

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

Januar 2013



Der neue Haltepunkt Rosenheim Hochschule der Südostbayernbahn: Zur Eröffnungsfeier gab es eine Torte mit einem Bild des Haltepunktes. Foto: W. Günther

- Kurznachrichten – Seite 2
- S-Bahn-Fahrplan als Manövriermasse der DB – Seite 3
- Oberlandbahn ohne Heino Seeger – Seite 5
- Die DB auf Trab gebracht – Seite 6
- Wasserburg besingt Altstadtstrecke – Seite 7
- Frust eines Bahnhofspaten – Seite 8
- Neue Bahnhöfe in Oberbayern – Seite 9
- Kalender „100 Jahre Staudenbahn“ – Seite 10

Kurznachrichten

Letzte Gelegenheit

Das vorliegende Heft wurde noch einmal an alle Leser geschickt, die 2012 die Papierversion der PRO BAHN-Post abonniert hatten. Falls Sie im nächsten Jahr die Papierversion weiter erhalten möchten oder als Nichtmitglied die PRO BAHN-Post weiter lesen möchten, so überweisen Sie bitte – falls Sie ihr Abo noch nicht bezahlt haben sollten – 12 Euro auf das Konto 37 20 730 bei der Sparda-Bank München (BLZ 700 905 00). Bitte geben Sie unbedingt Ihre Adresse an, wenn Sie kein Mitglied sind.

Allianz pro Schiene: Neuer Vorstand gewählt

Bei den Vorstandswahlen am 11. Dezember wurde der seit zwei Jahren amtierende Vorsitzende, der Chef der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) Alexander Kirchner, in seinem Amt bestätigt. In das Amt des stellvertretenden Vorsitzenden wurde der Ehrenvorsitzende von PRO BAHN Karl-Peter Naumann, gewählt. Neben Naumann gehören Michael Clausecker, Bombardier Deutschland, und Richard Mergner, verkehrspolitischer Sprecher des BUND als weitere stellvertretende Vorsitzende dem Vorstand der Allianz pro Schiene an (<http://www.allianz-pro-schiene.de/presse/pressemitteilungen/2012/>, Meldung vom 12.12.2012).

PRO BAHN Wasserburg feiert Auszeichnung

PRO BAHN Wasserburg erhielt vor kurzem den Bayrischen Nahverkehrspreis für die Rettung der Bahnstrecke von Ebersberg nach Wasserburg-Bahnhof. Diese Ehrung für ihr erfolgreiches Engagement und die Verhinderung der Stilllegung nahm die Ortsgruppe Wasserburg zum Anlass für eine Feier im Café Schranne in der Wasserburger Altstadt. Unter den Gästen, die Sprecher Bernd Meerstein begrüßte, war die Landtagsabgeordnete Claudia Stamm vom Bündnis 90/Die Grünen, die in einer vom Moderator Jan Fromm geleiteten Talkrunde nicht mit Lob für das Engagement von PRO BAHN sparte. Die SPD-Landtagsabgeordnete Maria Noichl signalisierte ebenfalls ihre Sympathie für die Arbeit und die Ziele von PRO BAHN und versprach ihre ganz persönliche Unterstützung vor Ort. Neben den beiden Abgeordneten gaben noch mehrere engagierte Kämpfer der Initiative „Rettet den Filzenexpress“ zahlreiche amüsante Anekdoten ihres Engagements zum Besten. Ein gelungener Abend für die Altstadtbahn-Befürworter – Motivation für einen weiteren „Talk in der Schranne“.

Allianz pro Schiene sucht Eisenbahner mit Herz

Gesucht sind Eisenbahner, die im Dienst besonders viel Herz gezeigt haben. Noch bis zum 31. Januar können Fahrgäste wieder Vorschläge für den Wettbewerb „Eisenbahner mit Herz“ der Allianz pro Schiene machen (<https://www.allianz-pro-schiene.de/eisenbahner-mit-herz/>).

Verbesserungen für den MVV-Bereich bei DB-Automaten

Nachdem es zum Fahrplanwechsel im letzten Jahr trotz vielfacher Proteste – auch von PRO BAHN (siehe <http://www.pro-bahn.de/oberbayern/presse/20111027.html>) – an den DB-Automaten im MVV-Bereich nur noch bereits entwertete MVV-Fahrscheine gab, besteht nun endlich wieder die Möglichkeit, wahlweise auch nicht entwertete MVV-Fahrkarten auf Vorrat zu kaufen. Voreinstellung ist jedoch der entwertete Fahrschein (http://www.s-bahn-muenchen.de/s_muenchen/view/aktuell/presse/pi_ticketautomat.shtml). Eine Verbesserung stellt für manche Relationen auch die neue Funktion „Ohne Bus und U-Bahn“ dar: Bisher war es mitunter nur mit größerem Aufwand möglich, einen durchgehenden Fahrschein für S-Bahn und Regionalzüge am Automaten zu kaufen, wenn es eine minimal schnellere Verbindung mit U-Bahn, Tram oder Bus gab (siehe auch PRO BAHN-Post vom August 2012).

PRO BAHN schlägt Maßnahmenpaket für Bahnkunden in Petershausen vor

Die Parkraumbewirtschaftung am Bahnhof Petershausen sorgt weiter für Unmut bei den Bahnkunden, da es trotz Erwerbs einer Jahreskarte für den Parkplatz keine Garantie für einen freien Platz gibt. PRO BAHN fordert deshalb ein ganzheitliches und überregionales Konzept für die verkehrliche Anbindung in Petershausen mit einer Optimierung der Busanschlüsse, Integration der Buslinien nach Petershausen in den MVV, Shuttlebusse zwischen Jetzendorf und Petershausen etc., um so den Parkdruck in Petershausen zu reduzieren (Pressemitteilung http://www.pro-bahn.de/bayern/presse_show_bayern.php?id=685).

Anliegergemeinden kaufen Tegernseebahn

Gmund und Tegernsee wollen die Tegernsee-Bahn kaufen, der Landkreis beteiligt sich. Details sind noch Verhandlungssache, doch die Grundsatzbeschlüsse stehen. Auslöser war die Furcht, den 12,4 Kilometer langen Schienenstrang zwischen Schafflach und Tegernsee an Spekulant zu verlieren (<http://www.merkur-online.de/lokales/tegernseer-tal/dreifaches-kauf-tegernsee-bahn-2652124.html>).

Weitere aktuelle Meldungen gibt es unter <http://www.pro-bahn.de/aktuell/>.

S-Bahn-Fahrplan als Manövriermasse der DB

Der Münchner S-Bahn-Betrieb stellt sich immer mehr selbst in Frage. Für viel Geld – zu großen Teilen vom Steuerzahler – wurden einige Strecken für einen 10-Minuten-Takt während der Hauptverkehrszeit ausgebaut. Es hat zwar nicht die Strecken getroffen, die die höchste Auslastung haben, sondern eher die, bei denen man die S-Bahn dem Fernverkehr aus dem Weg räumen wollte. Aber an diese Art des Vorgehens hat man sich ja schon gewöhnt.

Nur: wann wird denn jetzt der 10-Minuten-Takt auch gefahren? Es darf keine Weiche versagen, kein Stellwerk gestört sein, kein Zug unplanmäßig lange stehenbleiben, keine Dummköpfe sollten die Gleise betreten und es muss halbwegs gutes Wetter herrschen. Das sind schon eine Menge Voraussetzungen und wahrscheinlich noch nicht alle. Mit anderen Worten: der im Fahrplan für einige Linien vorgesehene 10-Minuten-Takt ist nichts, worauf sich ein Fahrgast verlassen kann.

Bei jeder mittelgroßen Störung (und die gibt es verdammt oft) entfallen die Zwischentakte. Natürlich: mit 20-Minuten-Takt funktioniert es auch – irgendwie. Aber was ist mit dem Steuergeld, das die DB eben nicht dafür, sondern für die Realisierung der 10-Minuten-Takte bekommen hat? Letztlich liegt hier unredlicher Umgang mit öffentlichen Geldern vor!

Und es ist nicht die einzige Stelle bei der DB, an der so etwas passiert. Gerne werden Fördermittel benutzt, um Bahnhöfe barrierefrei umzubauen. Das ist eine höchst sinnvolle Sache – auch dass der Staat dies fördert. Wenn dann aber mit Steuergeld Aufzüge eingebaut worden sind, stellt man bald fest, dass sie häufig nicht funktionieren. Die Vermutung, dass die von der DB vergebenen Wartungsverträge nicht so gestaltet sind, dass Funktion, Notdienst und ggf. schnelle Reparatur immer gesichert sind, liegt nahe. Zuerst Fördermittel kassieren und dann an Wartungsverträgen sparen, ist aber nicht nur unredlich gegenüber dem Steuerzahler, sondern auch moralisch verwerflich gegenüber den Leuten, die auf diese Aufzüge angewiesen sind.

Zurück zum S-Bahn-Fahrplan. Die Münchner S1 hat keinen 10-Minuten-Takt, gehört aber zusammen mit der S4 West zu den am besten ausgelasteten Linien. Hier kann man also dummerweise keine Zwischentakte ausfallen lassen. Aber die DB ist ja kreativ. Also wird gerne mal in der Hauptverkehrszeit vorzeitig gewendet, und man lässt auch öfters das eigentlich vorgesehene Flügeln in Neufahrn aus.

Außerdem stellt man immer wieder fest, dass die S-Bahn auch dann von Regionalzügen überholt wird, wenn dies selbst für den Betrieb wenig bringt (nach Fahrgastinteressen zu fragen, traut man sich ja kaum). Welchen Sinn hat eine Überholung, die dem RE oder ALEX wenige Minuten Verspätung aufholen lässt, die aber gleichzeitig dazu führt, dass die S-Bahn-Verspätung sich beispielsweise von fünf auf zehn Minuten steigert? Nicht nur, dass eine so verspätete S-Bahn bei Erreichen der Stammstrecke alles durcheinanderbringt und sich die S1-Verspätung gerne vom Nachmittag in den Abend verschleppt, sie führt auch dazu, dass die S-Bahn-Verspätung auf den nachfolgenden Regionalzug übertragen wird.

Der Eindruck, dass der S-Bahn-Fahrplan mehr oder weniger als Manövriermasse betrachtet wird, dass er, durchaus im Wortsinne, „zur Disposition steht“, lässt sich nicht vermeiden. Was man als Fahrgast – insbesondere als Pendler – für

sein Geld bekommt, ist deutlich weniger, als im Fahrplan steht. Ein weiterer Eindruck ist, dass es nicht besser wird, sondern dass über die Jahre eine langsame aber stetige Verschlechterung feststellbar ist – und dies trotz einiger durchaus feststellbarer Bemühen des S-Bahn-Betreibers.

Allerdings sind sich DB und Politik darin einig, dass man gar nicht versucht, die S-Bahn stetig an den steigenden Bedarf und – durch andere Verkehrsträger vorgegeben – die wachsenden Ansprüche anzupassen. Stattdessen wartet man auf den „großen Ruck“ in Form eines immer wieder mal finanzierten, aber stetig teurer werdenden zweiten Innenstadtunnels. Als ob die Fahrgäste nicht schon viel zu lange gewartet hätten!

So wird sich auch bei der oben erwähnten S1 nichts ändern – weder ohne noch mit zweitem Tunnel. Für die Strecke München–Freising hat die Politik alle möglichen Ausbauperspektiven gekippt. Also bleibt die Tendenz, dass es Jahr für Jahr eher schlechter als besser wird. Die Verantwortlichen bei DB und BEG wissen das sicher, aber man läuft da lieber sehenden Auges hinein, als sich bei Zeil und Ramsauer vielleicht unbeliebt zu machen.

Die BEG als Aufgabenträger scheint auch bezüglich der kreativen Umsetzung des S-Bahn-Fahrplans machtlos oder unwillig zu sein. Sie wird für die ausgefallenen Züge einiges an Bestellgeldern einbehalten, womit der vertraglich vereinbarte Zustand hergestellt ist. Der S-Bahn-Fahrgast hat nichts davon.

Darüber hinaus kommen viele der fragwürdigen Entscheidungen nicht von DB Regio, sondern von DB Netz. Auf diese Tochter der Deutschen Bahn AG haben die Besteller aber keinen Zugriff, also gibt es auch kein Regulativ, um DB Netz aufzuzeigen, was man von gewissen Entscheidungen hält.

Andererseits wird nach Nettoverträgen gefahren – im Fall des Münchner S-Bahn-Netzes gemäß eines wohl eher üppigen „großen Verkehrsvertrags“. Letztverantwortlich gegenüber dem Fahrgast ist also der Betreiber. Und wenn dieser den Fahrplan als Manövriermasse betrachtet, dann behandelt er seine Kunden als Manövriermasse! Dass die DB meint, sich das leisten zu können, zeigt überdeutlich, wo wir stehen, beim „System Bahn“ in Deutschland.

Edmund Lauterbach

Oberlandbahn ohne Heino Seeger

Am 3. Dezember sorgte eine Pressemitteilung für Überraschung im Oberland: Heino Seeger, Geschäftsführer und Betriebsleiter der BOB, wird „sich aus familiären als auch vor allem aus gesundheitlichen Gründen aus dem Tagesgeschäft zurückziehen und sich neuen Aufgaben zuwenden“, teilte der Veolia-Konzern der Öffentlichkeit mit. Dass der Rückzug nicht ganz freiwillig sei, wussten an-

dere Zeitungen zu berichten. Empörte BOB-Mitarbeiter wollten sogar mit einem Streik den Verbleib Seegers auf dem Chefposten durchsetzen. Veolia Verkehr befindet sich im Umbruch, die Fluktuation im Management ist für alle Partner offenkundig spürbar.

Der – unüberhörbar aus dem Rheinland stammende – Heino Seeger kam 1999 ins Oberland, um die damals neu gegründete Oberlandbahn mit den anfangs nicht einsatzfähigen Integralzügen zum Laufen zu bringen. Es wurde ein Erfolgsmodell daraus. Ab 2004 war er als Regionalleiter für Veolia Bayern tätig und konnte das Netz von Veolia mit der Bayerischen Regiobahn (BRB) und dem Meridian deutlich ausbauen. Sein Erfolgsrezept ist es, die Eisenbahn in der Region zu verankern und die Kunden zu begeistern. Bei den Sitzungen des BOB-Fahrgastbeirats wurde immer spürbar: Bei allen Diskussionen geht es letztlich immer um das gemeinsame Streben, die BOB und das Gesamtsystem Bahn weiter zu verbessern. Seeger war beliebt und gefürchtet zugleich: Gegenüber Politik, Behörden und z.B. auch DB Netz nahm er – in meist sehr erfrischender Weise – kein Blatt vor den Mund, um seine Vorstellungen von einer erfolgreichen Eisenbahnpolitik zu platzieren.

Bleibt zu hoffen, dass Heino Seeger der Eisenbahn in Oberbayern weiterhin erhalten bleibt; Veolia will ihm wohl einen Beratervertrag andienen – ganz ohne Eisenbahner geht es wohl auch nicht.

Sein Nachfolger Axel Sondermann, von seiner Herkunft eher ein Kaufmann, wird sicher keinen leichten Start haben. Wir wünschen ihm viel Erfolg verbunden mit der Hoffnung, dass auch er für PRO BAHN ein offenes Ohr hat, so wie es sein Vorgänger praktiziert hat.

Norbert Moy

Die DB auf Trab gebracht

Ein einzelner Pendler hat es geschafft, mit konstruktiver Kritik und Hartnäckigkeit die Pünktlichkeit der DB im abendlichen Berufsverkehr zwischen München und Ingolstadt zu verbessern. Josef Mittl, der fast jeden zweiten Tag seinen Anschlussbus in Petershausen verpasste, schrieb deshalb zunächst zahlreiche Beschwerde-Mails an die DB, ohne dass dies zu einer Verbesserung der Pünktlichkeit führte.

Mittl, der sich in Petershausen als Bahnhofspate engagiert und auch PRO BAHN-Mitglied ist, beobachtete, dass die Verspätungen seines Pendlerzuges vor allem durch die zu späte Bereitstellung in München und nicht durch Verspätungen aus vorherigen Fahrten zustande kamen. Er protokollierte die Verspätungen und übergab seine Recherchen der DB und auch der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG).

Wie schwierig der Dialog mit der DB ist, zeigt die Tatsache, dass erst der Weg über die BEG und DB-Chef Grube, den Herr Mittl ebenfalls anschrieb, zum Ziel führte. Inzwischen hat die DB die Betriebsabläufe bei der Bereitstellung der Züge verbessert und es kommt jetzt deutlich seltener zu Verspätungen (<http://www.donaukurier.de/nachrichten/bayern/Petershausen-wochenn1502012-Ein-Pendler-bringt-die-Bahn-auf-Trab;art155371,2693347>).

Man kann Herrn Mittl zu seinem Erfolg nur gratulieren – es lohnt sich mitunter doch, die angeblichen Verspätungsgründe der DB, wie „Störungen im Betriebsablauf“ oder „baustellenbedingt“ zu hinterfragen. Allerdings stellt sich die Frage, ob ein Verkehrsunternehmen nicht selbst hätte merken können, dass Züge seine unpünktlich sind, wenn sie wegen verspäteter Bereitstellung zu spät abfahren.

Renate Forkel

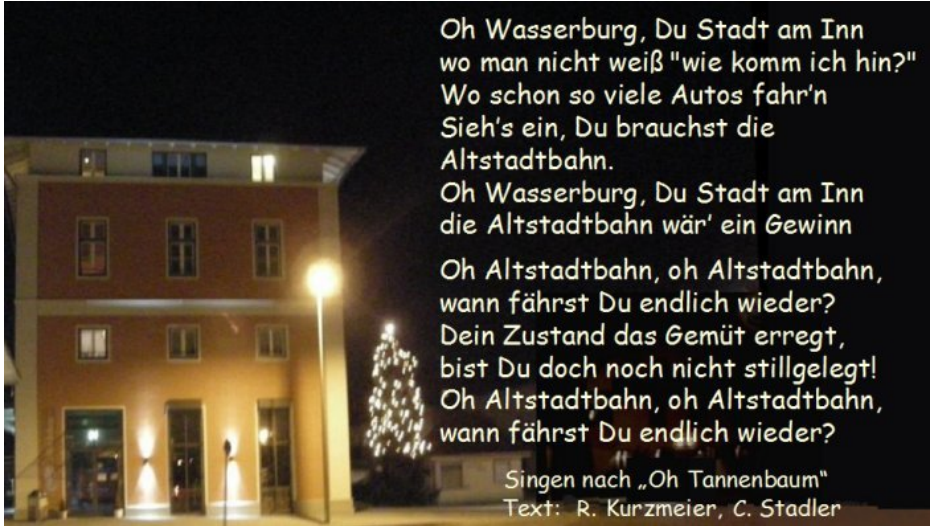
Wasserburg besingt Altstadtstrecke

Die Südostbayernbahn (SOB) hat am 15. Dezember in Waldkraiburg, Gars, Wasserburg und Schechen aus Anlass der Modernisierung der Strecke Mühldorf–Rosenheim und der Inbetriebnahme des neuen Haltepunktes Hochschule Rosenheim eine Wette veranstaltet, bei der die Bürger der Gemeinden einen Tag freie Fahrt zwischen Mühldorf und Rosenheim gewinnen konnten. Zum Gewinnen der Wette mussten sich jeweils eine bestimmte Anzahl von Personen an den Bahnhöfen versammeln und ein Lied singen. Passend zur Jahreszeit sollten die drei Strophen von „Oh Tannenbaum“ gesungen werden. Alle teilnehmenden Orte haben übrigens ihre Wette gewonnen.



Links: Die Sänger versammeln sich vor dem Wasserburger Bahnhof. Rechts: SOB-Geschäftsführer Kraller, Bürgermeister Kölbl und SOB-Marketingleiter Krause beim Anstimmen (Foto: R. Kurzmeier).

Auch PRO BAHN Wasserburg und die dortigen Bahnfreunde haben die Herausforderung angenommen. Sie haben „Oh Tannenbaum“ um zwei Strophen zur Wasserburger Altstadtstrecke ergänzt, welche im Anschluss an die ersten drei Strophen gesungen wurden. Die Aktion wurde ein voller Erfolg, wenngleich an der musikalischen Qualität des A-Capella-Gesangs noch etwas gefeilt werden muss.



Frust eines Bahnhofspaten

Saubere, funktional einwandfreie und attraktive Bahn-Stationen hat sich die Deutsche Bahn zum Ziel gesetzt. Damit der Wunsch Wirklichkeit wird, hat sie seit 2010 Interessenten für das Ehrenamt eines Bahnhofspaten angeworben, die die hauptamtlichen Bahnmitarbeiter unterstützen sollen. 75 Personen konnten nach Angaben der DB München bereits gewonnen werden, die an ihrem Heimatbahnhof nach dem Rechten sehen. Man kann natürlich darüber streiten, ob ein Wirtschaftsunternehmen auf ehrenamtliche Hilfe seiner Kunden angewiesen sein soll – immerhin ist aber die Bahninfrastruktur doch so etwas wie ein allgemeines Volksvermögen, warum also nicht?

Mit den ehrenamtlichen Bahnpatenschaften will der Konzern keineswegs die regelmäßigen Qualitätskontrollen einsparen, so Heiko Hamann, Chef der DB Station & Service (St&S) München. Die kleinen alltäglichen Unzulänglichkeiten sollen im Blickfeld der Paten liegen: Sind die Fahrplanaushänge nicht aktuell, Abfalleimer überfüllt, Lampen, Lautsprecher oder Bahnsteigbeläge defekt oder der Winterdienst nicht ausreichend.

Dass das Patenamnt aber auch ganz schön frustrierend sein kann, musste Gregor Kleine aus Wolfratshausen erleben: An allen Stationen entlang der S7 West meldete er seit Monaten ausgefallene Bahnsteig- und Schaukastenbeleuchtungen – doch nichts geschah. Beispielsweise sind die Schaukastenbeleuchtungen in Pullach schon länger als ein Jahr defekt. Wenn dann auch die Zugzielanzeiger schon seit Monaten ausgefallen sind, ist das beim Endbahnhof Wolfratshausen besonders ärgerlich: Denn manchmal stehen dort zwei abfahrtbereite S-Bahn-Züge, die beide in Richtung München beschilddert sind. Ohne den Anzeiger am Bahnsteig ist nicht erkennbar, welcher der beiden Züge als nächster abfährt. Nachdem die Anzeige in den letzten zwei Jahren nur wenige Wochen lang einwandfrei funktioniert hat, wäre eine Reparatur also dringend erforderlich. Kleine wandte sich schließlich an den DB-St&S-Vorstand Dr. Zeug. Endlich kam scheinbar Bewegung in die Sache: Die DB versprach einen Gruppentausch aller Lampen in Wolfratshausen und sich von dort aus mit den Reparaturen „stadteinwärts weiter vorzuarbeiten“. Zwei Tage nach dem Gruppentausch waren in Wolfratshausen allerdings wieder zwei Lampen defekt. Die angekündigten Reparaturen entlang der S7 West blieben bislang ganz aus. Selbst die auch im Winter leicht erreichbaren Schaukästen sind nach wie vor dunkel. Bahnhofspate Kleine will erst dann wieder Störungsmeldungen einreichen, wenn DB-St&S erkennbar mit Reparaturen beginnt. Seine Liste liegt den zuständigen Stellen vor.

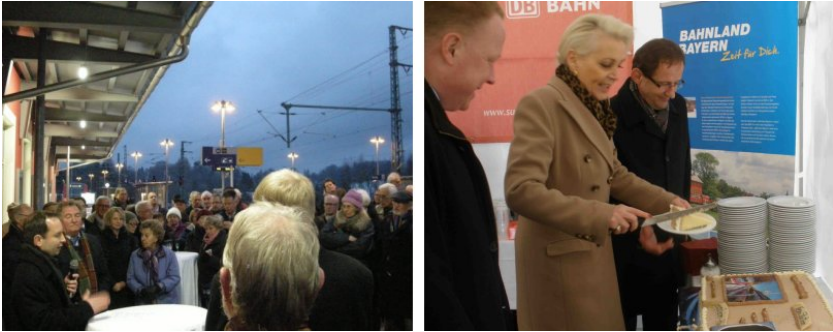
Die Zugzielanzeiger scheinen ein besonderes Problem darzustellen: Auch in Olching blieb die Anzeige über Monate dunkel. Instandsetzungstermine werden auch auf Nachfrage nicht bekannt gegeben, begründet mit Lieferschwierigkeiten bei Ersatzteilen. Es verwundert, wie interne Dienstleister und externe Lieferanten mit dem DB-Konzern umgehen können, kein Eigentümer einer Wohnanlage würde solches Verhalten von seinem Hausmeister akzeptieren.

Das Konzept mit den Bahnhofspaten kann so aber nicht aufgehen; denn wer sich hier kümmert, erwartet auch eine Reaktion innerhalb angemessener Zeit. Den Paten wie Herrn Kleine kann man nur weiterhin viel Ausdauer und Hartnäckigkeit für ihr Engagement wünschen, steter Tropfen höhlt bekanntlich den Stein.

Norbert Moy

Neue Bahnhöfe in Oberbayern

Am 30. November wurde der Bürgerbahnhof Murnau nach der grundlegenden Renovierung des Gebäudes durch die „Bürgerbahnhof Oberland GmbH & Co. KG“ feierlich eröffnet. Die Gäste der Veranstaltung waren durchweg begeistert von dem neuen Serviceangebot und dem schicken Ambiente (http://www.pro-bahn.de/weilheim/murnau_2012_c.htm). Besonders erfreulich: es gibt nun auch wieder einen Ersatz für das von der DB demontierte Bahnsteigdach.



Links: Reger Andrang bei den Eröffnungsreden in Murnau, hier A. Holzhey und Bürgermeister Dr. Rapp. Rechts: Die Rosenheimer Oberbürgermeisterin mit SOB-Chef Kraller und dem technischen Leiter Ch. Kubasch beim Anschneiden des Eröffnungskuchens. (Fotos: R. Forkel, W. Günther).

In Rosenheim konnte man sich am 10. Dezember über den neuen Haltepunkt an der Hochschule freuen. Nach der Modernisierung der Strecke Mühldorf–Rosenheim durch die Südostbayernbahn können die Züge auf über der Hälfte der Strecke mittlerweile statt 90 km/h nun 120 km/h fahren. Damit war auch die Inbetriebnahme des neuen Haltepunkts Rosenheim Hochschule möglich.

Renate Forkel

Kalender „100 Jahre Staudenbahn“

Am 11. Dezember 1912 wurde als letzter Streckenabschnitt der Staudenbahn Langenneufnach–Markt Wald in Betrieb genommen. Damit war die durchgehende Befahrbarkeit der Staudenbahn zwischen Gessertshausen und Türkheim-Bahnhof gegeben. Der letzte Reisezug verkehrte am 2. Juni 1991. Auf dem Festakt, der bereits am 3. Oktober stattgefunden hat, war deshalb auch die Reaktivierung der Staudenbahn für den regelmäßigen ÖPNV ein Thema.

Zum 100-jährigen Streckenjubiläum hat der Arbeitskreis ÖPNV/Verkehr der Regionalentwicklung Stauden RES e.V. einen Kalender mit historischen und aktuellen Bildern im Format DIN A3 herausgebracht (<http://www.stadtzeitung.de/nachrichten/augsburg-land/Kalender-ueber-Staudenbahn;art479,4231>; Preis 10 Euro + 6 Euro Versandkosten, Bestellung Tel. 08236/5124 oder renate.meier49@gmx.de). Außerdem gibt es einen einstündigen Dokumentarfilm „100 Jahre Staudenbahn“ auf DVD (14,90 Euro).

Karl Wöhl

Samstag, 9. Februar 2013

Exkursion: Über Endmoränen und Flussauen

Von Langenbach wandern wir über Kleinviecht und Unterberghausen nach Marzling (Mittagseinkehr). Danach führt uns der Weg Richtung Isar und an dieser entlang nach Freising. Gehzeit ca. 4 – 4 1/2 Stunden, keine größeren Anstiege.

Treff: 8.10 Uhr, München Hbf, am Abfahrtsbahnsteig. Abfahrt: 8.24 Uhr mit RE Richtung Passau bis Freising, Umsteigen Ri. Langenbach.

Führungsgebühr: 6 Euro, für PRO BAHN-Mitglieder 3 Euro

Fahrpreis: anteilig MVV Partnerticket Gesamtverbund

Führung: E. Reißing (Tel. 089/700 4608); Veranstalter: Bund Naturschutz.

Termine anderer Veranstalter

PRO BAHN-Termine und allgemeine Hinweise siehe nächste Seite

- Fr. 04.01. 16 Uhr; Salzburg, „Stieglbräu“, Hotel Imlauer, Rainerstraße 12-14; **Salzburger Plattform der Verkehrsinitiativen**, Info: 00 43/664/411 8223, <http://www.salzburger-verkehrsplattform.org> unter „Treffen“
- Mo. 07.01. 18:30 Uhr; München, BSW, ehemals Königlich Bayerisches Verkehrsministerium, Arnulfstraße 9-11 (am Ausgang Paul-Heyse-Unterführung); **Lichtbildervortrag**, vsl. „Eisenbahnlandschaft des Bergischen Landes vor 20 Jahren“; Info: IG Münchner Schienenverkehrsfreunde, G. Bendrien, 080 92/333 48, <http://www.localbahnverein.de> unter „DGEG-Gruppe“
- Mi. 09.01. 18:30 Uhr (**Achtung, geänderter Termin**); Bad Reichenhall, „Avalon-Hotel“ Bahnhofsplatz 14; **Monatstreffen** des Verkehrsforums Berchtesgadener Land; Info: M. Behringer (08654/50804, mr.behringer@t-online.de)
- Mo. 14.01. 18:00 Uhr; München, TU München, Vorhoelzer Forum, 5. Stock, Arcisstr. 21; **Vortrag** in der Reihe „Der öffentliche Verkehr – Katalysator für die Stadtentwicklung“: Dr. Walter Casazza, Geschäftsführer der Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH „Die Kombilösung – Impulse für die Karlsruher Stadtentwicklung“ Veranstalter: Münchner Verkehrsgesellschaft u. Lehrstuhl für Raumentwicklung, TU München; Info: dross@tum.de
- Fr. 01.02. 16 Uhr; Salzburg, „Stieglbräu“, Hotel Imlauer, Rainerstraße 12-14; **Salzburger Plattform der Verkehrsinitiativen**; Info: Siehe Termin am 04.01.
- Mi. 06.02. 18:30 Uhr ; Bad Reichenhall, „Avalon-Hotel“ Bahnhofsplatz 14; **Monatstreffen** des Verkehrsforums Berchtesgadener Land; Info: Siehe Termin am 09.01.
- Sa. 09.02. 8:10 Uhr; München Hbf (Abfahrtsgleis RE Richtung Passau, Abfahrt 8:24 Uhr); **Exkursion** „Über Endmoränen und Flussauen“; Veranstalter: Bund Naturschutz, Führung/Info: E. Reißing (PRO BAHN), 089/700 46 08.

Das PRO BAHN-Post-Team wünscht allen Lesern ein gutes Neues Jahr

Renate Forkel

Eugen Reißing

Helmut Lerche

Andi Barth

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. 35, 80331 München (S-Bahn Isartor, Tram 16/18 Reichenbachplatz).

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

Mi. 02.01. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 04.01. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Mo. 07.01. 19:30 Uhr; Wasserburg, Gaststätte „Perla di Calabria“, Schustergasse 17; **Arbeitstreffen** der Ortsgruppe Wasserburg/Wasserburger Bahnfreunde; Info: Rainer Kurzmeier (rainer@blumen-kurzmeier.de), Bernd Meerstein (bernd@meerstein.de)

Do. 10.01. 19 Uhr; Rosenheim, „Mail-Keller“, Schmettererstr. 20; **Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: Wolfgang Günther (080 62/4027), Günther Polz (080 63/7928)

Mi. 16.01. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Mi. 30.01. ab 19:30 Uhr; München; Gaststätte Zwinger-eck; **Stammtisch**

Do. 31.01. 19 Uhr; Weilheim, GH Holzworm, Münchner Str. 36; **Stammtisch der Kreisgruppe Weilheim-Schongau**; Info: Norbert Moy (0881/638 131, n.moy@bayern.pro-bahn.de)

Fr. 01.02. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Mi. 06.02. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

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.
