

PRO BAHN Post

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern Januar 2007



Zugspitzbahn in Garmisch-Partenkirchen

Foto: PMo 11.2.06

- Regio Oberbayern – Mobilität vor Ort 5
- Neues von Bayerns Bahnen 7
- Service-Oase: Ein vorweihnachtlicher Traum 9

Leidartikel vor 2007

Reform der Reform?

Das Gesetz zur Privatisierung der Bahn erfüllt eine Bedingung sehr gut, die man offenbar von der Arbeit der Bundesregierung derzeit allgemein erwartet – oder ihr unterstellt, je nach Standort und Gehässigkeit: Sie ist unausgegoren und nicht durchdacht. Einerseits bleibt der Bund danach Eigentümer des Netzes, zum anderen aber die DB AG doch Besitzer, das heißt, sie verfügt darüber weiterhin, was zum Beispiel bedeutet, dass sie öffentliches Eigentum, das ihr selbst gar nicht gehört, nach Belieben verkaufen kann. Der Vorbehalt, das Netz müsse staatlich bleiben, ist damit nichts weiter als eine Formel auf Papier. Dieser Entwurf ist so natürlich in sich zu widersprüchlich, um sich überhaupt umsetzen zu lassen. Bis März soll darum nun endgültig entschieden werden; Kenner (wie sie in Horb ausreichend anzutreffen sind) vermuten, man wolle doch die „integrierte“ Lösung: Die Bahn ist der Gewinner, und der Gewinner kriegt alles, wie man seit ABBA weiß.

Der Verdacht dazu ist unvermeidlich: Untergründig ist es so erwünscht; künftige kurzfristige Einnahmen der DB aus dem Verkauf der Substanz haben politisch Vorrang gegenüber einer dauerhaften Daseinsvorsorge für die Bevölkerung. Wir sollen in der aufschwingenden Konjunktur doch lieber unser Geld für Autos ausgeben statt für Bahnfahrkarten.

Anders ist kaum zu erklären, dass die heimische Politik unbelehrbar auf ein Modell setzt, das in Großbritannien so dramatisch gescheitert ist. Allerdings verlangt unsere innerdeutsche Anwendung einige Erweiterungen, also eine Reform der Bahnreform, wenn sie die Abkehr von der Bahn wirklich umsetzen soll: die endgültige Entlassung des Netzes aus der öffentlichen Verantwortung, die Kündigung der Pflicht zur Daseinsvorsorge auf diesem Gebiet. Andernfalls bedeutet die Privatisierung nichts weiter, als dass die Dividenden der Investoren künftig von den Steuerzahlern aufgebracht werden müssen. Denn wenn die Bahn nichts mehr tut, um die Strecken zu erhalten, dann muss im Zeitalter der Privatisierung doch wieder der Staat einspringen. Das bleibt seine Restaufgabe: Wenn ein Privatunternehmen kein Geld oder auch keine Lust mehr hat, die eigene Infrastruktur und die Betriebsfähigkeit aufrechtzuerhalten, dann müssen eben wir alle es tun. Andernfalls geht das Angebot dem Markt ersatzlos verloren, und eine Menge Arbeitsplätze entfallen, das bekannte Totschlagargument immer dann, wenn privates Kapital Zuschüsse oder andere Vorteile verlangt. Dann zahlen auch die Bundesbürger für verrottete Bahnstrecken mit, die brav Auto fahren und sie nie selbst nutzen.

In England hat es einige üble Unfälle wegen dieser Politik gegeben. Wir wissen also, was wir erwarten müssen. Und selbst da, wo die Züge nicht sofort entgleisen, sorgt das

EBA erfolgreich für Schleichgang; Verspätungen sind inzwischen Alltag, wie wir von PRO BAHN uns als Empfänger von Beschwerden immerzu anhören müssen, und seitdem auf Nahverkehrszüge Anschlüsse nicht mehr abgewartet werden dürfen, sind Fahrpläne allemal nichts weiter als Unterhaltungsliteratur. Da genügen wenige Prozent Zeitverlust, um einen großen Teil aller Reiseketten zu zerstückeln.

Schon heute, noch im alleinigen Aktieneigentum des Bundes, ruft die Bahn Milliardenbeträge zur Pflege des Netzes nicht ab, und die Züge kriechen weiter über immer mehr Langsamfahrstellen dahin. Warum? Weil es für Wartungsarbeiten nur Zuschüsse gibt, also eine „Eigenbeteiligung“ der DB verlangt wird wie von allen anderen Patienten seit der Gesundheitsreform auch. Wenn die Strecke aber endgültig heruntergewirtschaftet ist und sozusagen neu gebaut werden muss, dann lässt man sie sich gleich ganz bezahlen. Das ist für ein Privatunternehmen auf jeden Fall wirtschaftlicher.

Das ist politisch entweder nicht durchdacht oder doch auch gewollt.

Gibt es irgendeinen Grund anzunehmen, das werde sich bessern, wenn erst einmal asiatische Investoren Haupteigentümer sind, denen naturgemäß schnurzipiegal ist, ob in Deutschland Züge fahren? Oder sollte man nicht gleich ehrlich sagen, herzlich willkommen, Heuschreckenschwarm, Deutschland verabschiedet sich vom veralteten System Rad/Schiene, und wir verramschen den Rest? Wenn ihr Politiker das so meint, dann sagt es wenigstens offen!

Auf den Horber Schienen-Tagen läuft seit 2005 ein Programm „Bahn und Kinder“. Der Grund ist: Ehrenamtlicher Einsatz wird immer seltener, und gerade wir Verkehrsinitiativen spüren das sehr stark. Darum kümmert sich die Tagungsleitung nun mit erhöhtem Einsatz um möglichen Nachwuchs. Aber haben wir eine Aussicht, gegen Computerspiele und Fernsehprogramme aufzukommen?

Oder sollten wir einfach die Tatsache anerkennen, dass Eisenbahn, öffentlicher Verkehr außerhalb der Ballungsräume kein gesellschaftliches Thema mehr ist? Dass in einer Welt der Autofahrer fast niemand mehr wirklich eine Daseinsvorsorge der Mobilität wünscht? Sind wir Verkehrsaktivisten womöglich Auslaufmodelle, kümmert sich, wen es angehen sollte, nicht mehr darum, weil kaum mehr jemand Bahn fahren will?

Wenn das so sein sollte, machen wir uns doch ein bequemes Leben! Ein paar Museumsbahnen wird es weiterhin geben, und gemütlich mit dem Dampfzug durch idyllische Landschaften zu zuckeln macht immer noch mehr Spaß als zwischen Lärmschutzwänden und auf Hochgeschwindigkeitsstrecken in flugzeugähnlichen Röhren von Ort zu Ort geschossen zu werden. Sollten wir uns also besser in die innere Emigration zurückziehen und die Außenwelt denen überlassen, die es nicht anders wollen?

Ist die Eisenbahn einfach kein gesellschaftlicher Wunsch mehr in Deutschland, gibt es keine demokratische Übereinkunft mehr, sie zu betreiben, auf sie zurückgreifen zu können?

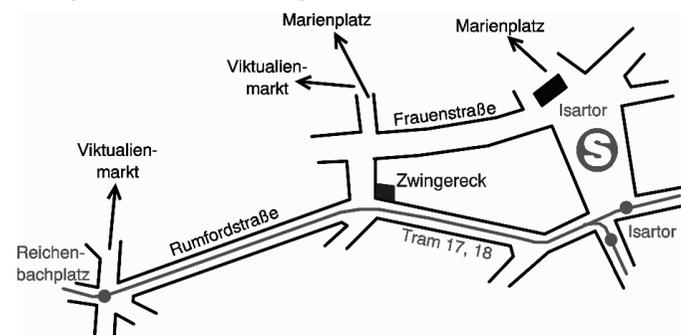
Aber solange man sehen kann, dass es auch anders geht, siehe die als Beispiel viel beanspruchte Schweiz, siehe den niederländischen Schienen-Personenverkehr, solange sollte man sich vielleicht doch noch bemühen. Auf jeden Fall braucht die deutsche Bahnreform eine Reform: entweder, um dieses Verkehrssystem endgültig, dann aber ehrlich abzuschaffen, oder um es wieder zu einem erfolgreichen und attraktiven Beförderungsmittel zu machen, das es einmal war. Aber das erfordert mehr als schnell zusammengeflackte Gesetze.

Michael Werner

Stammtisch in München – neue Uhrzeit

Vor zwei Monaten gab es in der PRO BAHN-Post einen Hinweis auf den Stammtisch-Termin im November. Auch aufgrund der bei diesem Termin gemachten Erfahrungen wurde beschlossen, im neuen Jahr den Stammtisch eine halbe Stunde später als bisher beginnen zu lassen. Der erste Stammtisch mit der neuen Anfangszeit 19:30 Uhr findet am 31.1.2007 statt. Wir würden uns freuen, zahlreiche Mitglieder und Interessenten in der Gaststätte „Zwingereck“, Rumfordstraße 35, begrüßen zu können – sei es nun um 19:30 Uhr oder etwas später. Wer bisher noch nicht oder eher selten beim Stammtisch war, ist natürlich sowohl im Januar als auch zu den anderen Terminen besonders willkommen. Wie immer bietet unser Stammtisch die Gelegenheit in lockerer Atmosphäre Themen rund um Bus und Bahn zu diskutieren.

Informationen zu Ort und Termin gibt es auch im Internet –
http://www.pro-bahn.de/bayern/index_termin.htm



PRO BAHN Regionalversammlung 2006

Regio Oberbayern – Mobilität vor Ort

Der Wettbewerb im Regionalverkehr hat uns Fahrgästen nicht nur eine ganze Reihe neuer Eisenbahngesellschaften beschert, auch die Deutsche Bahn hat ihren Auftritt deutlich gewandelt, um im Spannungsfeld zwischen Kunden und Politik gegenüber der Konkurrenz bestehen zu können. Christoph Grimm, Geschäftsleiter und Sprecher von „Regio Oberbayern“ war diesjähriger Gastreferent auf der Mitgliederversammlung von PRO BAHN Oberbayern und stellte sein Unternehmen vor.

Dass die Stärke der sogenannten „Nichtbundeseigenen Bahnen“ in ihrer lokalen Verankerung und in den kurzen und flexiblen Entscheidungswegen liegt, blieb auch der „großen“ Eisenbahn nicht verborgen. Was lag also näher, als dem Vorbild der „Kleinen“ nachzueifern und sich lokal zu organisieren und dabei trotzdem die Vorteile einer großen Bahn zu behalten. Am 1. Juli 2004 gründeten sich in Bayern sieben sogenannte Regiobahnen: Regio Ober-, Mittel und Unterfranken, Ostbayern, Bayerisch Schwaben, Allgäu und Oberbayern. Weiterhin gibt es auch die S-Bahn München und die Südostbayernbahn, die schon früher gegründet wurden. Die Südostbayernbahn nimmt dabei eine Sonderstellung ein, sie gehörte zur sogenannten Mittelstandsoffensive und hat auch das Schienennetz und die Bahnhöfe in ihre Obhut genommen. Bei den neuen Regiobahnen ging der DB-Konzern nicht mehr so weit: Die DB Netz AG und DB Station & Service bleiben die Herren über die Gleise und Bahnsteige – aber auch das trifft die private Konkurrenz wie die bayerische Oberlandbahn in gleichem Maß. „Regio Oberbayern“ ist also kein eigenständige Unternehmen im juristischen Sinn, sondern eine Organisationseinheit innerhalb von „Regio Bayern“. Was vor Ort gemacht werden kann, ist Aufgabe von Regio Oberbayern: Der Betrieb und Wartung der Züge, Personaleinsatz, Marketingmaßnahmen, Qualitätssicherung und die Sicherstellung des wirtschaftlichen Erfolgs der einzelnen Linien. Regio Bayern übernimmt dafür als Dienstleister die Querschnittsaufgaben: Fahrplan, Tarif, die Verträge mit dem Aufgabenträger Freistaat Bayern und die Kommunikation mit der DB-Zentrale. Regio Bayern tritt auch als Fahrzeughalter auf.

Das Streckennetz von Regio Oberbayern umfasst mit 716 km Länge und 114 Stationen im wesentlichen die Strecken München – Salzburg/Kufstein, München – Ingolstadt und den Werdenfelstakt mit den Zweigstrecken an diesen drei Hauptästen. Für die täglich 81.000 Fahrgäste in 791 Zügen sind knapp tausend Eisenbahner als Triebfahrzeugführer, Zugbegleiter oder in den Werken aktiv.

In den zwei Jahren seines Bestehens hat Regio Oberbayern eine ganze Reihe von Initiativen auf den Weg gebracht: Zu nennen wäre hier der Zugspitzexpress nach Garmisch

in Zusammenarbeit mit der Zugspitzbahn, zahlreiche Sonderverkehre zu regionalen Events wie Neujahrsspringen und andere Großereignisse oder auch das S-Bahn-Konzept Salzburg – Berchtesgaden als grenzüberschreitende Zusammenarbeit mit den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB). Umso schmerzlicher war es für die Leute von der DB, diesen Verkehr durch die Ausschreibung ab 2010 an das Konsortium Salzburger Lokalbahn/Länderbahn zu verlieren. Zwischen Rosenheim und Innsbruck bestehen dank der Zusammenarbeit ÖBB/DB seit kurzem ebenfalls umsteigefreie Verbindungen, die abwechselnd von beiden Bahnen bedient werden. Zu den neuesten und sicher anspruchsvollsten Aufgaben von Regio Oberbayern gehört auch der München-Nürnberg-Express, der seit Fahrplanwechsel den schnellsten Nahverkehr in Deutschland darstellt.

Eine vieldiskutierte Frage ist der Einsatz von Zugbegleitern in den Zügen. Christoph Grimm machte keinen Hehl daraus, dass diese Berufsgruppe bei der DB zu den Auslaufmodellen gehört, obgleich man den „Kundenberatern im Nahverkehr“ noch eine erfolgreiche Qualifizierungsoffensive angeeignet ließ. Während die DB den wirtschaftlichen Nutzen durch Vermeidung von Schwarzfahren und Vandalismus geringer einschätzt als den Kostenaufwand, ist auch der Freistaat Bayern nicht bereit, für diesen Kundenservice ein zusätzliches Entgelt zu entrichten. In wenigen Jahren wird daher Regio Oberbayern keine Zugbegleiter mehr ausbilden. Zu Ende gehen wird damit auch der Einsatz der Auszubildenden auf der Strecke Murnau – Oberammergau, die dank einer besonderen Initiative hier heute noch für die Fahrgäste sorgen. Möglicherweise dauerhafter könnte das Vertriebskonzept zwischen Traunstein und Ruhpolding sein: Hier hat ein pensionierter Eisenbahner die Verkaufsstelle im Bahnhof Ruhpolding übernommen und organisiert in Eigenregie einen Cateringservice und Fahrkartenverkauf in den Zügen. Den Cateringservice hat Regio Oberbayern übrigens auf allen Regionalexpresslinien eingeführt.

Die Initiativen zeigen nach den Worten von Grimm auch Wirkung: Die Motivation und Zufriedenheit der Mitarbeiter wurde gestärkt, vor allem aber die Zunahme der Fahrgastzahlen um 15 Prozent zeigt, dass die DB mit ihrer internen „Regionalisierung“ auf dem richtigen Weg ist.

Norbert Moy

Die Redaktion der PRO BAHN-Post wünscht ihren Lesern ein gutes und bahreiches Neues Jahr!

Neues von Bayerns Bahnen

1) Neue Doppelstockwagen für München – Salzburg

Zu dieser Präsentation am 5. 12. bekam auch PRO BAHN eine Einladung. Diese Gelegenheit nutzte ich zur Teilnahme. In Rosenheim waren auch einige Kollegen unserer dortigen Kreisgruppe anwesend. Von politischer Seite kamen Ministerialdirigent Dieter Wellner vom bayerischen Wirtschaftsministerium sowie die Rosenheimer Oberbürgermeisterin Gabriele Bauer und Ehrensator Alfred Dingreiter. Von der DB war Christoph Grimm dabei. Nach Ansprachen der Prominenz konnten die neuen Wagen besichtigt werden. Insgesamt wurden mit Unterstützung des Freistaats Bayern 20 neue Waggons angeschafft. Sie sollen als drei Zügeinheiten mit je sechs Waggons fahren. Die restlichen zwei Waggons werden als Reserve dienen. Wann die Doppelstockzüge verkehren, kann dem Fahrplanheft von DB Regio Oberbayern entnommen werden. Die Wagen haben eine hohe Laufruhe und sind mit einer Klimaanlage ausgerüstet. Alle haben einen breiten Niederflureinstieg und ein Mehrzweckabteil für Kinderwagen, Fahrräder oder großes Gepäck, was die Suche nach dem richtigen Wagen für Fahrradfahrer erspart.

Auch sind einige Ablageplätze mit einem Rohrgeländer umgeben, wo Gepäck untergebracht werden kann. Die Steuerwagen sind beidseitig mit je einer ausfahrbaren Rampe für Rollstuhlfahrer ausgerüstet. Die Sitze sind in DB-typischem Stoff blaukariert und gut gepolstert. Die Steuerwagen sowie die Wagen mit erster Klasse verfügen über jeweils 91 Sitzplätze, die der zweiten Klasse über 119 Sitzplätze.

Nach der Präsentation bot die DB einen kleinen Imbiss im Zug. Danach lud Herr Dingreiter zum Besuch des Rosenheimer Christkindlmarktes ein. Der Bustransfer war kostenlos und wurde mit dem neuesten Erdgasbus der RVO Rosenheim durchgeführt.

Auch wenn die Doppelstockwagen bei PRO BAHN umstritten sind, ist doch grundsätzlich zu hoffen, dass bald weitere neue Fahrzeuge den Weg auf diese fahrgaststarke Strecke finden werden, was in Festreden bereits angeklingen ist. Doch durch die Kürzung der Mittel für die Fahrzeugbeschaffung kann es sein, dass es sich bis zur Erfüllung dieses Wunsches noch etwas hinziehen wird . . .

2) Auftaktfahrt für den München-Nürnberg-Express

Auf der Neubaustrecke zwischen Ingolstadt und Nürnberg fährt seit dem 10. 12. 2006 neben dem Fernverkehr auch Regionalverkehr, der bis zu 200 km/h schnell ist. Von politischer Seite wurden die Haltepunkte Kinding/Altmühltal und Allersberg/Rothsee für den Regionalverkehr gewünscht und auch gebaut. Zu dieser Präsen-

tationsfahrt am 6. Dezember wurden auch Vertreter von PRO BAHN eingeladen. Die Züge bestehen aus je fünf Waggons und einem Steuerwagen mit einem Mehrzweckabteil für Fahrräder und Kinderwagen. Es sind druckertüchtigte IC-Waggons, die in den Farben von DB Regio lackiert wurden. Gezogen werden sie von einer Lok der Baureihe 101.

Von der DB waren als oberster Chef für den Regionalverkehr Herr Homburg, für die bayerische Staatsregierung Ministerialdirigent Herr Wellner und von der BEG Herr Czeska mit dabei sowie viele weitere Vertreter der Bahn und weitere geladene Gäste. Der Zug fuhr pünktlich um 9.16 Uhr von München Hbf ab. Auf der Fahrt bis Ingolstadt hielt er noch in Petershausen, Pfaffenhofen und Rohrbach, wo weitere Gäste der Sonderfahrt zustiegen.

In Ingolstadt wurden wir durch den Staatssekretär a. D. Herrn Regensburger in Vertretung des Oberbürgermeisters begrüßt. Hier stiegen auch noch zwei PRO BAHN-Freunde aus dem Fränkischen zu. Der Zug hielt außerdem noch in Ingolstadt Nord, einem weiteren fahrplanmäßigen Halt. An den neuen Haltepunkten Kinding/Altmühltal und Allersberg/Rothsee waren zur Begrüßung Gruppen von Schulkindern, Blaskapellen und die politischen Vertreter anwesend, von denen auch einige zugestiegen sind.

Nach der Ankunft in Nürnberg Hbf gab es einen Bustransfer zum DB-Museum mit anschließendem Festakt. Die Grußworte der Stadt Nürnberg hielt in Vertretung des Oberbürgermeisters Stadtrechtsdirektor Herr Dr. Hartmut Frommer. Moderator war Herr Josel als Konzernbevollmächtigter der DB in Bayern. Auch sprachen noch Herr Wellner für den Freistaat Bayern und Herr Homburg von der DB. Nach einem gemeinsamen Mittagessen fuhren wir wieder zum Nürnberger Hauptbahnhof und mit dem Nürnberg-München-Express zurück, so heißt der neue Zug, wo wir pünktlich um 16.30 Uhr im Münchner Hauptbahnhof ankamen.

3) Private Eindrücke vom Alltagsbetrieb

In der Woche darauf fuhr ich planmäßig im Zwei-Stunden-Takt nach Kinding und Allersberg. Am Werktag standen in Kinding vier Busse bereit (Abfahrt kurz nach Ankunft des Zuges 10.20 Uhr).

In Allersberg waren sogar am Samstag vier Busse da. Für fremde Besucher bedeutet es einigen Aufwand, den Fahrplan zu studieren. Vielleicht werden die Anschlüsse noch besser, wenn sich die Bahnhöfe eingelebt haben. Im Bahnhof Allersberg stehen an beiden Seiten Fahrscheinautomaten, in Kinding nur an einer Seite. Beide Bahnhöfe haben lange Rampen auch für Rollstuhlfahrer, die darüber gut den Bahnsteig erreichen.

Bei den Zügen schaut es für Rollis noch schlecht aus, denn die Waggons haben keine Niederflureinstiege. Der Steuerwagen hat ein Mehrzweckabteil für ca. 16 Fahrräder. Im Sommer könnte es bei den vielfältigen Tourenmöglichkeiten für Fahrräder eng werden.

Ich sah, dass der Zug unter der Woche gut und am Wochenende sehr gut besetzt war, und auch das Mehrzweckabteil hatte guten Zuspruch. Viele Fahrgäste fuhren sicher zum Nürnberger Christkindlmarkt. Die Bahnsteige sind sehr kurz bemessen; bei einem der Zwischenhalte passierte es, dass die letzte Türe im hinteren Teil des Steuerwagens nicht mehr am Bahnsteig zum Stillstand kam. Steht man in der Nähe der Gleise, und ein Zug fährt mit 300 km/h vorbei, gibt es einen starken Schallpegel, und man glaubt einen erheblichen Druck auf den Schienen mitzuspüren. Aber so schnell der Lärm da ist, so schnell ist er wieder weg. Der Verkehr daneben auf der Autobahn erzeugt auch eine erhebliche Geräuschbelastung, die aber von Dauer ist und sich durchgehend unangenehm anhört.

In Kinding fand ich im Ort noch kein Bahnhofsschild und keine durchgehende Beleuchtung. In der Dunkelheit ist es nicht einfach, den Weg zu erkennen. Erst in der Nähe des Bahnhofs, welcher hell beleuchtet ist, wird es wieder angenehmer.

Ich hoffe, dass die neue Zugverbindung gut angenommen wird und eines Tages auch im Stundentakt verkehrt.

Eugen Reißing

Service-Oase

Ein vorweihnachtlicher Traum

Vor Weihnachten darf man sich ja was wünschen, und diese kleine Geschichte zeigt, dass etwas in Erfüllung geht, von dem ich mich nicht zu träumen gewagt hätte. So war es eine besondere Überraschung.

Neulich ging ich mit Annette zum Arzt, als in München-Schwabing, am Kurfürstenplatz, Werbeartikel von der DB verteilt wurden: Feuerzeuge, Prospekte, Gummibärchen. Ich dachte an einen üblichen Infostand oder wieder einmal eine der typischen „Public-Relation-Aktionen“. Im Hintergrund war im Schaufenster ein Werbeplakat von DB-Autozug.

Beim Rückweg kam ich nochmals beim Infostand vorbei und traute meinen Augen nicht: Das ist ja ein richtiges Geschäft, quasi wie ein besserer Schalter mitten in einem dicht besiedelten Münchner Stadtteil (ohne DB-Gleisanschluss, die MVG-Trambahn 27 hält gegenüber).

Eine sehr angenehme Einrichtung, dunkle Holzböden, roter Teppich, reichlich Prospekte und Infomaterial. Das Schönste: Es hat zwei offene Schalter, wo man persönlich beraten wird, seine Reise von Angesicht zu Angesicht buchen kann. Neben der DB-Palette (Fahrkarten, Reisen) werden auch „Call a bike“ und „DB Carsharing“ angeboten. Wir testeten das Personal mit ein paar kniffligen Fahrplan-, Tarif- und Verbundauskünften und bestellten schon mal Kursbücher vor.

Es gibt auch Wartesessel und man erhält kostenlos Kalt- und Heißgetränke.

So ein schöner Traum, dachte ich, wenn die Kunden nicht zur DB kommen, dann sollte die DB zum Fahrgast kommen, wo sich dieser Stadtteil ja bestens eignen würde. Sollte es wirklich möglich sein, wieder Fahrkarten und andere Dienstleistungen vor Ort zu erhalten? Sonst kennen wir ja nur die Hiobsbotschaften von Schalterschließungen und Reduzierungen der Öffnungszeiten! Als ich wieder hinausging, erwachte ich allmählich aus diesem Traum:

In der Aufwachphase begegnete mir vor dem Eingang ein DB-Fahrkartenautomat: Einer von der neuen Sorte, viel schneller als seine Vorgänger, und er nimmt neben Geld-Kreditkarten auch Bargeld an! Sollte also dieser „DB-Laden“ geschlossen haben!

Nein, es ist kein Traum, diesen „DB-Laden“ gibt es wirklich: Er heißt

„DB Mobility Center München“

Kurfürstenplatz 5
80796 München
Tram 12, 27, Bus 53

Die Öffnungszeiten:

Mo-Fr von 10:00 bis 20:00 Uhr
Samstag von 10:00 bis 16:00 Uhr

Info, auch in anderen Städten unter:

http://www.bahn.de/p/view/mobilitaet/vor_der_reise/mobility_center.shtml

Thomas Bedacht

Samstag, 20. Januar 2007

Exkursion

Wanderung im Erdinger Land

Vom S-Bahnhof St. Koloman wandern wir zuerst der Sempt und dann der Schwillach entlang, kommen über Taing und an der Rotmühle vorbei nach Pastetten (Mittags-einkehr). Am Nachmittag geht es Richtung Straßham, Eich und Erlbach nach Markt Schwaben.

Gehzeit: ca. 4,5 Stunden

Treff: München Hauptbahnhof, Zwischengeschoß vor Fahrkartenschalter bis 8.35 Uhr

Abfahrt: um 8.52 Uhr mit S2 Richtung Erding

Führungsgebühr für PRO BAHN-Mitglieder € 3.–, für Gäste € 6.–
Fahrpreis anteilig MVV-Partnerticket Gesamtgebiet

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-Aboverwaltung: 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 Februar bis Dezember 2007 (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 31.1.2007, Redaktionsschluss ist der 27.1.2007.

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 19.30 Uhr im „Zwingereck“, Rumfordstraße 35, 80331 München, (S Isartor, Tram 17, 18 Reichenbachplatz)

PRO BAHN-Veranstaltungen

- Do. 28.12. 19 Uhr; Weilheim, Gh „Holzwurm“, Münchner Str. 36; **Stammtisch der Kreisgruppe Weilheim-Schongau**; Info: Norber Moy (08 81/63 81 31)
- Mi. 03.01. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**
- Fr. 05.01. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**
- Do. 11.01. 19 Uhr; Rosenheim, Bahnhofsgaststätte; **Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: Wolfgang Günther (080 62/40 27), Günter Polz (080 63/79 28)
- Fr. 12.01. 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. 17.01. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**
- Do. 25.01. 19 Uhr; Weilheim, Gh „Holzwurm“, Münchner Str. 36; **Stammtisch der Kreisgruppe Weilheim-Schongau**; Info: Norber Moy (08 81/63 81 31)
- Mi. 31.01. ab 19:30; **Stammtisch im „Zwingereck“**
- Fr. 02.02. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**
- Mi. 07.02. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Termine anderer Veranstalter

- 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)
- Mi. 17.01. 19 Uhr; Betriebshof Einsteinstraße 148; Dia-Vortrag von Helmut Rath: **„Besondere Züge und Sonderzüge 2005 auf heimischen Strecken“**; Info: Gerald Bendrien (080 92/333 48)
- Sa. 13.01. Treff 8.15 Uhr, München Hbf, Gleis 20; RE Richtung Nürnberg (8.30 Uhr), umsteigen in Treuchtlingen bis Otting-Weilheim; **Exkursion in die Monheimer Alb**; (Gehzeit ca. 4,5 Stunden); Info: Eugen Reißing 089/700 46 08)
- Sa. 20.01. Treff 8.35 Uhr; München Hbf im Zwischengeschoß vor den Fahrkartenschaltern; S-Bahn-Linie 2 Richtung Erding (8.52 Uhr) bis St. Koloman; **Exkursion ins Erdinger Land**; (Gehzeit ca. 4,5 Stunden); Info: Eugen Reißing 089/700 46 08)
- Fr. 02.02. 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)