

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

Oktober 2007



Salzburger S-Bahn in Freilassing

Foto: PMo, 10.3.07

- Wie man sich Schwarzfahrer macht 3
- Wie man einen Eisenbahnatlas erstellt (II) 5
- 25. Horber Schienen-Tage 9

Zuverlässigkeit bei der DB

Zitterpartien

Seit die Deutsche Bahn AG den Einfall hatte, ihre Pünktlichkeitsquote dadurch zu steigern, dass Nahverkehr auf Nahverkehr nicht mehr warten darf, brauchen wir Fahrgäste keine Horrorfilme mehr; unser Adrenalinschwall kommt unterwegs ganz von selbst: Schaffen wir es noch? Aber es ist aufregender als in einem Action-Thriller. Da weiß man, dass der Gute siegt, bei der Bahn ist das aber entschieden offen bis zum letzten Augenblick.

Nahverkehr wartet aber durchaus auf Fernverkehr. Und das heißt zum Beispiel, dass ein Anschluss Richtung Kochel in Tutzing bei knapper Übergangszeit sehr häufig in Frage steht. Dann darf man eine Stunde warten, bis es weitergeht; feste Termine in Seeshaupt oder Benediktbeuren sollte man also besser nicht haben oder entsprechend einen Takt früher losfahren.

Nach Berchtesgaden fährt der IC „Alpenland“ aus dem fernen Norden durch; im gegenwärtigen Zustand des Netzes ist es fast der Regelfall, dass er verspätet auf die Stichstrecke ab Freilassing einbiegt, wo er als RE weiterfährt. Da in Berchtesgaden Kurzwende vorgesehen ist, wird ab zwanzig Minuten Verspätung die pünktliche Rückfahrt der Garnitur fraglich. Nicht nur überträgt sich die Verzögerung damit auf der eingleisigen Strecke auf allen nachfolgenden Verkehr der Salzburger S-Bahn, falls nicht gerade eine glücklich gelegene Ausweich-Ausweiche helfen kann; in Freilassing sind die Anschlusszüge weg. Und wer nach Mühldorf will, erfährt durch den Lautsprecher, er möge doch bitte über München weiterfahren, weil dorthin heute kein Zug mehr verkehrt. Was aber tun Fahrgäste, die zu Zwischenstationen unterwegs sind?

Kurz, wer immer im Nahverkehr über Umsteigeverbindungen reist, erlebt Nervenzickel oder fährt besser eine Stunde früher, in manchen abgelegenen Landschaften auch zwei Stunden.

Was sich der arme Fahrgast dazu fragen muss: Wo bleibt der Ausgleich dafür, dass mit dieser kundenfeindlichen Regelung der Handelswert einer Nahverkehrs-Fahrkarte deutlich gesunken ist? Ohne Erwartung eines Anschlusses ist zweifellos die Gegenleistung erheblich schlechter geworden; die Fahrscheine müssten also deutlich billiger verkauft werden, um dem Sachwert noch gerecht zu sein. Zwei Überlegungen gibt es dazu:

- Auf längeren Verbindungen reisen Nahverkehrskunden derzeit fast immer mit stark ermäßigten Netzkarten, Länder- und Wochenendtickets. Die sind, über ausgedehnte Strecken gerechnet, zweifellos billiger und sollten daher auch weniger Anspruch auf

Leistung abdecken als Fahrscheine zum regulären Tarif. Die Dummen sind dann aber die Inhaber einer Pendler-Zeitkarte, deren pünktliches Erscheinen zur Arbeit damit beim allgemein reparaturbedürftigen Zustand unseres Schienennetzes grundsätzlich fraglich wird oder die jede Woche fünf Stunden zusätzlich aufwenden müssen, um früher aufzustehen und zu fahren. Damit ist die in unserem Verband immer wieder einmal umlaufende Frage wieder angesprochen, ob diese Politik der Discount-Netzkarten wirklich so fahrgastfreundlich ist, wie sie verkauft wird.

- An den Planungsschreibtischen in weltfernen DB-Zentralbüros sieht man Nahverkehr nur noch als Zubringer zum kostbaren ICE; über Eck fahren im Nahverkehr nur die Billigheimer, und die haben es nicht besser verdient, weil sie ja den (fragwürdigen) Hochkomfort zum Hochpreis mutwillig verschmähen. Dass man von München nach Kochel nun einmal nur gänzlich ohne teure Fernverkehrsprodukte reisen kann, ist dort wohl nicht bekannt. Wer auf solche Strecken angewiesen ist, wandert nun um so mehr auf das Auto ab. Wahrscheinlich ist das gewissen DB-Strategen nur recht; man wird lästige ländliche Verbindungen und Zweigstrecken um so leichter los.

Aber wir alltäglichen Nahverkehrsfahrgäste bekommen unseren regelmäßigen Thriller im Fahrpreis mitgeliefert; ist das nicht auch eine Gegenleistung?

Michael Werner

DB-„Kundendienst“

Wie man sich Schwarzfahrer macht ...

Mittlerweile sechs Monate dürfen Bayerns Bahnkunden den erweiterten Kundenservice in den Nahverkehrszügen der DB AG genießen: Seit 1. April 2007 hat DB Regio Bayern den Fahrkartenverkauf in den Zügen eingestellt, damit die Kundenbetreuer mehr Zeit für die Fahrgäste haben. Was böse Zungen für einen Aprilscherz hielten, wurde aber bitterer Ernst. Aus Unternehmenssicht stand dabei das Ziel im Vordergrund, die Zahl der Schwarzfahrer in den Zügen einzudämmen. Unausgesprochen dürfte es aber auch darum gehen, die Zugbegleiter Schritt für Schritt entbehrlich zu machen und so die Kosten zu reduzieren. Ob diese Ziele erreicht wurden, lässt sich von außen kaum beurteilen. Zweifel sind aber angebracht, ob sich mit den mittlerweile sporadischen Fahrscheinkontrollen die Zahl der echten Schwarzfahrer vermindern lässt.

Erstaunt hat aber die fanatische Gründlichkeit, mit der auch zahlungswillige Fahrgäste geradezu kriminalisiert werden. Ein paar Beispiele:

Eine Dame kommt am Bahnhof Weilheim in letzter Minute an den Bahnsteig und bittet den Zugbegleiter um einen Fahrschein. Technisch wäre er auch in der Lage einen Fahrschein auszudrucken, er darf es aber nicht. Die Kundin bleibt folglich am Bahnsteig zurück und hat eine Stunde Zeit, die gepflegte Bahnhofsanlage zu besichtigen. Der wirtschaftliche Vorteil, der sich aus dieser Vorgehensweise ergeben soll, bleibt dem einfachen Gemüt des Verfassers verborgen. Sicher ist aber, dass sich die Dame geärgert hat . . .

Ein anderer Kunde besitzt einen Fahrschein 2. Klasse Weilheim – Frankfurt zum Normalpreis ohne Ermäßigung. Nachdem der Weilheimer Zug sehr voll ist, setzt er sich in die erste Klasse und bittet den Zugbegleiter um einen Übergangsfahrschein für die Gesamtstrecke. Er erhält jedoch einen Zahlungsbefehl für ein erhöhtes Beförderungsentgelt in Höhe von 40 Euro und wird aufgeklärt, dass er den Zugbegleiter erst hätte aufsuchen müssen. Wieder ein gut zahlender Kunde vergrault, gleichwohl man ihm die Absicht unterstellen kann, die Beförderung erster Klasse erschleichen zu wollen. Doch wo im Zug findet er den Zugbegleiter? Gut gelöst ist diese Frage beim Allgäu-Express, wo die Nachlöser den Zugbegleiter im „Alex-Treff“ am Tresen antreffen können.

Auch der Verfasser dieses Artikels wurde auf der Heimfahrt aus dem Urlaub unfreiwillig zum Schwarzfahrer: Für die Fahrt von Amstetten in Niederösterreich nach Weilheim sah der Fahrplan wegen der Mitnahme der Fahrräder ab Salzburg die Benutzung von Regionalzügen der DB vor. Die Übergangszeit vom ÖBB-IC 644 auf den RE 30036 war mit 26 Minuten ausreichend für den Erwerb eines Bayern-Tickets bemessen. Eine Verspätung verkürzte die Zeit aber auf weniger als 10 Minuten; mit Müh und Not erreichten wir den Zug – aber ohne Fahrschein. Die Frage an den Zugbegleiter am Bahnsteig, ob er uns ein Bayernticket verkaufen würde, wurde mit einem kategorischen Nein beantwortet. Dafür herrschte er uns an, warum wir so spät dran wären. Der Hinweis auf die Verspätung des IC 644 bewirkte jedoch keinen Sinneswandel. Über den Schienenersatzverkehr zwischen Freilassing und Traunstein informierte er uns aber, der dann übrigens sehr gut organisiert war. Trotzdem stiegen wir in den Zug, der Schaffner ließ nicht mehr blicken und in Freilassing bestand ausreichend Zeit für den Fahrscheinkauf.

Ganz offenkundig haben die Zugbegleiter keinerlei Ermessungsspielraum, den Kunden gegenüber Kulanz zu zeigen und offenkundig zahlungswilligen Fahrgästen einen Fahrschein zu verkaufen, und müssen wohl für jeden verkauften Fahrschein eine Begründung nachweisen. Ob das Misstrauen des Unternehmens gegenüber seinen Mitarbeitern gerechtfertigt ist, sei an dieser Stelle dahingestellt. Es sei aber daran erinnert, dass schon die früheren Regelungen zum Nachlösen im Zug die Fahrgäste verpflichteten, sich aktiv beim Zugbegleiter zu melden. Eigentlich wäre diese Regelung ausreichend, die Schwarzfahrer von zahlungswilligen Kunden zu unterscheiden. In der Praxis fand die Regelung aber kaum Anwendung und auch die „Kunden“, die es darauf an-

kamen ließen, ob der Zugbegleiter wirklich durchkommt, erhielten trotzdem einen Fahrschein ausgestellt. Dafür mag es auch Gründe geben, es gibt ja auch Fahrgäste, die den Schaffner mit unbegründeten Beschwerden das Leben schwer machen. Aus Sicht von PRO BAHN kann aber das Problem Schwarzfahren nur durch gründliche Fahrscheinkontrollen gelöst werden. Was nicht sein darf, ist, dass zahlungswillige Kunden noch am Bahnsteig abgewiesen werden. Die derzeitige Praxis entspricht nicht den Ansprüchen an eine zeitgemäße Dienstleistung. Damit ehrliche Bahnkunden nicht als Schwarzfahrer behandelt werden und Schwarzfahrer eindeutig detektiert werden, braucht es als Voraussetzung ein perfektes und transparentes Vertriebssystem. Und ist das Vertriebssystem nicht perfekt, dann hilft eben nur Kulanz. Weil es Bahnunternehmen gibt, die weder das eine noch das andere haben, bleibt es die Aufgabe von PRO BAHN, diese Einsicht zu befördern.

Norbert Moy

Wie man einen Eisenbahnatlas erstellt (Teil II)

Zum Glück gibt es aufmerksame Leser

So ist im Laufe der Jahre ein Fundus von diversen Quellen entstanden, die immer wieder aktualisiert werden, angefangen von den „offiziellen“ der früheren Deutschen Bundesbahn und der heutigen DB Netz AG bis zu den nichtoffiziellen der Leser und Nutzer dieses Atlas. Manchmal erfahren wir von Lesern, die (ebenfalls aus der Not heraus, verlässliche Angaben zum Streckenzustand zu erhalten) mit Videokameras die Strecken vom Führerstand aus abfilmen und uns die Informationen auf Anfrage zukommen lassen. Andere führen eigene Dateien und versuchen sie zu pflegen und aktuell zu halten.

Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU) sind bekanntlich diejenigen konzessionierten Eisenbahnunternehmen, die nach dem gültigen Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) der Bundesrepublik Deutschland Zugangsberechtigt sind zum Netz der öffentlichen Eisenbahnen (DB Netz AG sowie EIU der NE). Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen (EIU) sind Unternehmen, die Infrastruktur vorhalten und gegen Entgelt und Zugangskonditionen anderen EVU die Nutzung gestatten. Werksbahnen und nichtöffentliche Anschlussbahnen (u.a. nichtöffentliche Hafenbahnen) unterliegen nicht der gesetzlichen Pflicht zur Öffnung ihres Netzes. Unser Atlas ist als Atlas der Infrastruktur konzipiert und enthält daher nicht alle Informationen zu allen Bahnen, insbesondere Hafenbahnen, Anschlussbahnen, Werksbahnen . . .

Neben den EVU, die im SPNV auf eigener Strecke fahren, im Netz der DB AG oder auf NE-Strecken, gibt es seit der Bahnreform in Deutschland und der Öffnung des Netzes viele EVU, die sich auf den Güterverkehr beschränken und ein Netz aus diversen Fernverkehrsverbindungen z.B. zu den Containerhäfen Antwerpen, Rotterdam Amsterdam (ARA-Häfen), Bremen oder HH-Waltershof oder Kesselwagenzüge zu den Chemiestandorten aufgebaut haben. Beispielhaft sind hier Rail4Chem und die am ECCO-Cargo-Netz beteiligten EVU zu nennen. Diese „virtuellen“ Netze der EVU sind nicht im Atlas der Eisenbahninfrastruktur abgebildet. Dies ist auch bei bester EDV kaum möglich, die Übersichtlichkeit der Karten würde sonst leiden.

Die Nachfrage aus dem professionellen Bereich der DB AG und der nichtbundes-eigenen EVU und EIU veranlasste uns, im Jahr 2005 die Streckennummern der DB Netz AG aufzunehmen sowie die amtlichen Bahnhofskürzel der DS 100. Denn die Kursbuchnummern wechselten im Laufe der Jahrzehnte viel zu oft – und wer kann schon mit der Kursbuchnummer 245 k etwas anfangen, zumal auch die Buchstaben öfter wechselten.

Das System der Streckennummern wurde noch von der Deutschen Bundesbahn entwickelt und 1993 um die Strecken der ehemaligen Deutschen Reichsbahn ergänzt, wobei den alten dreistelligen DR-Nummern eine „6“ vorangestellt wurde. Die Nummerngruppen wurden von der DB regional vergeben. Die Zuordnung einer Strecke richtet sich nach der Lage des Nullpunktes bzw. Ausgangspunktes der Kilometrierung.

Die Nummerngruppen sind:

- 1000 ff = Schleswig-Holstein, Hamburg, Bremen, Niedersachsen
- 2000 ff = Nordrhein-Westfalen
- 3000 ff = Hessen, Rheinland-Pfalz, Saarland
- 4000 ff = Baden-Württemberg
- 5000 ff = Bayern
- 6000 ff = Mecklenburg-Vorpommern, Berlin, Brandenburg, Sachsen-Anhalt, Thüringen, Sachsen
- 7000 ff = grenzüberschreitende Strecken, Verbindungskurven
- 9000 ff = nichtbundeseigene Eisenbahnen

Nur wenige, schon sehr früh stillgelegte Strecken der DB oder NE erhielten überhaupt keine Streckennummer. Anschlussbahnen, Hafenbahnen und nichtöffentliche Werksbahnen erhielten keine Streckennummern.

Die Ausgabe weiterer Eisenbahnatlanten zu unseren Nachbarländern bedingte ab 2004 eine geringfügige Korrektur einiger Signaturen, um u.a. die verschiedenen Stromsysteme unterscheiden zu können. Die unterschiedlichen Stromsysteme, Zugsicherungs- und Signalsysteme sowie die Zugfunkssysteme sind ein großes Hemmnis im internationalen Personen- und Güterverkehr. Ein Schritt in eine standardisierte Zukunft ist das von

der EU propagierte ETCS (European Train Control System), das 2005 erst in Ansätzen auf singulären Strecken mit jeweils verschiedenen Erbauern realisiert ist. Zugfunksysteme und Zugsicherungssysteme sind nicht in den Legenden unterschieden.

Mit dem ersten durch EDV-Programme hergestellten Atlas im Jahre 2000 (2001 erschienen) wurden auch stillgelegte Strecken aufgenommen. Hierfür wurde die Signatur „grauer durchgezogener Strich“ gewählt. Eine Unterscheidung nach ehemals ein- oder zweigleisiger Strecke, Haupt- oder Nebenbahn findet bei stillgelegten Strecken nicht statt. Das brachte in etwa eine Verdoppelung der Leserschriften, weil viele Leser „ihre“ Haus- und Hofbahn, die längst stillgelegt war, nicht wieder fanden. Auch war anscheinend ein durchgehendes Ärgernis, dass wir aus Gründen der Übersichtlichkeit nicht alle ehemaligen und heute stillgelegten Stationen abbildeten, sondern z.B. bei den stillgelegten Strecken nur die Anfangs- und Endpunkte.

Überhaupt: Ein Atlas der Eisenbahnstrecken in Deutschland sollte auch die Eröffnungs- und Stilllegungsdaten bringen! Wie wahr! Doch offenbar ist niemandem klar, dass diese geforderte Informationsflut die Anzahl der Buchseiten exponentiell in die Höhe schnellen lässt. Und ebenso den Preis des Buches. Und wer zahlt schon gerne über 120 Euro für einen Atlas, der etwa alle zwei Jahre neu erscheint?

Während in der ersten Auflage dieses Eisenbahnatlas aus dem Jahr 1994 die ehemals getrennten Teilnetze von DB und DR noch deutlich an den Lücken im Netz zu erkennen waren, ist das dargestellte Netz 2006 bereits weitgehend wieder zusammengewachsen.

Aus den Streckenkarten des Atlas lässt sich auch die Eisenbahngeschichte herauslesen. Die Streckenkilometrierung, die fast immer aus der Bauzeit der Strecken stammt, gibt Hinweise auf die Entstehung des Gesamtnetzes. Das Wachsen der Eisenbahnnetze der früheren Privatbahngesellschaften, von den Eisenbahnknoten und den großen Städten aus, ist mitunter deutlich zu verfolgen. Angegeben ist im Atlas jeweils die offizielle Kilometrierung, in der Regel bezogen auf Mitte Empfangsgebäude, aufgerundet auf 100 m. So ist zum Beispiel der Kölner Hauptbahnhof mit km 0,0 Ausgangspunkt der Strecke der früheren Rheinischen Eisenbahn nach Aachen und weiter nach Brüssel, wenn auch der erste Bahnhof der Rheinischen Eisenbahn parallel zum Rhein an der Trankgasse lag und später umtrassiert und umkilometriert wurde. Der Kölner Hauptbahnhof ist auch Ausgangspunkt der früheren Cöln-Mindener Eisenbahn und der früheren Bergisch-Märkischen Eisenbahn, jedoch mit km -2,0 der früheren Bonn-Cölner-Eisenbahn (infolge Verlegung des Ausgangsbahnhofs und der Umtrassierung von 1909 und Höherlegung auf Kölner Stadtgebiet). Die Fernstrecke der früheren Cöln-Mindener Eisenbahn nach Hamburg beginnt mit dem km 0,0 in ihrem damaligen Ausgangspunkt Wanne-Eickel. Vielfach beginnen einige Streckenkilometrierungen an Ländergrenzen oder ein Kilometer-

sprung auf freier Strecke gibt einen Hinweis auf eine frühere, heute nicht mehr existierende Ländergrenze.

Komplette Umkilometrierungen von Strecken (wie bei den ehemals deutschen Strecken in Polen) sind selten. Doch auch bei der DB sind verschiedentlich reaktivierte Halte in Bahnhöfen und neu errichtete Haltepunkte umkilometriert, weil näher an die Ortskerne herangerückt. Hier darf man nicht den alten Unterlagen der DB vertrauen. Einige Neubaustrecken haben neue Kilometrierungen erhalten, die sich an die alte historische Streckenkilometrierung anlehnen, z.B. die S-Bahn in Frankfurt/Main, die mit 0,0=50,0 in Frankfurt Hbf (tief) beginnt, oder die Lehrter Bahn in Berlin (Schnellfahrstrecke Hannover – Stendal – Berlin), die mit plus 100,0 km gegenüber der alten Lehrter Bahn kilometriert ist. Dagegen ist die neue S 12 Köln – Düren mit den alten Kilometrierungen der Strecke Köln – Aachen versehen.

Mit dem ersten elektronisch erstellten Atlas gab es als Bonus eine kleine Jux-Karte im Vorsatz, zuerst war es „Lummerland“, benannt nach dem bekannten Puppenspiel der Augsburger Puppenkiste, dann „Potterland“ im Jahr, nachdem der vierte Band über Harry Potter erschien, schließlich „Bahnland“ mit dem für 2006 angedrohten Börsengang, der dann doch aufgeschoben wurde. Eine Leserschrift im Jahre 2002 verriet jedoch, dass diese als Karikaturen aufzufassenden Kärtchen durchaus auch einen gewissen Informationsgehalt aufweisen, wenn man den Hintergrund kennt. Denn dem betreffenden Leser war überhaupt nicht klar, in welchem Teil von Nord- oder Ostsee er die Insel „Lummerland“ zu suchen habe. Was man schwarz auf weiß besitzt . . .

Henning Wall



(c) Matthias Wiegner

Horber Schienen-Tage

Die Eisenbahn – vor 25 Jahren – in 25 Jahren



Die Horber Schienen-Tage, die Dialogveranstaltung im deutschsprachigen Raum zu allen Themen rund um die Schiene, kommen in die Jahre. Sie finden heuer bereits zum 25. Male statt. In dieser Zeit hat sich viel verändert. Deshalb ist die Rückschau ein Teil des diesjährigen Programms. Das Motto der 25. Horber Schienen-Tage in Horb am Neckar vom 21.-25. November 2007 verspricht auch eine Vorschau:

Dem Jubiläumsprogramm im engeren Sinne ist der Freitag gewidmet. Persönliche Erinnerungen an die Zeit vor 25 Jahren und die künftige Entwicklung der Eisenbahn in Deutschland sind die Themen des Vormittags. Die vor 25 Jahren von der Stilllegung bedrohte Strecke Eutingen – Freudenstadt ist kürzlich elektrifiziert worden. Sie wird am Nachmittag mit Karlsruher Stadtbahnwagen befahren, die dort auch planmäßig verkehren. Ein Empfang von Stadt und Landkreis am Abend rundet das Programm ab. Den Schwerpunkt des Vortragsprogramms an den anderen Tagen bilden Entwicklungen und Zukunftsaussichten der Eisenbahn und des öffentlichen Verkehrs.

Aktuelle Themen werden am Mittwoch diskutiert. Ein Vortrag zur Bahnreform wird Fragen aufwerfen, die die Diskussion der nächsten Tage begleiten werden. Auch „Stuttgart 21“ wird noch einmal aufgegriffen und in einen größeren Zusammenhang gestellt. Ein einleitender Vortrag zum Thema „Kopf- oder Durchgangsbahnhof, Lösungen in Europa“ von Rainer Engel bereitet den Boden. Konkret zum Projekt konnten je ein Befürworter und ein Gegner als Referenten gewonnen werden. Die anschließende Diskussion soll Maßstäbe für die Meinungsbildung setzen und wesentliche Potentiale und Defizite der Planungen aufzeigen.

Die Themen Fahrzeugtechnik, Obus und Güterverkehr am Donnerstag sind stark an der Frage ausgerichtet, wie die Eisenbahn und der öffentliche Verkehr eine nachhaltige Mobilität sicherstellen können. Am Abend finden wieder vertiefende Arbeitskreise statt. Am Samstag bieten die Themen Streckenreaktivierung, Fahrgast sowie Umwelt und Verkehr ein vielfältiges Angebot zu Fortbildung und Diskussion. Die Abschlussexkursion am Sonntag präsentiert Nahverkehrsfahrzeuge der letzten 25 Jahre aus dem Bestand der HZL und endet in Tübingen.

Die Anmeldeunterlagen für die 25. Horber Schienen-Tage sind im Internet unter <http://horber.schienen-tage/de/> verfügbar. Dort wird auch laufend über den Stand der Programmplanung berichtet.

Rudi Barth

Samstag, 3. November 2007

Exkursion

rund um den Rothsee: Prestigeobjekte und teure Verkehrswege

Wir fahren mit dem schnellen RE über Ingolstadt bis Allersberg. Vom Bahnhof Allersberg zuerst auf Rad- und Fußweg zum Rothsee, auf guten Wanderwegen um den See, kurzer Abstecher zur Schleuse Eckersmühlen des Main-Donau-Kanals; Mittagseinkehr am Rothsee, am See entlang zurück zum Bahnhof Allersberg.

Gehzeit ca. 4 ½ Stunden, keine größeren Steigungen

Treff: München Hauptbahnhof bis 8.50 Uhr am Abfahrtsbahnsteig Gleis 24

Abfahrt: 9.05 Uhr Richtung Nürnberg über Ingolstadt

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

Führung: Eugen Reißing

Veranstalter: Bund Naturschutz

Bahnekdote

Zugzwang

In der „guten alten“ Pionierzeit der Bahn, Züge ohne Infrastruktur und Übergänge. Der einzige Dampfzug des Tages zuckelt über Land. Halt an der Milchkanne; ein Fahrgast fragt: „Herr Conducateur, wie lange halten wir hier?“ – „Längstens fünf Minuten, der Herr.“ – „Oh, oh, oh!“

Eine Viertelstunde später die nächste Milchkanne. „Herr Conducateur . . .“ – „Wir fahren sofort weiter.“ – „Ach, und ich muss doch so dringend.“

Wieder zwanzig Minuten danach: „Herr Conducateur . . .“ – „Drei Minuten.“

Nach vier Minuten pfeift der Fahrdienstleiter, hebt die Kelle. Nichts geschieht. Er pfeift zweimal, schwenkt die Kelle. Der Lokführer lehnt gemütlich im Führerstands-fenster, nichts rührt sich. Der FDL pfeift dreimal, winkt, schließlich schnauzt er den Lokführer an: „Warum fahren Sie nicht?“ – „Geht nicht.“ – „Was heißt ‚geht nicht‘? Was ist los?“ – „Vor der Lok hockt einer auf dem Gleis.“

Termine anderer Veranstalter

- Mi. 03.10. Treff 8.25 Uhr; München Hbf, Gleis 34; mit RE Richtung Lenggries (8.42 Uhr) bis Bad Tölz; Exkursion zwischen Bad Tölz und Schaftlach; (Gehzeit ca. 5 Stunden, 100 Höhenmeter); Info: Eugen Reißing (089/700 46 08)
- Fr. 05.10. 17 Uhr; Salzburg, Bahnhofsgaststätte „Quo vadis“, Marmorsaal; Salzburger Plattform der Verkehrsinitiativen; Info: Regionale Schienen (00 43/664/411 82 23, Fax: 0043/62 74/49 66, office@regionale-schienen.at, www.regionale-schienen.at)
- Sa.27.10. Treff 8.35 Uhr; München Hbf, Gleis 30; mit RE Richtung Füssen (8.52 Uhr) bis Kaufering und Umsteigen nach Klosterlechfeld; Exkursion im Lechraintal: von Klosterlechfeld nach Landsberg; (Gehzeit ca. 5 Stunden, kaum Anstiege); Info: Eugen Reißing (089/700 46 08)
- 27./28.10. München, Ständlerstr. (Nähe Tram 27 Schwannseest.); Eröffnung des MVG-Museums.
- Fr. 02.11. 17 Uhr; Salzburg, Bahnhofsgaststätte „Quo vadis“, Marmorsaal; Salzburger Plattform der Verkehrsinitiativen; Info: Regionale Schienen (00 43/664/411 82 23, Fax: 0043/62 74/49 66, office@regionale-schienen.at, www.regionale-schienen.at)
- Sa.03.11. 11 Uhr; München, Karlsplatz: Groß-Demo gegen den Transrapid; Info: Monika Barzen (089/35 84 69 85) www.contratransrapid.de
21. - 25.11. Horb am Neckar; 25. Horber Schienentage. Details und Anmeldeformular unter <http://horber.schienen-tage.de>

Kurzfristige PRO BAHN-Terminänderungen siehe unter www.pro-bahn.de/bayern/index_termin.htm

Impressum:

PRO BAHN-Post – Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern e.V.
PRO BAHN Oberbayern e.V., Agnes-Bernauer-Platz 8, 80687 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-termeine@muenchen.pro-bahn.de
PRO BAHN-Post-Abverwaltung: Renate Forkel, Tel. 0881/638587, Mail: pbp-abo@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 Oktober bis Dezember 2007 (monatlich) durch Überweisung von € 3,- auf Konto 1037 20 730, Sparda Bank München (BLZ 700 905 00). Bitte unbedingt vollständige Adresse im Feld „Verwendungszweck“ eintragen oder gesondert dem Herausgeber mitteilen.
Spenden für PRO BAHN Oberbayern bitte auf Konto 37 20 730, Sparda Bank München (BLZ 700 905 00)
Die PRO BAHN-Post 11/07 erscheint am 31.9.2007, Redaktionsschluss ist der 27.9.2007.
PRO BAHN im Internet: <http://www.pro-bahn.de>

Termine

Die **PRO BAHN-Geschäftsstelle** befindet sich am Agnes-Bernauer-Platz 8, 80687 München, Telefon: 089/53 00 31, Telefax: 089/53 75 66 (Tram 19 Agnes-Bernauer-Platz) oder 10 Min. Fußweg vom Bahnhof Laim oder U-Bahn Laimer Platz).

Stammtisch in München: Jeden letzten Mittwoch im Monat ab 19.30 Uhr im „Zwingereck“, Rumfordstraße 35, 80331 München, (S Isartor, Tram 17, 18 Reichenbachplatz)

PRO BAHN-Veranstaltungen

- Do. 27.09. 19 Uhr; Weilheim, GH „Holzwurm“, Münchner Str. 36; Stammtisch der Kreisgruppe Weilheim-Schongau; Info: Norbert Moy (08 81/63 81 31, n.moy@bayern.pro-bahn.de)
- Fr. 05.10. 19 Uhr; Geschäftsstelle; Stadt- und Kreisgruppe München (089/53 00 31)
- Sa. 06.10. 13 - 16 Uhr; Bahnhof Peißenberg; Präsentation der Bayerischen Regiobahn (BRB) mit PRO BAHN-Infostand (089/53 00 31)
- Mi. 10.10. 19 Uhr; Geschäftsstelle; Aktiventreffen (089/53 00 31)
- Do. 11.10. 19 Uhr; Rosenheim, Bahnhofsgaststätte; Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim; Info: Wolfgang Günther (080 62/40 27), Günter Polz (080 63/79 28)
- Fr. 12.10. 18.20 Uhr, Eichstätt, Café „Paradeis“, Am Marktplatz 9; Bitte nachfragen, ob Stammtisch der Kreisgruppe Eichstätt stattfindet!; Info: Rhaban Lammeyer (Tel: + Fax: 084 21/38 69, lammeyer@web.de, www.altmuehl.net.de/probahn)
- Mi. 24.10. 19 Uhr; Geschäftsstelle; Aktiventreffen (089/53 00 31)
- Do. 25.10. 19 Uhr; Weilheim, GH „Holzwurm“, Münchner Str. 36; Stammtisch der Kreisgruppe Weilheim-Schongau; Info: Norbert Moy (08 81/63 81 31, n.moy@bayern.pro-bahn.de)
- Sa. 27.10. 13 Uhr; Altstädten (Allgäu), Haus des Gastes, Am Anger 8; Landesversammlung des LV Bayern, Details folgen demnächst in der Einladung an alle Mitglieder; Hinweis für Anreisende aus Richtung München: Der ALX ab 09:21 Uhr legt einen Sonderhalt in Altstädten ein! Info: (089/53 00 31)
- So. 28.10. U-Bahnhof Oberwiesenfeld; Eröffnung der U3 vom Olympiazentrum zum Olympia-Einkaufszentrum mit PRO BAHN-Infostand
- Mo. 29.10. 19.30 Uhr; Augsburg, Zeughaus, Zeugplatz 4, Remhardszimmer, Raum 113); PRO BAHN-Treff Schwaben: Bitte Thema erfragen!; Info: Winfried Karg (082 51/(538 87 89[ab 20 Uhr], w.karg@bayern.pro-bahn.de)
- Mi. 31.10. ab 19.30 Uhr; Stammtisch im GH „Zwingereck“
- Fr. 02.11. 19 Uhr; Geschäftsstelle; Stadt- und Kreisgruppe München (089/53 00 31)
- Mi. 07.11. 19 Uhr; Geschäftsstelle; Aktiventreffen
- Fr. 09.11. 16:45 Uhr; MVG-Museum, Ständlerstr. (Nähe Tram 27 Schwannseest.); Rahmenprogramm zur Mitgliederversammlung des RV Oberbayern: Besichtigung mit Führung durch das MVG-Museum, Anmeldung erforderlich! Details folgen demnächst in der Einladung an alle Mitglieder
- Sa. 10.11. 11 Uhr; München, Hofbräuhaus; Regionalversammlung des RV Oberbayern. Details folgen demnächst in der Einladung an alle Mitglieder

Termine anderer Veranstalter

siehe Innenseite