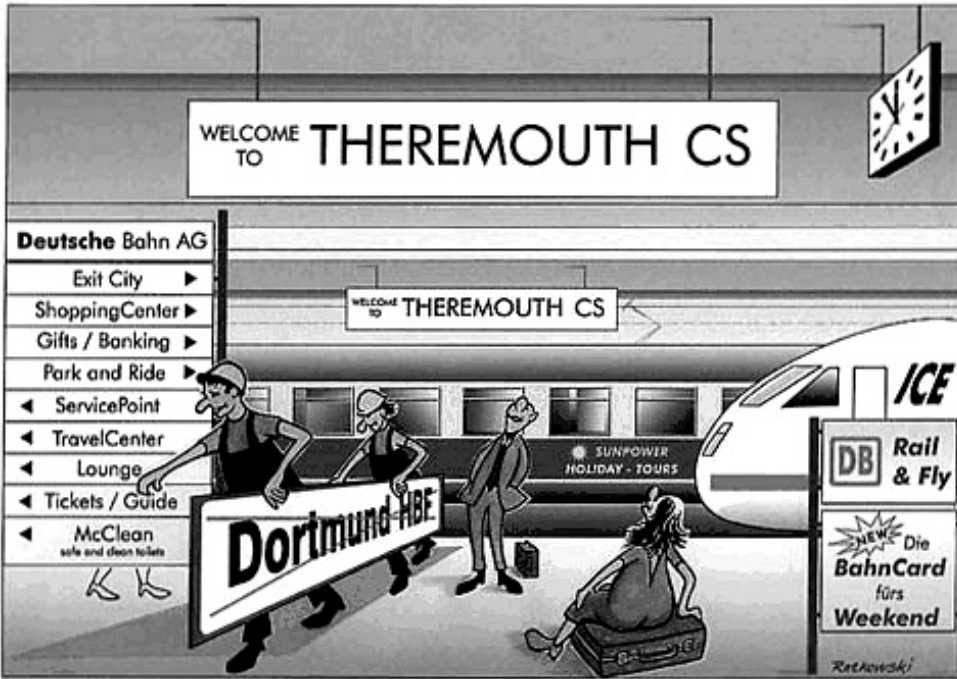


# PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern Februar 2007



– Der letzte Schliff –

- Wolfratshauer Sonderwünsche . . . . . 3
- Sturm ohne Bahn . . . . . 5
- Anhörung zum Transrapid . . . . . 8
- Gruppenreise nach Salzburg . . . . . 9

## Eigenmächtiger Kundendienst

### Vom nachtragenden Zugführer

**W**ieder wird es in diesem Heft Kritik an der Bahn geben: Warum sprechen alle vom Wetter, die DB AG inzwischen aber auch? Also wird schon wieder geschimpft; siehe Seite 6.

Und doch kann es auch anders gehen (ebenso siehe Seite 9). Folgender Fall: Ein Reisender von der Provinzhauptstadt ins Umland hat sperriges Gut beim Ausstieg dabei; auf dem Bahnsteig fällt ihm auf, der Rucksack liegt noch drin, aber der Zug ist schon abgefertigt, die Tür zu. Was tun? Es ist Abend, der Schalter unbesetzt, niemand da. Es gibt ein Stellwerk: dort klingeln. Tatsächlich meldet sich jemand, lässt sich das Problem erklären. Nach ein paar Minuten erscheint ein hilfsbereiter und freundlicher DB-Mitarbeiter an der Tür: Der nächste Bahnhof sei verständigt, der Fahrgast könne mit dem folgenden Zug hinterherfahren und das Gepäck abholen. Das war nach Tarif einfach; der Reisende war mit dem Bayernticket unterwegs, aber nicht möglich wegen eines Termins, auch nicht dringlich, denn im Rucksack waren keine empfindlichen Güter. Wichtig war nur, dass er sichergestellt war.

Am nächsten Tag von der Stadt aus ein Telefonat: Ein Zugführer nahm das vergessene Stück mit und übergab es am Hauptbahnhof; „nachtragend“ im wörtlichen Verständnis. Kein Papier, keine Gebühren, kein umständliches Verfahren um den Fundgegenstand; alles verlief sehr einfach von Mensch zu Mensch. Die beteiligten Leute wollten nicht einmal „danke“ hören.

Die Darstellung ist hier absichtlich etwas verfremdet. Denn der Berichterstatter weiß, dass Bahnmitarbeiter schon einmal für solche Kundenfreundlichkeit aus praktischem Verstand bestraft werden; ich habe Zugbegleiter erlebt, die in ähnlichen Fällen ausdrücklich darum gebeten haben, sie nicht zu erwähnen, weil sie mit ihrer Improvisationsfähigkeit Dienstvorschriften verletzen. Die aber mich als Kunden wichtig genug nahmen, dagegen vorsätzlich zu verstoßen.

Worum es hier geht: Die Bahn hat immer noch ein großes Potential an Mitarbeitern, die ihre Arbeit offenbar mit richtiger Begeisterung verrichten, die wollen, dass ihr Verkehrsmittel bei den Fahrgästen beliebt ist und sie wiederkommen. Und diese Leute sind vor allem solche, die unmittelbar mit den Reisenden zu tun haben, die „Basis“, wo die eigentliche Arbeit geschieht. Sehr viel guter Wille ist da, diese Arbeit gut zu leisten. Und sogar manch eine oberflächlich ausgebildete, schlecht bezahlte Hilfskraft am Fahrkartenschalter, die keine Hoffnung hat, den Tarifschunzel zu verstehen und den Kunden zufriedenstellend zu bedienen, die sich am Ende Beschimpfungen anhören muss, hat doch eigentlich immer noch den guten Willen, das Beste zu tun, steckt unsachliche Anschuldigungen weg und ist zum nächsten Anwärter in der Schlange immer noch freundlich.

Man muss es diesen Leuten nur erlauben, sie wollen es doch so gern. Wir könnten eine wirklich gute Bahn haben, wenn sie denen überlassen bliebe, die sie als Verkehrsmittel verstehen und betreiben wollen. Im Namen des ungenannten Reisenden: Danke! Hoffentlich bleiben uns solche Mitarbeiter durch alle Wirren der Bahnpolitik erhalten.

Michael Werner

## *S-Bahn nach Geretsried gefährdet*

### **Wolfratshauer Sonderwünsche**

Die Verlängerung der S 7 über Wolfratshausen nach Geretsried war in der PRO BAHN-Post schon des Öfteren ein Thema. Sie ist – von allen Beteiligten unbestritten – eine notwendige Maßnahme zur Verbesserung der Verkehrsanbindung und zur Stärkung der Wirtschaftsregion Wolfratshausen/Geretsried. Sogar die Bereitstellung der Finanzmittel wäre jetzt gesichert, sodass eine Finanzierungs- und Planungsvereinbarung mit der DB AG umgehend abgeschlossen werden könnte.

Doch jetzt regt sich in Wolfratshausen Widerstand gegen die Pläne. Eine Initiative, maßgeblich getrieben von der örtlichen CSU und anderen Gruppen, will mit einer Petition an den Landtag erreichen, dass die Gleise und damit der gesamte Wolfratshauer Bahnhof tiefergelegt werden, um die Unterführung der Sauerlacher Straße, die heute unmittelbar am Ende des Bahnhofs die Gleise niveaugleich mit einem Bahnübergang kreuzt, zu vermeiden. Als Mehrkosten für diesen Sonderwunsch nennt die DB einen Betrag von ca. 30 bis 40 Millionen Euro. Begründet wird die Petition folgendermaßen: „Die geplante Tieferlegung der Sauerlacher Straße hat erhebliche nachteilige Auswirkungen für Wolfratshausen. Bestehende Strukturen werden zerschnitten, zusätzliche Verkehrsströme produziert und die umliegende mittelständische Geschäftswelt mit den damit verknüpften Arbeitsplätzen in ihrer wirtschaftlichen Existenz gefährdet. Das Zerschneiden einer historisch gewachsenen Stadt im Bayerischen Oberland mit einer mehr als 1000-jährigen Tradition wäre eine unumkehrbare städtebauliche Sünde.“

Natürlich wird niemand den Wolfratshausern die städtebauliche Gestaltung ihres Bahnhofsumfelds vorschreiben – solange sie das dazu notwendige Kleingeld selbst mitbringen und das Gesamtprojekt nicht gefährden. Beide Bedingungen werden aber nicht eingehalten. Auch das beliebte Argument „Arbeitsplätze“ ist kaum glaubwürdig, wenn die Initiatoren gleichzeitig auch die Stilllegung des Industriegleises nach Geretsried verlangen und zwei große Firmen Geretsrieds in ihrer Existenz gefährden. Die beklagte Zerschneidung der Stadt ist heute schon Realität: nämlich durch den überbordenden Autoverkehr auf der Sauerlacher Straße, deren heutiger Zustand auch wahrlich kein

städtebauliches Kleinod darstellt. Um nicht falsch verstanden zu werden: Bei einem solchen Eingriff sind die Bedenken der Anwohner und Geschäftsinhaber ernst zu nehmen. Überlegungen, wie man das Bahnhofsumfeld und die Zugänglichkeit zum Bahnhof attraktiv gestaltet, sind notwendig. Dennoch drängt sich der Eindruck auf, dass sich hier politische Kräfte profilieren wollen und dabei die Ängste der Bürger auf populistische Weise missbrauchen, ja sogar anheizen. Das Scheitern des S-Bahn-Projekts wird dabei in Kauf genommen.

PRO BAHN hat daher in einem Schreiben an Bürgermeister und Stadträte in Wolfratshausen appelliert, nicht durch überzogene Wünsche das Projekt zu gefährden. Die Zusatzkosten werden die Wirtschaftlichkeit des Projekts unter den Wert „1“ der standardisierten Bewertung drücken. Eine Förderung durch Bundeszuschüsse ist dann nicht mehr möglich und die Verlängerung der S7 nicht mehr finanzierbar. Die Hoffnung, weitere, bislang unbekannte Fördertöpfe anzapfen zu können, kann daher nur als naiv bezeichnet werden. Über die Gestaltung eines Tiefbahnhofs hat man sich offenbar noch keine Gedanken gemacht: Zusätzliche Wege, Treppen und Aufzüge sind für viele Wolfratshauer Fahrgäste ein Nachteil, ganz abgesehen von den höheren Betriebskosten, die letztlich die Bahnkunden tragen müssen.

Das Schreiben von PRO BAHN an die Stadt Wolfratshausen kann unter <http://www.pro-bahn.de/oberbayern/s-bahn/> eingesehen werden.

Norbert Moy

## *Jubiläum bei PRO BAHN*

### **10 Jahre im World Wide Web**

Seit dem 11. Februar 1997 ist PRO BAHN weltweit im Internet vertreten. Zunächst war das Angebot auf die Kreisgruppe Weilheim/Schongau konzentriert, dann kamen Bayern, Deutschland und die ganze Welt (und ein paar Außerirdische): der „Durchbruch“ gelang im August 1999, als die weltweiten Fahrplan-Auskünfte online gingen. Weitere Highlights waren und sind QUAK (Qualitätskontrolle Pünktlichkeit), der Fahrgast-Kummerkasten und die Aktuell-Rubrik. Am 19. Januar 2007 gab es mit 3633 Besuchern einen neuen Tagesrekord.

Große Feiern wird es zum 10. Geburtstag nicht geben, aber der Webmaster wird sich ein reales Dachs Bier genehmigen und virtuell auf alle Besucher anstoßen.

Matthias Wiegner

PS: Besuchen Sie uns weiterhin unter **www.pro-bahn.de**

**Alle reden vom Wetter****Sturm ohne Bahn**

Am Abend des 18. Januars sperrte die Deutsche Bahn AG wegen des heranziehenden Sturms ihr gesamtes Streckennetz. Am darauffolgenden Morgen gelang die Wiederaufnahme des Betriebs mit unterschiedlicher Qualität. Dass das Sturmtief Kyrill teilweise von einem DB-eigenen Informationstief begleitet wurde, hat PRO BAHN zwischenzeitlich kritisiert. Wie ist aber die Sperrung des Streckennetzes, die auch die Kunden anderer auf dem DB-Netz fahrender Eisenbahnen traf, als Mittel zur Schadensbegrenzung zu beurteilen?

Gerd Appenzeller kommentierte im Berliner Tagesspiegel:

*Noch nie hat wie am Donnerstagabend die Bahn auf ihrem gesamten Netz den Betrieb eingestellt. Vor Jahrzehnten konnte sie mit dem Werbespruch „Alle reden vom Wetter, wir nicht“ Sympathiepunkte sammeln. Die Sympathie hat sie immer noch verdient, die Bahn ist zuverlässig, und ihre Mitarbeiter haben angesichts des Chaos überlegt reagiert, soweit man das in einer solchen Situation überhaupt kann. Nicht die Bahn, das Wetter ist anders geworden seitdem.*

Ob die betroffenen Reisenden das Verhalten der DB so sympathisch fanden, wie mancher Journalist meint, muss bezweifelt werden. Ob solch eine pauschale Lösung für das Verkehrsmittel Bahn die richtige Entscheidung war, ist zumindest in Frage zu stellen. Und dass nicht nur das Wetter, sondern auch die Bahn anders geworden ist, weiß jeder, der über etwas Erfahrung mit diesem Verkehrsmittel verfügt.

Früher war es immer die Bahn, auf die man sich auch bei ungewöhnlichen Wetterlagen noch am längsten verlassen konnte. Es gab zwar auch zu Zeiten von „Alle reden vom Wetter ...“ bei Unwettern sicherlich Zugausfälle. Aber ein bisschen was ging immer noch, und man konnte sicher sein, dass die Bahn einen irgendwie weiter oder nach Hause beförderte.

Heute hat die Bahn diese Rolle des krisenresistenten Verkehrsmittels längst ans Auto abgegeben. Das soll nicht heißen, dass man mit dem Auto nicht irgendwo ungewollt liegenbleiben oder im Dauerstau stehen kann – die Bilder der mit Decken und heißem Tee versorgten Autofahrer aus dem vorherigen Winter sind ja bekannt. Aber die Wahrscheinlichkeit des „Liegenbleibens“ bei einer Bahnreise ist inzwischen wohl etwas höher als im Straßenverkehr. Und der Flugverkehr hat in der Kyrill-Nacht ebenfalls mit weniger Einschränkungen funktioniert als der Bahnverkehr.

Der Verlust des Nimbus als krisensicheres Verkehrsmittel wird sich für die Bahn auch im Alltag auswirken. Bahnfahren wird heutzutage manchmal einseitig als abenteuerlich

geschildert und die Eisenbahn als etwas, dem sich der normale Mensch nur anvertraut, wenn er muss. An solchen Einschätzungen sind sicher die Medien mit ihrem oft bahnenfernen Blickwinkel und ihren Übertreibungen nicht ganz unschuldig. Die selben Medien fanden nun die Sperrung des Bahnnetzes wegen Sturm uneingeschränkt richtig und sympathisch. Jemand, für den die Bahn nicht Alltag ist, ist schnell dabei, ihr die Alltagsfähigkeit abzusprechen. Und von dort ist der Schritt, sie als ein verzichtbares Verkehrsmittel einzustufen, dessen Fehlen die Situation bei einer schwierigen Wetterlage eher vereinfacht, nicht mehr weit.

Risiken abzuwägen und potentielle Notlagen durch Sturmschäden mit solchen zu vergleichen, die durch die Einstellung des Bahnbetriebs entstehen, ist nicht einfach. Fahrgäste, die auf Bus und Auto umsteigen, vermindern ihr Risiko nicht. Die Erfahrung mit dem Management der DB lässt leider auch den Verdacht zu, dass hier eine Gelegenheit genutzt wurde, vermeintliche Führungskraft und Entscheidungsfreudigkeit zu zeigen. Wenn dem so war, geschah es auf Kosten der Fahrgäste. Eine Delegation von Entscheidungen auf die Leute, die vor Ort Kompetenz und die Kenntnis der Situation haben, wurde nicht nur bei Kyrill vermisst.

Man muss aber auch sehen, dass sich seit „Alle reden vom Wetter ...“ allerhand geändert hat. Es gibt deutlich weniger Personal entlang der Bahnstrecken als noch vor zwei Jahrzehnten. Die stattdessen installierte Streckenelektronik kann leider die Lage nicht so gut beurteilen wie der geschulte Bahnbeamte in früheren Zeiten. Und sogar die Bahnhöfe sind heutzutage instabil, wie man ausgerechnet am Beispiel des neuen Berliner Hauptbahnhofs erfahren musste.

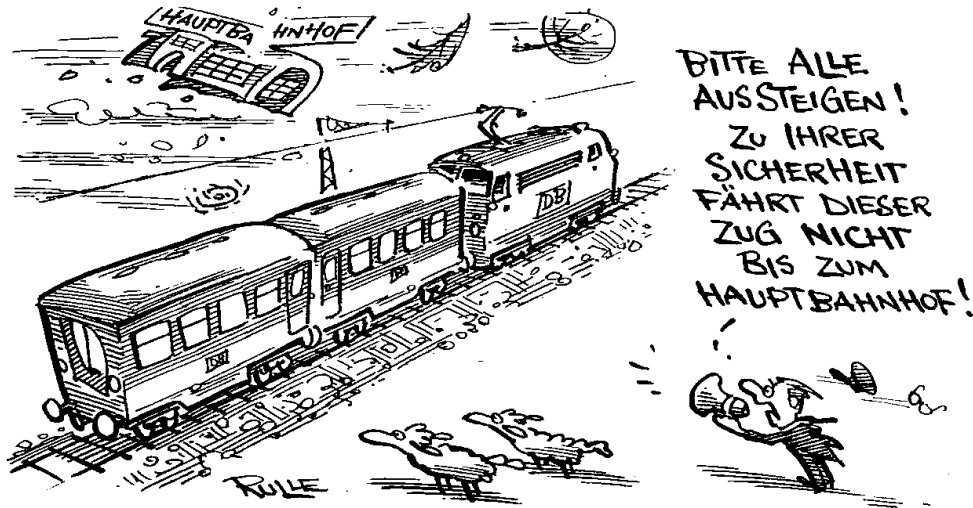
Die Bahnfahrzeuge sind durch Leichtbau größtenteils weniger massiv als früher. Zusammen mit den gestiegenen Geschwindigkeiten ergibt sich dadurch eine höhere Anfälligkeit. Alle Zugfahrten mit deutlich verminderter Geschwindigkeit abzuwickeln würde sicher bald zu einer Betriebslage führen, die mit dem bestehenden Personalbestand kaum beherrschbar wäre. Und beispielsweise alle Wendezüge mit der Lok voraus auf die Strecke zu bringen ist oft wegen fehlender Umfahrungsmöglichkeit und fehlendem Personal schlicht unmöglich geworden. Und da, wo andere Maßnahmen als der Stillstand zur Gefahrenabwehr sinnvoll wären, sind sie meist deutlich schwieriger zu organisieren, als einfach die Züge stehenzulassen. Das gilt natürlich um so mehr, wenn man versucht, von Berlin aus eine Lösung für ganz Deutschland vorzugeben.

Die Sperrung des Streckennetzes wegen Sturm passt in das Schema, das wir beispielsweise von der heute üblichen Durchführung von Baustellen bei der DB kennen. Viel schneller als früher ist man bereit, den Fahrgästen eine Verkehrseinstellung zuzumuten. Die Möglichkeiten, unter dem rollenden Rad zu bauen oder für die Zeit einer Baustelle zusätzliche Weichen zu installieren, sind nun einmal teurer und komplizierter. Eine

Bahn, die praktisch nicht im Wettbewerb um den Fahrgast steht, tut sich leicht, eigene Lasten zu vermindern, indem sie sie den Kunden aufbürdet.

Die Zeiten ändern sich eben. Leider nicht zugunsten der Bahn. Die Bahn ändert sich auch. Und das auch nicht immer zu ihrem Vorteil.

Edmund Lauterbach



Die Bahn im Orkan

Zeichnung: Rulle im Münchner Merkur vom 22.1.2007

### Zitat:

Von der Software her können wir „Zugbetrieb eingestellt“ nicht anzeigen. Das ist nicht vorgesehen.

Der Essener Bahnhofsleiter Karl Drews, als wegen des Sturmes „Kyrill“ gar keine Züge mehr führen

## Bekanntmachung

# Öffentliche Anhörung zum Transrapid

An „50 bis 65 Werktagen“ findet vom 26. Februar bis zum 6. Juli 2007 die öffentliche Anhörung im Zuge der Planfeststellung für die Magnetschwebebahn München Hauptbahnhof – Flughafen statt. Während dieser Zeit kann jeder, der im Planfeststellungsverfahren formell Einwände geltend gemacht hat, diese mündlich erläutern.

Verantwortlich für die Anhörung ist die Regierung von Oberbayern. Zunächst kommen die Kommunen zu Wort, dann weitere „Träger öffentlicher Belange“ und danach werden Einwendungen von Privatpersonen erörtert. Das Verfahren wird gemeinsam für die gesamte Strecke und alle Anliegergemeinden durchgeführt.

Insgesamt liegen 23545 Einwendungen gegen das Projekt vor. Aufgrund der Vielzahl der festgesetzten Termine und der Größe der gewählten Halle (über 4000 Plätze) kann erwartet werden, dass zwar nicht alle, aber doch sehr viele der Einwendungen erörtert werden.

Ort der Veranstaltung ist das Ballhausforum in Unterschleißheim, Anna-Wimschneider-Straße 1-3 – [www.ballhausforum.de/](http://www.ballhausforum.de/). Die Erörterungstermine beginnen jeweils um 9 Uhr.

Das Ballhausforum ist in 15 bis 20 Minuten zu Fuß von der S-Bahn-Station Unterschleißheim erreichbar. Alternativ verkehrt von dort die Buslinie 219B zur Haltestelle „Ballhausforum“. An der S-Bahn-Station fährt der Bus auf der westlichen Seite unterhalb der Straßenbrücke ab. Wenn man mit der S-Bahn aus München kommt, findet man die Haltestelle, indem man den Bahnsteig nach hinten verlässt und durch die Bahnsteigunterführung geht. Wer das Ballhausforum zu Fuß erreichen möchte, nimmt besser den in Fahrtrichtung Freising vorne liegenden Bahnsteigausgang und wendet sich nach links. (Stationsplan auf <http://efa.mvv-muenchen.de/mvv/mvv/unterschleissheim.pdf>)

Im Internet findet man unter [www.unterschleissheim.de/index.html?xml=/wirtschaft/stadtplan/hk-57.xml](http://www.unterschleissheim.de/index.html?xml=/wirtschaft/stadtplan/hk-57.xml) einen Stadtplanausschnitt, auf dem das Ballhausforum oben links (Anna-Wimschneider-Str.) sichtbar ist und die S-Bahn-Station unten zwischen Le-Crès-Brücke und Bergstraße.

Edmund Lauterbach

## Gruppenreise mit DB Regio Oberbayern

# München – Salzburg und zurück im Advent

Der Auftrag des Chefs scheint im Oktober „easy“, wie es so schön neudeutsch heißt. „Wir wollen am 2. Adventssamstag mit ein paar Leuten nach Salzburg. Können Sie mal schauen...“ Na klar kann ich, denn das Bayern-Ticket bietet sich an wie vor einigen Jahren, als eine ähnliche Tour mit 15 – 20 Leuten schon einmal stattfand.

Doch nach Abfrage der Arbeitskollegen stellt sich das dann doch als größere Hürde dar. Denn die Gruppengröße sollte sich mehr als verdoppeln – heuer bekunden 45 – 50 Personen ihr Interesse. Da man aber nur mit der Bahn fahren will, wenn man sichere Sitzplätze hat, sind nun „intelligente“ Lösungen gefragt.

Das preislich attraktive Bayern-Ticket scheint unter diesen Bedingungen nun auszuscheiden, da es ohne Reservierungsmöglichkeit ist. Der Preis für Fahrten in Regionalzügen für 45 Personen liegt bei über 600 Euro (ca. 14 Euro/Person), für Fernzüge gar bei über 2300 Euro, falls der Normalpreis gewählt wird. Undenkbar und völlig unattraktiv, denn auch mit den diversen Sparpreisen lässt sich der Preis nicht auf ein akzeptables Niveau drücken. So würden immer noch über 20 Euro pro Person an Fahrtkosten entstehen.

Was tun, denn das Gegenangebot der Reisebusunternehmen liegt schon parat – die Tour soll je nach Anbieter für gut 400 Euro bis hin zu 700 Euro für 50 Personen zu haben sein. Erschwert oder erleichtert – je nach Sichtweise – wird die Entscheidungsfindung durch den Sachverhalt, dass einige Kollegen mitteilen, dass sie nur mitfahren, wenn der Ausflug per Bahn durchgeführt wird. Reisebusse kämen nicht in Frage! Dem steht aber der hohe Fahrpreis im Weg . . .

Was tun – man vertraut auf die „Bahnkompetenz“ des Mitarbeiters, der sich am Rande der Mitgliederversammlung des Regionalverbands an den Chef von DB Regio Oberbayern wendet. Dieser hört sich das Anliegen an, stöhnt wegen des ungeschickt ausgewählten Termins (der 2. Adventssamstag ist der reisestärkste Samstag im Advent), sagt aber seine Unterstützung zu. Mit seiner Hilfe und der Organisation eines DB-Mitarbeiters in Freilassing gelingt es, entsprechende Plätze in zwei Entlastungszügen nach und von Salzburg zu reservieren. Die Freude bei den Arbeitskollegen ist deshalb groß – und die Überraschung noch größer, dass man für 5 Euro pro Person nach Salzburg und zurück fahren kann . . . Es werden in den nagelneuen Doppelstockzügen Plätze im Oberdeck in Aussicht gestellt, was bei einigen die Freude noch spürbarer werden lässt.

Leider ist es auf der Hinfahrt dann „nur“ der einstöckige Steuerwagen, denn die Zugbegleiterin hat es für nicht machbar gehalten, die anderen Fahrgäste aus dem reservierten Bereich in einem Doppelstockwagen herauszuhalten. Das ist bei näherer Betrachtung der Gegebenheiten dann auch durchaus verständlich, da es zu viele Zugänge gibt und sich diese nicht absperren lassen. Den Steuerwagen hat sie einfach solange versperrt, bis wir gekommen sind. Fahrgäste werden von ihr am Münchener Hauptbahnhof schon am Bahnsteig in andere Wagen verwiesen – eine einfache und praktische Lösung. Für die Rückfahrt ermöglicht sie uns dann nach Absprache den „Doppelstock-Fahrtgenuss“, da sie auch dort wieder unsere Zugbegleiterin ist. Beide Fahrten verlaufen absolut pünktlich und zuverlässig – auch der Bordservice hat die Kollegen positiv überrascht. Fazit in München: „Wo fahren wir nächstes Jahr hin . . . ?“ Denn auch das Wetter in Salzburg war traumhaft, so dass es ein wunderschöner Tag in jeder Beziehung war.

Vielleicht sollte man an dieser Stelle erwähnen, dass die Kollegen Mitarbeiter eines großen Bayerischen Motoren-Werks sind. Einige der Kollegen sind zwar eisenbahnbegeistert, der größte Teil jedoch hat bis zu der Tour ein eher distanzierendes Verhältnis zur Eisenbahn mit den bekannten Vorurteilen.

Man muss sich somit bei der DB für das Entgegenkommen und den Service bedanken. Der Ausflug hat aber auch gezeigt, dass viele, von denen man es nicht unbedingt erwarten würde, sehr wohl zum Bahnfahren bereit sind, wenn die Rahmenbedingungen stimmen. Und zu diesen gehört leider auch der Preis und der Komfort – in diesem Fall der Sitzplatz . . .

Andreas Frank

## Geiz ist geil?

Aber bitte nicht bei uns! Falls Sie Ihr Abo für 2007 noch nicht bezahlt haben sollten, so überweisen Sie bitte möglichst bald die 12 Euro für Ihr Abo auf unser Konto 103720730 bei der Sparda-Bank München (BLZ 70090500).

Falls Sie die PRO BAHN-Post nicht mehr abonnieren möchten, so wären wir für eine kurze Mitteilung dankbar (z.B. per e-mail an pbp-abo@muenchen.pro-bahn.de). Das Verschicken von Mahnbriefen verursacht PRO BAHN unnötige Kosten, das Geld wäre für die inhaltliche Arbeit besser angelegt.

Vielen Dank  
Ihre PRO BAHN-Post-Aboverwaltung und Redaktion

**Samstag, 10. März 2007**

## **Exkursion**

### **von Teisendorf über Höglwörth und Anger nach Piding**

Von Teisendorf nach Roßdorf und über eine Anhöhe nach Eglham und hinunter zum ehemaligen Augustiner-Chorherrenstift St. Peter und Paul in Höglwörth am gleichnamigen See. Weiter zum schönsten Dorf Bayerns (Zitat König Ludwig I) nach Moosbacherau (Mittageinkehr). Entlang der Steißer Ache über Aufham, Urwies und unterhalb des Schlosses Staufeneck vorbei nach Piding.

Gehzeit ca. 4 ½ Stunden

Treff: München Ostbahnhof bis 7.35 Uhr am Reisezentrum

Abfahrt: 7.50 Uhr Richtung Salzburg bis Teisendorf

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-terme@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 3/06 erscheint am 28.2.2007, Redaktionsschluss ist der 24.2.2007.

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**

Fr. 02.02. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Mi. 07.02. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Do. 08.02. 19 Uhr, Rosenheim, Bahnhofsgaststätte; **Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: Wolfgang Günther (080 62/40 27), Günter Polz 080 63/79 28)

Fr. 09.02. 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. 21.02. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Do. 22.02. 19 Uhr; Weilheim, GH „Holzwurm“, Münchner Str. 36; **Stammtisch der Kreisgruppe Weilheim-Schongau**; Info: Norbert Moy (08 81/63 81 31)

Mo. 26.02. 19.30 Uhr; Augsburg, Zeughaus, Zeugplatz 4 (Remshartzimmer, Raum 113) **PRO BAHN Treff Schwaben**; Prof. Karl-Dieter Bodack (ehemals Planer und Designer des Interregios): „**Börsengang der Bahn – mit oder ohne Netz**“ Info: Winfried Karg (Tel. 082 51/538 87, e-mail: w.karg@bayern.pro-bahn.de)

Mi. 28.02. ab 19.30 Uhr; **Stammtisch** im „Zwingereck“

Fr. 02.03. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Mi. 07.03. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

## **Termine anderer Veranstalter**

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)

Mi. 21.02. 19 Uhr; Einsteinstraße 148, Dia-Vortrag von Dieter Huhn: „**Bahnen im nördlichen Chile zwischen Santiago und Antofagasta**“; Info: Gerald Bendrien (080 92/333 48; e-mail: gerald.bendrien@web.de)

Fr. 02.03. 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. 10.03. Treff 07.35 Uhr; München Ost am Reisezentrum; Zug Richtung Salzburg (07.50 Uhr) bis Teisendorf; **Exkursion von Teisendorf über Höglwörth und Anger nach Piding**; (Gehzeit ca. 4,5 Stunden); Info: Eugen Reißing 089/700 46 08)