

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern März 2006



Moderne Bahn – auf dem Weg an die Börse?

Foto: PMo

- Geschäftsstelle intern 7
- Erfreuliches aus der Region 8
- Schallschutz = Sehstörung 9

Diskussion um Börsenpläne – Chance für Neuanfang? Region oder Großprojekte?

Der Börsengang mit oder ohne Netz ist derzeit das Thema Nr. 1 in den Medien, wenn es um den Schienenverkehr geht. In Oberbayern kommen zwei Großprojekte dazu: Der zweite Tunnel für die Münchner S-Bahn und die Flughafenanbindung mit dem Transrapid. In der Tat werden diese Projekte auf Jahrzehnte den regionalen Schienenverkehr in ganz Oberbayern und darüber hinaus bestimmen. Dass PRO BAHN zu allen drei Themen eine kritische Meinung hat und das auch begründen kann, ist bekannt.

Rückblick

12 Jahre nach der Bahnreform und 10 Jahre nach Regionalisierung des SPNV hat sich das Angebot auf der Schiene grundlegend gewandelt: Der Integrale Taktfahrplan hat sich durchgesetzt und hat dem öffentlichen Verkehr enorme Zuwächse an Kunden beschert. Die Fahrgäste haben mit der Fahrkarte abgestimmt – so wie von der Politik verlangt – und für signifikante Steigerungen der Fahrgastzahlen gesorgt. Mittlerweile stagniert die positive Entwicklung, der Schienenverkehr droht im Wettbewerb mit der Straße bereits wieder ins Abseits zu geraten. Der Grund: Der zweite Schritt nach der Angebotsausweitung unterblieb, nämlich der Ausbau der Schieneninfrastruktur. Das heutige Fahrplan-system wurde zum Zeitpunkt seiner Einführung immer nur als Vorstufe für ein Angebot dargestellt, das durch Modernisierung der Infrastruktur weiter verbessert und optimiert wird.

„Investive Fehlallokationen“

Dass die DBAG große Teile des regionalen Schienennetzes als „investive Fehlallokation“ (Zitat aus dem Booz-Allen-Hamilton-Gutachten „Privatisierung mit und ohne Netz“, das im Auftrag der Bundesregierung erstellt wurde) ansieht, ist an sich nicht neu. Die fromme Hoffnung der Aufgabenträger, durch die Bestellung von Zugleistungen und den damit verbundenen Trassenentgelten Erhalt und Modernisierung der Regionalstrecken zu finanzieren, hat sich nicht bestätigt. Da auch die Einnahmen des DB-Konzerns aus den Regionalisierungsmitteln künftig eher stagnieren als zunehmen werden, hat das Unternehmen nur eine Chance, um die an der Börse verlangte Kapitalrendite zu steigern: Drastische Reduzierung des Anlagevermögens. Dies bekommen Fahrgäste schon jetzt täglich zu spüren: Abgebaute Kreuzungs- und Abstellgleise führen zu Verspätungen, Bahnhöfe und Grundstücke werden meistbietend verschandelt ohne Rücksicht auf eine kundenfreundliche Ausgestaltung des Bahnhofumfelds.

Die Börsenbahn – schon heute „erfahrbar“

Buchstäblich „erfahren“ kann der Fahrgast die Börsenbahn zwischen Murnau und Oberammergau: Zwar wurden im letzten Jahr 10 Kilometer der maroden Strecke saniert – allerdings nach jahrelanger Hinhaltetaktik der DB und nur mit Hilfe massiver Bundes- und Landeszuschüsse. Da die Bundesmittel in der Regel nur als zinslose Darlehen an die DB gegeben werden und die DB Netz nicht bereit ist, Eigenmittel einzusetzen, muss der Freistaat Bayern mit „Tilgungszuschüssen“ einspringen, eine Finanzierung also ohne eine rechtliche Absicherung. Eigentlich verpflichtet das Grundgesetz den Bund als Eigentümer der DB Netz AG zur ordnungsgemäßen Instandhaltung der Strecken. Dass diese Teil-sanierung als großer Erfolg für die Zukunftssicherung gefeiert wurde, verwundert schon. Denn auch sonst fällt die Bilanz der letzten 10 Jahre für die Ammergaubahn alles andere als positiv aus:

Die Gleisanlagen wurden massiv zurückgebaut, die Kreuzungsmöglichkeit in Altenau zerstört, die einst umfangreichen Gleisanlagen in Oberammergau auf ein Gleis ohne Weiche reduziert. Seitdem kann kein Sonderzug mehr nach Oberammergau fahren. Die freigewordenen Flächen hat eine Immobiliengesellschaft der DBAG gewinnbringend verkauft. Im Touristenzentrum Oberammergau wurde der Fahrkartenschalter geschlossen und der Warteraum abgesperrt. Auch die noch vor Jahren angekündigte, dringend notwendige Beschleunigung der Strecke – die 24 Kilometer werden in 40 Minuten zurückgelegt –, wurde jetzt mit Zustimmung des Freistaats Bayern auf Eis gelegt. Dass DB Regio mit dem Projekt „Juniorzug“ für mehr Service in den Zügen sorgen will, ist zu begrüßen. Angesichts der massiven Mängel bleibt das aber nur ein hilfloser Versuch zu retten, was zu retten ist. Die Konzernräson verbietet den offenen Aufstand von DB Regio gegen DB Netz.

Die Beispiele lassen sich beliebig in Oberbayern fortsetzen: Auch der Bayerischen Oberlandbahn geht es nicht besser – sie bekommt auch noch die Prügel von den Fahrgästen ab, wenn DB Netz beim Winterdienst schlampt oder Verspätungen entstehen, weil Kreuzungsbahnhöfe fehlen. Sie darf nicht als „integrierte Bahn“ die Hoheit über ihre Gleise bekommen.

Die Rolle des Freistaats Bayern

Hier stellt sich nun die Frage, welche Rolle der Freistaat Bayern als Aufgabenträger und Geldgeber des Nahverkehrs spielt. Liegt nicht beim Freistaat der Schlüssel, über die Regionalisierungsmittel und über Mitbestimmung bei den investiven Bundesmitteln die regionalen Strecken zu fördern und den Ausverkauf durch DB Netz zu stoppen? Bei genauerer Betrachtung trifft das nicht zu. Denn längst hat sich der Freistaat Bayern in die Abhängigkeit von Mehdorns Börsenplänen begeben. Die Neubaustrecke Ingolstadt – Nürnberg hat sich aufgrund der politisch geforderten Trassenführung zum finanziellen

Desaster entwickelt. Bayern braucht Mehdorn als Betreiber für den Transrapid, ein weiteres risikoreiches Projekt, dessen Planung schon jetzt aus Regionalisierungsmitteln finanziert wird. Und nicht zuletzt wird der zweite S-Bahn-Tunnel in München auf Jahre hinaus alle Investitionsmittel für den Schienennahverkehr in Oberbayern binden. Über das Für und Wider des Tunnels und die Alternativen ist an dieser Stelle schon ausführlich berichtet worden. Fest steht aber, dass die Kostenschätzung immer wieder massiv nach oben korrigiert werden musste. Gleichzeitig kristallisierte sich heraus, dass sich nur mit vielen Kompromissen Betriebskonzepte für den Tunnel basteln lassen, die mit Mühe einen Nutzen und die Förderungswürdigkeit begründen.

Der schienenpolitische Armutsbericht

Ein Blick in den „Schienennahverkehrsplan 2003 - 2005“ des Freistaats zeigt bereits die Folgen: 15 Projekte nach Bundesschienenwegeausbaugesetz hatte der Freistaat 2003 für Oberbayern vereinbart, in der Mehrzahl kleine Maßnahmen wie neue Haltepunkte, Aufstellung von Blocksignalen oder Bahnübergangssicherung. Doch davon blieb bis 2005 kaum etwas übrig: Denn in der Spalte „Stand der Maßnahme“ kommt die Stunde der Wahrheit. Fast ausschließlich im Bereich der Südostbayernbahn sind vereinbarte Maßnahmen umgesetzt oder in Angriff genommen worden, wie etwa die Beschleunigung der Rottalbahn. Den Ausbau der Mangfallalbahn hat es am schlimmsten erwischt: „Planungen eingestellt“ heißt es lapidar. „Grobcheck zurückgestellt“ oder „Plausibilisierung der Kostenschätzung“ (zweigleisiger Ausbau Tutzing – Murnau) deuten bei anderen Projekten an, dass hier nichts mehr passieren wird. Peinlich wird es beim dritten Gleis von Freilassing Richtung Salzburg, Während jenseits der Grenze längst die Bagger arbeiten, ist in Bayern noch die „verkehrliche Aufgabenstellung erforderlich“.

Das 66-Seiten-Werk ist eine wortreiche Bankrotterklärung bayerischer Schienenverkehrspolitik. Das Kapitel „Rahmenvereinbarung über das 10-Jahres-Entwicklungskonzept für den Schienenverkehr im Freistaat Bayern“ weckt zunächst Interesse, stellt sich beim Durchlesen aber als gemeinsamer Wunschzettel von DB und Freistaat heraus, dessen Umsetzung von der Bereitstellung entsprechender Bundesmittel abhängt. Und freimütig gibt man zu, dass ein Großteil des Maßnahmenpakets durch die Haushaltskürzungen ohnehin illusorisch geworden ist. Maßnahmen aus dem Bundesverkehrswegeplan reichen dafür das Werk an. Braucht man tatsächlich eine Rahmenvereinbarung, die feststellt, dass „die Beseitigung von Langsamfahrstellen eine vordringliche Aufgabe der DB Netz AG ist“ oder dass bei den Personenbahnhöfen „teilweise großer Handlungsbedarf besteht“, ohne aber ein konkretes Ziel festzulegen?

In diesem Stil geht es weiter: Im Kapitel „Zielüberprüfung, Umsetzungsstand“ wird beim Unterpunkt „Reisegeschwindigkeit“ wortreich erklärt, dass das Ziel einer Reisezeitverkürzung um 6 Prozent nicht erreicht wurde, ja oft sogar das Gegenteil eingetreten ist.



Regionalbahn zwischen Ohlstadt und Eschenlohe

Foto: PMo

Die Ausführung endet mit dem tröstlichen Hinweis, dass das Ziel der Reisezeitverkürzung weiter verfolgt werden wird.

Eine weitere Analyse dieses verkehrspolitischen Armutsbereichs erübrigt sich. Natürlich könnte man jetzt der Frage nachgehen, wer die Schuld an diesem Desaster trägt. Der Hinweis auf leere Haushaltskassen greift viel zu kurz. Die Ankündigung des neuen Bahnvorstands und ehemaligen bayerischen Verkehrsministers Wiesheu, nachdrücklich für den integrierten Bahnkonzern einzutreten, lässt Spekulationen zu, an denen wir uns nicht beteiligen wollen. Es liegt aber auf der Hand, dass der integrierte Konzern die Belastungen aus kostentreibenden Großprojekten besser auf Fahrgäste und Steuerzahler verteilen kann. Die entscheidende Frage stellt sich, wie kommt die bayerische Eisenbahnpolitik wieder aus der Sackgasse heraus?

Chance für einen Neuanfang

Die Entscheidung, nach welchem Unternehmensmodell die Deutsche Bahn AG an die Börse gebracht werden soll, bietet die Chance für einen Neuanfang. Es mehren sich die Zeichen, dass das von Mehdorn und Wiesheu favorisierte Modell einer integrierten Bahn an der Börse keine Mehrheit bei den Eigentümern finden wird.

Jetzt haben die Politiker die Möglichkeit, den massiven Webfehler der Bahnreform auszubügeln: Das Eigentum der Schieneninfrastruktur bleibt zu 100 Prozent in öffentlicher Verantwortung – so wie alle anderen Verkehrswege auch. Die regionalen Schienennetze gehen in die Verantwortung der Regionen über – analog der erfolgreichen Regionalisierung des SPNV seit 1996.

Daraus ergeben sich folgende Chancen:

- Die Bewirtschaftung der Streckeninfrastruktur kann ausgeschrieben werden. Hier besteht ein erhebliches Kostensparpotential, da die Richtlinien nichtbundeseigener Bahnen angewandt werden können. Dass die DB Netz zu teuer baut, hat ein Gutachten der Bundesarbeitsgemeinschaft Schienenpersonennahverkehr (BAG-SPNV) bereits

nachgewiesen. Thüringen hat längst die Konsequenzen gezogen und mit Erfolg alternative Infrastrukturbetreiber ins Boot geholt.

- Die Infrastrukturplanung kann sich verstärkt den verkehrspolitischen Zielen der Regionen und den Bedürfnissen der Fahrgäste unterordnen. Bei Ausschreibung von Zugleistungen werden gleichzeitig auch Strecken und Bahnhöfe modernisiert. Die BOB kämpft bis heute mit diesen ungelösten Problemen und wäre froh, ihre Strecken wenigstens von der DB abpachten zu können.

Umdenken in der Landespolitik

Bei den Verantwortlichen im Freistaat ist ein Umdenken erforderlich:

- Sie müssen sich aus den Denkstrukturen der DB Netz AG lösen, die das Eisenbahnwesen in Deutschland mit teuren Regelwerken und Standards überfrachtet haben. Angesichts der Ebbe in den öffentlichen Kassen sind nicht Wehklagen, sondern Bescheidenheit, Sparsamkeit und Streben nach höchster Effizienz die neuen Tugenden, die den Schienenverkehr vorantreiben. Genügt nicht auch ein einfacher Zugleitbetrieb für eine Zweigstrecke statt eines elektronischen Stellwerks? Darf eine Bahnsteigverlängerung um 30 Meter tatsächlich 280.000 Euro verschlingen, wie in St. Ottilien geschehen?
- Abschied nehmen heißt es auch von der Vorgehensweise, erst einmal Bauwerke zu errichten und hinterher ein irgendwie dazu passendes Betriebskonzept zu basteln. Das führt in der Regel zu suboptimalen Lösungen, so bei der Neubaustrecke München – Nürnberg, die mit 62 Minuten Fahrzeit die Regeln des Taktfahrplans missachtet und viele Anschlüsse verpassen wird, oder beim S-Bahn-Tunnel, für den sich nur mit Mühe ein Fahrplan finden lässt, der die standardisierte Bewertung überlebt. Beton allein macht noch kein gutes Verkehrsangebot.

Ein Bahnkonzept für ganz Oberbayern

Es ist unbestritten, dass sich ein Großteil des bayerischen Schienenverkehrs in und im Zulauf auf München abspielt. München lebt aber von seinem Umland – und belastet es mit seinem Verkehr. Gerade deshalb muss ein Interessensausgleich gefunden werden. PRO BAHN ist überzeugt: Ein effizientere Mittelverwendung im Bereich der Landeshauptstadt, sei es beim U-Bahn-Bau oder beim S-Bahn-Tunnel, könnte die Investitionsmittel für alle regionalen Schienenwege Oberbayerns freisetzen. Das Jahr 2006 kann hier den Durchbruch bringen.

Norbert Moy

Geschäftsstelle intern**Was geschah am 10. Mai 1989?**

Bei Wikipedia findet man, dass an diesem Tag der amerikanische Mathematiker Hassler Whitney gestorben ist, und die gesammelten Pressemitteilungen des Rhein-Lahn-Kreises vermelden „Kinderzirkus auf Tournee“ und „Nachwuchs amerikanischer Bullen besichtigt“. Wir meinen jedoch einen anderen Anlass.

An jenem Tag, einem Mittwoch, haben wir die Geschäftsstelle in der Schwanthalerstraße 74 bezogen, damals noch in „8000 München 2“ gelegen. Fotos vom Einräumen zeigen einige, die sogar heute noch aktiv sind, wenn auch gereift und meistens etwas mehr Biomasse bindend.

Am 17. Mai fand die letzte Sitzung im Münchener Forum statt, dem bis dahin gültigen Treffpunkt der PRO-BAHN-Aktiven. Die offizielle Einweihungsfeier unserer ersten eigenen Räume mit dem Bundesvorsitzenden Kurt Bielecki und zahlreichen Prominenten wurde am 23. Juni 1989 zelebriert.

In der Anfangszeit hatten wir übrigens nur den heutigen Versammlungsraum, das RV-Oberbayern-Zimmer und die Bundesgeschäftsstelle gemietet; die Räume der GmbH und die Bibliothek mit dem Landesverbandseck kamen erst im Juli 1997 dazu.

Warum nun dieser Rückblick?

Man kann es fast schon ahnen: Wir werden in Kürze die Schwanthalerstraße 74 verlassen müssen. Nachdem von den Vermieterinnen schon lange angekündigt war, dass das Gebäude „demnächst“ verkauft und abgerissen wird, erreichte uns kurz nach Weihnachten die Kündigung zum Ende März. Wenn Sie die nächste PRO BAHN-Post in den Händen halten, werden wir die „Gst“, wie sie im allgemeinen genannt wurde, also geräumt haben und in neuen Räumen residieren. Zum Redaktionsschluss steht die neue Adresse noch nicht hundertprozentig fest, aber wir haben eine neue Bleibe in Aussicht.

Wer immer auf dem Laufenden bleiben möchte, sollte also die nächste Zeit verstärkt die PRO BAHN-Webseiten anschauen. Dort werden wir die neue Adresse bekannt geben, sobald alles in trockenen Tüchern ist, und den genauen Zeitpunkt des Umzugs. Mittendrin ist man natürlich, wenn man die nächsten Aktiventreffen (ein Event, an dem man im übrigen sowieso immer teilnehmen sollte) besucht. Dort hat man sogar die Chance, sich zum Aufräumen der alten Gst oder Einräumen der neuen zu melden. Vielleicht kann man auch noch das eine oder andere Schriftstück ergattern, bevor es im Altpapier landet.

Der Umzug in die neuen Räume war durch den bevorstehenden Abriss der Schwanthalerstraße 74 natürlich unvermeidlich. Wir erhoffen uns von der neuen Gst aber auch einen Motivationsschub für bisher passive Mitglieder: Kommen Sie doch öfters mal vorbei, und bringen Sie Ihre Ideen für Verbesserungen im öffentlichen Verkehr ein! Und nach jeder Sitzung finden sich genügend Örtlichkeiten in der Nähe, wo man die Diskussionen bei einem Bier (o.ä.) noch vertiefen kann.

Matthias Wiegner, Norbert Moy
Vorsitzende des Landesverbandes Bayern und Regionalverbandes Oberbayern

Erfreuliches aus der Region**Linie A nimmt nächste Hürde**

Der Vorstand der DB Netz AG hat der Planungs- und Finanzierungsvereinbarung für den Ausbau der Linie A zur „Voll-S-Bahn“ grundsätzlich zugestimmt, meldet die Dachauer SZ vom 18. Februar. Die Unterschrift sei nur noch Formsache. Noch vor wenigen Wochen kursierten in der gleichen Zeitung Meldungen, wonach das Ganze wieder infrage stünde. Nach fast einem Jahr des Wartens und Nachfragens seit April 2005 geht damit ein langgehegter Wunsch der Lokalpolitik – aber auch von PRO BAHN – in Erfüllung. Der derzeitige „Diesel-Inselbetrieb“ in einem rundherum elektrifizierten Netz stößt insbesondere im Berufsverkehr schon lange an die Grenze seiner Leistungsfähigkeit und ist darum weder für Fahrgäste, Bahn und Besteller eine auf Dauer befriedigende Lösung. Man hofft nun die etwa 31 Millionen Euro teure Maßnahme bis 2008 abschließen zu können....

Kreisausschuss Rosenheim zur Modernisierung des „Filzenexpress“

Der Kreisausschuss in Rosenheim beschloss einstimmig, Freistaat und DB zu besseren Bahnverbindungen von Wasserburg nach München und umgekehrt zu bewegen, meldet die Wasserburger Zeitung vom 24. Februar. Ein Begegnungsabschnitt zwischen Wasserburg und Ebersberg soll grundsätzlich einen Stundentakt in beide Richtungen ermöglichen und die bisher nur im Berufsverkehr eingeführten erfolgreichen umsteigefreien Verbindungen nach München schrittweise ausgeweitet werden.

Thomas Kauderer

Anschlussicherung

Schallschutz = Sehstörung

In Petershausen und auch anderswo steht man vor Wänden. Vor welchen Wänden? Vor Schallschutzwänden. Diese Wände sollen die Anwohner vor dem Schall schneller Schienenfahrzeuge schützen. Gleichzeitig bewirken sie aber etwas anderes: Sie versperren dem Bahnpersonal und den Fahrgästen die Sicht.

In Petershausen wird die Sicht auch den Busfahrern zum Teil versperrt, die auf Züge zu warten haben. Teilweise wurden in die Schallschutzwände Sichtscheiben eingelassen. So können die Busfahrer an den neuen Bushaltestellen westlich des Bahnhofs ein-fahrende S-Bahnen sowie Regionalbahnen aus Richtung Ingolstadt erkennen. Die für die örtliche Situation mit wichtigste Verbindung, nämlich die von München kommenden Regionalbahnen, welche auf Gleis 1 einfahren, können sie nicht erkennen.

Hier müssen die Busfahrer beständig die kommenden Fahrgäste befragen, welcher Zug denn gerade gekommen ist. Gerade bei relativ kurz hintereinander einfahrenden Zügen wie dem abendlichen RE 4046 nach Nürnberg (Ankunft Petershausen nach Fahrplan 19 Uhr 03) und der abendlichen RB 30538 nach Ingolstadt Nord (Ankunft Petershausen nach Fahrplan 19 Uhr 12) ist das beispielsweise so. Beide Züge treffen meist knapper nacheinander ein und es kommt auch vor, dass der RE in München von Regensburg her Verspätung hat und nach der RB fährt. Für Fahrgäste, welche die letzten Busse in Petershausen erreichen müssen, ist das nicht selten eine Zitterpartie. Selbst gewissenhaften Busfahrern ist es dadurch schon passiert, dass sie einem Zug davongefahren sind, weil sie meinten, er wäre schon eingetroffen.

Die Lösung wäre entweder die gleiche elektronische Anzeigetafel für die An- und Abfahrtszeiten – wie sie an den Bahnsteigen angebracht ist – an den Bushaltestellen (auch an der Ostseite des Bahnhofs, hier fahren auch Linien ab) oder wenigstens ein kleines Sichtfenster in der Schallschutzwand zwischen Gleis 4 und 3 etwa auf der Höhe, wo die Bahnsteigüberdachung von Gleis 4 endet. Daran musste ich auch erst durch einen Blick auf die Planungtafel, welche am Petershausener Bahnhofsgebäude aushängt, herum-tüfteln. Es kann sein, dass die Busunternehmen das etwas anders sehen.

Jedenfalls habe ich das auch für den Verkehr zuständige bayerische Wirtschaftsministerium auf diesen und andere Missstände (z.B. fehlende Beleuchtung der neuen Bushaltestelle, deshalb können bei Dunkelheit die dort aushängenden Fahrpläne nicht gelesen werden, keine deutliche Hinweisbeschilderung an den Bahnsteigen zu den einzelnen Buslinien hingewiesen, Andreas Frank leitete dankenswerterweise meine Schreiben auch an den MVV weiter.

Die bisherigen Antworten sind abschlägig: Das EBA hat dem Schallschutz Vorrang vor optimalen Sichtverhältnissen eingeräumt. Diese Antworten enthalten insofern Wider-

sprüche, als es ja schon kleine Sichtfenster (welche den Schall nicht abhalten sollen) gibt, nur z.T. an den verkehrten Stellen.

Genau diesen Planungsfehler sollen Busunternehmen und Fahrgäste nun anscheinend für immer ausbaden. Für die Korrektur dieser Planungs- und Ausführungsfehler will man offenbar keine Mittel mehr bewilligen. Das kann es nicht sein. Wenn sich die Entscheidungsträger weiterhin nicht kooperativ erweisen, wende ich mich an die örtliche Presse in Dachau und Pfaffenhofen.

Hans-Georg Seefried, Kreisgruppe PRO BAHN Pfaffenhofen/Ilm

Literaturhinweis

Regional-Stadtbahn für Salzburg

Naturgemäß liegt der Schwerpunkt auf dem Nahverkehr in und um Salzburg und der seit langem diskutierten, konzipierten und konkret geplanten Regional-Stadtbahn (Gutachten und Literatur allein dazu wiegen inzwischen stolze 70 Kilogramm), aber es gibt auch „thematische Ausflüge“ u.a. zur bekannten „Ludwigs-Bahn“ nach Karlsruhe, nach Linz und Oberösterreich, zur Magistrale Paris – Stuttgart – München – Salzburg – Linz – Wien – Budapest oder zu den eher grundsätzlichen Betrachtungen von Prof. Knoflacher.

Alle namhaften Hersteller moderner Stadt- und Regionalbahntriebwagen präsentieren in Textbeiträgen die aktuellen Fahrzeugentwicklungen, die in umfangreiche Tabellen mit den technischen Kenndaten miteinander verglichen werden.

Beachtenswert sind auch die Einwohner-Zahlen im Einzugsbereich der vorgestellten Projekte.

Literaturhinweise gibt es nicht nur in den zahlreichen Fachartikeln; die abschließende Bibliografie fasst auf allein fünf ausgewachsenen DIN-A4-Seiten nochmals die Literatur zum Salzburger Verkehrsgeschehen seit 1886(!) kompakt zusammen.

Das Themenspektrum ist so breit, das auch für „Auswärtige“ vieles lesens- und studienwert sein dürfte, sei es aus reiner Neugier und Interesse, sei es als Anregung für das eigene Engagement vor Ort.

Regionale Schienen Extra Heft I/2006 (ISSN 1025 - 2282) kostet 13 Euro und ist zu beziehen unter office@regionale-schienen.at oder postalisch Georg-Rendl-Weg 26; A-5111 Bürmoos.

Thomas Kauderer

Samstag, 15. April 2006

Exkursion

zu einer Pfalzgrafenstadt und zu alten Donau-Burgen

Vom Bahnhof Neuburg gehen wir zur Oberstadt mit dem großen Schloss, herrlichen Kirchen und barocken Häusern. Weiter geht es der Donau entlang an verfallenen Burgen und Spuren von den Römern vorbei bis Unterhausen zur Mittagseinkehr. Von dort wandern wir zu einer Keltenschanze und durch die Flussaue der Donau zum Bahnhof Straß-Moos.

Gehzeit ca. 5 Stunden; keine größeren Höhenunterschiede

Treff: München Hauptbahnhof bis 8.30 Uhr am Reisezentrum

Abfahrt: 8.46 Uhr nach Ingolstadt, umsteigen Richtung Donauwörth bis Neuburg/Donau

Rückkunft in München voraussichtlich 19.19 Uhr

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

Führung: Eugen Reißing

Veranstalter: Bund Naturschutz

Impressum:

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

PRO BAHN Oberbayern e.V., Schwanthalerstraße 74, 80336 München, Tel. 089/53 00 31, Fax 089/53 75 66

PRO BAHN-Post-Redaktion: Dr. Michael Werner, Straßbergerstraße 28, 80809 München, Tel. 089/351 95 10

Mail: pbp-redaktion@muenchen.pro-bahn.de

PRO BAHN-Post Termine: Thomas Bedacht, Nebelhornstraße 38, 80686 München, Tel. 089/502 98 31

Mail: pbp-terminen@muenchen.pro-bahn.de

Eigendruck im Selbstverlag; Nachdruck mit Quellenangabe erwünscht, Belegexemplar erbeten.

Beiträge, die mit vollem Namen des Verfassers gekennzeichnet sind, geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion bzw. des Verbandes wieder.

Bezug der PRO BAHN-Post von April bis Dezember 2006 (monatlich) durch Überweisung von € 9.– 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 4/06 erscheint am 29.3.2006, Redaktionsschluss ist der 25.3.2006.

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. 01.03. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Do. 02.03. 19 Uhr; Weilheim, GH „Holzwurm“, Münchner Str. 36; **Stammtisch der Kreisgruppe Weilheim-Schongau**; Info: Norbert Moy (08 81/63 81 31)

Fr. 03.03. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Do. 09.03. 19 Uhr, Rosenheim, Bahnhofsgaststätte; **Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: Wolfgang Günther (080 62/40 27), Günter Polz 080 63/79 28)

Fr. 10.03. 18.20 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)

Mi. 15.03. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Mo. 27.03. 19.30 Uhr; Augsburg, Zeughaus, Zeugplatz 4 (Remshartzimmer, Raum 113); PRO BAHN Treff Augsburg und Schwaben; Michael Kappler: **Vorstellung Connex/Bayerische Cargo-Bahn**; Info: W. Karg: (082 51/ 538 87, e-mail: w.karg@bayern.pro-bahn.de)

Mi. 29.03. ab 19 Uhr; **Stammtisch** im „Zwingereck“

Do. 30.03. 19 Uhr; Weilheim, GH „Holzwurm“, Münchner Str. 36; **Stammtisch der Kreisgruppe Weilheim-Schongau**; Info: Norbert Moy (08 81/63 81 31)

Mi. 05.04. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 07.04. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Termine anderer Veranstalter

Fr. 03.03. 17 Uhr; Salzburg, Bahnhofsgaststätte „Quo vadis, Marmorsaal“; **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. 11.03. Treff 07.35 Uhr; München Hbf, Gleis 32, Zug Richtung Memmingen (07.51 Uhr) bis Mindelheim; **Exkursion von der Frundsbergstadt Mindelheim nach Bad Wörishofen**; Info: Eugen Reißing 089/700 46 08)

Mi. 15.03. 19 Uhr; Einsteinstraße 148, Dia-Vortrag: Thema stand bei Redaktionsschluss noch nicht fest; Info: Otto Morneburg (089/90 46 92 45)

Fr. 07.04. 17 Uhr; Salzburg, Bahnhofsgaststätte „Quo vadis, Marmorsaal“; **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)