

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

Februar 2005



E69 in Nördlingen

Foto: PMo

- Wasserburg Bahnhof – Stadt 4
- Automatische Abzocke 5
- „Wir bitten um Verständnis“ 6
- Reisebericht Baden-Württemberg 7
- Buchbesprechung: Eisenbahnatlas Schweiz 9
- Video-Empfehlung: Die Ammergaubahn 10

In eigener Sache

Rückmeldungen erwünscht

Es ist nicht unsere eigene Aufgabe, aber hin und wieder spricht sich doch auch so etwas zur Redaktion herum: Da hat wieder einmal jemand sein Abonnement gekündigt, weil er mit dem einen oder anderen Beitrag, seinem Urheber oder einer darin geäußerten Meinung nicht einverstanden war.

Nun ja; das kommt vor, und wenn man im weitesten Sinne journalistisch zu arbeiten versucht, lernt man damit zu leben. Man kann es nie allen recht machen; die Frage bleibt allein, warum hat der unzufriedene Leser nicht statt dessen an uns geschrieben, seinen Gegenstandpunkt dargestellt, seine Meinung begründet, sich mit dem Verfasser auseinandergesetzt?

Natürlich werden wir weiterhin kein Gefälligkeitsblatt machen. Wenn jeder nur das lesen will, was er sowieso schon denkt, dann tut er besser daran, sich seine Zeitschrift in Heimarbeit selbst zu schreiben, und braucht uns nicht. Wir verstehen uns politisch, denn das ist die Arbeit unseres Verbandes; wir wollen keinen Schmuskurs, sondern unterschiedliche Meinungen gegeneinander stellen und auch zu Widersprüchen herausfordern. Gerade das erwartet auch ein wirklich kritischer Leser. Die Widersprüche können uns und anderen Lesern aber nur dann nützen, wenn wir sie erfahren.

Aber sehen Sie als unsere Leser das auch so? Immerhin bezahlen Sie für diese Zeitschrift, also haben Sie ein Recht auf eine Gegenleistung nach Ihrem Geschmack.

Wir versuchen eine Mischung aus Politik, aktuellen Nachrichten, Kundendienst (wie die Terminseite) und Unterhaltung zum Gegenstand „Öffentlicher Verkehr“. Natürlich sind wir als ehrenamtliche Redaktion außerdem darauf angewiesen, was unsere ebenfalls ehrenamtlich tätigen Autoren schreiben. Zum Beispiel wünschen wir uns dringend und immer wieder mehr Beiträge aus dem Umland, damit die PRO BAHN-Post nicht zu münchenlastig gerät. Aber die Aktiven, oft Einzelkämpfer in ländlichen Gebieten, haben sowieso schon sehr viel zu tun; der Verband kann sie dafür nicht bestrafen, indem er zusätzlich noch Schreibebeiten von ihnen verlangt. Aber es wäre nun einmal wünschenswert, damit auch der übrige Umkreis erfährt, was unsere unermüdlichen Idealisten so alles leisten, damit aber auch andere auf ziemlich verlorenem Posten ermutigt werden ...

Eine professionelle Redaktion bestellt bei bezahlten Journalisten, schöpft aus einem Überschuß an Stoff, verwirft meistens den größeren Teil, und ob ein Beitrag letzten Endes erscheint oder nicht, ist allein Entscheidung der Redaktion. Wenn man ehrenamtliche Zuträger hat wie wir, dann ist man ihnen etwas mehr Rücksicht schuldig; wer sich

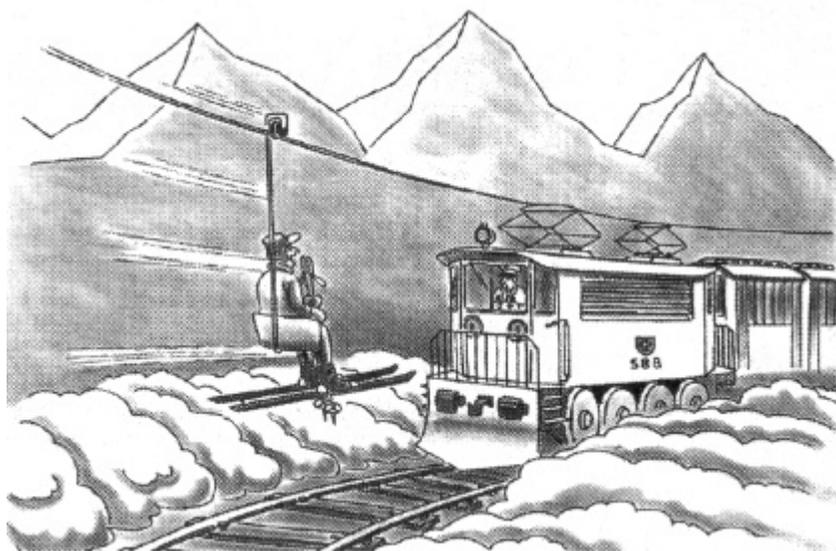
bitten läßt, in seiner Freizeit Texte zu schreiben, der erwartet am Ende auch, daß er sie veröffentlicht sieht. Dementsprechend danken wir auch jedem für diese Mühe, der sie sich macht, und versuchen, alles unterzubringen, wie es nur möglich ist. Damit werden Sie als Leser und womöglich Einsender von eigenen Beiträgen in viel größerem Maß Mitgestalter des Ergebnisses, als es in berufsmäßigen Redaktionen jemals möglich ist.

Aber man wüßte doch gern mehr darüber, wie dieses Ergebnis ankommt. Zum Beispiel gibt es zu den ausführlichen Reiseberichten, wie sie besonders A. Arnold und H.-G. Seefried gern abliefern, durchaus gespaltene Reaktionen: Die einen loben diese Erlebnisberichte ausdrücklich, andere langweilen sich damit, weil ihnen der verkehrspolitische Gehalt zu gering ist. Als wir eine Foto-Doppelseite eines Straßenbahn-Korsos in München brachten, gab es Leser, die sich über diese nutzlose Platzverschwendung beschwerten, andere freuten sich über die optische Abwechslung.

Nur sind dies fast immer zufällig aufgeschnappte Einzelstimmen. Eine Umfrage würde aber bedeuten, daß wir beim knappen Umfang unserer Hefte eine Seite für einen Fragebogen abzweigen müßten, auf der es dann für Sie, die zahlenden Leser, nichts zu lesen gäbe. Wir müssen also weiterhin auf gut Glück und auf Verdacht versuchen, die richtige Mischung zu finden.

Es sei denn, Sie geben uns Bescheid, wie Ihnen das gefällt, was wir tun, oder was wir nach Ihrer Meinung anders machen könnten. Vielen Dank im voraus.

Michael Werner



Reaktivierung

Quo vadis Wasserburg Bahnhof – Wasserburg Stadt?

Die Stadt Wasserburg hat mit dem Kauf der 4,4 km langen Strecke, die nach einem Dammrutsch im Jahre 1987 von der Bundesbahn illegal stillgelegt wurde, einen erfreulichen Schritt nach vorne getan. Es darf kein Zweifel daran bestehen, daß dies erst der Anfang eines mühsamen Weges ist. Der Streckenzustand ist desolat, an manchen Stellen ist die Strecke so zugewachsen, daß man sie aus nächster Entfernung nicht sieht. Manche Bäume im Fahrweg sind so hoch wie ein Einfamilienhaus. Ihr Wurzelwerk deformiert den Fahrweg von Jahr zu Jahr schneller. Rodungsarbeiten zur Bestandssicherung sind angesagt. Ich hoffe, daß dies zumindest teilweise vor Beginn der nächsten Vegetationsperiode im April 05 gelingt. Laub würde die Arbeiten erheblich behindern. Voraussetzung für den Erfolg ist, daß der Wasserburger Bürgermeister als Initiator und Schirmherr der Rodungsaktion auftritt.

Die Einbindung der Bevölkerung mit ehrenamtlicher Tätigkeit bei der Restaurierung der Strecke könnte ein „Wir-Gefühl“ erzeugen und die Gegner in die Defensive zwingen. Für PRO BAHN und andere Organisationen wie z. B. Bund Naturschutz, die sich hier mit Organisation und Arbeit vor Ort einbringen, käme eine hochwillkommene Werbung in eigener Sache heraus. Firmen, die sich mit Geld- und Sachspenden engagieren (Astscheren, Sägen, Getränke, Brotzeit, Mitarbeiter), hätten eine effiziente Reklame ohne das Lästigkeitspotential der konventionellen Werbung.

Es heißt, die Firma Meggle würde gegen die Wiederinbetriebnahme klagen, weil sie mit Hilfe einer endgültigen Streckenstilllegung günstig an ein ungeteiltes Grundstück käme.

Vielleicht gelingt es mit konstruktiven Vorschlägen, hier eine einvernehmliche Lösung zu finden. Der in der Ausführung billigste wäre, das Gleis von Reitmehring bis zur Linkskurve neben dem Gleis nach Rosenheim zu verlegen, wobei allerdings darauf geachtet werden muß, daß noch ein zweites Streckengleis dazwischenpaßt, falls die Mühlendorfer Strecke in den Brennerzulauf eingebunden wird. Die Linkskurve würde weiter und das Grundstück zwischen Rosenheimer Gleis und Meggle nicht mehr durch das Gleis nach Wasserburg Stadt durchschnitten.

Konrad Nigg

Fahrkartenverkauf im Landkreis Neuburg-Schrobenhausen

Automatische Abzocke

Seit der Einführung des mißglückten Preissystems der Deutschen Bahn AG im letzten Jahr fehlen dem Fernverkehr nach wie vor die Fahrgäste und damit die Einnahmen. Um diesem Umstand abzuhelpfen, hat sich die Deutsche Bahn nun offensichtlich ganz seltsame Maßnahmen ausgedacht.

Opfer dieser Maßnahmen sind unter anderem die Bahnkunden im Landkreis Neuburg-Schrobenhausen. Sowohl am Bahnhof Schrobenhausen als auch am Bahnhof Neuburg/Donau wurden im Laufe dieses Jahres die Automaten für Fernverkehrsfahrkarten abgebaut. Nun man könnte sagen, was soll's, schließlich besteht an beiden Bahnhöfen die Möglichkeit, die Fahrkarten am Schalter zu erwerben.

Doch das hat einen Haken. Denn dieselbe Deutsche Bahn, die die Automaten abbaut, hat sich ausgedacht, daß Kunden, die ihre Fahrkarten am Schalter kaufen, mit sattem Fahrpreiserhöhungen konfrontiert werden. So sind z.B. die Reservierungen am Automaten umsonst, am Schalter jedoch schlagen sie mit 3,00 € zu Buche, oder als neuestes Beispiel: „November Spezial“, am Schalter für 34,00 €, am Automaten für 28,00 € zu haben.

Doch damit nicht genug. Die DB AG streitet auch noch mit den Reisebüros über die Provisionen für Fahrkartenverkäufe, weshalb der Betreiber des privat geführten Fahrkartenschalters in Neuburg erwägt, aus diesem Geschäft auszusteigen. Damit könnten jedoch am Bahnhof in Neuburg keine Fahrscheine mehr für den Fernverkehr erworben werden.

Neuburg und Schrobenhausen sind in der Region Ingolstadt Mittelzentren mit zusammen 46.000 Einwohnern. Ab 2006 soll in Ingolstadt der ICE halten. Sowohl Neuburg als auch Schrobenhausen haben stündliche Verbindungen zu diesem ICE-Haltebahnhof.

All diese Fakten zusammen betrachtet, wird es offensichtlich, daß man bei der DB AG wohl auch infolge der angestrebten Börsenfähigkeit die Zusammenhänge zwischen den verschiedenen Konzepten nicht mehr überschaut. In diesem Unternehmen herrscht wohl nur noch hektischer Aktivismus, der jegliches Nachdenken über die Folgen der ergriffenen Maßnahmen verhindert.

Auf der Strecke bleiben vor allem die Fahrgäste, die ihre Fahrscheine nicht aus dem Internet holen können, und der Bürger, der in Zukunft den Nahverkehr auf den Strecken außerhalb der Ballungszentren steuerlich noch stärker bezuschussen muß als bisher, da die Anschlußreisenden zum Fernverkehr auf diesen Strecken zunehmend ausbleiben werden.

Hans Kriss

Zwischenruf

Wir bitten um Verständnis

Hannover Hauptbahnhof: „Verehrte Fahrgäste, der ICE xyz wird heute wegen eines Oberleitungsschadens 15 Minuten später hier eintreffen. Wir bitten um Ihr Verständnis.“ Nachdem der verspätete Zug eingetroffen und wieder abgefahren ist, meldet sich der Zugchef: „Wir begrüßen die in Hannover zugestiegenen Fahrgäste. Einen Hinweis noch: Aus technischen Gründen können wir Ihnen heute im Bordrestaurant keine warmen Speisen und Getränke anbieten. Wir bitten um Ihr Verständnis.“ Als sich der Zug Kassel nähert, meldet sich abermals der Zugchef: „Wir haben noch immer 15 Minuten Verspätung. Ihre Anschlußzüge konnten daher nicht warten. Wir bitten um Ihr Verständnis“.

So oder ähnlich kann man es hören, wenn man heutzutage eine Bahnreise unternimmt. Mir treibt dieses Werben um Verständnis die Zornesröte ins Gesicht. Nicht weil ich nicht anerkenne, daß es Gründe gibt, die den Betriebsablauf einer Eisenbahnfahrt behindern. Nein, weil sich die Bitte um Verständnis – insbesondere bei der Bahn – zur wahren Volksseuche entwickelt hat. Allenthalben wird man um Verständnis angebettelt. Verspätete Züge, verpaßte Anschlüsse, defekte Toiletten, defekte Automaten, nicht funktionierende Aufzüge in den Bahnhöfen usw., meistens noch ohne Angabe von Gründen. Aber immer wieder: Wir bitten um Ihr Verständnis.

Nur, ich kann diese Menge an Verständnis, die mir die Bahn ständig abverlangt, gar nicht aufbringen. Es übersteigt das Maß dessen, was Fahrgästen zugemutet werden kann. Selbst wenn ich die Menge an Verständnis aufbringen könnte, was hätte das für Folgen? Würde sich etwas ändern? Ich glaube nicht.

Früher sagte man jedenfalls noch: „Es tut uns leid“ oder „Wir bitten um Entschuldigung“. Da wußte man noch, was man den Fahrgästen schuldig ist, und brachte zumindest sein Bedauern zum Ausdruck. Darüber hinaus versuchte man noch Erklärungen für die Pannen zu liefern, wenn diese Erklärungsversuche auch manchmal unglaublich erschienen. Heute gibt es kein Wort des Bedauerns mehr und kein Versprechen, es künftig besser machen zu wollen. Insoweit hat sich der Umgang mit den Bahnkunden entscheidend gewandelt. Soll doch der Fahrgast Verständnis für die Sorgen und Nöte der Bahn aufbringen! Aber wer hat bei der Bahn Verständnis für die Sorgen und Nöte der Fahrgäste, die ihren Anschlußzug oder einen Termin nicht erreichen? Noch nie habe ich eine Ansage gehört, die das Verständnis der Bahn für die Unannehmlichkeiten der Fahrgäste ausdrückt.

Mein Fazit: Wer die Dienste der Deutschen Bahn in Anspruch nehmen will, sollte sicher gehen, daß er nicht nur das entsprechende Klein-(Groß-?)Geld, sondern auch im-

mer eine Portion Verständnis im Portemonnaie hat. Man kann ja nie wissen, wie so eine Bahnreise abläuft.

Manfred Terhardt

Aus EMS-JADE-BAHN, Mitteilungsblatt für Fahrgäste in der Ems-Jade-Region, Jahrgang 10, Ausgabe 43, Dezember 2004, Seite 11

Reisebericht

Schienenahverkehrsnotizen aus benachbarten Bundesländern (II)

Bei der Schwarzwaldtour am 24. 9. 2004 (mit dem Wochenendticket) legte ich an diesem Tag insgesamt 847 km auf der Schiene zurück und hatte keinerlei Probleme mit der Erstedung von Reiseproviant. Von Aichach aus ging es frühmorgens mit dem ersten VT 642 auf der KBS 983 (Paartalbahn) nach Augsburg Hbf, wo der RE 21162 nach Ulm nur einige Minuten verspätet abfuhr. Wegen einem Sonderzug mußte er an diesem Tag von Gleis 1 auf Gleis 3 verlegt werden.

In Ulm dann wegen knapp kalkulierter Übergangszeiten Eindeckung mit Proviant, weiter auf der KBS 755 nach Neustadt/Schwarzwald (204 kam), da ging ich vom VT 628 mal ausnahmsweise auf den Beiwagen 928 über, weil ich es ruhiger haben wollte. Ich vermutete ersatzweisen Einsatz für den VT 611, habe aber nicht näher nachgefragt. Die Freundlichkeit einiger KIN bei dem Management von geringfügigen Verspätungen fiel angenehm auf. In Neustadt konnte die RB 31588 (drei Dostos mit BR 143 als talwärts fahrende Zuglok, talwärts wohl wegen dem enormen Gefälle bei Hinterzarten (55 %) wegen einer defekten Tür nicht gleich losfahren, und der Anschluß in Freiburg an die RB 31074 nach Offenburg (KBS 702) war knapp. Es fiel auf, daß der dortige KIN in seinem elektronischen Notizbuch das Gleis 8 in Freiburg für die genannte RB als Abfahrtsgleis verzeichnet vorfand, eine reisende Dame hatte jedoch Gleis 6 in ihrem Reisefahrplan eingetragen; letzteres stimmte.

Als Unterwegsbeobachtung stellte ich die völlige Überfüllung des RE 22313 in Riedlingen durch junge Leute fest, die wohl auf der Fahrt zum Stuttgarter Volksfest waren. Ein einzeln fahrender VT 628/928 war da wohl eine Fehlplanung. Auch unser Zug fuhr einzeln, war aber maximal zur Hälfte besetzt. Das Wetter war ja auch nicht passend. Sonst fiel das starke Auftreten der HZL in Südwürttemberg auf, gerade und auch im Güterverkehr wie in Sigmaringen und Villingen, der Dampflokfriedhof in Tuttlingen und doch im Einsatz befindliche VT 611 ohne Neigetechnik, so von Aulendorf nach Stuttgart

in Sigmaringen wartend zur Weiterfahrt auf der KBS 766. Diese neuen Probleme mit der Neigetechnik vermässelten mir als einziges später noch den Tagesfahrplan auf der Bodensee-Gürtelbahn (KBS 731) von Radolfzell nach Friedrichshafen, so daß ich eine Stunde später wieder in Aichach ankam.

Jedenfalls erreichte ich den Anschluß nach Offenburg, wo der ersehnte Hauptzweck dieses Tages, das Befahren der Schwarzwaldbahn, beginnen konnte. Als Bahnnostalgiker hätte mich die BR 220 mehr interessiert, aber immerhin konnte ich erstmals mit einem IRE fahren, die es in Südbayern nicht gibt. Die Schwarzwaldbahn ist zwischen Hausach und St. Georgen sehr tunnelreich, so daß der Blick auf die faszinierende Landschaft sehr eingeschränkt wird. Bis auf eine Streckenblockstörung, die einige Minuten kostete, verlief die Fahrt mit einer nahverkehrs-lackierten BR 110 und Umbausilberlingen Bnrz436 problemlos; ich benutzte den ab etwa Villingen kaum besetzten Zug nach Radolfzell, wo ich auf den IRE 3109 nach Lindau umstieg, der wegen dem erwähnten Sommerfahrplan zwanzig Minuten länger unterwegs war, dies allerdings wegen einem zehnminütigen wohl planmäßigen Kreuzungshalt in Markdorf mit einer RegioShuttle-Garnitur der DB. Die Vielfalt der Privatbahnen in Südwürttemberg fällt auf (schweizerische Anbieter wie z. B. der „Seehas“ oder deutsche wie die Ortenau-S-Bahn GmbH [OSB] die erwähnte HZL, die Südwestdeutsche Verkehrs-AG [SWEG] u. a.).

In Friedrichshafen war ich ungeschlüssig, weil die verspätete BOB 83018 noch erreichbar war (BOB = hier Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH). Das RegioShuttle-Doppelgespann fuhr zwar nur bis Aulendorf, aber ich stieg ein und fuhr bis Ravensburg mit, weil ich wegen dem Anschluß in Ulm bangte. Dann ärgerte ich mich über mein Mißtrauen, weil ich mir womöglich in Friedrichshafen einen guten Sitzplatz im erhofften VT 611 verpatzt hatte. Dieser kam dann doch nicht, sondern eine V 218 mit mehreren Dostos, die sie vor sich herschob. Es war ein IRE bis Stuttgart (Lokwechsel in Ulm). Er kam dort auch pünktlich an. In Ravensburg konnte ich eine BR 225 mit einem recht langen Zug, beladen mit Sattelschlepperzugmaschinen (ca. 600 – 800 t Anhängelast) beobachten, der dort an einem roten Signal warten mußte. Wegen der ebenen Strecke war eine Doppeltraktion wohl nicht nötig oder stand an diesem Tag nicht zur Verfügung.

In der RB nach Augsburg mußte ich mich dann ausschlafen, damit ich in Aichach noch fit war für die 21 km nach Hause mit dem eigenen Auto, wo ich gegen 21.45 Uhr ankam. Das nächste Mal werde ich wissen, wo in Aichach der große Parkplatz am Bahnhof zu finden ist. Und ich hoffe, daß mir eine Gruppe Jugendlicher nicht morgens um 5.30 Uhr eine Flasche Sekt zum Trinken dort anbietet, wie eben an diesem Morgen dort geschehen.

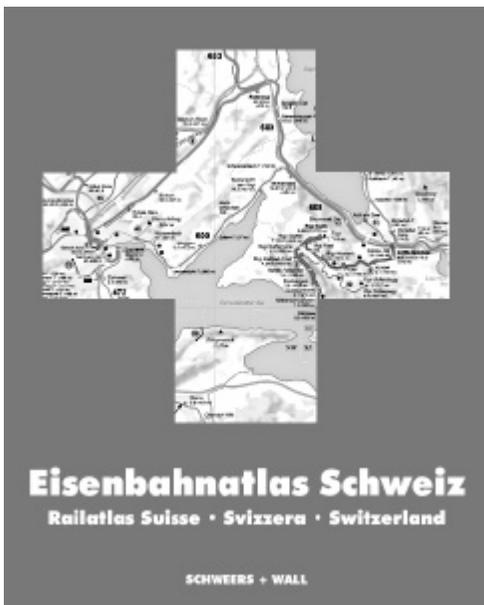
Hans-Georg Seefried

Buchbesprechung

Eisenbahnatlas Schweiz

Nach dem Vorbild des beliebten und bewährten Eisenbahnatlas Deutschland liegt nun auch ein Kartenwerk über die Schweiz vor, für den Eisenbahnfachmann ohne Zweifel eines der interessantesten Länder Europas.

Die Vielfalt des schweizerischen Bahnnetzes mit zahlreichen Privatbahnen, verschiedenen Stromsystemen, Spurweiten und Zahnstangensystemen wird im durchgehend farbigen Kartenteil im großzügigen Maßstab 1:150.000 eingehend dokumentiert, hinzu kommen Detailkarten im Maßstab 1:50.000. Die Signaturen wurden weitestgehend aus dem Deutschland-Atlas übernommen, damit sich der Benutzer schnell zurechtfindet. Die Schmalspurbahnen werden erstmals durch eine eigene Signatur deutlich von den Normalspurbahnen abgehoben.



big verkehrende Dampf- und Museumszüge. Eine unverzichtbare Grundlage für jeden, der sich als Fachmann oder Amateur mit den Bahnen der Schweiz befaßt.

96 Seiten; Grundmaßstab 1:150.000; Detailkarten 1:50.000, mit Ortsverzeichnis; Tunnelverzeichnis; Verzeichnis der Bahngesellschaften; Großformat 23,5 x 27,5 cm; € 28,-; Verlag Schweers + Wall; ISBN 3-89494-122-7

Die Kartenblätter bieten eine Fülle von Informationen, so ist die Kilometrierung der Stationen ebenso angegeben wie die Steigungsverhältnisse der einzelnen Strecken und die wichtigsten Gleisanschließer. Zusatzinformationen finden sich in den Textspalten, die jedes Kartenblatt ergänzen. Neben den Eisenbahnen sind auch die Trambetriebe dargestellt (jeweils mit zusätzlichen Liniennetzplänen) sowie die öffentlichen Standseilbahnen und Luftseilbahnen. Stillgelegte und heute nicht mehr vorhandene Strecken finden sich als graue Linien wieder.

Neben einem Orts- und Tunnelverzeichnis bietet der Atlas auch eine Übersicht über die schweizerischen Bahngesellschaften, jeweils mit Anschrift und Internet-Adresse, sowie Hinweise auf regelmä-

Video-Empfehlung

Die Ammergaubahn

Auf die Idee, einen Film über die Zugstrecke zwischen Murnau und Oberammergau zu drehen, kam Göttlich während eines Kur-Aufenthaltes in Bad Kohlgrub. Schon da begann er mit den ersten Recherchen bei den Fahrdienstleitern, Verkehrsämtern und dem Autor Ralf Roman Rossberg, der umfangreiches Bildmaterial zur Verfügung stellte. In zwei Jahren sammelte der Hesse, der gleichzeitig als Kameramann, Regisseur und „Cutter“ fungiert, rund acht Stunden digitales Filmmaterial zusammen. Daraus entstand dann am heimischen digitalen Schneideplatz ein 45-minütiger Dokumentarfilm, der ab sofort im Verkauf erhältlich ist. Wie bei einer Modell-Eisenbahn schlängeln sich da die Züge durch die grünen Hügel des Voralpenlandes. Kleine Anekdoten sowie Abstecher an den Staffelsee, aufs Hörnle und ins „Kammerl“-Kraftwerk lassen keine Langeweile aufkommen. Ein professioneller Fernsehsprecher erläutert währenddessen die Geschichte der „Ammergaubahn“ und stellt einige Orte kurz vor.

Besonderes Schmankerl im Film: Nicht nur die neuen Züge der Baureihe ET 426 sind zu sehen, auch die alte E-Lok 141 hat Göttlich auf ihrer letzten Reise begleitet. Mit Herzscherz und Wehmut.

Heinz Göttlichs Film „Die Ammergaubahn“ ist ab sofort in den Buchhandlungen Gattner (Murnau), Härte und Schwarz (Oberammergau), Adam (GAP), Nemayer (Mittenwald) sowie bei TV-Video Ullmann in Bad Kohlgrub erhältlich. Die VHS-Videokassette kostet 15,90 Euro, die DVD 19,90 Euro.

Auszug aus www.marktplatz-oberbayern.de/regionen/garmisch/art1614,225700.html



Bild aus www.fototipp.de

Samstag, 26. März 2005

Exkursion im Naturpark Altmühltal: von Treuchtlingen nach Weißenburg

Wir wandern über die Altmühl und durch den Kurpark zum Fuße des Nagelberges. Dort sehen wir die Grundmauern eines römischen Gutshofes. Weiter zum Schambachtal und an ihm entlang bis kurz vor Suffersheim (Mittagseinkehr). Am Nachmittag durch ein typisches Trockental und zur Westseite des Weißenburger Waldes. Von hier haben wir eine herrliche Aussicht auf die Stadt Weißenburg und ihr Umland, dann gehen wir zum Endpunkt der Wanderung, der ehemaligen freien Reichsstadt Weißenburg.

Gehzeit ca. 5 Stunden

Treff: München Hauptbahnhof bis 8.30 Uhr am Abfahrtsbahnsteig Gleis 24

Abfahrt: 8.40 Uhr Richtung Nürnberg bis Treuchtlingen

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

Fahrpreis anteilig Bayernticket

Führung: Eugen Reißing

Veranstalter: Bund Naturschutz

Impressum:

PRO BAHN-Post – Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern e.V.

PRO BAHN Oberbayern e.V., Schwanthalerstraße 74, 80336 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-terminen@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 März bis Dezember 2005 (monatlich) durch Überweisung von € 10.– auf Konto 4774 76-803, Postbank München (BLZ 700 100 80). Bitte unbedingt vollständige Adresse im Feld „Verwendungszweck“ eintragen oder gesondert dem Herausgeber mitteilen.

Die PRO BAHN-Post 3/05 erscheint am 23.2.2005, Redaktionsschluß ist der 19.2.2005.

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

Termine

Die **PRO BAHN-Geschäftsstelle** befindet sich in der Schwanthalerstr. 74, 80336 München, Telefon: 089/53 00 31, Telefax: 089/53 75 66 (U 4/5 Theresienwiese; Tram 18, (N) 19 Hermann-Lingg-Str. oder 10 Min. Fußweg vom Hbf).

Stammtisch in München: Jeden letzten Mittwoch im Monat ab 19 Uhr im „Zwingereck“, Rumfordstraße 35, 80331 München, (S Isartor, Tram 17, 18 Reichenbachplatz)

PRO BAHN-Veranstaltungen

Mi. 02.02. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 04.02. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Do. 10.02. 19 Uhr; Rosenheim, Bahnhofsgaststätte; **Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: Wolfgang Günther (080 62/40 27), Günter Polz (080 63/79 28)

Fr. 18.02. 18.15 Uhr, Ingolstadt, Café „Hohe Schule“, Goldkopfgasse 8; **Stammtisch der Kreisgruppe Eichstätt**; Info: Rhaban Lammeyer (Tel + Fax: 084 21/38 69, e-mail: lammeyer@web.de)

Mi. 16.02. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Mi. 23.02. ab 19 Uhr; **Stammtisch** im „Zwingereck“

Do. 24.02. 19 Uhr; Weilheim, GH „Holzwurm“, Münchner Str. 36; **Stammtisch der Kreisgruppe Weilheim-Schongau**; Info: Norbert Moy (08 81/63 81 31)

Mo. 28.02. 19.30 Uhr; Augsburg, Zeughaus; MdB Heinz Paula: **„Schwaben braucht die Bahn – Die Bahn braucht Schwaben!“**; Info: W.Karg (082 51/538 87, www.pro-bahn.de/schwaben)

Mi. 02.03. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 04.03. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Termine anderer Veranstalter

Fr. 04.02. 17 Uhr; Salzburg, Bahnhofsgaststätte; **Salzburger Plattform der Verkehrsinitiativen**; Info: Regionale Schienen (00 43/664/411 82 23, Fax: 00 43/62 74/49 66, e-mail: office@regionale-schienen.at, www.regionale-schienen.at)

Sa. 12.02. 07.55 Uhr; München Ostbahnhof, Reisezentrum, Zug Richtung Salzburg, umsteigen in Grafing Bf; **Exkursion „Südliches Moränenland: Brandstätt – Attel – Wasserburg“**; Info: Eugen Reißing (089/700 46 08)

Mi. 19.01. 19 Uhr; Einsteinstr. 148, Fahrlehrerhaus; **Diavortrag**; Info: Otto Morneburg (089/ 90 46 92 45), Peter Wagner (089/ 812 97 42)

Sa. 26.02. 08.45 Uhr; München Ostbahnhof, Reisezentrum, Zug Richtung Salzburg; **Exkursion von Prien am Chiemsee über Frasdorf nach Aschau**; Info: Eugen Reißing (089/700 46 08)

Fr. 04.03. 17 Uhr; Salzburg, Bahnhofsgaststätte; **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)

Wegen Erkrankung des zuständigen Redakteurs konnten diese Angaben nicht überprüft werden und erfolgen in dieser Aufgabe unter Vorbehalt; in Zweifelsfällen bitte nähere Auskünfte unter den angegebenen Telefonnummern einholen.

Die Redaktion