

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

Januar 2008



Der TGV hat nun auch München erreicht – hier auf dem Bild auf der Neubau-
strecke Stuttgart – Mannheim. (Bild: Chris Stuggi / Quelle: wikipedia.de)

- 250 mal PRO BAHN Post – *Seite 3*
- zweiter S-Bahn-Tunnel: Zurück auf Los – *Seite 7*

„Es muß alles anders werden, damit alles so bleibt wie es ist“

... diesem Motto haben wir uns auch bei der PRO BAHN Post angenommen.

„Anders werden“ – die aktuelle Ausgabe der PRO BAHN Post ist jetzt im Internet für Mitglieder und Abonnenten verfügbar. Wir erhoffen uns dadurch auch, das ein oder andere Mitglied zusätzlich interessieren zu können – und schließlich macht der technologische Fortschritt auch vor uns nicht Halt.

„Anders“ heißt aber auch ein neues Redaktionsteam, Renate Forkel und Andi Barth. Geändert hat sich dabei auch (geringfügig) das Layout, da wir auf ein anderes Satzprogramm setzen.

„Alles so bleibt wie es ist“ – wir möchten weiterhin informativ und aktuell für Mitglieder und Freunde von PRO BAHN berichten, was sich tut, über Hintergründe und Erfahrungen, und über Forderungen von PRO BAHN, Veröffentlichungen und weiteres.

Natürlich bleiben auch die anderen bewährten Dinge: Terminübersicht und -hinweise, Veranstaltungshinweise und weiteres. Doch auch dort ändert sich etwas – wir haben technisch die PRO BAHN Post und die Terminliste im Internet näher aneinander gerückt.

Selbstverständlich sind auch alle Interessierten weiterhin aufgerufen mitzutun, und auch Artikel und Termine an die PRO BAHN Post Redaktion zu schicken: bbp-redaktion@muenchen.pro-bahn.de

Die Redaktion

Diese Ausgabe ist eine Jubiläumsausgabe: 250 mal PRO BAHN-Post.

Wir haben uns daher entschieden, diese Ausgabe allen bisherigen Abonnenten auch als Dank für die jahrelange Treue in Papierform zuzuschicken.

Ab Februar erhalten nur noch die Abonnenten die PRO BAHN-Post auf Papier, die die Papierausgabe für 2008 abonniert haben. Das Jahresabonnement der Papierausgabe erfolgt durch Überweisung von 12 Euro auf das Konto 37 20 730, Sparda Bank München (BLZ 700 905 00).

Jubiläum in eigener Sache

250mal PRO BAHN Post

Dieses Heft hat eine nebensächliche Eigenschaft: Es ist das 250. dieser Zeitschrift. Im Frühjahr konnten wir schon ein bißchen vorfeiern: 20 Jahre, Sie erinnern sich wahrscheinlich.

Bis jetzt drei Generationen der Redaktionsarbeit haben für unseren Regionalverband jeden Monat ein Nachrichtenheft mit Terminübersicht und zugleich ein Organ für Meinungen, Reiseberichte und neue Gedanken sichergestellt. Peter Morath hat die Gestaltung ab 1988 für einige Jahre verantwortet, Michael Werner die inhaltliche Redaktion wieder gemeinsam mit „Momo“ seit 1999. Es war manchmal hart, vor allem, wenn der Stoff wieder einmal im letzten Augenblick eingetroffen ist, hat aber im Großen und Ganzen meistens Spaß gemacht.

Zur früheren Geschichte unserer Zeitschrift haben wir die Vorgänger eingeladen, aus ihren eigenen Erinnerungen zu berichten.

Michael Werner

Die Anfänge der PRO BAHN-Post

Wie die Zeit vergeht ...

Zweihundertfünfzig Hefte PRO BAHN-Post, das sind fast einundzwanzig Jahre, in denen die Zeitschrift über die Arbeit für die Interessen der Fahrgäste berichtet. Genau genommen ist die PRO BAHN-Post sogar ein bisschen älter, nämlich genau so alt wie die Münchner PRO BAHN-Gruppe. Denn schon bei dem ersten Treffen der oberbayerischen Mitglieder am 31. Oktober 1985, zu dem der damalige Bundesvorsitzende Paul-Heinz Straka eingeladen hatte, war die Gründung des Arbeitskreises Bewusstseinsänderung beschlossen worden. Der Arbeitskreis traf sich jeden zweiten Mittwoch im Monat in den Räumen des Münchner Forums in der Schellingstraße.

Zu jeder Sitzung schrieb einer der Teilnehmer ein Protokoll. Unsere Gründungs-Chefs Karlheinz Rößler und Burkhard Hüttl ergänzten es um weitere Mitteilungen und vor allem um die Einladung zum nächsten Treffen und verschickten es auch an weitere Interessierte aus dem Kreis der PRO BAHN-Mitglieder und der schon damals sehr regen Münchner Verkehrspolitik- und Eisenbahnfan-Szene. So hielten sie die Teilnehmer bei der Stange und gewannen laufend neue, von denen viele dann auch in die aktive Arbeit bei PRO BAHN eingestiegen sind. Die Rundschreiben waren al-

so in Zeiten ohne E-Mail und Newsgroups ein wichtiges Instrument für den Aufbau der Münchner Gruppe. Besonderer Dank gebührt dem Münchner Forum, bei dem wir die Protokolle kostenlos kopieren und verschicken durften und das so zu einem wichtigen „Geburtshelfer“ für PRO BAHN in Oberbayern wurde.

Schon bald zeigte sich der Erfolg dieser Strategie. Die schon vor Gründung der Münchner Gruppe fast dreistellige Mitgliederzahl war kräftig gestiegen. Inhaltlich hatten wir uns zu einer Regionalgruppe entwickelt, die nun schon mit Pressearbeit und Infoständen in der Öffentlichkeit auftrat und intensiv am City-Bahn-Konzept für Oberbayern arbeitete. Mit den zunehmenden Aktivitäten reichte in unseren Rundbriefen allmählich der Platz nicht mehr. Wir befanden uns ja noch im Schreibmaschinen-Zeitalter und da hatte eine Seite unweigerlich nur vierzig Zeilen zu sechzig Anschlägen. In einen Standardbrief mit zwanzig Gramm passen exakt drei Blätter, das sind mit Vorder- und Rückseite sechs Seiten. Nicht gerade üppig. Manche Autoren versuchten noch, durch engsten Zeilenabstand und schmalste Ränder Platz zu gewinnen, aber das ging auf Kosten der Lesbarkeit.

Den Durchbruch brachte erst eine Top-Neuheit: Kopiergeräte, die verkleinern konnten. Solche Kopierer gab es erst in wenigen Copy-Shops rund um die TU, wo ich als Student regelmäßig zu tun hatte. Damit konnten wir zwangsläufig nicht mehr im Münchner Forum kopieren. Auch mit dem Versand der mittlerweile über hundert Briefe wollten wir das Münchner Forum nicht mehr so sehr strapazieren. Die Protokolle würden uns also künftig Geld kosten.

Daraus ergab sich fast von selbst die Idee, den gewohnten Inhalt aufzupепен und daraus eine kleine Zeitschrift zu machen. Die drei Blätter Papier, in der Mitte gefaltet, ergaben ein kleines Heftchen mit zwölf Schreibmaschinenseiten. Den Titel fanden wir mit der Brainstorming-Methode: Zuerst durften alle frei von der Leber weg sagen, was ihnen in den Sinn kam und anschließend wurden die Ideen bewertet. „PRO BAHN-Post“ mit dem Untertitel „Rundbrief von PRO BAHN e. V. für Oberbayern“ war der klare Sieger, weil der Titel deutlich aussagt, dass es nach wie vor der Rundbrief für die aktiven Mitglieder bleiben sollte. Zur Finanzierung beschlossen wir, die Leser um Erstattung der Kopier- und Portokosten zu bitten. Etwa zweimal im Jahr ging die PRO BAHN-Post an alle Mitglieder, um sie zu Veranstaltungen einzuladen und ihnen das PRO BAHN-Post-Abo anzubieten.

So erschien die PRO BAHN-Post zum ersten Mal im April 1987, und zwar gleich mit einem Paukenschlag: der Vorstellung des City-Bahn-Konzepts für Oberbayern. Auch sonst zeigte dieses Heft, wie breit unsere Aktivitäten bereits geworden waren. So wurde unsere erste Sonderfahrt nach Waging zur

Unterstützung der Waginger Bahn angekündigt. Gleich dieses erste Heft war ein Renner an Infoständen, so etwa beim Nahverkehrstag in Würzburg.

Der Inhalt blieb weitgehend wie zuvor, allerdings in der neuen einheitlichen Form. Die bewährten Elemente waren die Protokolle des Arbeitskreises Bewusstseinsänderung (später Bundes-Abteilung Verkehrsbewusstsein) und Mitteilungen und Einladungen der Regionalgruppe (später Regionalverband Oberbayern). Neu war das Titelblatt, anfangs aus kopiertechnischen Gründen meistens mit einer Schwarzweiß-Grafik und nur selten mit Fotos. Die Terminhinweise kamen auf die letzte Seite. Ein wichtiger Bestandteil war die Presseschau, meistens in Heftmitte, wo die einzige ganze DIN A4-Seite zur Verfügung stand. Sie informierte unsere Leser über unsere Tätigkeit und belegte ihren Erfolg in der Öffentlichkeit.

Die Herstellung geschah mit Schere und Klebstoff. Das Kopieren wurde wesentlich einfacher, nachdem wir den Copyshop des netten Ehepaars Reitz in der Barerstraße gefunden hatten, bei dem wir einfach die Druckvorlagen abgeben und einige Stunden später die fertigen, gefalteten Hefte abholen konnten. Immer am Mittwoch vor dem Stammtisch war der Versand, zu dem sich ein Grüppchen fleißiger Helfer im Münchner Forum und ab Juni 1989 in der Geschäftsstelle in der Schwanthalerstraße versammelte. Fast von Anfang an war Eugen Reißing regelmäßig dabei. Später übernahm er Herstellung und Versand komplett und besorgt dies bis heute.

Als mein Studium in die Endphase ging, musste ich meine PRO-BAHN-Aktivitäten reduzieren. So ging die PRO BAHN-Post an ein neues Team über. Seit März 1988 betreut Thomas Bedacht die Terminseite und im Juni 1988 wurde Ernst Huber der neue Chefredakteur, der die PRO BAHN-Post zusammen mit Peter Morath zu einem professionellen Erscheinungsbild weiterentwickelte.

Fritz Ferstl

Die weiteren Jahre

... und wie es weiterging

Es begann ganz harmlos. Die damaligen „Chefs“ verstanden es meisterhaft, neue Leute zur Mitarbeit zu motivieren und einzubinden. Man hatte viel Freiraum, konnte eigenverantwortlich arbeiten und hatte entsprechend Spaß an der Sache – auch noch nach einem 10-Stunden-Arbeitstag.

Im Frühsommer 1988 wurde ich gebeten, aushilfsweise eine ganze Ausgabe der PBP fertigzustellen und dann noch eine weitere. Als dann der erste PBP-

Redakteur, Fritz Ferstl, seine Tätigkeit bei der PBP ganz aufgeben musste, wurde mir die Nachfolge angetragen. Die Bearbeitung der Terminseite verblieb bei Thomas Bedacht, die Abonnentenverwaltung übernahm zunächst Andreas Weber, später Martin Ludwig.

Mit der Juliausgabe 1988 begann meine Redakteurstätigkeit. Der größere Teil der Texte wurde am Anfang von einem der ersten glücklichen PC-Besitzer Peter Morath ausgedruckt. Eine deutliche Verbesserung des Arbeitsablaufs war die Anschaffung des ersten eigenen PCs. Damit konnten die Texte zu Hause redigiert werden. Häufig mußten sie auch erst eingetippt werden, da noch nicht jeder Artikelschreiber Zugang zu einem PC hatte. Schere und Klebstoff konnten immer häufiger in der Schublade bleiben. Auch eine neues, durchgängiges Layout wurde eingeführt, das sich im Wesentlichen bis heute gehalten hat. Der bekannte Titel mit dem handschriftlichen Schriftzug „Post“ von Fritz Ferstl aus der Anfangszeit ist in etwas abgewandelter Form bis heute das unverwechselbare Erkennungsmerkmal der PBP.

Neben der handwerklichen Herstellung der PBP war natürlich die Redakteurstätigkeit der wichtigste Teil der Arbeit. Das hieß, aktuelle Themen, Trends und Termine aufzugreifen und Schwerpunkte zu setzen. Wie wir an Rückmeldungen zu einzelnen Beiträgen immer wieder feststellen konnten, wurde die PBP bei Verkehrsbetrieben und Verwaltungen regelmäßig gelesen.

Erscheinungstermin der PBP war schon von Anfang an der letzte Mittwoch im Monat (PRO BAHN-Stammtisch in München), d.h. das Wochenende davor war reserviert für Redaktion und Layout. Die normale monatliche Auflagehöhe waren bis 250 Exemplare. Am Mittwochabend nach der Arbeit wurde ein großes Paket Kopien zum Stammtisch geschleppt, wo die PBP schon erwartet wurde.

Der eigentliche Versand an die damals rund 150-160 Abonnenten erfolgte am Donnerstagabend in der Geschäftsstelle. Es gab in diesen Jahren noch den sogenannten Büroabend, eine Einrichtung, bei der sich einige Aktive zu trafen, um in geselliger Runde größere Büroarbeiten zu erledigen. Die anderen Wochentage waren bereits mit (Fach-)Arbeitskreisen belegt! Die Behördenpost kannte in diesen Jahren noch Öffnungszeiten bis Mitternacht (Telegrafenamts am Hauptbahnhof), ein kundenfreundlicher Service, den man bei der privaten Post nicht mehr findet.

Zum Jahresende 1998 endete nach zehneinhalb Jahren und 126 regulären Ausgaben (plus einige Sonderausgaben) meine Tätigkeit für die PBP aus beruflichen Gründen.

Ernst Huber

Übergabe der Redaktion

Gleiswechsel

Noch etwas in eigener Sache:

Die gegenwärtige Redaktion gibt mit dieser Ausgabe ihre Tätigkeit ab.

Nach neun Jahren warten andere Aufgaben, zum Teil unvereinbar, und mit der Zeit ist es sicher gesund, eine eingefahrene Arbeit in andere Hände zu übergeben. Dafür ist die runde Zahl der Hefte ein guter Anlaß.

Mit dem formlosen Leitartikel (wenn der erste Text nicht im Inhaltsverzeichnis aufgeführt war) zeigt sich besonders deutlich: Manches, was schon vor Jahren im Heft stand, könnte man heute unverändert abdrucken. Neue Fragen drängen dagegen kaum nach. Verkehrspolitik ist ein zähes Geschäft.

Da tut ein Wechsel der Berichterstatter sicher gut, um neue Blickwinkel zu beleuchten. Wir haben uns bemüht, Ihnen eine lesenswerte Zeitschrift vorzulegen; vor allem aber müssen wir dafür unseren Autoren danken.

Unser Anliegen war unter anderem, möglichst viele Originalarbeiten eigener Verfasser zu veröffentlichen, also Texte, die man nirgends aus anderen Quellen erhalten konnte.

Wir danken für die Beiträge, aber auch für die Geduld mit uns, wenn wir nicht jeden Text wirklich ins Heft bringen konnten, wenn wir in letzter Minute im Alarm Arbeiten anfordern mußten und dann am Ende mehr Stoff hatten, als im Heft unterzubringen war. Was zählt, ist das Endergebnis. Das aber müssen unsere Leser beurteilen.

Damit übergeben wir an unsere Nachfolger, die mit uns gemeinsam schon dieses Heft herausgeben. Wir wünschen ihnen viel Erfolg.

Peter Morath, Michael Werner

Herausgeber: PRO BAHN Regionalverband Oberbayern e.V., Agnes-Bernauer-Platz 8, 80687 München; Tel 089 / 53 00 31, Fax 089 / 53 75 66, <http://www.pro-bahn.de/oberbayern/>.

Verantwortliche Redakteure: Andi Barth, Renate Forkel, Michael Werner. Elektronisch ist die Redaktion über pbp-redaktion@muenchen.pro-bahn.de erreichbar, die Abonnentenverwaltung über pbp-abo@muenchen.pro-bahn.de. Im Internet: <http://www.pro-bahn.de/oberbayern/pbp/>

Jahresabonnement der gedruckten Version durch Überweisung von 12 Euro auf das Konto 3720 730, Sparda Bank München (BLZ 700 905 00).

Alle Rechte vorbehalten. Beiträge, die mit vollem Namen gekennzeichnet sind, geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion bzw. des Verbandes wieder.

zweiter S-Bahn-Tunnel: Zurück auf Los

Im Dezember hat die bayerische Verkehrsministerin angekündigt, daß der östliche Teil des geplanten zweiten S-Bahn-Tunnel in München umgeplant wird und sich damit der bisher verkündete Baubeginn weiter nach hinten verschiebt. Gleichzeitig wurde bekannt, daß nur noch 9 der bisher 20 weiteren Maßnahmen an den Außenstrecken realisiert werden sollen.

Hintergrund der Änderungen ist, daß der Nutzen-Kosten-Index der zweiten Tunnelstrecke niedriger als eins bewertet wurde – das heißt übersetzt, daß die Volkswirtschaft mehr Geld für den Tunnel ausgibt, als der Nutzen des Tunnels sind. Durch die Umplanungen soll jetzt der Index über eins gestiegen sein.

Die Umplanung umfasst den Tunnel östlich der Isar. Dieser soll jetzt weiter nach Süden verschoben werden und unterhalb der Wörthstraße (Ast Richtung Leuchtenbergring) bzw etwas weiter nördlich (Ast Richtung Ostbahnhof) verlaufen. Die sichtbarste Änderung findet am Ostbahnhof statt: Statt der bisherigen Planung, die Gleise 2 und 3 des jetzigen Bahnhofs an den Tunnel anzuschließen, soll ein neuer Tunnelbahnhof parallel zum U-Bahnhof errichtet werden; von dort aus sollen direkt die Gleise Richtung Giesing erreicht werden.

Damit muß das Planfeststellungsverfahren inklusive Öffentlichkeitsbeteiligung für diesen Abschnitt im wesentlichen wiederholt werden. Laut offizieller Planung soll bereits 2009 Baubeginn des gesamten Tunnels sein – eine wagemutige Annahme angesichts der typischen Laufzeiten eines Planfeststellungsverfahrens und der Notwendigkeit der Ausschreibung der Arbeiten.

Komplett fertiggestellt werden soll der Tunnel erst 2020, der Ast Richtung Leuchtenbergring soll 2016 in Betrieb gehen. Auch bei den anderen Abschnitten ist damit erstmal die Planrechtfertigung in Frage gestellt, da der Tunnel nur insgesamt in Betrieb genommen werden soll und ein Teilbetrieb nicht vorgesehen ist. Damit ist erstmal der Zug zurück dahin geschoben, wo er bereits im Jahr 2001 war – es gibt eine politische Absichtserklärung, aber nichtmal eine vertiefende Untersuchung der gewählten Option.

Laut Ministerin sollen die Kosten des zweiten Tunnels durch die Umplanung – trotz des zusätzlichen unterirdischen Bahnhofs – von 1,85 auf 1,6 Milliarden Euro sinken. Zum Vergleich: Ursprünglich wurde von Kosten von 0,5 Milliarden Euro ausgegangen, bevor die detaillierteren Planungen für den Tunnel erstellt wurden. Für den umgeplanten Abschnitt fehlen derzeit noch die detaillierteren Planungen ...

Andi Barth

Bewertung

Umplanungen am Tunnel: Die Probleme bleiben, neue kommen hinzu

Die angekündigten Umplanungen am zweiten S-Bahn-Tunnel greifen bautechnische Probleme in Haidhausen auf. Doch die Probleme aus Fahrgast-sicht bleiben, neue kommen hinzu.

Nachwievor sind die Zugangswege vom zweiten Tunnel insgesamt extrem weit. Die schlechte Situation am Hauptbahnhof wurde nicht verbessert, der S-Bahnhof liegt in großer Tiefe. Zusätzlich bedingt die aktuelle Planung, das der oberirdische Hauptbahnhof während des Baus des neuen Tunnels im wesentlichen neu errichtet wird; zwei derartige Großprojekte zu koppeln verschlechtert die Umsetzungswahrscheinlichkeit wesentlich.

Am Ostbahnhof wird die Umsteigesituation schlechter als bisher geplant. Da von Giesing aus keine Züge mehr Richtung Gasteig/Isartor fahren sollen, wird es einen entsprechenden Umsteigeverkehr am Ostbahnhof geben – mit längeren Fußwegen als derzeit von der U-Bahn. Attraktiv ist das nicht. Auch im Fall einer Störung auf der jetzigen Stammstrecke wird es erhebliche Umsteigeströme geben. Für all das muß der neue unterirdische Bahnhof gerüstet werden, was die Kosten tendenziell erhöht.

Es fehlt immer noch ein realistisches, ernsthaftes Betriebskonzept für den zweiten Tunnel. Beispielsweise gibt es keine Aussage, ob (und wenn ja welche) Außenstrecken vom Leuchtenbergring aus ausschließlich über den zweiten Tunnel geführt werden sollen. Die Kenntnis dieser Planung ist aber wichtig – sowohl für die Bürger entlang der Strecke, die dadurch den Anschluß zum Ostbahnhof verlieren, als auch für die Bewertung der Nutzung der Gleisspange zum Leuchtenbergring.

Damit ist eines der größten Mankos des zweiten Tunnels angesprochen: Vom Leuchtenbergring aus ist der nächste Halt Marienplatz. Der wichtige Umsteigeknoten Ostbahnhof sowie der gesamte innerstädtische Nahverkehr östlich der Isar werden damit ignoriert.

Dieses Manko wird noch dadurch verschärft, das erstmal der Ast zum Ostbahnhof nicht gebaut werden soll. Damit existiert dann nur die schlechtere Variante. Ein entsprechender Umsteigedruck am Leuchtenbergring auf die Züge Richtung Ostbahnhof kann bereits jetzt vorausgesehen werden (mit entsprechend negativen Auswirkungen auf den Füllgrad der Züge).

Andi Barth

Kommentar

S-Bahn-Ausbau: Warten auf Godot

Was für viele S-Bahn-Nutzer tagtägliche Gewohnheit ist – das Warten auf verspätete Züge, das passiert auch beim Ausbau des S-Bahn-Systems. Nur geht es hier nicht um wenige Minuten jeden Tag, sondern um viele Jahre, in denen keine Verbesserungen erfolgen.

2001 hat der damalige Wirtschaftsminister Wiesheu entschieden, daß die Planungen für den Südring nicht weiter verfolgt werden sollen, und stattdessen ein Tunnel zum Preis von 0,5 Milliarden Euro gebaut werden soll. Im Jahr 2003 sind die Kostenschätzungen erstmals gestiegen. Seitdem wurde zwar viel Papier erzeugt, die Kostenschätzung ist auf 1,85 Milliarden Euro gestiegen, und das S-Bahn-System ist störanfälliger geworden, aber die Ausbauten sind nicht vorangekommen.

Und so soll es weitere gehen: Es werden keine Ausbauten konkret in Angriff genommen. 11 von 20 Ausbaumaßnahmen in der Region wurden sogar ganz gestrichen.

Dabei sind gerade die Ausbaumaßnahmen außerhalb des Tunnels eher kostengünstig, aber für die Verbesserung des störanfälligen S-Bahn-Systems elementar.

Auch die Erschließung der neuen Wohngebiete nördlich von Laim bedingt den Bau der dortigen Umweltverbundröhre, und die wiederum hängt mit dem Umbau des dortigen S-Bahnhofes zusammen, und der vom Bau des Tunnels ab.

Schon jetzt ist abzusehen, das die Kosten auch der jetzigen Planung wieder steigen werden. Sobald die Planung verfeinert wird, wird man zwangsläufig feststellen, daß ein unterirdischer Bahnhof am Ostbahnhof teuer ist. Genauso wie bei den früheren Plänen wird es dann wieder überraschende Kostensteigerungen geben. Die jetzt verkündete Kostensenkung auf 1,6 Milliarden Euro ist ein optischer Effekt und keine echte Senkung, die zwar das offizielle Ende der Tunnelplanungen verzögert, doch den Fahrgästen hilft das nix.

Wichtig wäre, endlich die Maßnahmen zu realisieren, die jetzt realisiert werden können. Die S-Bahn-Fahrgäste brauchen bald Verbesserungen, und einiges kann jetzt passieren: Sei es der Umbau des Bahnhof Laim inklusive Umweltverbundröhre, Verbesserungen bei den Außenstrecken, die Schaffung von Begegnungsabschnitten. Und kein Warten auf einen Tunnel, der so eh' nicht gebaut wird.

Andi Barth

Samstag, 26. Januar 2008

Von Bernried nach Weilheim

Durch abwechslungsreiche Voralpenlandschaft führt uns der Weg von Bernried über Haunshofen, Wilzhofen (Mittagseinkehr) und am Hart nach Weilheim.

Gehzeit: ca. 4½ Stunden

Treff: München-Hauptbahnhof (Starnbg. Flügelbahnhof) bis 8.15 Uhr; anteilig Bayernticket

Abfahrt: 8.32 Uhr Ri. Garmisch; in Tutzing umsteigen Ri. Kochel bis Bernried

Führung: Eugen Reißing

Veranstalter: Bund Naturschutz

Samstag, 2. Februar 2008

Von Rohrenfeld nach Tauberfeld

Vom Bahnhof Rohrenfeld geht die Wanderung zuerst zum ehemaligen Jagdschloss Grünau. Weiter geht es durch die Donau-Au und über die Donau nach Irgertsheim (Mittagseinkehr). Danach durch das weiträumige Tal der Schmutter nach Tauberfeld.

Gehzeit: ca. 4½ - 6 Stunden

Treff: München-Hauptbahnhof bis 8.55 Uhr am Abfahrtsbahnsteig; anteilig Bayernticket

Abfahrt: 9.05 Uhr RE Nürnberg bis Ingolstadt; Umsteigen Ri. Neuburg

Führung: Eugen Reißing

Veranstalter: Bund Naturschutz

Termine

PRO BAHN Geschäftsstelle: Agnes-Bernauer-Platz 8, 80687 München. Telefon: 089 / 53 00 31, Fax 089 / 53 75 66. Tram 19 Agnes-Bernauer-Platz oder je 10 Minuten Fußweg: S-Bahn Laim, U5 Laimer Platz.

Allgemeine Treffen: Aktiventreffen am 1. und 3. Mittwoch im Monat ab 19.00 Uhr in der Geschäftsstelle, Stammtisch am letzten Mittwoch im Monat ab 19.30 Uhr im „Zwingereck“, Rumfordstr. 31, 80331 München (S-Bahn Isartor, Tram 17/18 Reichenbachplatz)

PRO BAHN-Veranstaltungen

Mi. 02.01. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 04.01. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Do. 10.01. 19 Uhr; Rosenheim; Bahnhofsgaststätte; **Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: Wolfgang Günther (080 62/4027), Günther Polz (080 63/7928)

Fr. 11.01. 18:20 Uhr; Eichstätt, Cafe „Paradeis“, Am Marktplatz 9; **Stammtisch der Kreisgruppe Eichstätt**; Info: Rhaban Lammeyer (Tel + Fax 084 21/3869, lammeyer@web.de, www.altmuehlnet.de/probahn)

Mi. 16.01. 19 Uhr; Geschäftsstelle; Aktiventreffen

Mo. 28.01. 19:30 Uhr; Augsburg; Zeughaus, Zeugplatz 4 (Remshartzimmer, Raum 113); **PRO BAHN-Treff Schwaben**; Severin Dünnbier und Bastian Goßner, Bayerische Regiobahn/Veolia Verkehr; Vorstellung der neuen Betriebskonzepte für Ammersee-, Pfaffenwinkel- und Paartalbahn

Mi. 30.01. ab 19:30 Uhr; München; Gaststätte Zwingereck; **Stammtisch**

Do. 31.01. 19 Uhr; Weilheim, GH Holzwurm, Münchner Str. 36; **Stammtisch der Kreisgruppe Weilheim-Schongau**; Info: Norbert Moy (0881/638 131, Norbert.Moy@bayern.pro-bahn.de)

Fr. 01.02. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Mi. 06.02. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Termine anderer Veranstalter

Sa. 26.01. 8:15 Uhr; München Hbf, Starnberger Flügelbahnhof (Zug Richtung Innsbruck, Abfahrt 8:32 Uhr); **Exkursion von Bernried nach Weilheim**; Info: Eugen Reißing (089/700 46 08)

Sa. 02.02. 8:55 Uhr; München Hbf (RE Richtung Nürnberg 9:05 Uhr); **Von Rohrenfeld nach Tauberfeld**; Info: Eugen Reißing (089/700 46 08)