachhaltig zu lösen, wäre die Strecke stillzulegen.“

„Herr Josel, den Vorschlag können wir nach dem Börsengang gerne umsetzen, aber die Probleme des Ministers sind doch etwas gegenwärtiger.“

„Nun, vielleicht ist aus dem Altbestand noch eine Station in der Nähe, die über entsprechende Einrichtungen verfügt – ich verbinde Sie mal mit Station & Service.“

„Bahnhofsmanagement München.“

„Mehdorn hier. Der Bundesverkehrsminister ...“

„Herr Josel hat die Sachlage schon erläutert. Ehrlich gesagt, kenne ich mich dort nicht so aus. Aber mit dem Geld, das Regio für verspätete Züge zurückzahlt hat man in Bayern eine Stationsdatenbank eingerichtet – schöne Sache. Dort kann ich aber leider die gewünschte Einrichtung nicht finden. Sie wissen vielleicht, dass wir die Absicht haben,

alle S-Bahnhöfe zu Wohlfühlstationen auszubauen. Aber wegen den Umstrukturierungen konnten wir uns dem Thema noch nicht zuwenden. Moment ... ich sehe gerade – Unterschleißheim – nein, auch keine Toilette. Aber ein Fernverkehrsautomat. Vielleicht könnten die Kollegen vom Fernverkehr ...“

Mehdorns Gesichtsfarbe ist mittlerweile bei verkehrsrot angelangt. Bevor er antworten kann, klingelt das Zweittelefon. Der Minister. „Herr Mehdorn, das dringliche Problem ist gelöst. Aber ich musste mich der Unterstützung eines ausländischen Mineralölkonzerns bedienen. Wenn wir es wenigsten zu dieser Wassertankstelle geschafft hätten – man will ja innovativ sein. Stattdessen stehen wir immer noch vor ihrem ...“

Mehdorn: „Ich weiß, Herr Minister. Aber wir sind ein integrierter Konzern. Da sind immer viele Stellen mit der Problemanalyse befasst. Aber keine Sorge – wir packen das.“ „Lieber Herr Mehdorn, also das Problem mit dem integrierten Konzern – dafür gibt es eine Lösung.“

Und so kam es, dass ein ministeriellen Bedürfnissen im Wege stehender Bahnübergang maßgeblichen Einfluss auf die deutsche Verkehrspolitik ausübte.

Edmund Lauterbach

Regionalvorstand neu gewählt

Am 4. November hat die Mitgliederversammlung des Regionalverbands Oberbayern einen neuen Vorstand gewählt und dabei Wert auf Kontinuität gelegt. Die bisherigen Vorstandsmitglieder – Vorsitzender Norbert Moy, Andreas Barth und Andreas Frank als stellvertretende Vorsitzende sowie Schatzmeisterin Renate Forkel wurden in ihren Ämtern bestätigt. Auf eigenen Wunsch nicht mehr kandidiert hat der bisherige Beisitzer Robert Huber aus Schrobenhausen. Der Vorstand hat seinen Entschluss sehr bedauert und dankt ihm aber ganz herzlich für sein Engagement in der Vorstandsarbeit. In der laufenden Amtszeit sollen nun statt fester Beisitzer je nach Themenschwerpunkt die Leiter der Kreisgruppen und Arbeitskreise zu den Vorstandssitzungen eingeladen werden und so in die Entscheidungen des Vorstands verstärkt einbezogen werden.

Über das Referat vom Christoph Grimm, Geschäftsleiter von DB Regio Oberbayern, wird die nächste Ausgabe der PRO BAHN-Post berichten.

Norbert Moy

Fahrkartenkauf

Planung ist alles!

Wenn man heute mit der Bahn verreist, muss man sich zwecks der Reiseplanung erst einmal neben dem Wetterbericht (wenn man gutes Wetter braucht) durch die ganzen Fahrplanänderungshinweise wegen Baustellen usw. zum fraglichen Zeitpunkt auf der DB-Webseite hindurcharbeiten. Erst dann steht fest, ob die geplante Reise so durchführbar ist.

Wegen dem schönen Oktoberwetter packte ich die lang ersehnte Besteigung des Simetberges im Estergebirge an. Nachdem mein Kopf mit den Sorgen um das passende Wetter und die lieben DB-Baustellen gefüllt war, hatten Gedanken zum passenden Tarif nicht mehr so Raum. Nur so nebenbei dachte ich daran, für die DB-Strecke Tutzing – Kochel eine Rückfahrkarte mit BC-25-Ermäßigung zu lösen und dann im RVO-Bus zum Walchensee das gleiche. An Sondertickets dachte ich nicht. Das Bayernticket Single wäre im Vergleich nicht günstiger gewesen. Bis Tutzing habe ich eine IsarCardJob.

Die Umsteigezeit in Tutzing ist knapp, ein paar Minuten Verspätung sind immer drin. So fragte ich den KiN in der RBA nach Tutzing, ob ich die Rückfahrkarte nach Kochel auch bei ihm haben könne. Ja, aber 2 Euro Aufpreis wegen Lösung im Zug. Das wollte ich nicht und so löste ich hechelnd die Karte am Automaten in Tutzing.

Als ich im RVO-Bus in Kochel saß (meine Karte hatte ich schon gelöst), fiel mir auf, dass die Nachfolgenden schon Karten besaßen, die offenbar auch für den Bus galten. Wie war das möglich?

Ich fragte eine Mitreisende und den Busfahrer. Dann fiel das Zehnerl in meinen Gehirnautomaten: Werdenfels-Ticket! Oder eben Bayern-Ticket! Für mich wäre das Werdenfels-Ticket – das auch auf der RVO-Buslinie 9608 Kochel – Mittenwald – Garmisch gilt, etwas günstiger gewesen. In München hatte ich beim Umsteigen keine Zeit mehr, Karten zu kaufen, an das Werdenfels-Ticket hatte ich auf dieser Relation aber überhaupt nicht gedacht. Und der KiN hatte mich (natürlich) auch nicht darauf hingewiesen.

So hätte ich mir einige umständliche Kartenkaufprozeduren sparen können und auch einige Euros.

Das Werdenfels-Ticket hat sich durch diese Erfahrung in mein Gedächtnis eingebrannt und bei einer späteren reinen Bahnfahrt nach Mittenwald habe ich es auch voll genutzt.

Hans-Georg Seefried

Samstag, 13. Januar 2007

Exkursion in die Monheimer Alb

Vom Bahnhof Otting-Weilheim zuerst nach Otting und durch etwas hügeliges Gebiet nach Wolferstadt (Mittagseinkehr). Durch das Tal des Westerbrunner Bachs an der Brenneisenmühle vorbei nach Weilheimerbach. An Spuren einer Keltenschanze und Hügelgräbern vorbei zurück zum Bahnhof Otting-Weilheim.

Gehzeit: ca. 4,5 Stunden

Treff: München Hauptbahnhof bis 8.15 Uhr am Abfahrtsgleis

Abfahrt: um 8.30 Uhr Richtung Nürnberg über Ingolstadt bis Treuchtlingen, umsteigen Richtung Augsburg

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

PRO BAHN-Post-Abowerwaltung: Renate Forkel, Tel. 0881/638587, Mail: pbp-abo@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 Januar bis Dezember 2007 (monatlich) durch Überweisung von € 12.– 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 1/07 erscheint am 27.12.2006, Redaktionsschluss ist der 23.12.2006.

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-Termine im Internet: www.pro-bahn.de/bayern/index_termin.htm

PRO BAHN-Veranstaltungen

Do. 30.11. 19 Uhr; Weilheim, GH „Holzwurm“, Münchner Str. 36; **Stammtisch der Kreisgruppe Weilheim-Schongau**; Info: Norbert Moy (08 81/63 81 31)

Fr. 01.12. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Fr. 08.12. 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)

Do. 14.12. 19 Uhr, Rosenheim, Bahnhofsgaststätte; **Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: Wolfgang Günther (080 62/40 27), Günter Polz 080 63/79 28)

Mo. 18.12. 19.30 Uhr; Augsburg, Zeughaus, Zeugplatz 4 (Remshartzimmer, Raum 113) **PRO BAHN Treff Schwaben**; MDB Heinz Paula (Mitglied im Bundestagsausschuss Verkehr, Bau- und Wohnungswesen); **Schwaben braucht die Bahn – Die Bahn braucht Schwaben!**; Info: Winfried Karg (Tel. 082 51/538 87, e-mail: w.karg@bayern.pro-bahn.de)

Mi. 20.12. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Mi. 27.12. ab 19 Uhr; **Stammtisch** im „Zwingereck“

Mi. 03.01. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 05.01. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Termine anderer Veranstalter

Fr. 01.12. 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. 20.12. 19 Uhr; Einsteinstraße 148, Dia-Vortrag: **Bitte Thema erfragen**; Info: Gerald Bendrien (080 92/333 48)

Fr. 05.01. 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)