

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

Februar 2009



Das Bild ist inzwischen Historie: Im Januar 2004 gingen die Gleise in Oberammergau noch bis zum Bahnhofsgebäude, das damals auch noch einen Warteraum hatte. Heute enden die Gleise entfernt vom ehemaligen Bahnhof, der seine Funktion verloren hat. (Bild: M. Wiegner)

- Kurznachrichten – Seite 2
- S7-Verlängerung nach Geretsried auf der Kippe? – Seite 3
- Katzenjammer in Oberammergau – Seite 5
- Zwischenruf zum Billig-Fluch – Seite 6
- Verspätungen bei der Bahn – Seite 8

Kurznachrichten

Ableger der Hamburger Hochbahn fährt im MVV

Die Hamburger Hochbahn ist nun auch im Münchner Verkehrsverbund vertreten. Ihre Tochterfirma Benex übernahm zum Jahreswechsel die VBR GmbH, die 21 Buslinien in den Landkreisen München, Ebersberg, Fürstenfeldbruck und Starnberg betreibt. Benex hatte zuvor bereits eine Ausschreibung von Schienenstrecken in Nordbayern gewonnen.

Landkreis Traunstein bremst die Bahn aus

Wie im Dezember die Passauer Neue Presse berichtete scheiterte der Versuch den Südostbayernbahn zwischen Trostberg und Hörpolding acht zusätzliche Züge fahren zu lassen am Widerstand des Traunsteiner Landrats Steinmaßl und von Anliegergemeinden. Die zusätzlichen Züge wären ohne Mehrkosten für den Landkreis gefahren. Verärgert über die Entscheidung ihrer Kollegen aus dem Landkreis Traunstein sind die Bürgermeister von Mühldorf und Garching (Landkr. Altötting).

Neuer S-Bahn-Haltepunkt Freiham

Nach Angaben der Stadt München soll der neue S-Bahn-Haltepunkt Freiham bis zum Jahr 2011 fertiggestellt werden. Die Station erschließt die sich im Bau befindenden Wohn- und Gewerbegebiete am westlichen Münchner Stadtrand. Dort sollen Wohnungen für 20000 Menschen und 8000 Arbeitsplätze entstehen. Ebenfalls geplant ist die Erschließung des Gebiets durch eine Trambahn, die dann an der neuen Station mit der S-Bahn verknüpft würde. Der frühere Bahnhof Freiham wurde 1975 für den Personenverkehr geschlossen.

Grafrath mit Warteraum

Auf Initiative eines Mitglieds von PRO BAHN, das dort die Bahnhofpatenschaft übernommen hat, wurde der Warteraum des Bahnhofs Grafraths wiederöffnet. Angesichts der Kältewelle entschloss man sich zu einer kurzfristigen Eröffnung, ohne die geplante Renovierung abzuwarten. Der Warteraum, der 19 Jahre verschlossen war, ist nun von ca. 6.20 Uhr bis zum Nachmittag zugänglich. Die Aufenthaltsqualität lässt bekanntlich an vielen S-Bahn-Stationen sehr zu wünschen übrig.

Berchtesgaden: Weiter ohne Umsteigen nach Salzburg?

Auch nach dem Betreiberwechsel im Dezember 2009 soll die Mehrzahl der Züge aus Berchtesgaden bis Salzburg durchgebunden werden. Dies sagten Landrat Grabner und der Verkehrsdirektor der Salzburg AG, die zusammen mit der Regentalbahn die künftige BGL-Bahn nach Berchtesgaden betreiben wird.

Dauer-Spezial mit Bahncard-25

Für Fahrten zwischen dem 4.2.2009 und dem 31.7.2009 gibt es einen 25-prozentigen Rabatt auf Dauerspezial-Fahrscheine zweiter Klasse für Besitzer einer Bahncard-25. Den Rabatt erhält man beim Kauf einer solchen Fahrkarte zwischen dem 1.2.2009 und dem 30.4.2009.

Auch Freistaat Bayern unzufrieden mit DB

Das bayerische Verkehrsministerium teilt in einer Pressemitteilung mit, dass die bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) als Besteller der Verkehrsleistungen wegen mangelhafter Leistungen bis auf weiteres ihre Zahlungen an die DB gekürzt habe.

Neuer S-Bahn-Chef in München

Bernhard Weisser hat Anfang Januar Michael Wuth als einen der beiden Geschäftsleiter der S-Bahn München abgelöst. Michael Wuth hat neue Aufgaben bei DB Netz in Leipzig übernommen. Bernhard Weisser war zuletzt bei DB Regio in Nordrhein-Westfalen tätig.

Ankündigung von Baustellen bei der Südostbayernbahn

Die Südostbayernbahn hat bereits jetzt die im Jahr 2009 geplanten wesentlichen Baustellen veröffentlicht (<http://www.suedostbayernbahn.de> unter „Wir bauen für Sie“). Damit können sich die Fahrgäste frühzeitig darauf einstellen. Nun bleibt nur zu hoffen, dass es keine kurzfristigen Änderungen gibt.

Aktuelle Meldungen findet man auch auf den Webseiten von PRO BAHN unter <http://www.pro-bahn.de/aktuell/>. Meist wird dort auch auf weitergehende Informationen verwiesen.

Zukunftsprojekt auf der Kippe?

PRO BAHN unterstützt die Verlängerung der S7 nach Geretsried

Eigentlich steht es ausser Frage, dass die Verlängerung der S7 über Wolfratshausen hinaus nach Geretsried eine absolut schienenwürdige Verkehrsverbindung ist. Trotzdem kommt laut Ministerium die bisher unveröffentlichte Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) zu einem niederschmetternden Ergebnis: Dass die Luxusvariante mit der Untertunnelung Wolfratshausens nicht den notwendigen Wert 1 erreicht wurde allgemein erwartet. Dass aber auch die Lösung mit niveaugleicher Querung der Sauerlacher Strasse nur auf 0,85 kommt, widerspricht der bisherigen Beurteilung total.

Für PRO BAHN ist die Neubaustrecke trotzdem ein sehr wichtiges Zukunftsprojekt für die Region Wolfratshausen/Geretsried. Wichtig ist jetzt, ohne Vorbehalte zu prüfen, wo unnötig teuer gebaut werden sollte, um dann mit einem abgespeckten Projekt doch noch die Förderfähigkeit zu schaffen. Möglicherweise hat auch der Nutzen darunter gelitten, dass die Endhaltestelle Geretsried Süd aus dem FFH-Gebiet herausgenommen werden musste und nun etwas weiter entfernt zur Wohnbebauung liegt.

Auch die Diskussion und Verzögerung der letzten Jahre, insbesondere die Forderung nach Untertunnelung der Sauerlacher Strasse, haben sich nicht positiv auf das Projekt ausgewirkt. Eine Chance für Einsparungen könnte beispielsweise darin liegen, ein Betriebskonzept zu finden, das zumindest vorerst ohne den teuren Doppelspurabschnitt auskommt.

Das derzeit zu Grunde gelegte Konzept geht nämlich von der Existenz des zweiten Stammstreckentunnels in München und einem 15 Minuten-Takt aus – doch ob diese Konzept umgesetzt wird ist derzeit ziemlich unsicher. Die Option auf das zweite Gleis sollte aber natürlich (wie sonst auch) offengehalten werden, denn die Dauerhaftigkeit von Bauwerken ist deutlich größer als die von Fahrplankonzepten.

Auffallend ist, dass sich alle Beteiligten über den grundsätzlichen Nutzen einer Verlängerung der S-Bahn bis Geretsried einig sind. Wenn das Bewertungsverfahren trotzdem zum Ergebnis kommt, dass den notwendigen Investitionen kein ausreichender Nutzen entgegensteht, muß man außer die Kosten nach unten zu drücken auch noch einmal die in das Verfahren eingehenden Parameter hinterfragen.

Formale Bewertungsverfahren dürfen nicht zu stark von der allgemeinen, faktenbasierten Meinung zu einem Projekt abweichen. Sie sollen die bekannten Fakten lediglich in einem standardisierten Rahmen bringen und vergleichbar zu anderen Projekten machen. PRO BAHN sieht bei den angewandten Verfahren durchaus Defizite, insbesondere bei der Bewertung von Schienenprojekten. Neben der Überprüfung der Kosten der S-Bahn nach Geretsried sieht der Fahrgastverband bundespolitischen Handlungsbedarf, der allerdings nur mittelfristig und damit zu spät für die Maßnahme sein kann.

Um den festgefahrenen Zug wieder ins Rollen zu bringen, müssen sich alle Beteiligten unmissverständlich zu der Verlängerung bekennen. Nur auf eine erhöhte Förderung durch den Freistaat Bayern aus bislang unbekanntem Sondertöpfen, also letztlich den Steuerzahler zu setzen, wird nicht ausreichen. PRO BAHN hat zudem einen Antrag an den Fahrgastbeirat beim MVV gestellt, damit sich dieser bei der nächsten Sitzung auch eindeutig pro Verlängerung positionieren kann.

Der Bayerische Verkehrsminister hat nun die Projektträger aufgefordert, möglichst kurzfristig alle Möglichkeiten auszuloten, um wieder die Förderfähigkeit des Projekts sicherzustellen. Gleichzeitig warb er aber auch für die kostengünstige Schrankenlösung in Wolfratshausen. Die von der DB ohne Ankündigung im Dezember durchgeführten Praxistests, bei der die Schranke entsprechend des geplanten Fahrplans regelmäßig geschlossen wurden, haben in keiner Weise zu dem behaupteten Verkehrschaos geführt.

Ungeachtet dieser Fakten fordert ein wortgewaltiger Teil der Wolfratshauer Kommunalpolitik immer noch den Bahntunnel. Wer ungerührt der aktuellen Lage weiterhin stur auf einen Tunnel setzt, der gefährdet das Projekt.

Andi Barth / Norbert Moy

Discounterpark statt Fahrgastservice

Katzenjammer in Oberammergau

Über die Entwicklung des Bahnhofs in Oberammergau haben wir schon öfter mal berichtet. Nur noch ein Gleis führt in den Ort, Fahrkartenschalter und Wartesaal sind schon längst durch Automat und einen „windigen“ Wetterschutz ersetzt. Das Gleis findet man heute hinter einem Gewerbepark, dessen Gebäude bis direkt an den Bahnsteig gesetzt wurden. Auf Sonderzüge will man offenbar verzichten, denn ein zweites Gleis war nicht mehr drin. Wie es heute dort aussieht, hat PRO BAHN im Internet unter <http://www.pro-bahn.de/weilheim/ammergaubahn/> dokumentiert.

Doch die Eisenbahn und ihre Fahrgäste standen längst nicht mehr im Fokus der Gemeinderäte, als sich ein Investor aus Regensburg anbot, das Bahngelände zu einem Gewerbepark mit dem bezeichnenden Namen LOK zu „entwickeln“.

Voll Euphorie erwartete die Kommunalpolitik die Ansiedlung heimischer Handwerksbetriebe und einer gesunden Mischung an verschiedenen Geschäften z.B. für den Garten- oder Heimwerkerbedarf. Ein auf die Bahnkunden abgestimmtes Serviceangebot stand gar nicht zur Debatte. Mittlerweile hat die Tankstelle auf der anderen Straßenseite eher unfreiwillig die Aufgabe übernommen, ankommenden Gästen weiterzuhelfen.

Doch aus den Träumen vom Wirtschaftswunder wurde nicht viel. Wo früher Gleise lagen, sind heute alle denkbaren Discounter wie Lidl, Müller-Markt, V-Markt und ein Getränkehändler angesiedelt. Tengelmann und Plus haben ihre Räume im Ortszentrum aufgegeben (diese stehen jetzt leer) und sind auch zum Bahnhof gezogen.

In der Lokalpresse äußert der Sprecher der Einzelhändler massive Kritik an die-

ser einseitigen Ausrichtung des Gewerbeparks und befürchtet das Ausbluten des Handels im Ort. Mit den Worten: „Das ist der Genickschuss für uns und den Ort“, wird er in der Zeitung zitiert.

Wer jetzt glaubt, der Ort habe sich mit dem Gewerbepark wenigstens finanziell saniert, der irrt: Oberammergau zählt zu den höchstverschuldeten Gemeinden in Bayern, deren Haushalt unter Zwangsverwaltung steht. Der Investor hat aber sicher gut dabei verdient.

Was bleibt den Oberammergauern? Die Bahnanbindung ist mehr als desolat, die Zeit der Sonderzüge zu den Passionsspielen ist endgültig vorbei. Und nun hat man sich noch weitere Strukturprobleme eingehandelt. Auch das Interesse der DB an der Oberammergauer Bahn ist mittlerweile geschwunden: Tritt irgendwo in Südbayern Fahrzeugmangel auf, werden die Triebwagen von der Strecke abgezogen und der Betrieb auf Schienenersatzverkehr umgestellt, da die Busse den viel zu langsamen Fahrplan auch einigermaßen einhalten können.

Als warnendes Beispiel taugt Oberammergau allemal noch für alle Kommunen, die ihr Bahnhofsumfeld entwickeln wollen und dabei ihr Schicksal in die Hand externer Investoren legen, die mit Fahrgästen und bahnaffinen Nutzungen nichts am Hut haben, sondern naturgemäß auf Gewinnmaximierung getrimmt sind.

Norbert Moy

München-Nürnberg-Express

Ein Zwischenruf zum Billig-Fluch

Regelmäßig werden von „Deutschlands schnellstem Nahverkehr“ Rekord-Zahlen gemeldet und das Angebot beworben, obwohl es immer wieder an seine Kapazitätsgrenzen stößt. Bekanntlich wurden zur „Abhilfe“ schon einmal die Pendlerhalte in Petershausen gestrichen mit der Folge einer fast einstündigen Lücke im abendlichen Berufsverkehr von Petershausen Richtung Ingolstadt und so mancher Radtourist blieb in der Ausflugssaison aus Platzgründen auch schon im Altmühltal sitzen.

Die rege Inanspruchnahme dürfte kaum verwundern, ist man doch zum Spottpreis eines Bayerntickets zwischen München und Nürnberg gerade einmal eine gute halbe Stunde langsamer als der um ein Vielfaches teurere ICE. Bleibt die Frage: Ist das eigentlich noch Nahverkehr, was da aus Regionalisierungsmitteln bestellt wird? Und mit „Daseinsvorsorge“ hat ein kostenaufwändiger Schnellverkehr (für die Neubaustrecke druckertüchtigt und mit Hochgeschwindigkeitsausrüstung) wohl auch nur bedingt etwas zu tun.

Schon die Ausschreibung des München-Nürnberg-Express (MNE) war wohl eher

eine reine Formsache: Kein Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland außer der DB hat druckertüchtigte Wagen in seinem Fuhrpark. Und beim Blick auf die Wagenschürzchen des MNE wird's verkehrspolitisch erst richtig sexy: Wo oben groß in weißer Schrift auf verkehrsrotem Grund „Regio DB“ verkündet wird, klärt unten das Kleingedruckte (weiß auf dunkelgrau) über die wahren Besitzverhältnisse auf: DB Fernverkehr steht da zu lesen.

Mit anderen Worten: Wettbewerber ohne (marktbeherrschende) Fernverkehrsabteilung hatten wohl kaum eine ernsthafte Chance hier zum Zuge zu kommen. Aus Sicht des Steuerzahlers nicht weniger interessant wäre, zu welchen Konditionen DB Regio hier fährt bzw. was an „Miete“ oder dergleichen an den Fernverkehr „abzudrücken“ ist.

Mit zweierlei Maßstäben gemessen

Während DB (und manchmal auch Aufgabenträger) sonst manches für „finanziell nicht darstellbar“ halten, was aus Fahrgastsicht durchaus wünschenswert ist (Pendlerhalte, Fahrradmitnahme, Fahrkartenverkauf im Zug auch auf touristisch relevanten Strecken), spielt Geld auf dieser „Sahnestrecke“ zwischen zwei Ballungsräumen offensichtlich eher eine untergeordnete Rolle.

Bekanntlich wird die Fahrradmitnahme mit Hinweis auf die geringen Erlöse pro Quadratmeter Nutzfläche immer weiter eingeschränkt. Beim MNE dürfte der Erlös pro Sitzplatzkilometer (z.B. aus dem Bayernticket) nicht annähernd die Kosten decken.

Ohne „Vergoldung durch Regionalisierungsmittel“ hätte sich die Wirtschaftlichkeit des MNE recht schnell erledigt. Während PRO BAHNER sich schon manches Mal, den Vorwurf einhandeln, für den regionalen Schienenverkehr ungegerechtfertigte Erwartungen wecken zu wollen, wird hier ohne mit der Wimper zu zucken in der Öffentlichkeit das Image gepflegt, dass ein Premiumangebot mit Fernverkehrscharakter zu Schnäppchenpreisen zu haben ist.

Diese Strategie mag unter den genannten Gesichtspunkten etwas fragwürdig erscheinen, macht aber aus Sicht der DB durchaus Sinn, um das „Hochpreisprodukt“ ICE vor Konkurrenz zu schützen. Für die potentiellen Wettbewerber ist das Risiko viel zu hoch bzw. schlicht unmöglich, eigenwirtschaftliche Fernverkehrsangebote zu den „Dumpingpreisen“ von Nahverkehrs- bzw Ländertickets zu installieren und die DB wird ein vitales Unternehmensinteresse haben, sie sich wenigstens auf den „Sahnestrecken“ vom Leib zu halten.

Auch in der Politik dürfte sich die Begeisterung in Grenzen halten, die eine oder andere ebenso prestigeträchtige wie milliardenschwere Neubaustrecke auf einmal konkurrierenden Angeboten ausgesetzt zu sehen. Es sollte also niemanden wundern, dass bis auf wenige Marktnischen der viel propagierte Wettbewerb im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) nicht zu Stande kommt.

Diese Entwicklung könnte ziemlich fatal enden, wenn – wie jüngst in „Der Fahrgast“ beschrieben – immer mehr Ersatzzüge für gestrichene IC-Verbindungen aus Regionalisierungsmitteln bestellt werden müssen, nachdem der Bund keinerlei Anstalten macht seiner grundgesetzlichen Verantwortung für den Fernverkehr nachzukommen.

Im Falle eines Börsengangs dürfte sich die Angelegenheit noch wesentlich verschärfen, wenn die privaten Anleger feststellen, dass die anvisierten Renditen in der Regel nicht zu erwirtschaften sind.

Billig Bahnfahren – ganz gut und schön, wer möchte das nicht? Nicht nur in wirtschaftlich schwierigen Zeiten sind viele darauf angewiesen. Aber wir sollten darüber die Risiken und Nebenwirkungen nicht ganz aus den Augen verlieren.

Thomas Kauderer

Verspätungen bei der Bahn

Derzeit klagt wieder alle Welt über die Unpünktlichkeit der Bahn. Die Bahn wiegelt natürlich ab, und fühlt sich durch übertriebene Ansprüche der Kunden ungerecht verfolgt – was seien schon 5 Minuten Verspätung.

Ein Blick in die Historie zeigt, dass früher die Qualitätsstandards noch viel höher waren! Und die Maßnahmen gegen die Verursacher der Verspätungen waren im übrigen auch recht drastisch. Dazu ein Bericht aus Land- und Seeboten vom 24.1.-30.1.1887.

„Halt, wenn die Kuh da ist!“

Es ist noch nicht lange her, da trabte bei der Bahnstation Haar außerhalb Haidhausen eine Kuh, die nicht lesen und daher auch nicht den Befehl: „Halt, wenn die Schranke geschlossen ist!“ würdigen konnte, gemütlich auf dem Bahndamme der Simbacher Linie. Zur selben Zeit brauste der Postzug Nr. 242 heran. Der Lokomotivführer wollte es auf einen Zusammenstoß mit der Kuh nicht ankommen lassen, ließ den Postzug halten, sprang von der Maschine herab und überredete durch einige freundliche Hiebe mit dem Schürhaken die Kuh, dem Bahnzuge aus dem Wege zu gehen. Mit 2 Minuten Verspätung konnte sodann der Postzug seine Fahrt fortsetzen. Für diese 2 Minuten Verspätung diktierte das Landgericht München II dem 14jährigen Dienstbuben M. Falk von Geigant, der die Kuh zu hüten hatte, 3 Tage Gefängnis.

(Matthias Wiegner)

München-Innsbruck

Importierte Verspätungen

Die Fahrgäste im Werdenfels-Takt können ja mittlerweile ein Lied von der Verspätungsanfälligkeit ihres Fahrplan singen. Mittlerweile geht ein Teil dieser Unregelmäßigkeiten auf das Konto der ÖBB. Wie Martin Teissl von PRO BAHN und Fahrgast Österreich mitteilt, sorgen zahlreiche Langsamfahrstellen zwischen Scharnitz und Innsbruck für „verspätete Übergaben aus dem Ausland“. Trotz der erheblichen Aufenthaltszeiten in Garmisch kann die verlorene Fahrzeit oft bis München nicht mehr eingeholt werden, Anschlüsse Richtung Ausserfern und in Weilheim Richtung Augsburg sind gefährdet.

Den Vorwurf, die Infrastruktur zu vernachlässigen, will die ÖBB Infrastruktur Betrieb AG aber nicht auf sich sitzen lassen. Wie ÖBB-Vorstandsmitglied Gabriele Lutter PRO BAHN mitgeteilt hat, will man ab Ende März 2009 die marode Strecke sanieren und anschließend wieder pünktlich fahren. Bleibt zu hoffen, dass die ÖBB nicht der DB Netz AG nacheifert und künftig wieder zur präventiven Instandhaltung zurückkehrt.

Norbert Moy

„Versuchsballon“ zur Adventszeit

Pendelfahrten Dombühl-Dinkelsbühl

Zwischen der Stadt Dinkelsbühl und der Betriebsgesellschaft BayernBahn des Bayerischen Eisenbahnmuseums Nördlingen waren für die Adventswochenenden Pendelfahrten zwischen Dombühl und Dinkelsbühl vereinbart worden. Ziele waren neben einer attraktiven Anbindung des Dinkelsbühler Christkindlmarktes an den Schienenpersonennahverkehrs auch der Test, ob in dieser Relation ein Angebot auf der Schiene überhaupt angenommen wird.

An allen vier Adventswochenenden verkehrten vier Zugpaare zwischen Dombühl und Dinkelsbühl. Zwei davon in der Mittagszeit mit Anschluß aus Richtung Nürnberg und zwei am späten Nachmittag mit Anschluß in Richtung Nürnberg. Die Übergangszeit in Dombühl musste dabei großzügig bemessen werden, da der Zugang zum Bahnsteig von Gleis vier seit einigen Jahren eingeschränkt ist.

Während am ersten Adventswochenende die Fahrten nur sehr verhalten angenommen wurden, stieg die Zahl der Fahrgäste an den folgenden Wochenenden deutlich an. Der allein fahrende Schienenbus war aber für alle Züge ausreichend. Auch bei den Eisenbahnfans fanden die Fahrten durchaus Beachtung. Neben etlichen Fotografen kamen auch Eisenbahnfreunde, um die Strecke einmal durch-

gehend befahren zu können.

Ob die Fahrten auch im nächsten Advent wieder stattfinden werden, ist noch nicht entschieden. Das Bayerische Eisenbahnmuseum und die BayernBahn stehen aber weiteren Kooperationen mit den Anliegergemeinden aufgeschlossen gegenüber.

Thomas Stenzel

Samstag, 28. März 2009

Exkursion: Von Bad Tölz nach Benediktbeuern – Heilbäder und Kloster

Vom Bahnhof Bad Tölz geht es durch den Ortskern und über die Isar am Al-pamare vorbei nach Kiefersau. Von dort kommen wir über Reit und Buchberg nach Bad Heilbrunn (Mittagseinkkehr). Am Nachmittag wandern wir über Lang-gau, Achmühl, Hofstätt und Bichl nach Benediktbeuern. Gehzeit: 5 Stunden.

Treff: München-Hauptbahnhof bis 8.20 am Abfahrtsbahnsteig

Abfahrt: 8:42 Uhr mit BOB Ri. Lenggries bis Bad Tölz

Führungsgebühr: 6 Euro, für PRO BAHN Mitglieder 3 Euro

Fahrpreis: anteilig Bayerticket

Führung: Eugen Reißing

Veranstalter: Bund Naturschutz

Eine Lobby für die Fahrgäste

Mitglied werden bei PRO BAHN!

Sie sind noch kein Mitglied, wollen es aber werden? Die Mitgliedschaft kostet 42 Euro für Einzelmitglieder, 49 Euro für Familien oder 29 Euro für Junioren. Anmeldungen sind unter <http://www.pro-bahn.de/beitritt> oder schriftlich an PRO BAHN e.V., Friedrichstr. 95, 10117 Berlin, Fax: 030 - 2096 2586 möglich.

Sonderaktion:

Neumitglieder aus Bayern erhalten ein Bayern-Kursbuch als Begrüßungsge-schenk!

BRB-Eröffnungsfahrt

Am 14. Dezember hatte die Bayerische Regiobahn (BRB) zwischen Augsburg und Schongau noch den Reiz des Neuen – deshalb trafen sich am ersten Betriebstag der BRB einige PRO BAHN-Mitglieder zu der im Dezemberheft der PRO BAHN-Post angekündigten „Eröffnungsfahrt“.



LINT der Bayerischen Regiobahn (Bild: E. Lauterbach)

Termine anderer Veranstalter

PRO BAHN-Termine und allgemeine Hinweise siehe nächste Seite

- Fr. 06.02. 16 Uhr; Salzburg, Bahnhofsgaststätte „Quo vadis“, Marmorsaal; **Salzburger Plattform der Verkehrsinitiativen**; Info: 00 43/664/411 8223
- Di. 10.02. 19 Uhr; München, „Eine-Welt-Haus“, Schwanthalerstr. 80, R. 211/212; **Dia-vortrag** von Patrick Rudin: „Bahnen im nahen Osten“; Info: IG Münchner Schienenverkehrsfreunde, G. Bendrien, 080 92/333 48
- So. 22.02. Obing; **„LEO's Narrenexpress“** zum Endorfer Faschingszug; Info: <http://www.chiemgauer-lokalbahn.de/Veranstaltungen.htm>, Anmeldung (Tel.: 08821/64 999 64; 19–20 Uhr)
- Fr. 06.03. 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. 04.02. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 06.02. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Do. 12.02. 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. 13.02. 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>)

Mo. 16.02. 19:30 Uhr; Augsburg, Zeughaus, Zeugplatz 4 (Remshartzimmer, Raum 113); **PRO BAHN-Treff Schwaben**; Stefan Goebel, Chefredakteur der Fachzeitschrift „Stadtverkehr“. „Die Rückkehr des Tunnels – Trendwende im Straßenbahnnau“; Info: W.Karg@bayern.pro-bahn.de, 082 51/53 887

Mi. 18.02. 19 Uhr; Geschäftsstelle; Aktiventreffen

Mi. 25.02. ab 19:30 Uhr; München; Gaststätte Zwinger-eck; **Stammtisch**

Do. 26.02. 19 Uhr; Weilheim, GH Holzworm, Münchner Str. 36; **Stammtisch der Kreisgruppe Weilheim-Schongau**; Info: Norbert Moy (0881/638 131, Norbert.Moy@bayern.pro-bahn.de)

Mi. 04.03. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 06.03. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Termine anderer Veranstalter siehe vorherige Seite

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.
