

PRO BAHN Post

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern März 2005



BOB-Talent und Integrale in Lenggries Foto: ELau

- U-Bahnfahren einmal ganz anders 2
- „Punkt und Halbi“ in der Schweiz 3
- „Punkt und Halbi“ in Oberbayern 4
- Ombudsstelle Nahverkehr Bayern gegründet 6
- SüdostBayernBahn: Fahrkartenautomaten im Zug 8
- Buga als S-Bahn-Störfall 9

Kundendienst

U-Bahnfahren einmal ganz anders. . .

Es ist der Morgen des 27. Januar. Beim Umsteigen von der U6 auf die U2 am Sendlinger Tor kann man sofort feststellen, daß etwas nicht stimmen kann: Es sind deutlich zu viele Menschen auf dem Bahnsteig.

Als die erste U-Bahn kommt, ist es eine U2 mit wohl 3 Minuten Verspätung, die brechend voll ist. Aber schon vor Stillstand wird den wartenden Fahrgästen durch den Fahrer klar, deutlich und unmißverständlich mitgeteilt, daß man erst die anderen Fahrgäste aussteigen lassen und eine Gasse frei lassen soll. Dann werden die wartenden aufgefordert, zügig zusteigen.

Und da das alles relativ reibungslos und schneller als an so manchem anderen Morgen geklappt hat, meint der Fahrer: „Das hat schon gut geklappt, so daß wir es am Hauptbahnhof gleich noch mal wiederholen.“ Die Ansagen der Umsteigemöglichkeiten beinhalten neben den U- und S-Bahnen auch den Regional- und Fernverkehr der DB sowie die Bayerische Oberlandbahn.

Auch am Hauptbahnhof ist der Bahnsteig bei Einfahrt der U-Bahn ungewöhnlich voll, so daß er die Anweisungen für die wartenden Fahrgäste auch hier nochmals wiederholt. Er macht sogar den Zusatz, daß der Bereich der Rolltreppen sowie der Sicherheitsstreifen unbedingt freigehalten werden soll, damit die Aussteiger den Bahnsteig ohne Probleme verlassen können.

Das Aussteigen klappt auch hier wie eingeübt. Und als das Zusteigen stockt, ertönt die Durchsage, daß die Fahrgäste in die Gänge aufrücken sollen und auch andere Türen, von denen es insgesamt 18 gäbe, zum Zusteigen nutzen sollen.

Das ganze kommt trotz der Schärfe des Ansageninhalts sehr freundlich bei den Fahrgästen an – jeder weiß, was er zu tun und zu lassen hat. Es darf bezweifelt werden, ob der Zug bis Feldmoching noch mit Verspätung unterwegs sein wird, denn auch am Hauptbahnhof ist die Aufenthaltsdauer trotz der Massen nicht besonders lange. Ein Umsteigen von der nachfolgenden und fast leeren U1 ist jedenfalls nicht möglich.

Man kann das Verhalten des Fahrers nur ausdrücklich loben und hoffen, daß er derartige kostenlose „Fahrgastschulungen“ öfter durchführt. Denn eines muß uns Fahrgästen klar sein: Viele Verspätungen kommen auch durch schwerfällige und sich gegenseitig blockierende Fahrgäste zustande.

Andreas Frank

Taktfahrplan

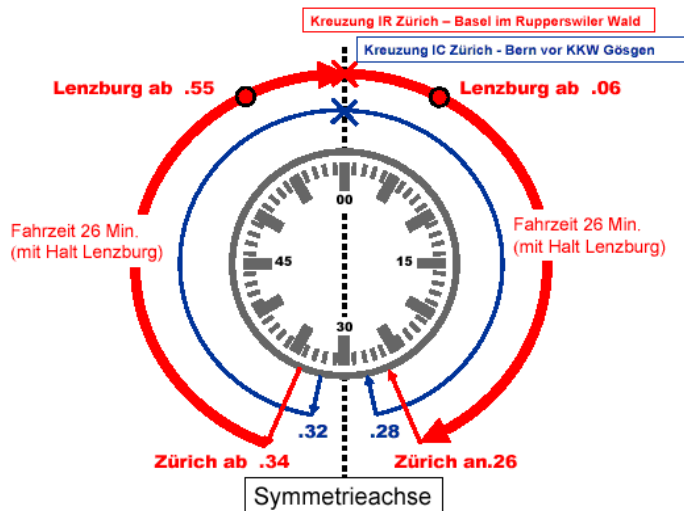
Alle Züge und Busse kreuzen „Punkt und Halbi“

Haben sie schon bemerkt, daß die Kreuzungen von Bus und Bahn untereinander immer zu den Minuten .00 und .30 stattfinden? Symmetrie und Takt sind die Kernelemente des ÖV-Fahrplans.

Der Bahn- und Busfahrplan ist symmetrisch aufgebaut. Alle Abfahrts- und Ankunftszeiten lassen sich auf einer Uhr an der Symmetrieachse 00/30 spiegeln (siehe Abbildung). Das erleichtert das Reisen mit dem öffentlichen Verkehr. Wenn man sich die Ankunftszeit von einem Zug oder Bus merkt, dann weiß man auch schon, zu welcher Zeit der Zug oder Bus wieder nach Hause fährt. So einfach ist das: Wenn zum Beispiel der Aargauer IR von Baden – Brugg – Aarau in Bern 2 Minuten vor der halben Stunde ankommt (Bern an .28), dann wird der Aargauer IR von Bern zurück in den Aargau 2 Minuten nach der halben Stunde abfahren (Bern ab .32). Achtung: Abweichungen von dieser Regel im Minutenbereich sind möglich. Also frühzeitig an der Abfahrtsstation eintreffen.

Alle Personenzüge im Aargau fahren nach dieser Regel. Mit wenigen Ausnahmen sind auch alle Busfahrpläne im Aargau symmetrisch aufgebaut und ermöglichen eine Hin- und Rückreise mit den gleichen Anschlüssen und der gleichen Reisezeit. Bei der Hin- und Rückfahrt von Mönthal nach Bern sind die Fahrzeit mit dem Bus, die Umsteigezeit im Bahnhof Brugg sowie die Fahrzeit mit dem Aargauer IR jeweils gleich lang.

Weil der öffentliche Verkehr im Takt und nach Symmetrie verkehrt, kreuzen alle Bahnen und Busse jeweils zu den Minuten 30 und 00 ihren „Gegenzug“ oder „Gegenbus“. Der IR Zürich – Lenzburg – Aarau – Basel kreuzt zum Beispiel seinen Gegenzug,



den IR Basel – Aarau – Lenzburg – Zürich, jede Stunde zur Minute 00 im Rapperswiler Wald (siehe Abbildung). Wenn die Züge und Busse im Halbstundentakt verkehren gibt es zusätzliche Kreuzungen immer zu den Minuten 15 und 45. Ein Beispiel: Die Bremgarten-Dietikon-Bahn kreuzt im Halbstundentakt jeweils 00/30 in Bremgarten West und zu den Minuten .45/.15 zwischen Rudolfstetten Hofacker und Berikon-Widen. Regelmäßige Reisende der BD wissen, daß in Spitzenzeiten, wenn die Züge im Viertelstundentakt verkehren, noch weitere Zugkreuzungen stattfinden. Nämlich immer zu den Minuten 7,5 / 22,5 / 37,5 und 52,5. Achten Sie zukünftig auf ÖV-Kreuzungen und überprüfen Sie, wie pünktlich daß Ihre Bahn oder Ihr Bus verkehrt.

(Ko)

Artikel aus „In Fahrt – Unterwegs im Aargau“, Dezember 2004, Beilage zur Aargauer Zeitung und zum Zofinger Tageblatt vom 11.12.2004, Seite 17

Weitere Informationen im Internet unter
www.thurbo.ch/thurbo/shop/store/pages/detail.asp?IDPage=373

http://mct.sbb.ch/mct/infrastruktur/infrastruktur_informationen/bahn2000/bahn2000-grundlagen/bahn2000-grundlagen-knotensystem.htm

Unter www.mtw.ch => Archiv => 2004 => 16.12.2004 => „Bahn2000: Takt und Symmetrie“ ist ein sehr interessanter Fernsehbeitrag aus dem Schweizer Fernsehen zu diesem Thema abrufbar.

Wie symmetrisch fahren unsere Bahnen und Busse?

„Punkt und Halbi“ in Oberbayern

Vielleicht erinnert sich der eine oder andere noch an die „Urzeiten“ von PRO BAHN in Oberbayern vor knapp 20 Jahren: Eines der ersten (kopierten) Infoblätter trug den Titel „Bahn 2000 – auch bei uns!“ und warb für die Einführung des Taktverkehrs nach Schweizer Vorbild. Natürlich erklärten seriöse Herren aus der Bundesbahndirektion uns damaligen Jungspunden, warum so ein System bei uns nicht geht und überhaupt die Schweiz mit Bayern nicht vergleichbar sei.

Die Erinnerung kann uns heute allenfalls ein Schmunzeln entlocken, denn schneller als gedacht fanden mit der Einführung des Allgäu-Schwaben-Takts 1993 und des Werdenfels-Takts 1994 die Schweizer Konstruktionsprinzipien auch bei uns Eingang in die Fahrplangestaltung, wengleich auch gegen zum Teil erhebliche Widerstände von besagten Herren. Der Bayern-Takt ist letztlich die konsequente und erfolgreiche Fortführung dieser Angebotsgestaltung, deren Sinn heute kaum jemand noch in Zweifel zieht.

Seit dem Fahrplanwechsel weisen jetzt auch alle Münchner S-Bahn-Linien eine weitgehende Nullsymmetrie auf, die Voraussetzung für eine systematische Verknüpfung der S-Bahn-Linien untereinander und mit dem übrigen SPNV ist. Die Einführung von „Takt 10“ bei der Münchner S-Bahn hat aber wiederum zu einer Verschiebung der Symmetrie der Bayerischen Oberlandbahn (BOB) geführt, die seit dem 12.12.04 nicht mehr zur Minute 0, sondern zur Minute 05 liegt. Auf den ersten Blick erscheint das nicht tragisch, aber manch „bedauerlicher Einzelfall“ kann das zu spüren bekommen, wenn der Anschluß nur in einer Richtung klappt. So sind jetzt Umsteiger von der BOB auf die S1 Richtung Freising auf der Hinfahrt 13 Minuten länger unterwegs als auf der Rückfahrt. Der Grund hierfür dürfte in einem Trassenkonflikt zwischen der S7 und der BOB auf dem gemeinsamen Gleis zwischen Solln und Donnersberger Brücke liegen. Nur eine ausreichende Infrastruktur kann letztlich einen solchen Verdrängungswettbewerb verhindern und die Symmetrie sicherstellen.

Das zeigt sich auch bei eingleisigen Strecken, deren Züge in den S-Bahn-Bereich „einbrechen“. Den Fahrplan zwischen München und Mühldorf kann man daher allenfalls als „rhythmisiert“ bezeichnen. Die Abfahrtszeiten in Mühldorf Richtung München schwanken zwischen der Minute 30 und 46, der Knoten in Mühldorf zur Minute 30 läßt sich aber noch erahnen. Besser sieht es auf der Garmischer Strecke aus. Hier kollidieren aber die morgendlichen Zusatzzüge, die einen Halbstundentakt herstellen sollen, mit der S-Bahn ab Tutzing, die zudem knapp vor der Ankunft dieser Züge in Tutzing abfährt. Um ein Auflaufen auf die S-Bahn zu vermeiden, verlängert sich die Fahrzeit der Regionalzüge im S-Bahn-Bereich um bis zu 7 Minuten. Hier haben die Fahrgäste aus der Region das Nachsehen.

Ein krasses Beispiel für die Abwesenheit jeglicher Symmetrie ist die Zweigstrecke von Prien nach Aschau. Für die Relation Rosenheim – Aschau werden Reisezeiten zwischen 35 und 59 Minuten geboten, Rekord sind sogar 1 Stunde und 11 Minuten.

Im regionalen Busverkehr Oberbayerns hat sich der Integrale Taktfahrplan bislang überhaupt nicht durchgesetzt. Entsprechend gibt es hier auch keine Symmetrien und Taktknoten. Die Angebotsgestaltung wird auf die bedarfsgerechte Bedienung einzelner Kundengruppen, beispielsweise Schüler, zurechtgeschnitten, die größtenteils im Binnenverkehr unterwegs sind und nicht auf die Schiene umsteigen müssen. Für normale Fahrgäste ist daher der Bus oft nicht nutzbar, da die Anschlußsymmetrie zur Schiene nicht gewährleistet ist.

Eine Durchsicht der oberbayerischen Fahrpläne zeigt: Die Prinzipien des Taktfahrplans bilden auch bei uns heute die Grundlage der Fahrplangestaltung. Von der hochwertigen Qualität des Schweizer Vorbilds ist Oberbayern aber noch ein gutes Stück entfernt. An zu vielen Stellen im Netz fehlt die dafür notwendige Infrastruktur. Längst überfällig sind eine Reihe von kleineren Ausbaumaßnahmen, die immer wieder verschleppt

und verschoben werden. Ein politischer Wille, die Verkehrsinfrastruktur aktiv zu gestalten, ist derzeit aber nicht zu erkennen. Würde man sonst die Gleise und Bahnhöfe an der Börse verhöckern und sich für „nicht zuständig“ erklären?

Norbert Moy

Fahrgast-Rechte

Ombudsstelle Nahverkehr Bayern gegründet

Seit etwa fünf Jahren ist einer der Schwerpunkte der ehrenamtlichen PRO BAHN-Arbeit der Einsatz für die Verbesserung der Rechte von Fahrgästen in Bahnen und Bussen. Während in fast allen Branchen die Kunden beim Kauf einer Ware oder Dienstleistung einen Anspruch auf Gewährleistung haben, ist man als Fahrgast auch nach dem Erwerb einer Fahrkarte weitgehend auf die Kulanz der Verkehrsbetriebe angewiesen, falls der Transport nicht so funktioniert hat wie „gekauft“. Um hier Verbesserungen im Sinne der Fahrgäste zu erreichen, hat sich PRO BAHN vielfältig engagiert. Genannt seien nur wenige Beispiele:

- Auf dem 40. Verkehrsgerichtstag in Goslar im Jahre 2002 wurde die Thematik im Rahmen eines Grundsatzreferats von PRO BAHN-Vorsitzendem Karl-Peter Naumann und in einer ausführlichen Dokumentation in der PBZ einem breiten Publikum aus Politik und Wissenschaft dargestellt.
- Im Rahmen der Bildung des Europäischen Fahrgastverbands wurde die Schaffung von Fahrgastrechten in der politischen Prioritätenliste auf einen Spitzenplatz gesetzt.
- Durch Lobbyarbeit im deutschen Bundestag und bei der Europäischen Union wurde für die rechtlichen Besserstellung der Fahrgäste geworben.
- Um Fahrgäste über ihre Rechte zu informieren und in der Vorgehensweise zu beraten, unterhält PRO BAHN seit über einem Jahr das Internet-Portal www.fahrgast-rechte.de.

PRO BAHN hat mit seinen Aktivitäten und seiner Aufklärungsarbeit sicher einen nicht unwesentlichen Teil dazu beigetragen, daß nach Jahrzehnten des Stillstandes inzwischen verbreitet ein Bewußtsein entstanden ist, daß Fahrgastrechte ernstgenommen werden müssen. Entsprechend gab es in den letzten Jahren von Seiten der Verkehrsbetriebe und politischer Instanzen zahlreiche Ansätze. Im September 2001 wurde die „Schlichtungsstelle Nahverkehr“ vom Land Nordrhein-Westfalen eingerichtet, an die sich Fahrgäste

mit ihren Beschwerden, den Nahverkehr betreffend, wenden können. Sie ist bei der Verbraucherzentrale angesiedelt und vermittelt zwischen Fahrgast und Verkehrsbetrieben. Im Dezember 2004 wurde vom Bundesverbraucherschutzministerium (BMVEL) die „Schlichtungsstelle Mobilität“ eingerichtet, die sich u.a. um Streitfälle im Eisenbahnfernverkehr kümmert. Das Land Nordrhein-Westfalen hat jüngst einen Gesetzentwurf zu Fahrgastrechten in den Bundesrat eingebracht.

Seit Fahrplanwechsel 2004/05 garantiert die Deutsche Bahn AG erstmals ihren Fahrgästen im Fernverkehr die Rückerstattung eines Teils des Fahrpreises bei Verspätungen von mehr als einer Stunde. Wenn die Regelungen auch noch unzureichend sind, so sind sie doch eine Maßnahme, die vor Jahren noch undenkbar schien. Nicht vergessen werden dürfen schließlich zahlreiche städtische und regionale Verkehrsgesellschaften und -verbände, die schon seit längerem Mobilitäts Garantien anbieten, d.h. im Falle einer signifikanten Verspätung dem Fahrgast eine Entschädigung oder Ersatzleistung zukommen lassen.

Die guten Erfahrungen der Münchner Verkehrsgesellschaft in diesem Bereich führten nun zu einer Ausweitung dieses Ansatzes auf ganz Bayern. Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Landesgruppe Bayern, und der Landesverband Bayerischer Omnibusunternehmen (LBO) haben Ende 2004 gemeinsam eine neue Serviceeinrichtung für Fahrgäste von Bussen und Bahnen gegründet, die „Ombudsstelle Nahverkehr Bayern“. Die Arbeit der Ombudsstelle bezieht sich auf den gesamten öffentlichen Personennahverkehr auf Straße und Schiene in Stadt und Region innerhalb des Freistaates Bayern; auch DB Regio ist dabei. Die konkrete Idee zur Gründung einer solchen Einrichtung geht auf Herbert König zurück, den Vorsitzenden der Geschäftsführung der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) und VDV-Vizepräsidenten.

Bei der Ombudsstelle handelt es sich weder um einen Ersatz noch um eine Kontrollinstanz für die vorhandenen Beschwerdestellen der bayerischen Verkehrsunternehmen oder Verbundgesellschaften. Sie ist quasi die „zweite Instanz“ in einem Beschwerdeverfahren und soll zwischen Beschwerdeführer und -gegner vermittelnd tätig werden. „Entsprechend wird die Einrichtung auch erst dann tätig, wenn zuvor ein schriftlich dokumentierter, erfolgloser Einigungsversuch zwischen Verkehrsunternehmen und Fahrgast stattgefunden hat.“, so Gerrit Poel, Geschäftsführer der VDV-Landesgruppe Bayern, der die Federführung bei der Realisierung dieses Projekt hatte. Die Einrichtung wird sich zunächst aus dem Etat der beiden Fachverbände, d. h. ohne Zuschüsse Dritter finanzieren.

Die Ombudsstelle ist unter folgender Postanschrift erreichbar:
Ombudsstelle Nahverkehr Bayern
c/o VDV-Landesgruppe Bayern
Postfach 202052
80020 München

Informationen findet man auch unter
www.ombudsstelle-nahverkehr-bayern.de.

Um dem Vorwurf mangelnder Neutralität zu begegnen, steht den Ombudsleuten ein Beirat zur Seite, in dem unter anderen der Fahrgastverband PRO BAHN, Landesverband Bayern, und der Verkehrsclub Deutschland vertreten sind.

Für PRO BAHN nimmt der Landesvorsitzende, Matthias Wiegner, die Rolle des Beirats wahr. „Wir wollen nicht nur beurteilen, ob die Einigungsvorschläge angemessen sind, sondern wir werden auch darauf achten, daß bei sich häufenden, gleichartigen Beschwerden die Ursachen behoben werden.“, so Wiegner. Durch den internetbasierten „Fahrgastkummerkasten“ unter www.pro-bahn.de/meinung verfügt PRO BAHN über einen guten Überblick, wo Fahrgäste Defizite sehen, so daß auch die „Repräsentativität“ der Eingaben bei der Ombudsstelle beurteilt werden kann.

SüdostBayernBahn (SOB)

Fahrkartenautomaten im Zug

Im Januar führte ich für den Bund Naturschutz eine Wanderung von Waging am See nach Traunstein. Bei einer Vorwanderung hatte ich schon festgestellt, daß im Triebwagen nach Waging Fahrkartenautomaten vorhanden waren. An diesen können streckenbezogenen Fahrkarten und Angebote wie das „Bayernticket“ und das „Schönes-Wochenende-Ticket“ gelöst werden.

Auf Anfrage bei der SOB erfuhr ich, daß außer Traunstein – Waging auch in einigen Fahrzeugen auf der Strecke Mühldorf – Passau Automaten sein sollen. Beim ersten Mal, als ich den Automaten sah, mußte ich leider feststellen, daß jemand Süßigkeitenverpackungen in den Fahrkartenauswurf gesteckt hatte, wodurch die Funktion blockiert wurde.

Ich dachte mir dabei, auf welche Ideen die Schwarzfahrer kommen . . . ? Fahrgäste sollten bei einer Bahnfahrt eigentlich immer das passende Kleingeld mit sich führen. Und natürlich voraussetzen können, daß die Automaten betriebsbereit sind.

Eugen Reißing

Blumig . . .

BUGA 2005 als S-Bahn-Störfall

Bei der Münchner S-Bahn gibt es einen neuen Typ von Störfall! Das Störfallkomitee, besetzt mit Vertretern des Freistaats, der Deutschen Bahn AG sowie der Stadt München, hat diesen Störfalltyp zum 14.2.2005 in Kraft gesetzt. Der Störfall trägt die interne Bezeichnung „BUGA05“ und wird hervorgerufen durch ein Phänomen, das in der Öffentlichkeit als „Bundesgartenschau München 2005“ bekannt ist.

Beteiligt an diesem Störfall sind das regionale Management der Deutschen Bahn AG, insbesondere der S-Bahn-München GmbH, und die Leitung der hiesigen Bundesgartenschau. In einer Nebenrolle tritt die Geschäftsführung der städtischen Nahverkehrsgesellschaft MVG auf. Obwohl ursprünglich fest eingeplant, hat sich der Münchner Oberbürgermeister Ude nach Abwägung der Vor- und Nachteile eines solchen Störfalls dafür entschieden, dezent im Hintergrund zu bleiben.

Nun, worin besteht der Störfall? Die EXPO 2000 in Hannover hat es vorgemacht, andere sind nachgefolgt, und auch für die Münchner Gartenschau ist es unabwendbar, auf den Zug aufzuspringen: Die Buga braucht einen „Official Carrier“! Zustände wie beispielsweise bei den Olympischen Spielen 1972, als man sich quasi einem beliebigen Verkehrsmittel anvertrauen mußte, sind heute undenkbar. Niemand wird im 21. Jahrhundert für den Weg zu einer Veranstaltung auf einen „Official Carrier“ verzichten wollen. Und so kam es, wie es kommen mußte: Wahrscheinlich nach einer europaweiten Ausschreibung hat man sich erstaunlicherweise dafür entschieden, die Münchner U-Bahn und die Münchner S-Bahn als Buga-Carrier herzunehmen.

Die Aufkleber sind gedruckt, und die S-Bahnen fahren seit längerer Zeit mit dem BUGA-Logo herum. Aber etwas fehlt noch – genau, die offizielle Vorstellung der „Official Carrier“. (Oder muß es „official presentation“ der offiziellen Transporteure heißen?) Wie auch immer – dies geht nunmal nicht ohne S-Bahn-Störfall ab, wie leicht einsichtig ist. Also sperrt man am Montag mittag mal eben die Strecke der S6 zwischen Hohenbrunn und Giesing. Schienenersatzverkehr ist natürlich eingerichtet und wird in der allseits bekannten und bewährten Form die Fahrgäste irgendwann irgendwohin bringen (falls der Busfahrer die Einstiegshaltestelle findet).

Es läßt sich nunmal nicht vermeiden, daß Neuperlach Süd die einzige Münchner Station ist, an der S-Bahn und U-Bahn an einem Bahnsteig halten. Und daß man so eine Präsentation für U- und S-Bahn getrennt oder mit nur einem Fahrzeug oder wie auch immer macht, ist den zahlreich teilhabenden „Officials“ natürlich nicht zuzumuten. Das wird den S-Bahn-Kunden, die sich im Bus über die Rosenheimer Landstraße quälen –

aufgelockert durch von engen Ortsstraßen und im Weg stehenden Autos geprägte Stichfahrten – unmittelbar klar sein.

Was wichtig ist, muß wichtig bleiben! Und dafür haben wir ja unsere Elite aus Politik und Management, damit sie mit ihrem ungleich besser ausgeprägten Gespür für solche ~~Nichtigkeiten~~ Wichtigkeiten die Prioritäten setzt. Dank großzügig verfügbarer Alternativen ist dieser Personenkreis auch nicht durch das häufige Benutzen öffentlicher Verkehrsmittel voreingenommen, so daß er die Last des tragischerweise nicht vermeidbaren Fahrgast-Kollateralschadens frei von störenden Gefühlsduseleien tragen kann.

Inwieweit der Störfalltyp BUGA05 im Laufe des Jahres in weiteren Varianten zum Einsatz kommen kann – noch hat die Schau nicht begonnen – wird zur Zeit geprüft. Das Potential ist aber sicherlich vorhanden, und den Valentinstag 2005 hat man glücklicherweise genutzt, um Maßstäbe zu setzen. Ob der Maulwurf, mit dem die S-Bahn auf ihre Vorstellung als „Official Carrier“ hinweist, der Buga viel Freude bereiten wird, bleibt abzuwarten.

Edmund Lauterbach



Samstag, 16. März 2005

Exkursion

von Passau ins österreichische Schardenberg

Wir gehen zuerst durch die historische Altstadt und über den Inn zur Innstadt. Dann steigen wir hinauf zur Wallfahrtskirche Maria Hilf. Von hier sieht man die Stadt Passau aus einer anderen Perspektive (wir steigen nicht auf der Wallfahrtsstiege auf, sondern auf einem etwas anderen Weg). Wir wandern dann weiter zur Grenze, kommen über Gattern, Grub und Hüb nach Schardenberg zur Mittagseinkehr. Danach führt unser Weg an der Fatimakapelle vorbei zu unserem höchsten Punkt (592 m, einem Aussichtsturm. Von dort oben ist bei gutem Wetter eine herrliche Sicht auf das Innviertel, den Hausruck und den Bayerischen Wald.

Gehzeit ca. 5 Stunden, ca. 280 Höhenmeter, zurück in München voraussichtlich um 20.38 Uhr

Treff: München Hauptbahnhof bis 7.15 Uhr am Abfahrtsbahnsteig Gleis 25

Abfahrt: 7.25 Uhr nach Passau

Führungsgebühr für PRO BAHN-Mitglieder € 3.–, für Gäste € 6.–
Fahrpreis anteilig Bayernticket + 1 €

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-termine@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 April bis Dezember 2005 (monatlich) durch Überweisung von € 9.– 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 4/05 erscheint am 30.3.2005, Redaktionsschluß ist der 19.3.2005.

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

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

Mi. 16.03. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 18.03. 17.45 Uhr, Eichstätt, Café „Paradeis“, Am Marktplatz 9; **Stammtisch der Kreisgruppe Eichstätt**; Info: Rhaban Lammeyer (Tel + Fax: 084 21/38 69, e-mail: lammeyer@web.de)

Mo. 21.03. 19.30 Uhr; Augsburg, Zeughaus; **Vortrag** (Thema noch in Planung); Info: W.Karg (082 51/538 87, www.pro-bahn.de/schwaben)

Do. 24.03. 19 Uhr; Weilheim, GH „Holzwurm“, Münchner Str. 36; **Stammtisch der Kreisgruppe Weilheim-Schongau**; Info: Norbert Moy (08 81/63 81 31)

Mi. 30.03. ab 19 Uhr; **Stammtisch** im „Zwingereck“

Fr. 01.04. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Mi. 06.04. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Termine anderer Veranstalter

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)

Sa. 26.03. 08.40 Uhr; München Hbf, Gleis 24, Zug Richtung Treuchtlichen; **Exkursion im Naturpark Altmühltal**; Info: Eugen Reißing (089/700 46 08)

Fr. 01.04. 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