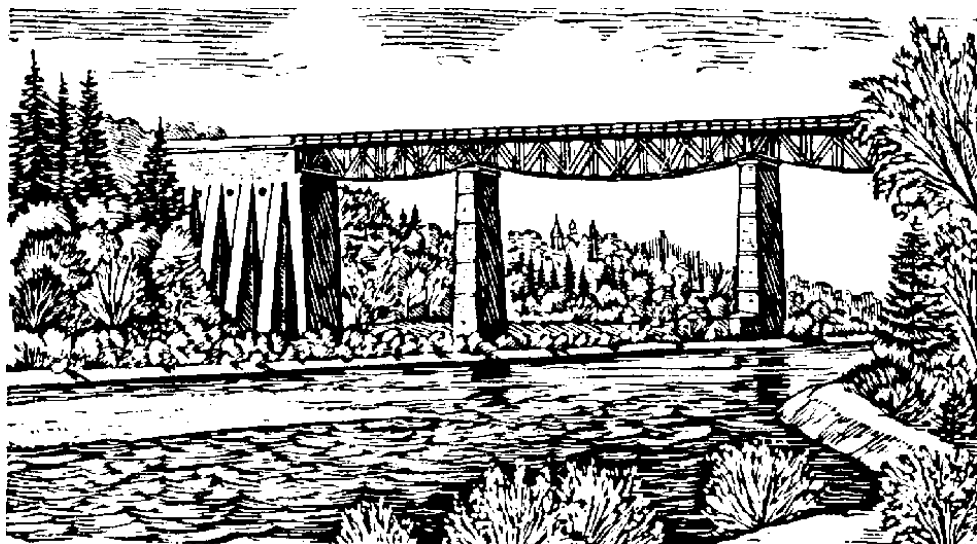


# PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern Mai 2007



**Großhesseloher Brücke (bis Ende der 70er-Jahre)**  
Holzschnitt von Willi Döhler im Heimatkundebuch „Unsere Stadt“ von 1954

- Wohin fahren die deutschen Bahnen? ..... 3
- Durch die außerbayerische Provinz ..... 5
- Fahrgastrechte ..... 7
- Sparen mit dem MVV ..... 8
- Kosten der Mobilität ..... 8

## Jubiläum

### 20 Jahre PRO BAHN-Post

**K**aum hat man etwas angefangen, schon sind Jahrzehnte vergangen. So manches Urgestein erinnert sich noch an Kurt Stracka, den Gründer von PRO BAHN, an die erste Untermiete im Münchner Forum, an die Wurzeln der langen, noch immer nicht ausgestandenen Geschichte des Kampfes um den Filzenexpress, aber eine ganze Generation ist seither schon nachgewachsen, die wieder viele neue Themen hat – leider wird unsere Arbeit nicht weniger.

Das erste Heft hatte keine Bezeichnung; das nachfolgende nannte sich „April 1987“ enthielt aber erst die Termine ab Anfang Mai. Demnach erschienen in acht Monaten neun Ausgaben, bis die Abfolge das Datum eingeholt hatte. Also ist jetzt, zum Redaktionsabschluss, unsere Aufgabe ziemlich genau zwanzig Jahre alt geworden.

1987: Das war das Jahr des schicksalhaften Dammrutsches auf der Wasserburger Stadtstrecke, der Anlass für die damalige Bundesbahn, sie illegal stillzulegen. Leider hat sich dieser rechtswidrige Zustand bis heute halten können. Wir haben weiterhin viel zu tun.

Es war das Jahr unseres Citybahn-Konzeptes, damals nach dem Vorbild der Strecke Köln – Gummersbach im Oberbergischen Land. Zwar ohne den Namen, aber nach dem Inhalt ist es heute mit Taktfahrplänen im Regionalverkehr weitgehend verwirklicht.

Umstritten war damals der Ismaninger S-Bahn-Tunnel; nicht jeder wollte ihn, und vor allem die Fahrgäste zogen schon immer das Tageslicht vor.

Um den Rangierbahnhof Nord wurde heftig diskutiert; an seinem Standort gab es seither noch erhebliche Nachbesserungen, heute haben wir ihn, und er wird kaum mehr gebraucht, weil der Wagenladungsverkehr seine Bedeutung verloren hat . . .

Und schon damals war der Wunsch nach einem S-Bahn-Anschluss bis Geretsried laut. Manche Geschichten sind sehr dauerhaft.

Diese Zeitschrift ist ursprünglich als Ankündigung für den damaligen Arbeitskreis „Verkehrsbewusstsein“ und Bericht seiner Protokolle entstanden, und die Terminseite ist ihr ältester Bestand. Darum rankte sich bald weiterer redaktioneller Text, erst kopierte Zeitungsausschnitte, seither immer mehr Beiträge aus unseren eigenen Reihen. Angefangen von Fritz Ferstl über Ernst Huber, jetzt bei Michael Werner, lange schon in der Gestaltung durch Peter Morath und auch schon lange mit der Terminredaktion Thomas Bedacht, dazu dem immer hilfreichen Thomas Kauderer und Eugen Reißing als Redaktionsbote und Kopierer haben wir jetzt seit zwei Jahrzehnten auf der Ebene des Regional-

verbandes eine Hauszeitschrift, die durchgehend jeden Monat erschienen ist. Dürfen wir uns ein kleines bisschen darüber freuen?

Bis heute versuchen wir, jedes Heft mit möglichst vielen Originalarbeiten zu füllen; die wirkliche Leistung kommt also von unseren verschiedenen Autoren, alle in ihrer jeweils eigenen Art, denen wir hiermit besonders danken wollen.

Übrigens freuen wir uns über gelegentliche Rückmeldungen. Wenn Sie uns Ihre Wünsche und Anregungen mitteilen, können wir uns weiter bemühen, noch besser zu werden.

\*

Ganz nebenbei haben wir ausgerechnet, dass dieses Heft außerdem des hunderterste unter der gegenwärtigen Leitung ist.

Die Redaktion

## Verkehrspolitik

### Wohin fahren die deutschen Bahnen?

Mit der Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs schienen die Stilllegungswellen der 1960iger bis 80iger Jahre endlich gebannt zu sein. Statt der ständig im Spannungsfeld zwischen Wirtschaftlichkeit und (finanziell unausgeglichener) Gemeinwohlverpflichtung agierenden Bundesbahn gab es nun eine klare Verantwortung: politisch gewollte Leistungen sind auch von der Politik zu bezahlen. Die Entwicklung zeigte, dass „mehr Verkehr auf die Schiene“ auch im bislang als hoffnungslos defizitär verschrienen Nahverkehr möglich ist. Diese Erfolge drohen unter anderem durch die Kürzungen der Regionalisierungsmittel wieder in Frage gestellt zu werden.

Mehr noch: Abseits von Milliardenprojekten in und zwischen Ballungsräumen tauchen wieder Schreckgespenster auf, die wir eigentlich überwunden glaubten. Nachdem sich der Schienengüterverkehr von den Zweigstrecken weitgehend verabschiedet hat, droht einigen nun auch im Personenverkehr durch „Abbestellungen“ der Aufgabenträger das Aus. In Bayern hofft man zwar durch Ausschreibungen darum herumzukommen, aber die Tendenz ist unverkennbar: Seit der Bahnreform wurden bundesweit wieder mehrere Tausend Streckenkilometer stillgelegt. Die Finanzierung der Infrastruktur ist offenbar nicht so sicher, wie es lange Zeit den Anschein hatte, was immer wieder an Langsamfahrstellen und gekappten Kreuzungs- und Überholgleisen sichtbar wird. Die aus Bundesbahnzeiten sattsam bekannte Salamitaktik feiert hier fröhliche Urständ' und

das Schienenschlachten dürfte mit einem integrierten Börsengang eher zu- als abnehmen.

Gute Bahnen dürfen auch Steuergelder kosten, aber man wird der Öffentlichkeit dann auch zugestehen müssen, dass sie ein Wörtchen mitzureden hat, wie der Schienenverkehr in Zukunft aussehen soll, das kann man nicht irgendwelchen Spekulanten an der Börse überlassen. Für PRO BAHN gehört das Netz daher in öffentliche Hände wie die Infrastruktur der konkurrierenden Verkehrsträger auch.

Während das Verkehrsmittel Bahn vor noch nicht allzu langer Zeit selbstverständlich zum täglichen Leben gehörte, haben die Stilllegungen in vielen Regionen auch zur Folge, dass inzwischen fast ganze Generationen ohne Bezug zum Schienenverkehr aufwachsen. Zeigt man dort z.B. in Form eines Lichtbildervortrages, wie jenseits von ICE und S-Bahn attraktiver SPNV aussehen kann, herrscht nicht selten ungläubiges Staunen. Zu oft wird das Bild von der Bahn von ein paar abgehalfterten Schienenbussen auf maroden Strecken oder der einen oder anderen Dampfzugsonderfahrt bestimmt, moderne Entwicklungen im regionalen Schienenverkehr sind eher unbekannt, die Überzeugungsarbeit zuweilen mühsam. Von daher ist es nicht hoch genug einzuschätzen, dass die SOB, BOB und andere mit Sonderzügen an die Tradition „Eine Stadt geht auf Reisen“ anknüpfen, um wieder etwas vom Erlebnis Bahnfahren zu vermitteln.

Dieses Erlebnis wird leider in jüngster Zeit erheblich durch diverse Lärmschutzwände getrübt, wie auch die Münchner Schiene in mehreren Beiträgen zu Recht moniert. Diese Lärmschutzwände sind einerseits Ausdruck einer Entfremdung vom Schienenverkehr, der nicht mehr so ohne weiteres akzeptiert wird, obwohl die Bahn schon gut ein Jahrhundert oder noch länger vor der eigenen Haustür liegt. Andererseits verstärkt er diese Entfremdung, indem er die Bahn der öffentlichen Wahrnehmung entzieht: Die Züge hinter den Wänden sind nicht mehr sichtbar, genauso wenig wie Fahrgäste auf die durchfahrene Umgebung sehen können. Dieser „panoramatische Blick“ gehörte von Anfang an zur Reisekultur einer Bahnfahrt.

Grenzwerte beim Lärmschutz sind zweifellos einzuhalten. Das kann aber nicht dazu führen, dass auch überfällige Ausbaumaßnahmen regelmäßig zwischen kilometerlangen, haushohen Mauern oder gar in ebenso kostentreibenden Tunnelorgien enden: In der Zeitschrift SCHIENE warnt der Herausgeber Joachim Seyferth vor „einem ökologisch verbrämten Aktionismus“ (insbesondere überzogene Lärmschutzforderungen), obwohl die Eisenbahn noch nie so sicher, sauber und leise wie heute war: Früher gab es stampfende Dampflokomotiven, laute Piffe an jedem Tunnel sowie kreischende Bremsen: Niemand hat sich beschwert – weil die Bahn noch kein Buhmann, sondern gewollt war.... (Heft 4/2005 Umschlaginnenseite)

Inzwischen hat sich ja auch die Allianz pro Schiene des Themas angenommen, gibt es doch eine ganze Menge Möglichkeiten, den Lärmschutz auch fahrgastfreundlich zu gestalten, von der Beugungskante zur Reduzierung von Wandhöhen bis zu Schwingungsdämpfern im Gleisbett.

Zu beachten bleibt, dass Eisenbahn mehr ist als eine technisch-wirtschaftliche Angelegenheit. Für die Akzeptanz dieses Verkehrsmittels werden die sogenannten „weichen Faktoren“ wichtiger, als sie es in der Vergangenheit je waren.

Thomas Kauderer

## Reisebericht

### Durch die außerbayerische Provinz

Nach längerer Zeit war es mir mal wieder vergönnt, die weiß-blauen Grenzpfähle zu überschreiten, diesmal in die Mitte der alten Bundesrepublik, sprich, in den Raum Westerwald/Siegerland. Natürlich mit der Bahn. Mit was denn sonst?

Mit der Bahn ging es per Bayerticket Single am Ostermontag – an Feiertagen gilt das Wochenendticket ja leider nicht – bis zum bayerischen Grenzort Kahl am Main und dann per einfacher Nahverkehrskarte (BC 25) bis Dillenburg, der Preis war günstiger als das Hessenticket, das ich mir per Post hätte schicken lassen können.

Endlich konnte ich die Fahrt mit dem schnellsten Nahverkehrszug Deutschlands bis Nürnberg genießen. Reibungslos war auch der Nahverkehr bis Würzburg und dann bis Frankfurt/Main.

Dort wurde es dann eng im ET 426 bis Gießen. Ab dort bestand SEV bis Dillenburg. Mit Verspätung und durchgehendem Stehplatz bei einigem Gepäck.

Wegen schlechtem Anschluss an die Hellertalbahn holte mich meine Gastgeberin in Dillenburg ab. Diese Bahn lässt man – was die Anschlüsse Richtung Frankfurt anbetrifft – buchstäblich versanden. Auf der anderen Seite ist es Richtung Köln in Betzdorf deutlich besser.

Die Hellertalbahn benutzte ich an einem Tag Richtung Betzdorf und zurück.

Start in Würgendorf. Der Schalter ist besetzt, wohl auch wegen dem regen Güterverkehr in das Dynamit-Nobel-Werk Burbach. Der Personenverkehr ist aber gering. Ich erfahre, dass ich DB-Tickets an diesem Schalter nicht kaufen kann, auch nicht am Automaten im Triebwagen (gleiche Bauart wie auf der Usedomer Bäderbahn). Die DB er-

laubt den Verkauf ihrer Karten auf dieser Strecke nicht. Ein Wochenendticket oder eine Fernverkehrskarte könnte ich mir nur in Betzdorf oder Dillenburg kaufen.

Meine Gastgeberin – deren Kinder auch mal die Bahn nutzen – konnte mir diese Probleme nicht bestätigen. Eine Nachfrage bei DB und Hellertalbahn erscheint angezeigt (ist noch unerledigt).

Von Betzdorf aus benutze ich den Bus (Linie 8401) der Westerwaldbahn bis Dicken-dorf (wandern, alte Erinnerungen auffrischen, Besuche bei früheren Freunden). Wieder eine extra Karte, natürlich kein Einheitssticket Bahn/Bus.

Von 11 Uhr 30 bis 18 Uhr 30 kann ich dort verweilen, dann geht es mit dem letzten Bus – diesmal als einziger Fahrgast – um 18 Uhr 39 wieder zurück nach Betzdorf. Früher war das Busangebot in dieser Gegend viel, viel schlechter als heute. Es gibt eine Anschlusslinie nach Montabaur an die ICE-Schnellfahrlinie Köln – Frankfurt. Am Samstag fahren auch Busse.

In Betzdorf wird planmäßig(!) der letzte Zug, der bis Würgendorf fährt, bzw. bis Dillenburg, nicht erreicht. Aber ich will ja ohnehin noch eine Ausstellung über den Klimawandel in der Stadthalle besuchen und mich nochmals mit einem alten Freund dort treffen. So verständige ich telefonisch meine Gastgeberin, dass sie mich in Neunkirchen abholt, denn der letzte Zug um 20 Uhr 36 fährt nur bis dorthin, koppelt dann mit der letzten Garnitur von Dillenburg an diesem Tag und das Doppelgespann fährt dann als Leerfahrt zurück nach Betzdorf, um dort die Nacht zu verbringen. Es ist nicht schlecht besetzt.

Heimfahrt am Sonntag: Ich werde wieder bis Dillenburg gebracht, ab dort geht es wieder auf der Schiene weiter (kein SEV mehr). Der Fernverkehrsautomat nervt mich, er spuckt keine Karte aus, der Schalter ist natürlich in solch einem Städtchen am Sonntag geschlossen. Ich rufe die Reklamationsstelle an, damit es zu keiner Doppelabbuchung kommt. Der 2. Automat – glücklicherweise ist ein zweiter da – rückt die Karte raus. Diesmal werde ich den ICE ab Frankfurt mit BC 25 nutzen. Die günstigen DB-Sonderangebote für den Fernverkehr konnte ich nicht nutzen, da die Reise zu kurzfristig entschieden wurde.

Die Anschlüsse in Gießen und Frankfurt klappen, wenn auch wegen Verspätungen knapp. Um 18 Uhr hält mich die bayerische Landeshauptstadt wieder in ihren Armen. Ob ich diesmal zwischen Nürnberg und München stellenweise mit 300 km/h unterwegs war? Die Geschwindigkeitsanzeige im ICE zeigte zwischen Allersberg und Kinding mal „nur“ 298 an . . .

Hans-Georg Seefried

## Fahrgastrechte

### PRO BAHN begrüßt Pilotversuch

Nachdem wir uns über Jahre hinweg dafür eingesetzt haben, dass Bahnfahrern ein Teil des Fahrgeldes zurückerstattet wird, wenn Züge erheblich verspätet sind, begrüßen wir die für den 1. Mai angekündigten Maßnahmen als einen ersten Schritt in die richtige Richtung“, kommentiert der bayerische PRO BAHN-Vorsitzende Matthias Wiegner die von der Deutschen Bahn nun auf den Nahverkehr ausgeweiteten Fahrgastrechte.

„Im Falle von Verspätungen über 60 Minuten sollen künftig 25% des Fahrpreises erstattet werden; Zeitkarteninhabern werden gerade mal zwei Euro gewährt. Mit diesen Ersatzleistungen fällt die Lösung deutlich hinter städtische Regelungen wie bei der Münchner Verkehrsgesellschaft oder Regelungen in anderen Ländern zurück: In den Niederlanden werden 50 Prozent des Fahrpreises schon ab 30 Minuten erstattet, bei 60 Minuten sogar der volle Fahrpreis.“ Nachteilig sei auch, dass der vermutlich häufigste Verspätungsfall – der Übergang von einem verspäteten ICE auf einen nicht mehr wartenden Nahverkehrszug – nicht berücksichtigt wird. Wiegner: „Wenn ein ICE 15 Minuten verspätet ist und man deshalb erst einen Anschlusszug in die Region erreicht, der eine oder gar zwei Stunden später fährt, geht man als Fahrgast leer aus. Insofern müssen die Fahrgastrechte noch dringend nachgebessert werden.“

Ob und wie die Handhabung der ausgegebenen „Gutscheinkarten“ und „Verspätungsgutscheine“ in der Praxis funktioniert, wird sich zeigen müssen. Die Reduzierung von Zugbegleitpersonal und von Verkaufsstellen könnte sich auch hier kontraproduktiv auswirken, befürchtet der Fahrgastverband. Wenn bei den Fahrgästen Erwartungen geweckt werden, die dann nicht erfüllt werden, ist der Imageschaden besonders hoch. Optimal sei auch hier die Regelung der MVG und der Niederländischen Bahn, die den Erstattungsbetrag unbar auf das Girokonto des Kunden überweist.

PRO BAHN-Pressemitteilung  
Matthias Wiegner

#### Hinweis:

Neues von PRO BAHN, Nachrichten und weitere aktuelle Pressemitteilungen findet, wer einen online-fähigen Computer hat, auf der Internetseite

**www. pro- bahn. de**

## Internet-Tipp

### Sparen mit dem MVV

Bereits im neunten Jahr gibt es die Tariftipps für Fahrten im Münchner Verkehrsverbund und darüber hinaus. Die aktuelle Version ist seit Anfang April online verfügbar.

Strukturelle Änderungen bei den Tarifen gab es diesmal keine, nur die üblichen Preiserhöhungen beim MVV. Neu eingefügt wurden im Kapitel „Innenraum plus Kurzstrecke“ ein paar leicht zu übersehende Details zum MVV-Kurzstreckentarif und Beispiele, wie sich das auswirken kann. Ebenfalls angepasst wurde die Seite zur Fahrradmitnahme.

An der unklaren und unschönen Situation beim Übergang zwischen Deutscher Bahn AG und Bayerischer Oberlandbahn (BOB), die seit 1.8.2006 durch Änderung der tariflichen Anstoßpunkte besteht, hat sich nichts geändert. Wer die BOB von oder nach außerhalb des MVV-Gebiets und des BOB-Netzes nutzt (z.B. von München ins Mangfalltal), dem seien die entsprechenden Kapitel und die Preisbeispiele besonders empfohlen.

Also viel Spaß beim „Sparen mit dem MVV“ –  
<http://home.arcor.de/e.lauterbach/mvv-tip/>

Bei der Komplexität der Materie sind Fehler leider nicht zu vermeiden. Wer auf solche stößt, Unklarheiten findet oder etwas kommentieren möchte, kann sich gerne per E-Mail an [e.lauterbach@gmx.de](mailto:e.lauterbach@gmx.de) wenden.

Edmund Lauterbach

## Kosten der Mobilität

### Wenn's ums Geld geht . . .

Angesichts der wissenschaftlich erhärteten Kenntnisse über den nicht mehr zu leugnenden Klimawandel warnte vor ein paar Wochen ein Minister vor einer „Hysterie“, die uns zu einem „Volk von Kleinwagenfahrern“ mache. Gesetzt den Fall, wir wären ein solches, interessant bliebe auch in diesem Fall, was der angebliche „Fahrspaß“ so kostet. Nach der Tabelle eines bekannten Automobilclubs liegt selbst bei den kleinsten Modellen allein der Wertverlust bei 113 Euro pro Monat. Mit diesem eher vorsichtigen Ansatz kommt man bei rund 7 Millionen Pkw in Bayern auf einen Wertverlust

der Flotte von 791 Millionen Euro monatlich beziehungsweise knapp 9,5 Milliarden Euro jährlich. Damit sind die Karren aber noch keinen Meter gefahren geschweige denn die Straßen gebaut und unterhalten.

Aus der amtlichen Kraftfahrzeugstatistik lassen sich auch aufschlussreiche Werte für einzelne Regionen ermitteln. Für die Landeshauptstadt München ergibt sich beispielsweise ein Wertverlust der Pkw von rund 945 Millionen Euro jährlich, zusammen mit dem Umland im gesamten MVV-Bereich von über 2 Milliarden Euro, in der kreisfreien Stadt Rosenheim von 45 Millionen Euro, zusammen mit dem Landkreis von über 240 Millionen Euro, für die Landkreise Aichach – Friedberg und Neuburg – Schrobenhausen von rund 102 bzw 74 Millionen Euro jährlich.

Selbst wenn man davon ausgeht, dass sich in einem Flächenstaat wie Bayern der Pkw nicht ganz ersetzen lässt, bei bündelbaren Verkehrsströmen, die sich aus der Straßenverkehrsmengenkarte ablesen lassen, sollte für Öffis schon deutlich mehr drin sein. Man kann sich ja mal den Spaß machen und die genannten Werte durch ein angenommenes Bestellerentgelt von 8 Euro pro Zugkilometer teilen: Damit lässt sich einiges Verkehrsaufkommen ganz auskömmlich auf regionale Schienen bringen. Natürlich müsste man auch hier eine Vollkostenrechnung machen. In diesem Artikel sollte es nur darum gehen, einmal auf wenig beachtete Kosten aufmerksam zu machen, um vielleicht die weitverbreitete Ansicht etwas zu relativieren, die Bahn sei viel zu teuer und mein Auto hab ich sowieso.

Thomas Kauderer

## Noch ein Jubiläum

### 150 Jahre Maximiliansbahn

Wie schon im vorigen Heft ausführlich angekündigt, wird zu Pfingsten groß gefeiert. In Deisenhofen vom 25. - 27. Mai, Holzkirchen 26. bis 28. Mai, Westerham, Bad Aibling und Kolbermoor am 26. Mai, Bad Aibling am 25., und am 26. Mai in Rosenheim. Es gibt eine Fülle von Veranstaltungen mit und ohne Eisenbahnbezug, viel zu viele, um sie in diesem Heft aufzuzählen. Auf der Strecke verkehren Dampfzüge und historische Elektrotriebwagen, und sogar ein Jubiläumsbier ist angekündigt. Näheres erfährt man über ein Faltblatt, nachzufragen bei BOB und DB Regio, und über [www.maximilianseisenbahn.de](http://www.maximilianseisenbahn.de)

Die Redaktion

**Samstag, 26. Mai 2007**

### Exkursion von Mittenwald über Krün nach Klais

Vom Bahnhof Mittenwald durch den Ort und zur Talstation des Kranzberglifts. Weiter über die Schmalenseehöhe, vorbei an den berühmten Buckelwiesen nach Krün (Mittagseinkehr). Danach zum Barmsee und dem kleinen Grubsee bis nach Klais.

Gehzeit ca. 4 ½ Stunden, kleinere Anstiege zum Kranzberglift, zur Schmalenseehöhe und nach Klais.

Treff: München Hauptbahnhof bis 8.15 Uhr am Abfahrtsbahnsteig Gleis 29

Abfahrt: 8.32 Uhr Richtung Innsbruck bis Mittenwald

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

Führung: Eugen Reißing

Veranstalter: Bund Naturschutz

## Auflösungen

### April, April? Ja, Mai!

Es trifft nicht zu, dass unser voriges Heft einen Aprilscherz enthalten hat; es waren nämlich zwei. Aber auch, wenn uns ein Redaktionsmitglied des Weilheimer Kuriers Jonathan Leutenberg nicht bekannt ist, fühlen wir uns doch nicht sicher, ob womöglich an der juristischen Auslegung des empfindlichen Seelenlebens der Autofahrer doch etwas dran sein könnte . . .

Das dritte Gleis auf der Großhesseloher Brücke ist allerdings bisher ausschließlich bei Google Earth in Betrieb gegangen, und die erweiterte S-Bahn-Südschleife über Deisenhofen wird bis auf weiteres noch nicht befahren.

Die Redaktion

**Samstag, 9. Juni 2007**

## **Exkursion**

### **Wanderung zu den herrlichen Alpenseen im Außerfern**

Thema: Bahnlinie und Kraftwerksbau. Vom Bahnhof Heiterwang zum Heiterwanger See. An ihm und dem Plansee entlang bis zum Gasthof Seespitze (Mittagseinkehr). Am Nachmittag zum kleinen Plansee, den Stuibenfällen und zum Ausfluss des Plansees, dem Archenbach. Über Breitenwang nach Reutte in Tirol.

Gehzeit ca. 4 ½ Stunden

Treff: München Hauptbahnhof bis 7.15 Uhr am Abfahrtsbahnsteig Gleis 28

Abfahrt: 7.32 Uhr Richtung Garmisch, umsteigen Richtung Reutte

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., 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-termine@muenchen.pro-bahn.de

PRO BAHN-Post-Aboverwaltung: 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 Mai bis Dezember 2007 (monatlich) durch Überweisung von € 8,- 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 6/07 erscheint am 30.5.2007, Redaktionsschluss ist der 26.5.2007.

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. 26.04. 19 Uhr; Weilheim, GH „Holzwurm“, Münchner Str. 36; **Stammtisch der Kreisgruppe Weilheim-Schongau**; Info: Norbert Moy (08 81/63 81 31, e-mail: n.moy@bayern.pro-bahn.de)

Mo. 30.04. 19.30 Uhr; Augsburg, Zeughaus, Zeugplatz 4, Remhardszimmer, Raum 113); **PRO BAHN-Treff Schwaben**; Helmut Hofmann (Geschäftsführer des AVV): Mobilitäts-drehscheibe, Linienbrechungen, RST: Wohin fährt der Nahverkehr im Großraum Augsburg? Info: Winfried Karg (082 51/538 87, e-mail: w.karg@bayern.pro-bahn.de)

Mi. 02.05. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 04.05. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Do. 10.05. 19 Uhr; Rosenheim, Bahnhofsgaststätte; **Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: Wolfgang Günther (080 62/40 27), Günter Polz (080 63/79 28)

Fr. 11.05. 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, www.altmuehlnet.de/probahn)

Mi. 16.05. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Mo. 21.05. 19.30 Uhr; Augsburg, Zeughaus, Zeugplatz 4, Remhardszimmer, Raum 113); **PRO BAHN-Treff Schwaben**; Peter Stöfele (Augsburger Allgemeine): **Wie kommt die Bahn in die Zeitung?** Info: Winfried Karg (082 51/538 87, e-mail: w.karg@bayern.pro-bahn.de)

Mi. 30.05. ab 19.30 Uhr; **Stammtisch im GH „Zwingereck“**

Do. 31.05. 19 Uhr; Weilheim, GH „Holzwurm“, Münchner Str. 36; **Stammtisch der Kreisgruppe Weilheim-Schongau**; Info: Norbert Moy (08 81/63 81 31, e-mail: n.moy@bayern.pro-bahn.de)

Fr. 01.06. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Mi. 06.06. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

## **Termine anderer Veranstalter**

Fr. 27.04. 19 Uhr; Deutsches Museum, Forum der Technik, Saal "Solaris"; Podiumsdiskussion: „Alle reden vom Klima - wir handeln! **Grüner Klimaschutzfahrplan: 50% CO2-Reduktion bis 2030!**“;

Fr. 04.05. 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)

25. - 28.05. An der Strecke zwischen Deisenhofen und Rosenheim; **150 Jahre Maximiliansbahn** (siehe Hinweis im Heft)

Sa. 26.05. Treff 08.15 Uhr; München Hbf, Gleis 29; Zug Richtung Innsbruck (08.32 Uhr) bis Mittenwald; **Exkursion: von Mittenwald über Krün nach Klais**; (Gehzeit ca. 4½ Stunden, kleinere Anstiege); Info: Eugen Reißing (089/700 46 08)

Fr. 01.06. 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)