

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern August 2007



DB als Hindernis

Foto: Aachen-Laurensberger Rennverein e.V.

- Neue Wissenschaft: Fahrscheinkauf 3
- PRO FlächenBAHN 6
- Literatur-Tipps 9

Kundendialog, Bahncardservice und Fahrgastdialog

Oft ist nur PRO BAHN pro Bahn

Bei PRO BAHN hat sich die Zahl der Fahrgasteingaben in den letzten Monaten kontinuierlich erhöht. Meist handelt es sich um Beschwerden und „Notrufe“ von Fahrgästen der Deutschen Bahn.

Ein nicht unbedeutender Anteil betrifft die Bahncardbestellung und den Bahncard-service – leider haben die Kunden der Deutschen Bahn allzu oft (aber nicht immer!!!) massive Probleme, an die bestellte Bahncard zu gelangen.

Alle Versuche der durchaus als Stammkunden zu bezeichnenden Personengruppe, mit dem Bahncardservice in Kontakt zu treten, scheiterten. Es werden zwar Email- und Postadressen kommuniziert – eine Antwort erhält man jedoch im überwiegenden Teil nur über die kostenpflichtige Hotline. Hier verdient die Bahn ganz nebenbei bares Geld durch die Probleme der Bahn und macht sich so fit für den Börsengang. Ganz nach dem Motto: „Kleinvieh macht auch Mist..“

So erreichten PRO BAHN mehrere Eingaben, in denen berichtet wurde, dass die Fahrgäste Schreiben der DB erhalten hätten, sie sollen sich unter der 01805-Rufnummer mit dem Bahncardservice in Verbindung setzen – Gründe der Aufforderungen wurde entweder gar nicht genannt oder es wurde darauf hingewiesen, dass etwas in der Bestellung fehle. Was, das wird jedoch nicht genannt!

PRO BAHN empfiehlt mittlerweile generell bei Zustellproblemen von bestellten Bahncards den Kontakt zur Schlichtungsstelle Mobilität in Berlin (Schlichtungsstelle Mobilität, Postfach 61 02 49, 10923 Berlin, 030 - 469970-0 (Mo-Fr 9-14 Uhr), www.schlichtungsstelle-mobilitaet.org, schlichtungsstelle@vcd.org). Hier gab es auch schon viele positive Fahrgastrückmeldungen, dass umgehend nach Einschaltung dieser Einrichtung die Bahncard ordnungsgemäß zugestellt wurde – teilweise gar mit längerer als bestellter Laufzeit, also einem gewissen Ausgleich für die Unannehmlichkeiten und den entstandenen Ärger.

In dieses Bild passte jüngst ein Infostand zum Anwerben neuer Bahncard-Kunden in München Hbf. Dieser war an der engsten Stelle in der Haupthalle zu finden. In einem Gespräch mit dem Personal wurde bestätigt, dass es gewisse Probleme gibt. Diese würden aber umgehend gelöst, wenn sich der Kunde an die Hotline (!!!) oder an den Schalter eines Reisezentrums wendet. Die Fahrgastrückmeldungen bei PRO BAHN spiegeln leider ein anderes (weil negativeres) Bild wider - die Dame meinte dann mitteilen zu müssen, dass es wohl am Kunden läge, der sich nicht klar genug ausdrücke...!?

Aus Sicht der Abteilung Fahrgastdialog beim Fahrgastverband PRO BAHN zeugen solche Aussagen schlichtweg von Selbstüberschätzung bzw. von Unkenntnis der Bestellabwicklung.

Andreas Frank

Ärger beim Umstieg zwischen DB und BOB

Neue Wissenschaft: Fahrscheinkauf

Wenn man mit einem Fahrschein sowohl Züge der Deutschen Bahn AG (DB) als auch der Bayerischen Oberlandbahn (BOB) benutzen möchte, gibt es Probleme beim Fahrscheinkauf. Letztes Jahr zum 1. August wurde der Tarif zwischen München und Holzkirchen umgestellt.

Der Grund für die Änderung liegt im Bereich der Abrechnung zwischen den beiden Bahngesellschaften. Nach Informationen von PRO BAHN hatte sich die DB geweigert, bei der Anerkennung des DB-Tarifs in den Zügen der BOB ihre Ausgleichszahlungen an die gestiegenen Fahrgastzahlen anzupassen. Da es ähnliche Probleme auch beim bis Holzkirchen von der BOB anerkannten MVV-Tarif gibt, entspricht die Erlössituation bei weitem nicht den Fahrgastzahlen auf diesem Streckenabschnitt.

Seit 1.8.2006 wird der DB-Tarif in den Zügen der BOB zwischen München und Holzkirchen nicht mehr anerkannt. Auf dem betroffenen Streckenabschnitt wird jetzt, wie bereits vorher südlich von Holzkirchen, ein Tarif für sogenannte Anstoßverkehre angewendet. Der Fahrpreis setzt sich bei Fahrten, die über den MVV und das BOB-Netz hinausgehen, immer aus einem BOB- und einem DB-Anteil zusammen. Aus Sicht von PRO BAHN Oberbayern ist diese Regelung nicht praktikabel und weit von dem entfernt, was kundengerecht ist.

Durch die Umstellung kommt zwar die BOB etwas besser zu dem ihr zustehenden Geld, die Nachteile der neuen Regelung tragen aber die Fahrgäste. Bei allem Verständnis für die Probleme eines Eisenbahnunternehmens, das auch deshalb in dieser Situation ist, weil der Aufgabenträger Freistaat Bayern sich seiner Verantwortung entzieht, ist es die Aufgabe von PRO BAHN, eine Verbesserung einzufordern.

Warum in diesem Fall der Tarif für Anstoßverkehre zwischen DB und nicht-bundes-eigenen Eisenbahnen (NE-Bahnen) nicht richtig funktioniert, hat verschiedene Gründe:

1. Auf dem Streckenabschnitt München – Holzkirchen fährt sowohl die DB als auch die BOB. Bei einer solchen Parallelbedienung ist ein Anstoßtarif nach den Beförderungsbedingungen der DB nicht vorgesehen:

„Anstoßverkehr im Sinne dieser Beförderungsbedingungen ist der Wechsel des Beförderers auf den Strecken der beteiligten Eisenbahnen auf aneinander anschließenden, nicht parallelbedienten Strecken.“

Dadurch, dass man sich nicht an die eigenen veröffentlichten Bestimmungen hält, ist der Fahrpreis nun von der Wahl des Beförderers und vom Umsteigepunkt abhängig. Will man von einer S-Bahn-Station in der Münchner Innenstadt zu einem Bahnhof im Oberland, können sich so bis zu fünf unterschiedliche Preise für die gleiche Fahrstrecke ergeben.

2. Außer in München grenzt auch in Holzkirchen eine von der DB bediente Strecke an den BOB-Abschnitt an. Damit treten die bekannten Probleme beim doppelten Übergang zwischen DB und einer NE-Bahn auch hier auf. Zwischen dem Mangfalltal und dem restlichen DB-Netz kann die DB für eine Verbindung mit BOB-Anteil keinen durchgehenden Fahrschein verkaufen. Fahrgäste beispielsweise ab Bruckmühl nach Augsburg müssen beim Umsteigen in Holzkirchen oder München einen zweiten Fahrschein erwerben, wenn sie Züge der BOB nutzen.
3. Die BOB erlaubt im Gegensatz zur DB keine kostenlose Mitnahme eigener Kinder bis 14 Jahre. Damit entstehen zwischen Verbindungen mit BOB-Anteil und reinen DB-Verbindungen gerade bei der Kindermitnahme enorme Preisunterschiede.
4. Die Nahverkehrsautomaten der DB im Raum München verkaufen auch Fahrscheine ins BOB-Netz, berechnen aber im Gegensatz zu Fernverkehrsautomaten oder zum Schalterverkauf bis Holzkirchen den DB-Tarif. Die Tickets haben damit nicht nur abweichende Preise, sie werden auch inklusive kostenloser Mitnahme eigener Kinder verkauft, obwohl diese Regelung bei der BOB nicht gilt. Offiziell dürfen mit solchen Fahrscheinen bis Holzkirchen die BOB-Züge nicht genutzt werden. Da dies für den Fahrgast nicht erkennbar ist, wird er ganz schnell und unbeabsichtigt zum Schwarzfahrer.

Das entstandene Tarifchaos müssen nun die Fahrgäste ausbaden. Die Bahnunternehmen lösen ein Problem, das sie miteinander haben, indem sie es zu einem Problem ihrer Kunden machen. Und dies mit Wissen und Billigung des Bestellers. Motto der im öffentlichen Auftrag handelnden Bayerischen Eisenbahn-Gesellschaft (BEG) scheint zu sein, sich bei Tariffragen vornehm zurückzuhalten und dies den Unternehmen zu überlassen. In einem regulierten Markt wie dem Schienennahverkehr Tarife von einer Kontrolle durch den Auftraggeber auszunehmen kann aber auf Dauer nicht gutgehen. Ohne eine solche Kontrolle werden sich bei Tariffragen die Lasten immer mehr in Richtung Fahrgäste verschieben.

Unverständlich ist auch, wie eine solche Situation entstehen kann, obwohl DB und NE-Bahnen unter dem Dach des Tarifverbands der Bundeseigenen und Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (TBNE) zusammenarbeiten. In der Juni-Ausgabe der DB-Zeitung „Regio Aktuell“ wird der Geschäftsführer der TBNE, Bernd Rössner, mit folgendem Satz zitiert: „Ein attraktiver und damit eben durchgehender Tarif bietet die Chance, neue Kunden zu gewinnen.“ Zwischen Holzkirchen und München scheinen dann die Uhren rückwärts zu gehen – dort geschieht genau das Gegenteil. Im selben Interview stellt Herr Rössner fest, dass ein Anstoßtarif nur noch in Ausnahmefällen sinnvoll ist. Die TBNE muss sich fragen lassen, warum dann im BOB-Netz diese Tarifform zu Lasten der Fahrgäste ausgeweitet wurde. Es wird Zeit, dass die von dieser Organisation und damit auch von DB und BOB vertretene Tariftheorie in eine dementsprechend kundenfreundliche Praxis umgesetzt wird!

Solche eine kundengerechte Tarifzusammenarbeit verschiedener Bahn- und Busunternehmen gibt es beispielsweise in unserem Nachbarland Schweiz schon seit Jahrzehnten. Da auch in Deutschland der Übergang zwischen verschiedenen Bahngesellschaften immer mehr zum Normalfall wird, sollten sowohl die TBNE als auch die Aufgabenträger nicht nur in Worten, sondern auch in Taten für eine der Schweiz vergleichbare Tariflandschaft eintreten. Genauso wie PRO BAHN für eine unternehmensunabhängige Infrastruktur eintritt, ist auch ein unternehmensübergreifender Tarif und ein unabhängiger Fahrscheinvertrieb anzustreben. Dies sind aber politische Fragestellungen. Wenn man wie in Bayern hofft, dass Bahnunternehmen dies unter sich regeln können, werden es immer die Fahrgäste sein, die die Probleme letztlich ausbaden müssen.

PRO BAHN Oberbayern hat eine Analyse der Situation zwischen München und Holzkirchen veröffentlicht. Den Forderungen nach einer Änderung des momentanen Zustands wurde mit einer Pressemitteilung Nachdruck verschafft. Auch wenn bisher nur die BOB zu einem Dialog bereit war und von anderen Beteiligten keine Reaktion erfolgte, wird PRO BAHN die Problematik weiter thematisieren und nicht locker lassen.

Eine Beibehaltung der jetzigen Situation kann aus Sicht der Fahrgäste nur als Scheitern beurteilt werden. Ebenso ist es aber als Scheitern zu beurteilen, wenn der Aufgabenträger zulässt, dass ein von ihm beauftragtes Unternehmen mittels einer unfairen Erlösaufteilung so benachteiligt wird, dass es in wirtschaftliche Schwierigkeiten kommt. Auch die BOB gehört zu einem Konzern, aber Konzernzentralen sind nicht immer beliebig geduldig, wenn es irgendwo Probleme gibt.

Die Analyse von PRO BAHN und eine Liste von Beispielen findet man im Internet unter der folgenden Adresse: <http://www.pro-bahn.de/oberbayern/tarif-m-holz/>

Edmund Lauterbach

Gute Argumente

PRO FlächenBAHN

Aus aktuellem Anlass nachfolgend wieder einmal ein paar kleine Argumentationshilfen für die Aktiven und Engagierten in der Region. Der zum Redaktionsschluss leider immer noch aktuell drohende Börsengang mit Netz lässt zwar für die regionalen Schienen eher Schlimmes befürchten. Dass es auch anders geht, zeigen die folgenden zwei Kapitel.

I Kostengünstige Infrastruktur

Wie bereits im letzten Heft angekündigt, sei hier zunächst noch einmal auf die Modernisierung der Lautertalbahn Kaiserslautern – Lauterecken-Grumbach eingegangen, die mit rund 16,8 Mio insgesamt bzw. rund einer halben Million Euro pro Streckenkilometer recht günstig zu bewerkstelligen war. Um in Kaiserslautern an den Rheinland-Pfalz-Takt anschließen zu können, sollte die Fahrzeit von über 90 auf unter 60 Minuten pro Richtung verkürzt werden. Dazu wurden nicht mehr erforderliche Bahnübergänge geschlossen und die verbleibenden mit modernen Sicherungsanlagen versehen, die Gleisanlagen auf etwa 40% der Strecke überarbeitet, drei Bahnhöfe zu Kreuzungsstationen für gleichzeitige Ein- und Ausfahrten um- und neugebaut und ein Haltepunkt neu eingerichtet. Auf allen Stationen steht jeweils ein Wartehäuschen, eine überdachte Fahrradabstellanlage nach „Raster 22“-Norm ein neues Wegeleitsystem und wo nötig auch ein Park&Ride-Platz zur Verfügung (an 6 Bahnhöfen bzw. Haltepunkten). In den Aufgabenbereich von Station und Service fielen dabei 1,8 Millionen EURO. Nicht mehr benötigte Altsubstanz wurde rückgebaut. Bemerkenswert ist, dass man an den Kreuzungsbahnhöfen bewusst auf Unterführungen verzichtet hat, das Ausfahrtsignal am Hausbahnsteig ist zugleich Deckungssignal für den höhengleichen Überweg zum Inselbahnsteig (ähnlich wie hier in Bayern z.B. Markt Indersdorf) Eine Richtlinie von DB Netz gestattete dies, nachdem hier keine Güter- bzw. durchfahrenden Züge zu berücksichtigen waren. Damit sind die kostengünstigen Anlagen mit Gepäck, Kinderwagen oder Rolli uneingeschränkt zugänglich. Durch die koordinierte Planung und Bauausführung der verschiedenen Maßnahmen konnten 20% der sonst üblichen Kosten eingespart werden.

II Vom Erfolg überrollt: Die Vinschgau-Bahn

Wieder einmal sprengt eine angeblich „stillzulegende Nebenbahn“ alle Prognosen. Bereits elf Monate nach ihrer Reaktivierung konnte der einmillionste Fahrgast begrüßt werden (PRO BAHN Forum Schweiz Heft 2/2006) Nach knapp zwei Jahren wurde nun am 17. April in Zürich laut Eisenbahnrevue International Heft 7/2007 Seite 331 die aktuelle

Zwischenbilanz präsentiert: Mit weit mehr als zwei Millionen Fahrgästen wurden die Erwartungen um rund das Doppelte übertroffen. Obwohl seit Dezember 2006 mit den vier nachbestellten alle zwölf Triebwagen vom Typ GTW 2/6 im Einsatz sind, muss aus Kapazitätsgründen ein erheblicher Teil des Schülerverkehrs nach wie vor mit Bussen abgewickelt werden. In den Spitzenzeiten im Spätsommer und Herbst befördert die Vinschgaubahn rund 150.000 Reisende monatlich bzw. 4.500 täglich. Selbst in den erwartungsgemäß schwächeren Winterzeiten sind es immer noch mindestens 45.000 Fahrgäste pro Monat. Von der „Saison“ Mai bis Dezember 2005 zu der des Folgejahres hat die Nachfrage um 38% zugenommen, im Fahrradtransport von 19.000 auf 42.000 mehr als verdoppelt, obwohl die Mitnahmegebühr inzwischen auf 4 Euro angehoben wurde. Im Sommer „behilft“ man sich mit einigen ausgebauten Sitzen . . .

Ungeachtet dieser Kapazitätsengpässe versucht man auch durchgehende Verbindungen vom Vinschgau nach Bozen anzubieten, seit Februar 2007 alle zwei Stunden. Das ursprüngliche Betriebskonzept mit stündlich zwei Zügen von Meran nach Mals ist ohne zusätzliche Fahrzeuge nicht möglich, es dürfte nur eine Frage der Zeit sein, bis weitere GTWs nachgeordert werden (müssen) . . .

Bemerkenswert ist auch die außerordentliche „Produktivität“ dieser „Nebenbahn“: Mit rund 1,2 Mio Fahrgästen pro Jahr auf 60 Kilometern Streckenlänge erreicht die Vinschgaubahn bereits kurz nach ihrer Reaktivierung immerhin etwa 20.000 Fahrgäste pro Kilometer und Jahr, während es die längst etablierte Rhätische Bahn in der Schweiz – und daher zu keiner Zeit infrage stehend(!) – auch „nur“ auf 24.000 Fahrgäste pro Kilometer und Jahr bringt.

Erfreulich entwickelt sich auch die Postbuslinie vom schweizerischen Zernez, die mit der Reaktivierung der Vinschgaubahn zum Zug nach Mals verlängert wurde. Die Fahrgastzahlen stiegen von 33.000 von Mai bis Dezember 2005 um 34 % auf 44.300 im gleichen Zeitraum 2006. Seit 12. Mai 2007 wird auch hier stündlich gefahren und eine zusätzliche Schnellverbindung von Zürich (ab 7.07 Uhr) nach Mals (an 10.50) angeboten. (Rund vier Stunden Postauto, was würde erst H. Mehdorn dazu sagen, der bekanntlich schon vier Stunden in seinen Zügen für eine Qual hält??!!)

Wie auch immer: Bahn und Bus aus einem Guss und es geht unaufhaltsam aufwärts. Abschließend noch ein hübsches Zitat für die notorischen Stilllegungsapostel aller Länder: „Heute verzeichnen die touristischen Attraktionen im Vinschgau deutlich höhere Besucherzahlen als vor der Reaktivierung der Bahn; auch Restaurantbesitzer berichten von steigenden Gästezahlen“ (ebendort S.331).

Das „darf“ doch mal vorkommen, oder?

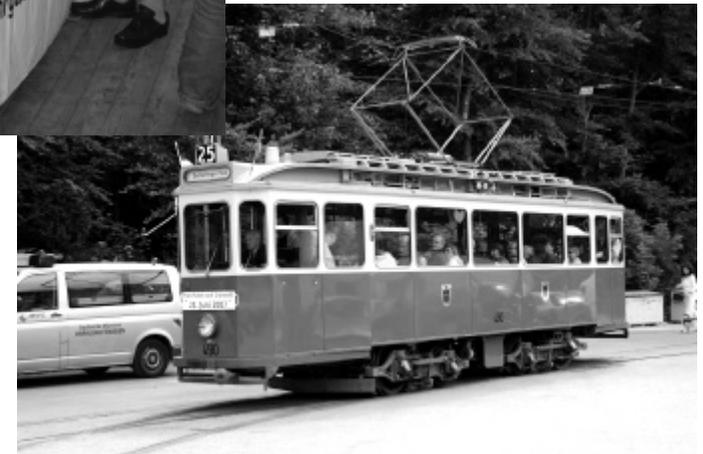
Thomas Kauderer

Eindrücke vom Infostand in Grünwald am 23.6.07

PRO BAHN aktiv



Alle Bilder: ELau



Literatur-Tipps . . .**. . . nicht nur zur Reisezeit**

Zunächst sind zwei Bücher nachzutragen, die bereits im April erschienen sind und hier zur Urlaubssaison für den einen oder anderen Reisewunsch von Bedeutung sind. Da ist zunächst das Kursbuch der deutschen Museums-Eisenbahnen, das nicht nur die Fahrpläne der unterschiedlichsten Strecken enthält, sondern auch Angaben zu den Eisenbahnmuseen, soweit sie durch die Bahn- bzw. Museumsbetreiber dem Verlag (Uhle&Kleimann, Lübbecke) bekannt gemacht wurden. Da das zwar in den allermeisten Fällen – aber leider nicht in allen – geschehen ist, kann eine Garantie für die Richtigkeit nicht übernommen werden. Also empfiehlt es sich, wohl vor allem bei den kleineren und noch nicht so bekannten und etablierten Initiativen sicherheitshalber vorher noch einmal Informationen unter den genannten Adressen einzuholen.

Das Feld „Tourismus“ beackert auch ein Reiseführer des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen, diesmal allerdings weniger unter dem Aspekt „Eisenbahn- Nostalgie bzw. -geschichte“, gibt es doch eine ganze Reihe von attraktiven Zielen, die im planmäßigen Linienverkehr gut zu erreichen sind. Die 33 Tourenvorschläge können daher notgedrungen nur eine kleine Auswahl darstellen, die Aktiven und Engagierten vor Ort sowohl bei den Verkehrsbetrieben wie bei den Initiativen könnten da sicher noch so manchen „Geheimtipp“ beisteuern, so dass am Ende wohl mühelos ein mehrbändiges Werk herauskäme. Aber wie auch immer: Der Anfang ist gemacht, und dass das hübsche Taschenbüchlein „Deutschland entdecken mit Bus & Bahn“ bei den bislang nicht unbedingt als „bahnaffin“ geltenden Reiseführern von Merian erschienen ist (8,95 Euro), bringt vielleicht den einen oder anderen Leser darauf, dass sein Ziel prinzipiell auch ganz gut anders zu erreichen ist als im üblichen Wochenendstau.

Über den Eisenbahnatlas von Schweers+Wall hat diese unsere PRO BAHN-Postille bereits mehrfach berichtet. Die aktuelle Neuauflage zum unveränderten Preis von 40 Euro ist noch umfangreicher und genauer als alle vorangegangenen (sonst wäre es nicht „Der Schweers und Wall“) und die Autoren fassen die Geschichte der Netzentwicklung bis zu den anstehenden Zu(g)kunftsfragen in ihrer Einführung kompakt zusammen. Da ist es auch kein Wunder, dass sich mittlerweile auch die DB dieses Standardwerkes angenommen hat. Hartmut Mehdorn schließt sein Geleitwort mit den Sätzen: „Überall gibt es viel zu entdecken entlang des Schienenstrangs. Probieren Sie die eine oder andere Route doch einmal aus!“ Diesen Ratschlag sollte man beherzigen, solange da (noch) Gleise liegen, pflegte doch bisher das eine oder andere auf nicht immer rühmliche Weise abhanden zu kommen . . . VDV-Präsident Günter Elste plädiert schließlich in seinem Geleitwort dafür: „. . . dass Qualität und Kapazität des Streckennetzes sich ebenso po-

sitiv entwickeln wie ihre kartographische Darstellung“ Dem ist nun wirklich nichts mehr hinzuzufügen!

35 Jahre Münchner S-Bahn waren natürlich auch ein Anlass, ein neues Buch zum Thema herauszugeben. Die Autoren Karl-Heinz Dix (bekannt als Wirtschaftsredakteur der Münchner tz und durchaus kritischer Bahnbeobachter) und Horst Staimer (gelernter Eisenbahner und bekannt als Pressesprecher der DB in verschiedenen Funktionen) haben dazu sogar einen eigenen Verlag gegründet. Um es gleich vorweg zu nehmen: An Detailgenauigkeit kann das Buch nicht mit dem Standardwerk von Pospischil/Rudolph von 1997 (die PRO BAHN-Post berichtete damals) mithalten. Das war aber wahrscheinlich auch nicht seine Absicht. Es beruht auf der tz-Serie „Ein Zug, der unser Leben verändert hat“, und dass die Materie in einer Boulevard-Zeitung ganz anders aufbereitet werden muss als dem fachlich Interessierten dürfte einleuchten. Im Gegenteil: Es wäre falsch, eher wenig sachkundige Leser so mit Daten „zuzumüllen“, dass sie am Schluss nur noch Bahnhof verstehen. Was für uns Interessierte (Hand aufs Herz: erleben wir PRO BAHNER nicht auch manchmal, dass wir im Eifer des Gefechts der Argumente manchmal schon etwas „betriebsblind“ sind?) die Schwäche dieses Buches sein mag, ist also genau seine Stärke: Jemanden anschaulich und manchmal auch anekdotenreich in die Materie einzuführen, der sich vorher noch nie mit „Bahn“ beschäftigt hat.

Thomas Kauderer

LEO unter Dampf

Am 11. und 12. August dampft es wieder durch den Chiemgau von Bad Endorf nach Obing, diesmal mit einer P 8. Wir freuen uns, jeden Eisenbahnbegeisterten zum Sommerdampf an unserer Strecke begrüßen zu dürfen. Als interessante Sehenswürdigkeiten an der Strecke sind in Amerang das Aboretum auf dem Weg zum Schloss, das Bauernhof- und das Automobilmuseum zu finden. Wie immer gibt es im Gleis 2, dem Gasthof am Bahnhof Amerang, kulinarische Köstlichkeiten. Als neueste Erwerbung hat unser Souvenirstand nun auch den Museumsbahnkalender 2008 zu bieten.

Den Dampfsonderfahrplan finden Sie auf unserer Homepage www.chiemgauer-lokalbahn.de. Für weitere Informationen haben wir die E-mail info@chiemgauer-lokalbahn.de.

Änderungen sind vorbehalten.

Alexander Roesler

Sonntag, 9. September 2007

Exkursion

im Chiemgau: von Amerang nach Bad Endorf

Vom Haltepunkt Amerang der Chiemgauer Lokalbahn (LEO) zum Ameranger Schloss. Weiter zu zwei wunderschönen Mooren: Ameranger und Zillhammer See. Durch das Freimoos nach Halfing (Mittagseinkehr). Über Eberloh, Bacherting und Lading zurück nach Bad Endorf.

Gehzeit ca. 4 ½ Stunden, 150 Höhenmeter

Treff: München Ostbahnhof Reisezentrum bis 8.45 Uhr

Abfahrt: 8.56 Uhr Mit RE Richtung Salzburg, in Bad Endorf umsteigen bis Amerang

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

Fahrpreis anteilig Bayernticket + Fahrt Lokalbahn

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-terminde@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 August bis Dezember 2007 (monatlich) durch Überweisung von € 5.– 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 9/07 erscheint am 29.8.2007, Redaktionsschluss ist der 18.8.2007.

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

Achtung! Geänderten Redaktionsschluss beachten!

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. 26.07. 19 Uhr; Weilheim, GH „Holzwurm“, Münchner Str. 36; **Stammtisch der Kreisgruppe Weilheim-Schongau**; Info: Norbert Moy (08 81/63 81 31, e-mail: n.moy@bayern.pro-bahn.de)
- Mo. 30.07. 19.30 Uhr; Augsburg, Zeughaus, Zeugplatz 4, Remhardszimmer, Raum 113); PRO BAHN-Treff Schwaben: MdL Eberhard Rotter (CSU, Mitglied des Ausschusses für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie) **Aktuelle verkehrspolitische Entwicklungen in Schwaben**; Info: Winfried Karg (082 51/538 87 89[ab 20 Uhr], e-mail: w.karg@bayern.pro-bahn.de)
- Mi. 01.08. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**
- Fr. 03.08. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**
- Do. 09.08. 19 Uhr; Rosenheim, Bahnhofsgaststätte; **Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: Wolfgang Günther (080 62/40 27), Günter Polz (080 63/79 28)
- Fr. 10.08. 18.20 Uhr, Eichstätt, Café „Paradeis“, Am Marktplatz 9; **Bitte erfragen, ob Stammtisch der Kreisgruppe Eichstätt stattfindet!**; Info: Rhaban Lammeyer (Tel: + Fax: 084 21/38 69, e-mail: lammeyer@web.de, www.altmuehlnet.de/probahn)
- Mi. 22.08. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**
- Mo. 27.08. 19.30 Uhr; Augsburg, Zeughaus, Zeugplatz 4, Remhardszimmer, Raum 113); PRO BAHN-Treff Schwaben: **Bitte Thema erfragen!**; Info: Winfried Karg (082 51/538 87 89[ab 20 Uhr], e-mail: w.karg@bayern.pro-bahn.de)
- Mi. 29.08. ab 19.30 Uhr; **Stammtisch im GH „Zwingereck“**
- Do. 30.08. 19 Uhr; Weilheim, GH „Holzwurm“, Münchner Str. 36; **Bitte erfragen, ob Stammtisch der Kreisgruppe Weilheim-Schongau stattfindet!**; Info: Norbert Moy (08 81/63 81 31, e-mail: n.moy@bayern.pro-bahn.de)
- Mi. 05.09. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**
- Fr. 07.09. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Termine anderer Veranstalter

- Fr. 03.08. 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)
- So. 26.08. Treff 09.30 Uhr; München Hbf, Gleis 31; mit RE Richtung Regensburg / Nürnberg (09.44 Uhr); **Schiffs-Exkursion auf der noch frei fließenden Donau von Straubing nach Passau**; (Fahrzeit ca. 5½ Stunden); Info: Eugen Reißing (089/700 46 08); **Anmeldung unter 089/516 76-0 erforderlich!** (Siehe Pro Bahn-Post 06/2007)
- Sa. 01.09. Treff 08.50 Uhr; München Hbf, Gleis 24; mit RE Richtung Nürnberg (09.05 Uhr) bis Kinding und Umsteigen in Bus nach Kipfenberg; **Exkursion ins Altmühltal**; (Gehzeit ca. 4 Stunden, 100 Höhenmeter); Info: Eugen Reißing (089/700 46 08)
- Sa. 01.09. **Außerfernbanntag** mit PB-Infostand in GAP, nähere Informationen lagen der Redaktion nicht vor
- Fr. 07.09. 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)