

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

Dezember 2008



FLIRT-Elektrotriebwagen der eurobahn in Horb.

(Bild: Edmund Lauterbach)

- Kurznachrichten – *Seite 2*
- Preisvielfalt im Fernverkehr – *Seite 2*
- Fernzüge in Ferienregionen – *Seite 4*
- PRO BAHN-Ausflug nach Schongau – *Seite 6*
- Vorstandswahl – *Seite 7*
- Bericht von den Horber Schientagen – *Seite 7*

Kurznachrichten

Ausbau München-Mühldorf gefährdet

Geldmangel bedroht offenbar den lange zugesagten Ausbau der Bahnstrecke Mühldorf-München. Der Passauer Neuen Presse liegt ein internes Papier aus dem Bundesverkehrsministerium vor, aus dem hervorgeht, dass bis mindestens 2020 kein Geld für den weiteren Ausbau dieser Verbindung zur Verfügung steht.

Weilheimer Bahnhofspfütze nach einem Jahr beseitigt

Am 12. November 2007 hatte PRO BAHN die Deutsche Bahn auf die Behinderungen der Weilheimer Fahrgäste durch eine große Pfütze am Bahnhof vor dem Toiletteneingang und die Blockierung des Bahnsteigzugangs nach starken Regenfällen hingewiesen und Abhilfe eingefordert. Ein Jahr lang bewegte sich wenig. Eine Pressemeldung von PRO BAHN vom 19. Oktober 2008 und eine Fotodokumentation mit den schönsten Pfützenfotos aus 12 Monaten führte dann doch noch zur Reparatur des Absenkung. Am 29. Oktober 2008 wurde die Stelle neu asphaltiert, die Pfütze ist damit beseitigt.

Neue und nicht ganz so neue Bücher

Neu erschienen ist das „München U-Bahn Album“ von Florian Schütz. Das Buch kostet 19,50 Euro und enthält auf 144 Seiten unter anderem etwa 400 Farbfotos. Weitere Informationen und Bestellmöglichkeit auf <http://www.robert-schwandl.de/muenchen>. In diesem Zusammenhang sei auf zwei weitere oberbayerische Bahnbücher hingewiesen: „150 Jahre Eisenbahn im Mangfalltal“ (136 Seiten / 27,80 Euro) und „100 Jahre Lokalbahn Bad Endorf-Obing“ (108 Seiten / 15,80 Euro).

Mal wieder Fernverkehr

Preisvielfalt

Kürzlich beschloss der Autor dieser Zeilen, sich mal wieder dem Fernverkehr der Deutschen Bahn AG anzuvertrauen. Die inzwischen über uns hereingebrochenen diversen ICE-Desaster sollen hier nicht Thema sein. Es geht stattdessen um das zweitschönste Thema beim Bahnfahren: die Preise.

Das Ziel der Reise liegt in Sankt Augustin zwischen den beiden Fernverkehrshalten Bonn Hauptbahnhof und Siegburg/Bonn und ist von beiden mittels der dortigen Stadtbahnlinie 66 zu erreichen. Diese Stadtbahnlinie hat die Besonderheit, dass man sie nicht nur mit Fahrscheinen des örtlichen Verkehrsverbundes VRS nutzen kann. Auf ihr gelten auch Fahrscheine der DB gemäß dem Tarif für sogenannte Anstoßverkehre.

Da nur eine Bahncard-25 vorhanden ist, erscheinen die Normalpreise etwas überdimensioniert: Von München nach Siegburg und zurück kostet die ICE-Fahrt 175,50 EUR, nach Bonn Hbf im IC immerhin noch 130,50 EUR. Also wird im Internet nach Sparpreisen Ausschau gehalten. Die Alternative Dauer-Spezial ist für die Neubaustrecke Köln – Rhein-Main preislich nicht lohnend.

Für die deutlich schnellere Verbindung via Siegburg nach St. Augustin würde ein Sparpreis-50-Fahrschein mit Bahncard-25 93,70 EUR kosten. Die Tücken der Tarife liegen zunächst darin, dass sich die Nutzung der Stadtbahn mit DB-Fahrschein nicht lohnt. Ein nur bis Siegburg gelöster Fahrschein kostet nur 87,70 EUR und ist auch inklusive der VRS-Fahrschein zwischen Siegburg und St. Augustin die günstigere Wahl.

Es stellt sich allerdings heraus, dass im für die Hinfahrt möglichen Zeitraum auf dieser Strecke Sparpreiskontingente sowieso nicht (mehr) vorhanden sind. Da die Dauer der Hinfahrt unkritisch ist, bietet es sich daher an, die altbekannte Route durch das Rheintal der Neubaustrecke vorzuziehen. Für die Sparpreise ist es notwendig, dass das Ziel der Hinfahrt mit dem Startbahnhof der Rückfahrt übereinstimmt. Dadurch kommt wieder der DB-Tarif auf der Stadtbahn ins Spiel, wenn die Rückfahrt über Siegburg erfolgen soll.

Damit verbunden ist eine weitere Besonderheit dieses Anstoßverkehrs: Die Nutzung von DB-Fahrschein auf der Stadtbahnlinie funktioniert nur bei Umsteigen in Siegburg, nicht wenn man am Bonner Hbf in die Stadtbahn steigt. Wir wollen nicht weiter darüber grübeln, ob hinter dieser Einschränkung mehr als Fahrgastärgern steckt. Denn für die Variante Hin- und Rückfahrt nach Bonn, hin via Koblenz und zurück via Siegburg finden sich passende Sparpreis-50-Angebote zum Preis von 85,10 EUR. Zusammen mit dem City-Ticket für Bonn werden zusätzlich nur 1,40 EUR für die Weiterfahrt nach St. Augustin fällig.

In der Fahrplanauskunft fällt der Blick auch auf Verbindungen, bei denen die Rückfahrt von Bonn nach München nicht mit der Stadtbahn, sondern mit einem 45-Kilometer-Umweg via Köln beginnt. Und trotz dieses Umwegs wird für diese Verbindungen ein um einige Euro geringerer Fahrpreis angezeigt. Damit lohnt es sich, den Fahrschein über Köln ausstellen zu lassen, auch wenn nun weitere 1,40 EUR bei der Rückfahrt zwischen St. Augustin und Siegburg fällig werden. Die Summe von Sparpreis-50 der DB und den Preisen der beiden VRS-Fahrten liegt dann bei 84,90 EUR.

Bei diesem Ergebnis liegt es nahe zu prüfen, ob eine Hin- und Rückfahrt nach Köln, hin via Bonn und zurück via Siegburg einen weiteren Preisvorteil bietet. Und tatsächlich ist hierbei der DB-Preis nochmals günstiger. Da aber in dem Fall das City-Ticket für Bonn entfällt, wird ein höherer Preis für die Weiterfahrt von Bonn nach St. Augustin fällig, so dass der Vorteil insgesamt gering bleibt. Bei Prüfung dieser Variante stellt sich sogar heraus, dass Fahrkarten von München

nach Köln über die Rheinstrecke billiger sind als ins 30 Kilometer näher liegende Bonn, sobald man auf einem Teilstück den ICE nutzt – Tarif paradox!

Fazit: An den genannten Beispielen erkennt man leicht, dass die DB keine Wettbewerber auf der Schiene braucht, da sie ja bereits alleine für eine ausreichende Vielfalt sorgt – zumindest bei den Preisen. Und wenn der Leser bei den obigen Ausführungen nicht ganz sicher ist, noch den Durchblick zu haben, so unterscheidet ihn das wahrscheinlich wenig von den Tarifexperten der DB.

Weitere Preisvarianten und Details sind auf der Internet-Seite <http://home.arcor.de/e.lauterbach/vielfalt.html> aufgeführt.

Edmund Lauterbach

Fernzüge in die Ferienregionen – ein Auslaufmodell?

Der folgende Text wurde auf den Horber Schientagen 2008 auf dem Diskussionsforum zur Zukunft des Fernverkehrs vorgetragen. Er beleuchtet die Chancen für eine Wiederbelebung der Urlaubszüge in die (oberbayerischen) Ferienregionen und soll zur Diskussion anregen.

Es ist schon fast Routine: Die DB streicht zu Fahrplanwechsel Fernzüge, die ihrer Meinung nach schlecht ausgelastet sind. Die Politik beklagt sich über die DB und PRO BAHN protestiert in gewohnter Manier. Insbesondere die touristisch angelegten Angebote in die Ferienregionen sind von den Streichungen betroffen. So wurde im vergangenen Jahr der IC Alpenland von Dortmund nach Mittenwald bzw. Berchtesgaden gestrichen.

Es stellen sich folgende Fragen:

- Ist die DB schuld am Niedergang der Touristik-Züge oder reagiert sie nur auf eine Entwicklung?
- Ist es sinnvoll, den Satus quo d.h. die Zugverbindungen im Fahrplan zu erhalten oder müssen ganze neue Wege beschritten werden, um die Schiene auf dem Reisemarkt zu platzieren?

Rückblick und Analyse

Noch in der ersten Hälfte des letzten Jahrhunderts waren die Verhältnisse klar: Der Zug war das Verkehrsmittel Nr. 1 wenn es um die Reise in die „Sommerfrische“ oder in den Skiurlaub ging. Die Eisenbahn galt als Synonym für Reisen und Tourismus. Seit den 1950-er Jahren hat sich das Blatt gewendet: Der sogenannten motorisierte Individualverkehr hat den größten Marktanteil bei den

Urlaubsreisen übernommen, ebenso hat der Flugverkehr spätestens nach Einführung der Billigflieger stark zugenommen.

Die Marktanteile bei den Urlaubsreisen teilen sich heute folgendermaßen auf: Auto 47 %, Flugzeug 36 %, Bus 9 % und Bahn 5 %. Noch 1972 hatte die Schiene 23 % Marktanteil. Insbesondere bei der Gruppe der über 60-jährigen hat die Schiene 85 % Marktanteil verloren – 1972 fuhrten in dieser Bevölkerungsgruppe noch 47,8 % mit dem Zug in den Urlaub, heute nur noch 7,4 %.

Urlaub im Wandel

Der klassische „Sommerfrischler“ war zufrieden, wenn er sich an seinem Urlaubsdomizil im fußläufigen Bereich bewegen konnte. Der Urlaub war ein „Aufenthalt“. Heute wollen die Menschen vor Ort mobil sein und die Region weiträumig erkunden. Mit welchem Verkehrsmittel der Urlaubsort erreichbar ist, spielt bei der Entscheidung nur eine untergeordnete Rolle. Der eigene Pkw fährt unsteigefrei zum Urlaubsort und kann (fast) beliebig viel Gepäck transportieren.

Doch es gibt auch „bahnaffine“ Reisetypen und Urlaubstrends:

- Fahrradurlaub: Aufgrund unterschiedlicher Start- und Zielorte bietet sich hier der Zug an.
- Städtetourismus/Kurzurlaub: In den Städten ist immer ein gutes ÖV-Angebot vorhanden, die Nutzung des Pkw ist da eher lästig.
- Winterurlaub: Die Anreise bei winterlichen Straßenverhältnissen ist wenig attraktiv, die Erreichbarkeit der Pisten und Loipen ist meist problemlos ohne Auto möglich.
- Urlaubsorte mit nachhaltiger Mobilität: Beispielsweise haben sich unter der Marke „Alpine Pearls“ 22 Gemeinden im Alpenraum zusammengeschlossen, die Ihren Gästen die Anreise mit der Bahn ermöglichen. Alle Ziele vor Ort sind ohne eigenes Auto erreichbar.
- Klimawandel, Spritpreise sorgen künftig für ein Umdenken bei der Verkehrsmittelwahl.

Mögliche Perspektiven

Wird die Eisenbahn wieder das Verkehrsmittel für den Urlaub? Die Eisenbahn kann sich als Verkehrsmittel für die Urlaubsreise wieder etablieren, wenn das Angebot aus Kundensicht attraktiver als der Urlaub mit dem Auto ist und das Verkehrsunternehmen mit diesem Angebot in der Lage ist, Geld zu verdienen. Dazu genügt es nicht, Züge in den Fahrplan aufzunehmen. Das Konzept geht nur auf, wenn mehrere Mitspieler kooperieren. Die Eisenbahn muss ihren Kunden das „Suchen–Warten–Schleppen“ ersparen und sich den verstärkt den bahnaffinen Urlaubstrends widmen. Voraussetzungen hierfür sind:

- Gepäck- und Fahrradtransport im Fernverkehr, umsteigefreie Direktverbindungen, Information über Fahrpläne und Tarife am Urlaubsort. Die Eisenbahn muss „urlaubig“ sein, also zum Urlaubserlebnis dazugehören.
- Die Urlaubsorte bieten den Bahnreisenden eine attraktive Mobilität vor Ort. Umweltfreundliche Mobilität kann auch Spaß machen!
- Die Wirtschaftlichkeit der Fernverkehrszüge wird realisiert, wenn die Züge im Auslauf zu den Ferienorten fahrplantechnisch wie tariflich in den Nahverkehr integriert werden. Hier müssen Verkehrsunternehmen und die Aufgabenträger des Nahverkehrs zusammenarbeiten, damit die Züge auch außerhalb der Saison eine Grundfinanzierung haben. Diese Züge haben das Streichkonzert bislang „überlebt“.
- Tourismusverbände müssen verstärkt die Anreise mit dem Zug bewerben.

Soll die Eisenbahn erfolgreich gegen den Individualverkehr im Urlaubsverkehr antreten, müssen sich Verkehrsunternehmen, Aufgabenträger und Tourismuswirtschaft vernetzen und ein ganzheitliches Angebot bieten, das sich an den Kundenbedürfnissen orientiert. Ein Beispiel für ein solches Netzwerk entsteht derzeit in der Schweiz unter der Marke „SchweizMobil“. Sicher wird man nicht den Trend der vergangenen Jahrzehnte komplett umkehren können, doch schon eine geringe Verschiebung des Modalsplit zugunsten des ÖV wird dazu führen, dass sich Fernzüge in die Ferienregionen dauerhaft etablieren lassen.

Norbert Moy

PRO BAHN-Ausflug am 14. Dezember

Bayerische Regiobahn und Schongauer Weihnachtsmarkt

Da im Dezember die Stammtische in Weilheim und München ausfallen, bietet PRO BAHN als kleinen Ausgleich eine Eröffnungsfahrt mit der Bayerischen Regiobahn nach Schongau an. Wir treffen uns am 14. Dezember um 13.40 Uhr in München am Starnberger Flügelbahnhof und fahren mit dem Regionalexpress bis Geltendorf. Von dort geht es weiter mit der Bayerischen Regiobahn entlang des Ammersees und durch den sogenannten Pfaffenwinkel nach Schongau, wo wir den Weihnachtsmarkt besuchen. Bitte beachten Sie, dass vom Bahnhof zur Schongauer Altstadt ein kurzer, bergauf führender Fußweg zurückzulegen ist.

Außer am Münchner Hauptbahnhof ist der Zustieg in Pasing, Geltendorf, Weilheim und allen anderen Stationen zwischen Geltendorf und Schongau möglich. Die Rückkunft in München ist bis 20.30 Uhr geplant. Die Fahrtkosten werden an-

teilig auf Basis des Bayern-Tickets ermittelt; eine Mitfahrt mit eigener Fahrkarte ist ebenfalls möglich.

Für die Teilnahme an der Fahrt erbitten wir bis 12.12.2008 eine Anmeldung per E-Mail an skg@muenchen.pro-bahn.de oder telefonisch unter 089/53 00 31. Bitte geben Sie die Zahl der Teilnehmer an, wo Sie zusteigen möchten, und ob Sie einen Fahrschein benötigen. Nennen Sie uns bitte in jedem Fall eine Rückrufnummer, damit wir die Teilnahme bestätigen können.

Regionalversammlung in München

Vorstand um Beisitzer verstärkt

Am 8. November fand in München die Mitgliederversammlung von PRO BAHN Oberbayern statt. Vor der eigentlichen Mitgliederversammlung hielt dieses Jahr Heino Seeger, Geschäftsführer der Bayerischen Oberlandbahn einen äußerst informativen und unterhaltsamen Vortrag über die 10-jährige Geschichte und Zukunftsperspektiven der Bayerischen Oberlandbahn.

In der Mitgliederversammlung wurden der Vorsitzende Norbert Moy, die stellvertretenden Vorsitzenden Andreas Barth und Andreas Frank sowie die Schatzmeisterin Renate Forkel jeweils einstimmig wiedergewählt. Dem Antrag des Vorstands, einen Beisitzer zu wählen, wird bei einer Enthaltung zugestimmt und Thomas Kauderer in das Amt des Beisitzers gewählt.

Als Kassenprüfer wurden Günther Polz und Renate Bommersbach gewählt, Ersatzkassenprüfer wurde Peter Morath.

26. Horber Schienen-Tage

Erst denken, dann bauen

Inzwischen ist üblich geworden, daß die Horber Schienen-Tage von zwei Exkursionen eingerahmt werden. Es fing also mit greifbarer Schienenerfahrung in Stuttgart an: mit einer Rundfahrt im Stadtbahnzug über die östlichen Hänge, wo noch Dreischienengleise liegen, vorbei an Fernsehturm und Weinsteige mit dem Aussichtsfenster im Tunnel, das zum Trost eingebaut wurde, weil man lieber die Stadtbahn in den Tunnel gelegt hat als den Autoverkehr.

„Welche Eisenbahn brauchen wir?“ war der Titel für dieses Jahr und die Besucher erwartete eine beeindruckende Dichte fachlich gehaltvoller Beiträge.

Gleich am Eröffnungsabend stellte der Oberbürgermeister von Horb, Michael Theurer, anstelle förmlicher Begrüßungsworte in einem Sachbeitrag zwei Pro-

jekte vor, für die sich die Stadt einsetzt: ein neuer Haltepunkt in einem Gewerbegebiet an der Strecke nach Freudenstadt und Ausbaumaßnahmen zur Beschleunigung und Ertüchtigung des Bahnverkehrs im Neckartal durch den Bau von zweigleisigen Streckenabschnitten.

Zur politischen Runde waren dieses Mal für alle fünf im Bundestag vertretenen Parteien Sprecher anwesend, vier davon MdB, und die Diskussion verlief überraschend sachlich. In gewissen Grundfragen waren sich die Teilnehmer viel mehr einig, als man es aus dem politischen Tagesgeschäft kennt. Alle begrüßten, daß der Börsengang der Bahn ausgesetzt ist, und stimmten überein, das Netz in staatlicher Hand zu behalten; verschieden bewertet wurde vor allem noch Stuttgart 21. Die anwesenden Abgeordneten versprachen, ungeachtet der bevorstehenden Bundestagswahl, zur Resolution dieses Jahres Stellung zu nehmen.

Schließlich lernten die überraschten Tagungsgäste von Werner Stohler von der SMA/Schweiz noch, daß nun sogar Frankreich die Vorteile des Taktverkehrs einsehen und ihn notgedrungen stufenweise einführen wird.

Ein wichtiger Block beschäftigte sich mit umweltfreundlicher Antriebstechnik. Was bringt Hybrid- Technik, was ist sie überhaupt? Prof. Reinhart Kühne vom Deutschen Zentrum für Luft und Raumfahrt brachte haarsträubende Tatsachen über die so hochgepriesene Wasserstofftechnik und ihren wahrhaft armseligen Gesamt-Wirkungsgrad; was bleibt, ist bestenfalls noch die Nutzung dieses Gases dort, wo es als Abfallstoff der chemischen Industrie ohnehin anfällt.

Wirklich erfrischend war auch der Beitrag von Michael Holzhey über die Investitionsblase Schieneninfrastruktur. Ausufernde Prestigeprojekte blockieren nicht nur vernünftige, kurzfristig wirksame Maßnahmen, sondern sie binden auch Politiker, die nicht daran schuld sein wollen, wenn sie in ihrer Amtszeit ein Vorhaben absagen müssen.

Dieses Thema wurde zu einem Leitmotiv der ganzen Tagung: „Erst denken, dann bauen“, zum Beispiel mit der Anwendung, daß ein Integraler Taktfahrplan nur dann sinnvoll durchführbar ist, wenn schon beim Bau der Strecken der künftige Fahrplan eingerechnet ist, wie es z.B. in der Schweiz der Fall ist. Wenn der Zug von München nach Nürnberg auf der Neubaustrecke 64 Minuten braucht, dann hat die DB entweder zu billig oder viel zu teuer gebaut, so wurde nach einer früheren Äußerung Herr Stohler zitiert.

Zu den Auswirkungen des demographischen Wandels brachte unter anderem Angelika Gasteiner von der Salzburg AG einen sehr erfrischenden Beitrag: Wie kommt man dem großen Fahrgastpotential älterer Menschen entgegen, damit auch dieser Kundenkreis dem Öffentlichen Verkehr erhalten bleibt?

Schienenlärm ist eines der Hindernisse für die Akzeptanz der Bahn; wer nicht selbst Fahrgast ist, hat wenig Verständnis für Belästigungen durch Geräusche.

Hohe Lärmschutzwände sind aber eine nur begrenzt taugliche Lösung, weil sie die Attraktivität des Verkehrsmittels vermindern. Der Schall läßt sich mit einem Verfahren schon an der Schiene selbst dämpfen, wie Roland van Uuden als Vertreter des Herstellers aufzeigte.

Das innovative Drehgestell LEILA für Güterfahrzeuge kennen Horber Schienentäger schon; es geht jetzt in die Erprobung unter zwei Wagen im täglichen Verkehr; einig waren sich die Gesprächsteilnehmer darüber, daß es finanzielle Anreize braucht, um die Betreiber zu solchen Investitionen zu bewegen, zum Beispiel nach Lärmaufkommen gestaffelte Trassengebühren.

Vor zwei Jahren suchten die Horber Schienen-Tage die Begegnung mit Grundschulern. 2007 scheiterte die Fortsetzung mit Schülern von Realschulen und Gymnasien am Desinteresse der Lehrkräfte. Die folgerichtige Fortsetzung in diesem Jahr zeigte sich dagegen sehr erfolgreich: Von den Universitäten Trier und Würzburg kamen Abordnungen von Lehrkräften und Studenten, die den Altersdurchschnitt und das Geschlechterverhältnis auf den Schienen-Tagen erfreulich entspannten.

Die Gruppe aus Trier stellte eine Broschüre „Spurwechsel“ für eine neue, nachhaltige Verkehrspolitik vor, die noch Sponsoren braucht, und aus Würzburg erfuhren die Teilnehmer von Arbeiten aus einem Seminar zu verkehrspolitischen Themen aus dem Fach Geographie. Hoffen wir, daß aus diesen Kreisen Nachwuchs für die Arbeit in Horb und in Verbänden wie PRO BAHN heranreift!

Den Abschluß bildete das Thema Streckenerhalt und -reaktivierung durch Museumsbahnen. Ein gutes Beispiel ist der inzwischen erfolgreich verkehrende Moor-Express zwischen Bremen und Stade. Wir in Oberbayern denken dabei gern an die Chiemgauer Lokalbahn . . .

Die inzwischen bewährten Arbeitskreise leisteten Zuarbeit zur Tagung: Genügt das Internet als Informationsmedium? Der Anlaß war die Abschaffung des Kursbuchs durch die DB. Die Antwort des Arbeitskreises war ein erstaunlich differenziertes Nein. Auch die Lärmproblematik hatte ihre eigene Runde. Der Arbeitskreis über die Entwicklung des Netzes erstellte eine Liste von Anfragen an die Politik, die in die Resolution einging, und ein Diskussionsforum beschäftigte sich mit Fragen des Fernverkehrs.

Der Ausklang war die zweite Exkursion nach Straßburg. Über das Fahrzeug der Exkursion – einen FLIRT-Triebzug – und sein Einsatzgebiet hatten Vertreter des Betreibers Keolis, alte Horb-Hasen, schon während der Tagung berichtet: Es fährt für die eurobahn ab Dezember auf dem Hellweg-Netz.

In Straßburg gab es Gelegenheit, die an das historische Empfangsgebäude angebaute futuristische Glashalle zu besichtigen.



Eurotram-Straßenbahnfahrzeug in Straßburg (Foto: E. Lauterbach)

Bei der Fahrt mit der Straßenbahn zeigte sich, daß der Citadis der zweiten Generation zumindest in seiner Innenausstattung ein deutlicher Rückschritt gegenüber dem Vormodell ist. Im „Haus der Region Elsaß“ waren aufschlußreiche Vorträge über das Verkehrsnetz der Umgebung anzuhören. Die TER, das regionale Schienennetz mit angeschlossenem Busverkehr hat gewaltigen Nachfragezuwachs, ähnlich ergeht es dem Hauptbahnhof in Straßburg selbst, der als Folge der TGV-Anbindung völlig überlastet war und erheblich ausgebaut werden mußte; weiteres Wachstum ist zu erwarten. Die Straßenbahn von Straßburg wird ebenfalls ständig erweitert, dazu kommt bald noch der Tram-Train, eine Stadtbahn nach Karlsruher Art, wie sie auch in Mulhouse entstehen wird.

Und wieder schneite es während der Tagung erstmals im Jahr; laut Kurt Bielecki bringt das Glück. Warten wir also ab, was aus dem Börsengang der Bahn und manchem umstrittenen Großprojekt bis kurz nach der Bundestagswahl 2009 werden wird.

Michael Werner

Weitere Informationen und die Resolution der 29. Schienen-Tage gibt es im Internet unter <http://horber.schienen-tage.de/>

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

Verantwortliche Redakteure: Andi Barth, Renate Forkel. Elektronisch ist die Redaktion über pbp-redaktion@muenchen.pro-bahn.de erreichbar, die Abonnentenverwaltung über pbp-abo@muenchen.pro-bahn.de.

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

Jahresabonnement der gedruckten Version durch Überweisung von 12 Euro auf das Konto 37 20 730, Sparda Bank München (BLZ 700 905 00), Internetversion für Mitglieder kostenlos.

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

PRO BAHN-Post-Abo 2009

Liebe Leser,

dieses Mal ist unterschiedet sich unser Anschreiben zur Verlängerung des Abos der PRO BAHN-Post etwas vom Text der Vorjahre:

- Falls Sie die elektronische Version gewählt haben und PRO BAHN-Mitglied sind, brauchen Sie gar nichts tun – Ihr Abo wird im kommenden Jahr automatisch fortgesetzt.
- Falls Sie für 2009 die Papierversion abonnieren möchten oder kein Mitglied sind, so überweisen Sie bitte 12 Euro auf das Konto 37 20 730 bei der Sparda-Bank München (BLZ 700 905 00). Bitte geben Sie unbedingt Ihre Adresse an, wenn Sie kein PRO BAHN-Mitglied sind

Termine anderer Veranstalter

PRO BAHN-Termine und allgemeine Hinweise siehe nächste Seite

- Fr. 05.12. 16 Uhr; Salzburg, Bahnhofsgaststätte „Quo vadis“, Marmorsaal; **Salzburger Plattform der Verkehrsinitiativen**; Info: 00 43/664/411 8223
- So. 07.12. Obing (15:30 Uhr), Bad Endorf (16:45 Uhr); „**LEOs Nikolaus-Express**“; Info: <http://www.chiemgauer-lokalbahn.de/Veranstaltungen.htm>, Anmeldung erforderlich (Tel.: 08821/64 999 64; 19–20 Uhr)
- So. 07.12. Holzkirchen, Zustieg an allen BOB-Bahnhöfen zwischen Holzkirchen und München; **Sonderfahrt** „Advent in Salzburg“. Preis 29 Euro, Info und Anmeldung: BOB-Servicetelefon 08024/997171, <http://www.bayerische-oberlandbahn.de>.
- Di. 09.12. 19 Uhr; München, „Eine-Welt-Haus“, Schwanthalerstr. 80, R. 211/212; **Diavortrag** von A. Herud, Ch. Grimm, G. Bendrien: „Dampf unterm Halbmond (Türkei) in den Achtziger Jahren“; Info: IG Münchner Schienenverkehrsfreunde, G. Bendrien, 080 92/333 48
- So. 21.12. Bad Endorf/Obing; „**LEOs Friedenslicht-Fahrt**“; Info: info@chiemgauer-lokalbahn.de und <http://www.chiemgauer-lokalbahn.de/Veranstaltungen.htm>
- Fr. 02.01. 16 Uhr; Salzburg, Bahnhofsgaststätte „Quo vadis“, Marmorsaal; **Salzburger Plattform der Verkehrsinitiativen**; Info: 00 43/664/411 8223

PRO BAHN-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 „Zwinger-eck“, Rumfordstr. 31, 80331 München (S-Bahn Isartor, Tram 17/18 Reichenbachplatz).

Änderungen und weitere Termine finden Sie unter http://www.pro-bahn.de/bayern/index_termin.htm.

Mi. 03.12. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 05.12. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Do. 11.12. 19 Uhr; Rosenheim, „Mail-Keller“, Schmettererstr. 20; **Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: Wolfgang Günther (080 62/4027), Günther Polz (080 63/7928)

Fr. 12.12. 18:20 Uhr; Eichstätt, Cafe „Paradeis“, Am Marktplatz 9; **Stammtisch der Kreisgruppe Eichstätt**; Info: Rhaban Lammeyer (Tel + Fax 084 21/3869, lammeyer@web.de, <http://www.pro-bahn.de/eichstaett>)

So. 14.12. 13:40 Uhr; München Hbf, Starnberger Flügelbahnhof (RE 13:51 Uhr Richtung Geltendorf); bzw. 15:18 Uhr; Weilheim; **Gruppenfahrt** zum Weihnachtmarkt in Schongau mit der BRB. Bei Fahrkartenwunsch Anmeldung erforderlich bis 12.12. (Tel. 089/53 00 31 oder skg@muenchen.pro-bahn.de).

Mo. 15.12. 19:30 Uhr; Augsburg, Zeughaus, Zeugplatz 4; **PRO BAHN-Treff Schwaben**; A. von Bassewitz, Geschäftsleiterin von DB Regio Bayerisch-Schwaben: „Der Fugger-Express München – Augsburg – Ulm/Donauwörth“; Info: W.Karg@bayern.pro-bahn.de, 082 51/53 887

Mi. 17.12. 19 Uhr; Geschäftsstelle; Aktiventreffen

Mi. 07.01. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 09.01. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

- Bitte beachten Sie den geänderten Ort beim Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim und die Terminverlegung bei der Stadt- und Kreisgruppe München im Januar.
- Die Stammtische in München und in Weilheim entfallen im Dezember.

Termine anderer Veranstalter siehe vorherige Seite

**Das PRO BAHN-Post-Team wünscht allen Lesern
ein frohes Weihnachtsfest**
