

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern August 2005



Regionalaussschuß von PRO BAHN Oberbayern zu Gast im Privatbahnhof Landsberg
Foto: MWie

- Den Zug be-greifen 3
- Pfingstausflug ins Erzgebirge (II) 6
- Literaturhinweis: Stadt, Land, Schiene 10

Kundendienst

Großer Privatbahnhof

Das Rahmenprogramm zum Regionalaussschuß am 23. Juli hatte einmal nichts mit Bahntechnik, Gleisen oder Fahrzeugen zu tun: In Landsberg am Lech wird der Bahnhof seit Kurzem privat betrieben, und wie sich das Projekt anläßt, das haben wir uns bei dieser Gelegenheit angesehen.

In eineinhalb Jahren Planung und einem halben Jahr Bauzeit entstand ein Schmuckstück, auf das zufällig anwesende einheimische Gäste sehr stolz waren, was sie uns auch laut sagten. Bis zur Grundstücksgrenze ist der Bahnsteig neu gepflastert und zur Wirtshauterrasse umgestaltet, das Vordach erneuert und wie das gesamte Gebäude äußerlich schonend in den Ursprungszustand zurückgeführt. Die Halteposition der Züge hat sich seit den guten alten Zeiten als Durchgangsbahnhof verändert, so daß ein neuer Eingang nötig geworden ist, ebenerdig und rollstuhlgerecht, der Bus(„bahn“)hof liegt unmittelbar neben dem Gleis, wirkt allerdings am Wochenende etwas trostlos, weil straßengebundener ÖV in Landsberg ab Samstag Mittag nicht stattfindet. Neue Fahrradständer und Mietboxen sind noch im Bau, und die Taxibucht wartet nur noch darauf, daß die örtlichen Fuhrunternehmer das Fahrgastpotential für sich entdecken. Es besteht derzeit aus ca. 2000 Reisenden pro Tag; der einladende Bahnhof könnte dazu beitragen, daß es mehr werden.

Aus einem verwinkelten Bahngebäude mit Nebenräumen für viele Zwecke wie die leider längst vergangene Gepäckabfertigung ist jetzt eine offene Halle mit vermischten Funktionen geworden. Das Hauptgebäude hat zwei Obergeschosse, die vermietet sind und zur Finanzierung des Unternehmens beitragen. Der eingeschossige Nebenflügel ist in die Raumflucht der Bahnsteigebene mit einbezogen. Der Fahrkartenschalter nennt sich neuerdings „Mobilagentur“, hat unter der Woche die fast unglaublichen Öffnungszeiten zwischen 6 und 19 Uhr, samstags 8 - 14 Uhr und betätigt sich auch als kleines Reisebüro.

Einen Kiosk mit Kaffeemaschine haben andere Bahnhöfe zwar auch. Hier aber ist alles viel großzügiger angelegt. Ein Nahrungs- und Genußmittelsortiment für spätheimkehrende Pendler soll mindestens das Gleiche leisten wie eine Tankstelle, aber alles sieht hübscher aus. Es gibt ein kleines Angebot von Mittagsgerichten, Gebäck, Salaten, Getränken, eine Stehbar und eine geräumige Sitzecke, die man schon besser als „Lounge“ ansprechen sollte: Ledersessel und gediegene Holzmöbel und, sofern man hier nur warten will, nicht einmal Verzehrzwang. Manch einer wird sich kaum trauen, hier Platz zu nehmen. Wenn die rollfähigen Verkaufsregale beiseite geschoben sind, bekommt man einen Veranstaltungsraum, Leinwand und Video-Beamer sind vorhanden, und ein Programm liegt aus, wann Sportübertragungen (Fußball, Formel 1) angeboten werden. Man kann den Saal sogar mieten; es gibt eine Tanzfläche und alle notwendigen Ausstattungen, und wir konnten unsere Sitzung hier abhalten.

Die Toilette nebenan ist ebenso für alle zugänglich und kostet nichts; die Stadt beteiligt sich am Aufwand. Die Saalflucht lädt zum Flanieren und Verzehren ein, und so manch einer bleibt sicher darin hängen und sorgt in einer freundlichen Atmosphäre für Umsatz. Die Runde von Gästen, die auf dem Bahnsteig beim Bier saß, schien sich jedenfalls nicht aus Zugreisenden gebildet zu haben. Als „Multifunktionszentrum“ ist hier ein Treffpunkt entstanden, der auch die Bevölkerung aus der Stadt anlocken kann.

Die kommunale Beteiligung war eine wichtige Voraussetzung dafür; im Rathaus hat man verstanden, daß ein Bahnhof das Eingangstor zu einer Stadt ist. Landsberg hat den Bahnhof von der DB gekauft und gleich an die heutigen Betreiber zum gleichen Preis weitergegeben. Ein sicher wichtiger Gesichtspunkt dürfte gewesen sein, daß hier 14 neue Arbeitsplätze entstanden sind; der Bahnhofsbetrieb ist von 6 bis 23 Uhr geöffnet.

Wer jetzt neugierig geworden ist: PRO BAHN Augsburg und Schwaben trifft sich am 29. August 2005 um 19.15 Uhr in Landsberg, um sich dieses Projekt aus der Nähe anzusehen.

Wir vom RV Oberbayern danken Frau Lüttich und Herrn Kojetinsky für den freundlichen Empfang und die Zeit, die sie uns am Wochenende zu ausgiebigen Erklärungen gewidmet haben.

Michael Werner

Wie erleben behinderte Menschen Schienenfahrzeuge?

Den Zug be-greifen

Der Verkehr ist für den Menschen geschaffen, nicht der Mensch für den Verkehr. So könnte man Jesu Wort bei seiner Heilung am Sabbat abwandeln. Auch behinderte Menschen möchten – soweit möglich – genauso selbständig sein wie ihre nicht behinderten Mitmenschen.

Auch innerhalb ihrer Grenzen leisten sie oft Verblüffendes, aber sind dabei gelegentlich auf Hilfe zur Selbsthilfe angewiesen:

- gute Beschriftung für schwerhörige und gehörlose Menschen;
- akustische und taktile Orientierungshilfen für sehbehinderte und blinde Menschen;
- Erreichbarkeit der Sitzplätze, WC und Speisewagen für gehbehinderte Menschen

Dabei ist zu berücksichtigen, daß man vielen Menschen ihre Behinderung nicht ansieht und jeder gesunde Mensch häufiger selbst einmal in die Lage kommt, mobilitätsbehindert zu sein, z. B. mit schwerem Gepäck.

Fahrzeuge und Haltepunkte nachzurüsten ist dreimal so teuer, als sie gleich behindertengerecht zu bauen, Dazu gibt es in Deutschland – allerdings sind sie umstritten, ob-

wohl von Behindertenverbänden mitgestaltet – „DIN“-Normen, an denen sich jeder Planer orientieren kann. Außerdem kommt jegliche behindertengerechte Gestaltung eines Fahrzeugs oder Haltepunkts genauso den nichtbehinderten Fahrgästen zugute, z.B. Niederflureinstiege.

Bericht einer Veranstaltung

Am 3. Juni 2005 hat die „Salzburger Verkehrsplattform“ in Zusammenarbeit mit der Abteilung „Mobilitätsbehinderte Menschen unterwegs“ vom deutschen Fahrgastverband PRO BAHN Auftraggeber des ÖV in den Salzburger Hauptbahnhof eingeladen, um eine Sensibilisierung für die Bedürfnisse behinderter Fahrgäste im SPNV zu bewirken. Das Programm für diesen Spätnachmittag sah vor: Nach einer kurzen Begrüßung durch Herrn Richard Fuchs hatten alle Beteiligten Gelegenheit, sich während einer halben Stunde einen Triebwagen in der Situation eines Behinderten zu erarbeiten. Im zweiten Teil hat sich nach einem Impulsreferat durch Annette Landauer eine recht betroffene Diskussion entwickelt. Mit einem guten Abendessen, für das ich sehr herzlich danke, klang der Abend gemütlich aus.

Der praktische Teil dieses Nachmittags sollte bei den Verantwortlichen des SPNV Betroffenheit wecken, zumal viele Mobilitätsbehinderte den Mußfahrern zuzurechnen sind. Gemeint sind damit alle, die, die aus welchen Gründen auch immer, nicht Auto fahren können und somit auf den ÖV angewiesen sind. Auf Gleis 2 stand ein Elektro-Triebwagen, genannt „Talent“, bereit. Um in die Rolle eines Behinderten zu schlüpfen, wurden zwei Rollstühle, vier Augenbinden nebst Blindenlangstöcken und zwanzig Simulationsbrillen, die eine Sehfähigkeit von 5-10% vortäuschen, zur Verfügung gestellt. Alle Gäste waren sehr eifrig und engagiert dabei und stellten kritische Fragen. Für blinde Menschen ist die rauhe Markierung ober- und unterhalb der Türöffnerknöpfe deutlich tastbar, ergänzt durch eine farbliche Markierung für die Sehbehinderten. Einer machte die „Hardcoretour“: Er mimte den sehbehinderten Rollstuhlfahrer mit 120 kg Körpergewicht. Damit ließ sich innerhalb des Triebwagens der Rollstuhl gut und wendig verschieben. Selbst Ein- und Aussteigen war an der Rampe möglich. Als sehr gut erwiesen sich die leuchtstarken Markierungen an den Haltestangen, die von sehbehinderten Fahrgästen gut wahrgenommen werden. Ein Rollstuhlfahrer muß nicht den oberen Teil des Wagens erklimmen; vielmehr kann er gut im Bereich der Klappsitze Platz nehmen.

Dort ist sogar die Toilette in der Nähe: Einfache Art der Türverriegelung (ein mechanischer Drehknopf statt drei nicht tastbarer Sensoren im „Integral“), die sonstigen Bedienelemente sind zum Auffinden erst gewöhnungsbedürftig, aber wer den Triebwagen kennt, kommt dort auch als Blinder zurecht. Die Qualität der Ansagen konnten wir nicht überprüfen. Dieser Fahrzeugtyp ist als Linie S2 von Salzburg nach Hallein im Einsatz. Die Autorin würde sich freuen, wenn die erwähnte Ausstattung auch auf Fahrzeugen in Deutschland Anwendung fände.

Die wesentlichen Inhalte des Referates sind in den letzten Ausgabe der „Regionalen Schienen“ erschienen. Es ging über in eine sehr angeregte und betroffene Diskussion. Wesentliche Punkte waren:

- Erfreulicherweise diskutiert man auch in Österreich über ein Behindertengleichstellungsgesetz. Wenn es Anwendung findet, so müssen genug finanzielle Mittel für die entsprechende Ausrüstung vorhanden sein; – Behinderte Menschen sind Individuen wie ihre nichtbehinderten Zeitgenossen. Dazu kommen die verschiedensten Arten der Behinderung, so daß es immer Standardlösungen geben muß, die einem möglichst großen Durchschnitt Rechnung tragen;
- Kritisiert wurde des öfteren, daß Callcenter und Personal vor Ort auf Belange Behinderter nicht vorbereitet waren und nicht immer angemessen helfen konnten;
- Es ist gut, wenn sich die Verkehrsplaner schon in der Entwurfphase mit den Behinderten- und Fahrgastverbänden zusammensetzen; denn Nachrüsten ist dreimal so teuer wie gleich richtig ausrüsten;
- Vieles, was Sie für Behinderte tun, beschleunigt und verbessert den Umgang für jeden Fahrgast (z. B. Anzeigen mit Ansagen, Niederflureinstiege); so können sie unter Umständen Kurse einsparen und ihren Betrieb rationalisieren, ohne daß es zu Lasten der Fahrgäste geht.

Alle waren sich einig, daß weitere Veranstaltungen zu diesem Thema folgen sollen.

Annette Landauer

Ausstellung

100 Jahre Filzenexpress

Dankenswerterweise trägt das Stadtarchiv Wasserburg unter Mitwirkung der anderen Gemeinden und diverser Vereine und Einzelpersonen eine (für die kurze Bahnstrecke!) doch recht umfangreiche Ausstellung zusammen, die von den einzelnen Mitwirkenden allein kaum zu stemmen gewesen wäre. Zum Erscheinen dieser PRO BAHN-Post steht die auf Hochtouren laufende Vorbereitung kurz vor dem Abschluß, und das Ergebnis wird dann an folgenden Orten zu besichtigen sein:

- 3. und 4. September Edling, Krippnerhaus: Offizielle Eröffnung
- 10. und 11. September Forsting, Saal im Brauereigasthof
- 17. und 18. September Steinhöring, Gasthaus Ramsel (unmittelbar am Haltepunkt)
- 19. bis 23. September Ebersberg, im Rathaus (zu den üblichen Öffnungszeiten)
- 24. und 25. September Ebersberg, Landratsamt (liegt gleich gegenüber vom Bahnhof, darum am Festwochenende hier!)
- danach bis Anfang Oktober in Wasserburg.

Thomas Kauderer

Pfingstausflug 2005

Bahn-Allerlei im Erzgebirge (II)

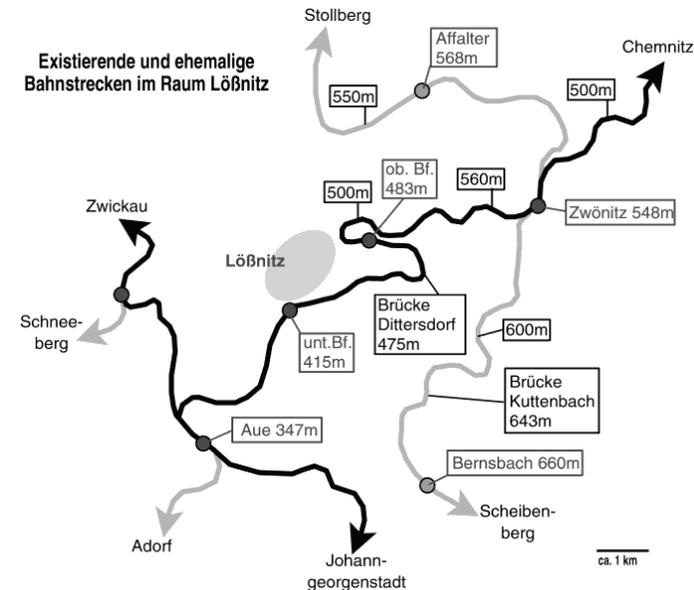
Wir wandern zur Citybahn

Sonntag ist Wandertag. Aber vor dem Wandern gibt es Bahnfahren im Zwönitztal. Und um dieses zu erreichen fährt unser Desiro vom Löbnitzer unteren Bahnhof in einer Kurve über Dittersdorf zum oberen Bahnhof. Der Abschnitt ist eine ausgesprochene Panoramastrecke. Danach folgt eine noch engere Gegenkurve, in der weiter an Höhe gewonnen wird, bis kurz vor Zwönitz der Scheitelpunkt der Zwönitztalbahn erreicht ist. Der Bahnhof Zwönitz liegt noch oberhalb der Stadt, danach führt die Strecke ins Tal hinab. Das Zwönitztal ist im oberen Abschnitt allerdings recht weit und verengt sich erst im Unterlauf der Zwönitz. Bevor wir dorthin gelangen, fällt uns aber auf, daß entlang der Strecke eine Menge Leute stehen – viele mit Fotoausrüstung. Und richtig: In Talheim steht ein Dampfzug, der unterwegs von Chemnitz nach Schlettau ist.

Wir fahren etwas moderner weiter bis Kemtau. Hier sind die Hänge des Zwönitztals schon etwas markanter und das Tal selber etwas gewundener. Unsere Wanderung führt zunächst noch ein Stück die Bahngleise entlang. Dann geht es nach links steil den Berg hinauf. Durch Wiesen folgen wir einem Pfad Richtung Eibenberg. Bereits bevor wir das Dorf sehen können, schaut links von unserem Weg die denkmalgeschützte Kirche aus

der hügeligen Landschaft hervor. Etwas bergab laufend durchqueren wir einen Ausläufer von Eibenberg und wandern weiter Richtung Berbisdorf. Den Ort erreichen wir nach einigem Bergauf und Bergab, um festzustellen, daß uns ein quer über den Weg gespannter Elektrozaun zu einem kleinen Umweg zwingt.

Nächstes „Hindernis“ ist eine Berbisdorfer Gaststätte, von der sich einige wenige Teilneh-



mer bereits sehr angezogen fühlen. Auch dieser Widerstand wird überwunden, und wir marschieren weiter. Leider hat sich das Wetter von sehr sonnig beim Aufstieg aus dem Zwönitztal inzwischen zu bedeckt und windig geändert. Und der hinter Berbisdorf folgende Wegabschnitt führt sehr offen über einen Hügelkamm. Nach dem nächsten Abzweig erreichen wir aber ein vor dem Wind schützendes Waldgebiet. Ohne Probleme finden wir auch den Weg, der uns bergab zum im Tal gelegenen „Waldhaus“ führt. Wir befinden uns jetzt am Rand des Chemnitzer Ortsteils Harthau, und es ist Zeit für die Mittagseinkehr. Angesichts des Wetterumschwungs genießen wir, im Warmen zu sitzen, gut zu essen und ein gutes Bier (oder etwas anderes) zu trinken.

Satt und zufrieden verlassen wir die Gaststätte, um festzustellen, daß leichter Regen eingesetzt hat. Was tun – auf dem kurzen Weg durch Harthau zur Citybahn laufen oder wie ursprünglich geplant wieder leicht bergan und weiter nach Altchemnitz? Da wir in Harthau länger auf die Bahn warten müßten, entscheiden wir uns für den längeren Weg. Der Regen bleibt konstant und ein weiteres ungeschütztes Wegstück überwinden wir auch ohne Schaden. Dann kommt wieder etwas Wald und schließlich geht es durch eine Siedlung bergab. Unten sind wir dann schon ziemlich in der Stadt: eine vierspurige Straße und gegenüber die Straßenbahnhaltestelle mit Wendeschleife. Seit Dezember 2002 wenden hier aber nicht mehr alle Bahnen. Einige wechseln nun auf die vorbeiführende Eisenbahnstrecke und fahren als Citybahn nach Stollberg. Zu diesem Zweck wurde die Bahnstrecke mit Gleichstrom elektrifiziert und für den Stadtbahnbetrieb hergerichtet.



Stollberg

Am Wochenende gibt es zwar nur Stundentakt, aber nach einigen Minuten taucht eine knallrote Tram vom Typ Variobahn auf, mit der wir nach Stollberg fahren. Der Zug ist gut gefüllt, aber da an den nächsten Haltestelle mehr Leute aus- als einsteigen, gibt es auch für uns bald Sitzplätze. Jetzt, da wir im Trockenen sitzen, wird natürlich auch das Wetter wieder besser. Wir haben einen schönen Blick auf das an der Strecke liegende Wasserschloß Klaffenbach.

Stollberg erwartet uns im Sonnenschein. Nach kurzem Stadtrundgang und Blick auf Schloß Hoheneck kehrt der größere Teil der Gruppe in ein Café ein. Als wir uns später am Bahnhof treffen, steht dort außer einer abgestellten Variobahn bereits ein Regioshuttle, das ebenfalls zur Citybahn Chemnitz gehört. Hier können wir uns die Sitzplätze frei aussuchen, und nach einiger Zeit startet die Fahrt Richtung Sankt Egidien. Die Strecke wirkt aufgrund der Landschaft und einiger Ortsdurchfahrten sogar interessanter als Chemnitz – Stollberg.

In Sankt Egidien steigen wir in einen Doppelstockzug der DB ein, der uns nach Chemnitz bringt. Dort haben wir wegen etwas Verspätung (und der Unlust einiger Teilnehmer, bereits Chemnitz Mitte auszusteigen) nur wenig Zeit für einen Blick aus dem Bahnhof hinaus und auf die Chemnitzer Straßenbahn. Auf uns wartet schon der Desiro der Erzgebirgsbahn, mit dem wir nun das Zwönitztal komplett befahren. Wie am Morgen soll uns in Thalheim der Dampfzug begegnen. Leider hat der am Abend recht viel Verspätung, und der Wille, ihn in Aue wartenzulassen, war wohl bei der DB nicht vorhanden.

Mit fast 20 Minuten Verspätung kommen wir in Löbnitz an. Diesmal aber nicht am unteren Bahnhof, sondern wir steigen bereits am oberen Bahnhof aus. Schon vorher hat man aus dem Zug einen Blick ins Tal, bei dem man die Bahnstrecke noch zweimal sieht: einen Abschnitt beim oberen Bahnhof sowie am gegenüberliegenden Hang die Strecke zwischen Viadukt Dittersdorf und dem unteren Bahnhof. Vor dem Bahnhofsgebäude bleiben wir erstmal stehen und würdigen das Panorama. Nach einiger Zeit schiebt sich auf dem unteren Teil der Strecke der Desiro, aus dem wir gerade ausgestiegen sind, ins Blickfeld und setzt seine Fahrt zum unteren Bahnhof fort. Rote Erzgebirgsbahn vor gelben Rapsfeldern – immer ein nettes Fotomotiv.

Vom oberen Bahnhof gehen wir dann zu Fuß hinab in den Ort. Unterwegs begutachten wir ein weiteres Lokal, entschließen uns aber doch wieder zum Abendessen in unserem Hotel. Kurz vor Ankunft dort erwischt uns noch ein heftiger Regenschauer, der die Gruppe in Schauerhalter und Regensprinter teilt.

Erstklassig heimwärts

Wie bereits im letzten Jahr haben wir uns für die Rückfahrt angesichts des üblichen Pfingstmontagsverkehrs für einen Gruppenfahrchein 1. Klasse entschieden. Bei Erwerb zwei Wochen vor Fahrtantritt erhält man 70 Prozent Rabatt, und Kontingentierung spielt keine Rolle, da wir nur Züge des Nahverkehrs nutzen.

Leider hat an diesem Morgen die Erzgebirgsbahn Verspätung. Aber der Anschlußzug in Aue wartet auf uns. Das ist, da wir die Mehrheit des morgendlichen Fahrgastpotentials stellen, ja auch ziemlich gerechtfertigt. In Zwickau haben wir längeren Aufenthalt, den wir zum Proviantkauf nutzen. Zudem verabschieden wir uns hier von einem nach Dresden weiterreisenden Mitglied unserer Gruppe.

Die Erwartung, daß vor dem Bahnhof Straßenbahnen fahren, erfüllt sich an Sonn- und Feiertagen in Zwickau nicht. Wie schon in Chemnitz sind wir vom Wochenendangebot des Öffentlichen Nahverkehrs ziemlich enttäuscht – Herr Koch und Herr Steinbrück und vielleicht auch ein paar Investitionssünden der Nachwendezeit lassen grüßen.

Von Zwickau aus geht's mit einem nicht pendelnden Pendolino nach Hof. Sechs Leute auf einen Schlag in die erste Klasse einsteigend führen zwar zu ein paar Irrtumvermutenden Blicken des Personals – aber wir haben nunmal den Fahrchein dafür. Und da die erste Klasse vorne ist, können wir auch noch dem Lokführer über die Schulter sehen. Auch aus dieser Perspektive sehen zwar Göltzschtal- und Elstertalbrücke nicht so imposant aus, als wenn man sie von der Seite sieht, man hat aber ein wenig das Gefühl, über die Täler zu schweben.

Ab Hof fahren wir dann in einem normalen Nahverkehrswagen (ex-Silberling) weiter. Dieser bietet uns im Vergleich zu Desiro und VT612 den besseren First-Class-Komfort. Aufgrund des Besetzungsgrads der zweiten Klasse wird nun auch der beabsichtigte Vorteil unserer Fahrcheinvariante spürbar.

Das Umsteigen in Regensburg ist ein rechtes Chaos. Wir kommen mit leichter Verspätung auf dem Hausbahnsteig an. Seit dem Umbau des Bahnhofs ist die Bahnsteigunterführung versperrt. Man muß nun zunächst in die Bahnhofshalle, von dort über eine schmale und überfüllte Rolltreppe auf einen Fußgängersteig und dann wieder hinab zum Bahnsteig von Gleis 8, wo bereits der Doppelstockzug nach München wartet. Durch diese Umsteigebehinderung hätten wir in der zweiten Klasse wohl nur noch die Chance auf Steh- oder Treppenplätze gehabt. So können wir es uns aber auch auf dem Rest der Strecke leidlich bequem machen. Für mich ist der gemeinsame Reiseteil in Freising beendet, der Rest der Gruppe fährt weiter nach München und Weilheim. Das war's – bis zum nächsten Pfingstausflug.

Edmund Lauterbach

Literaturhinweis

Stadt, Land, Schiene

Unter diesem Titel stellt die Allianz pro Schiene im Internet 16 Beispiele erfolgreicher Bahnen im Nahverkehr vor. Für diejenigen unserer Leser, die vielleicht nicht so oft Kontakt mit PRO BAHN oder anderen Verbänden der „Schienszene“ haben: Die Allianz pro Schiene ist ein Zusammenschluß von 15 Non-Profit-Organisationen mit dem Ziel, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen. Zu dem Bündnis zählen Umwelt- und Berufsverbände, die Eisenbahngewerkschaften, Verkehrsclubs und unter den Fahrgastorganisationen naturgemäß auch PRO BAHN. Unterstützende Fördermitglieder sind 53 Unternehmen aus der bahnnahen Wirtschaft.

Auch wenn die Beispielsammlung bisher noch nicht gedruckt vorliegen sollte, sie war eigentlich schon längst überfällig

Noch immer scheint bei manchem Entscheidungsträger vor Ort, aber nicht nur dort, unbekannt zu sein, wie moderner regionaler Schienenverkehr aussieht, und wenn nicht, überwiegt doch gelegentlich die Skepsis, ob er denn auch bei den Leuten ankommen werde. Hier ist anschaulich zusammengefaßt, unter welchen unterschiedlichen Ausgangsbedingungen sich moderner Schienenverkehr in der Region zum Erfolg führen läßt, für jede Situation das maßgeschneiderte Angebotskonzept und nicht zuletzt die oft jede Prognose sprengenden Fahrgastzahlen. Gerade in Zeiten knapper Kassen eine wichtige Argumentationshilfe, daß sich Investitionen in einen attraktiven Schienenverkehr eben mittel- und langfristig wieder als Standortfaktor auszahlen.

Übrigens: Das einleitende Vorwort stammt von keinem Geringeren als Herrn Bundesverkehrsminister Stolpe höchstpersönlich. Sorgen wir dafür, daß dem bald noch weitere Taten folgen!

Thomas Kauderer

Näheres unter www.allianz-pro-schiene.de oder Fax 030/ 27 59 45 - 60 oder postalisch Chausseestraße 84, 10115 Berlin

Hinweis:

Vom 1. August bis 12. September wird das Trambahngleiskreuz am Nordende des Hauptbahnhofs erneuert. Dafür wird fast das ganze Trambahnnetz umgekrempelt. Infos hierzu gibt es in einer MVG-Broschüre „Gleisbauarbeiten im Bereich Hauptbahnhof/Prielmayerstraße“.

Samstag, 10. September 2005

Exkursion

zwischen Bayern und Tirol – ins Außerfern und ins Allgäu

Ausgangspunkt ist die Altstadt von Füssen mit der berühmten Klosterkirche St. Mang und dem Hohen Schloß. Von dort gehen wir zum Lechfall und am Lech entlang zur Vils. Im Tal der Vils wandern wir bis Pfronten. Im tirolerischen Abschnitt der Vils sehen wir, wie ein Teilstück des Flusses renaturiert wird. Unsere Mittagseinkehr in Pfronten ist ein Gasthof mit eigener Brauerei. Am Nachmittag führt uns der Weg über Kreuzegg, Zell und Speiden zum Bahnhofsteilung Weizern-Hopferau.

Gehzeit: ca. 5 Stunden, keine größeren Anstiege

Treff: München Hauptbahnhof bis 7.35 Uhr am Abfahrtsgleis 28

Abfahrt: um 7.51 Uhr Richtung Memmingen, in Buchloe umsteigen Richtung Füssen

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-terminde@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 September bis Dezember 2005 (monatlich) durch Überweisung von € 5.– 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 9/05 erscheint am 31.8.2005, Redaktionsschluß ist der 27.8.2005.

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

- Do. 28.07. 19 Uhr; Weilheim, GH „Holzwurm“, Münchner Str. 36; **Stammtisch der Kreisgruppe Weilheim-Schongau**; Info: Norbert Moy (08 81/63 81 31)
- Mi. 03.08. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**
- Fr. 05.08. 17 Uhr; Stadtmuseum München, Foyer; **Die Stadt- und Kreisgruppe München besichtigt die Baupläne des zweiten S-Bahn-Stammstammsteckentunnels**
- Fr. 05.08. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**
- Do. 11.08. 19 Uhr, Rosenheim, Bahnhofsgaststätte; **Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: Wolfgang Günther (080 62/40 27), Günter Polz 080 63/79 28)
- Mi. 17.08. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**
- Mo. 29.08. 19.15 Uhr; Bahnhof Landberg; **Vorstellung des Mobilitäts- und Kommunikationszentrums des Bahnhofes Landsberg**; Info: W. Karg: 082 51/ 53 887
- Mi. 31.08. ab 19 Uhr; **Stammtisch** im „Zwingereck“
- Fr. 02.09. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**
- Mi. 07.09. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**
- Fr. 09.09. 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)

Termine anderer Veranstalter

- Fr. 05.08. 17 Uhr; Salzburg, Bahnhofsgaststätte „Quo vadis“; **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. 13.08. Treff 07.05 Uhr; München Hbf, Gleis 26, Zug (ALEX) Richtung Oberstdorf; **Exkursion durch die Breitachklamm**; Info: Eugen Reißing 089/700 46 08)
- So. 14.08. **Gesellschafts Sonderzug mit Bewirtung und Tanzwagen von Mühldorf nach Straubing zum Gäubodenfest und zur Ostbayernschau**; Info: www.suedostbayernbahn.de
- Fr. 02.09. 17 Uhr; Salzburg, Bahnhofsgaststätte „Quo vadis“; **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)