

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern April 2006



Neue Heimat für PRO BAHN

Foto: MWie

- Schnee von heute 3
- Die Vinschgaubahn 5
- Kundenfreundlich, nachvollziehbar!? 8

Vereinsnachrichten

PRO BAHN ist umgezogen

Wie schon in der letzten Ausgabe erwähnt, haben die Münchner Untergliederungen von PRO BAHN ein neues Domizil. Zu finden ist die Geschäftsstelle nun in München-Laim, am Agnes-Bernauer-Platz 8 (80687 München).

Telefon- und Faxnummern bleiben zunächst unverändert, waren aber bei Redaktionschluss noch nicht auf die neue Geschäftsstelle umgeschaltet.

Unmittelbar am Agnes-Bernauer-Platz gibt es die gleichnamige Trambahnhaltestelle der Linie 19. Aber auch der S-Bahnhof Laim und der U-Bahnhof Laimer Platz sind fußläufig erreichbar. Die Entfernungen von diesen und anderen Stationen zur Geschäftsstelle sowie einige Fahrzeiten zu den Haltestellen können der folgenden Liste entnommen werden:

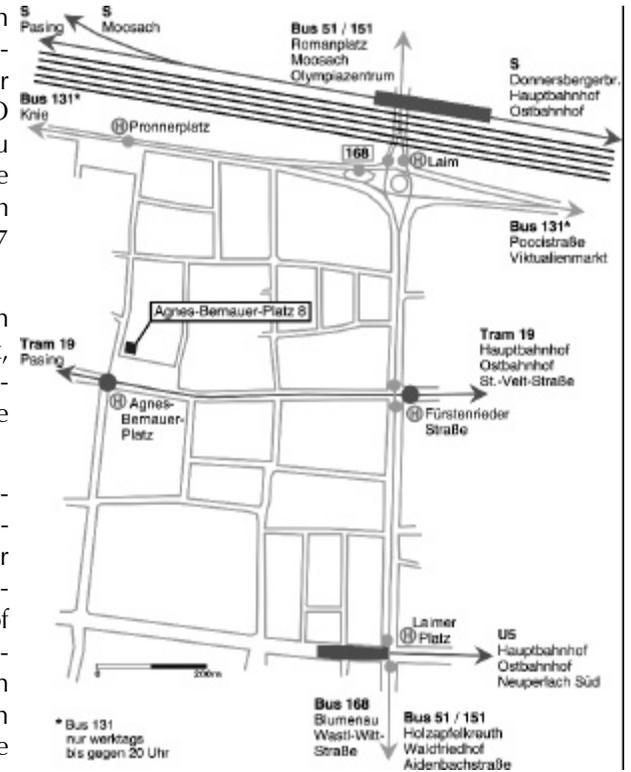
Fußwege:

- ab Laim S ca. 1050 Meter
- ab Laimer Platz U ca. 860 Meter
- ab Fürstenrieder Str. ca. 580 Meter
- ab Pronnerplatz ca. 430 Meter

Fahrzeiten:

- Tram 19 ab Hbf Süd . . . ca. 15 Minuten
- Tram 19 ab Pasing ca. 12 Minuten
- U5 ab Hauptbahnhof . . . ca. 7 Minuten
- S ab Hauptbahnhof ca. 6 Minuten
- S ab Pasing ca. 4 Minuten

Weitere Informationen gibt es im Internet unter http://www.pro-bahn.de/bayern/agnes_b.htm



Grafik: ELau

Versagen beim Winterbetrieb

Schnee von heute

Irgendein Kabarettist hat es im Lauf des Winters deutlich ausgesprochen: Früher einmal hieß es „Winter“, heute nennt man es „Schneechaos“. Sicher, so hoch ist der Niederschlag seit 1942 nicht mehr liegengeblieben. Aber trotzdem: Das ist keine Katastrophe, das gehört hin und wieder zu den natürlichen Erwartungen des mitteleuropäischen Klimas. Und das heißt: So, wie man selbstverständlich Vorkehrungen trifft, falls es einmal brennen sollte, und die Feuerwehr schon bereit steht, sollte man um so mehr für eine etwas stärkere Ausprägung einer alltäglichen Wettererscheinung gerüstet sein.

Aber einen Tag lang ruhte der Trambahnverkehr in München vollständig, und vier Tage brauchte es, bis er wieder planmäßig lief.

„Geiz ist geil“, aber nicht der Geiz der Endkundschaft, sondern der MVG. Unvermeidlich bricht der Betrieb zusammen, wenn man nicht die Mittel für solche Fälle vorhält. Heutzutage wird betriebswirtschaftlich gedacht; der Ausfall von ein paar Tagen ist eben billiger als ein ganzes Jahr lang Betriebsmittel und Personal zu unterhalten. Die MVG rühmt sich eines hochmodernen Gerätes, das auf Schiene und Straße verkehren kann. Aber offensichtlich ist es nicht genug; in einer Landschaft, wo hin und wieder ein Winter vorkommt, braucht man einen entsprechend umfangreichen Räum-Fuhrpark. Früher haben wir uns über die USA lustig gemacht, wo jedes Jahr der Verkehr zum Erliegen kommt, wenn es völlig überraschend einmal schneit. Inzwischen haben wir viele schlechte Gewohnheiten des Wirtschaftens von dort übernommen und blamieren uns selbst ebenso gut. Es gibt so viele Arbeitslose; konnte man nicht einige davon schnell zum Schneeräumen rekrutieren? Nein; denn so spart man Geld im eigenen Haus, die Folgekosten für die Allgemeinheit kümmern da nicht. Traurig.



Gleiskörper als Schneeablage (Reichenbachbrücke)

Zugestanden: Nicht alle Fehler waren der MVG anzulasten. Niederflurfahrzeuge sind schneeanfälliger als herkömmliche. Und wenn die Räumdienste den Schnee auf die Gleise kippen, hat auch derbes Räumgerät es schwer. Aber es ist die selbe Stadt, die das zu verantworten hat. Statt dessen war man stolz darauf, dass der



Schneepflug räumt Isar-Radweg

Fotos: PMo

Weitere Bilder vom „Schneechaos“ unter www.stadtbummel-muenchen.de/schnee

Isar-Radweg bereits am selben Tag geräumt war, gleichgültig, wohin die Radler von dort aus abbiegen konnten. Sie hatten also nicht wirklich etwas davon. Abhilfe? Erstens: Vernünftige Prioritäten setzen. Zweitens: Genug LKW und Fahrer bereitstellen. Möglich ist das; man muss es nur wollen.

Michael Werner



Einweihung und Jubiläum

Willkommen zu Hause!

Es passt großartig: Ausgerechnet zum 25jährigen Jubiläum von PRO BAHN sind wir in die neue Geschäftsstelle eingezogen (siehe vorn im Heft). Das muss gefeiert werden! Das tun wir am Freitag, dem 28. April unter der neuen Adresse von 16 - 20 Uhr. Es gibt etwas zu essen, und die vereinseigene Prominenz ist anwesend. Bisher ist kein weiteres Programm vorgesehen als nette Geselligkeit, aber wer weiß?

PRO BAHN LV Bayern und RV Oberbayern

Moderne Bahnen in der Region

Die Vinschgaubahn

Im Jahre 1906 (nach anderen Angaben 1907) wurde die Lokalbahn von Meran nach Mals im Anschluss an die bereits bestehende „Vicinalbahn“ von Bozen nach Meran eröffnet und schloss damit den Vinschgau an das Schienennetz an. Doch damit nicht genug, auf dieser Erfolgsspur sollte es weitergehen, sogar zu internationalen Ehren sollte die Bahn kommen: Projektiert waren eine Ortlerbahn in die Lombardei, eine Schmalspurbahn über den Ofenpass bis ins schweizerische Zernez zur Rhätischen Bahn und eine Normalspurbahn über den Reschenpass nach Landeck zur Arlbergbahn. Als Teil eines Bypasses zur Brennerstrecke gewann diese Reschenscheideckbahn an strategischer Bedeutung und noch 1918 begann die untergehende Donaumonarchie mit ihrem Bau. Im Friedensvertrag von Saint Germain wurde Italien das Recht zugestanden, die Bahn nach Landeck fertig zu stellen, worauf jedoch 1930 verzichtet wurde. Nach kurzer Wiederaufnahme der Bauarbeiten 1944 war damit nach dem verheerenden zweiten Weltkrieg jedoch endgültig Schluss: 1955 traten die ÖBB die ungenutzte Bahntrasse in Nordtirol an die Straßenbauverwaltung ab, die auf ihr die Reschen-Schnellstraße errichtete.

In wenig bahnfrendlichen Zeiten brauten sich auch über der verbliebenen „Reststrecke“ weitere düstere Wolken zusammen. Vom damaligen italienischen „Unternehmen Zukunft“ in auch hierzulande sattsam bekannter Staatsbahnmanier bis zur Stilllegungsreife heruntergewirtschaftet war im Juni 1990 auch zwischen Mals und Meran zunächst einmal Schluss mit „mehr Verkehr auf die Schiene“: Mit ganzen drei täglichen Zugpaaren und den damit verbundenen Verkehrszeiten „selten außer meistens“ eigentlich auch kein Wunder! Parallel zur vor sich hin verfallenden Bahnlinie beförderten die Busse jährlich etwa 1,2 Millionen Fahrgäste auf der 60 Kilometer langen Strecke.

Wer küsst Dornröschen wach?

Vorausschauende Vinschgauer erkannten, dass es so in einer touristisch attraktiven Region nicht weitergehen konnte, widerstanden tapfer allen Versuchen, auf der Bahntrasse einen Radwanderweg einzurichten, und setzten alles daran, sie wieder ihrer ursprünglichen Bestimmung zuzuführen. Dafür nutzte man den Autonomiestatus der Provinz Bozen, der eine unentgeltliche Übernahme der Bahnlinie und einen Betrieb in Eigenregie gestattete. Außerdem war es ein Pilotprojekt für die Aufgabenträgerschaft im SPNV in Südtirol.

Maßgeschneidert: Bahn und Bus aus einem Guss

Wie kaum anders zu erwarten, ergab eine Nachfrageanalyse eine starke Bündelung von Verkehrsströmen in Richtung Meran mit dem stärksten Querschnitt bei Töll, der ersten

Steilstufe vom Vinschgau nach Meran, während er im oberen Vinschgau naturgemäß etwas dünner ausfiel. Im Busverkehr lag die mittlere Reiseweite bei 15 km, was vor allem auf eine lokale Bedienung innerhalb des Vinschgau schließen ließ. Im sogenannten ein- und ausbrechenden Verkehr nach Meran (und weiter nach Bozen) konnte der ÖV aber offensichtlich vorhandene Potentiale kaum nutzen.

Dementsprechend erwies sich ein reiner Halbstundentakt (wie bei den Bussen) als wenig zielführend, statt dessen wurde ein differenziertes Angebot mit einem langsamen kurzlaufenden Zug Meran – Laas und einem beschleunigten langlaufenden entworfen, der bis Laas nur größere Orte bedient und den Endbahnhof Mals in 67 statt sonst 83 Minuten erreicht. Dazu kommen noch verschiedene Buslinien zur Erschließung schienenferner Orte, die an bestimmten Bahnhöfen systematisch mit Regionalbahn und/oder Regionalexpress verknüpft sind.

Von der abgewirtschafteten Nebenbahn zum europaweit beachteten Modell

Nach einem ersten gescheiterten Reaktivierungsversuch war es dann endlich soweit: 1998 gingen sämtliche Bahnanlagen von FS Italia rechtskräftig ins Eigentum der autonomen Provinz Bozen über, ein Jahr später wurde die Reaktivierung der Bahn definitiv beschlossen. Als Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) wurde SAD Nahverkehr ausersehen, die schon bisher den Busverkehr durchführte, als Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) die Südtiroler Transportstrukturen AG. Zunächst stand eine umfassende Sanierung der völlig heruntergekommenen Anlagen an, die weitgehend einem Neubau glichen.

Um das Projekt auf die richtige Schiene zu setzen, hat die Provinz Bozen mächtig investiert: Allein die Renovierung und Rekonstruktion der Strecke schlug mit fast 118 Millionen Euro zu Buche, dazu kommen 32 Millionen für die Steuerungs- und Überwachungszentrale in Meran.

Mehrere Tunnel und vier alte Stahlbrücken wurden instandgesetzt. Von 84 Niveauübergängen blieben nach dem Bau von 13 neuen Unterführungen und 10 Kilometern Verbindungswegen nur 31 übrig – allesamt zugesteuert und signaltechnisch gesichert, versteht sich. Das ganze wurde mit neuen lückenlos verschweißten Gleisen auf Y-Stahlschwellen verbunden, die ein komfortables Fahren selbst in engen kurvenreichen Abschnitten und ansonsten mit bis zu 100 Stundenkilometern erlauben (Trassierungsmäßig wären teilweise sogar 130 Km/h möglich).

Besondere Aufmerksamkeit widmete man auch den Kreuzungsstationen, um Zugbegegnungen mit minimalem Zeitverlust abwickeln zu können.

Mehrere Haltestellen wurden näher zu den Siedlungen verlegt und die alten Bahnhofsgebäude im landschaftstypischen Stil renoviert. Als technisches Denkmal blieb auch der europaweit wohl einmalige Wendestern anstelle einer Drehscheibe in Mals erhalten, über den Dampflokomotiven mit fünfmaligem Richtungswechsel gedreht werden konnten. Man sieht wieder einmal, dass hochmoderne Bahn und ein gesunder Schuss Traditionspflege einander keinesfalls ausschließen müssen, sondern untrennbar zusammengehören („Zukunft braucht Herkunft“).

Parallel dazu ging es auch in der europaweit anerkannten Fahrzeugschmiede Stadler/Bussnang CH gründlich zur Sache: Um die fast S-Bahn-mäßigen Fahrzeiten auch bei kurzen Stationsabständen und in den kurven- und bis 29 Promille steigungsreichen Abschnitten halten zu können wurden kurzerhand die bewährten GTW 2/6 mit zwei Maschinenanlagen ausgerüstet: Die dieselektrischen Kraftpakete bringen nun sagenhafte 2x390 kW statt serienmäßig nur 420 auf die Gleise.

Die 8 Stück umfassende funkelnagelneue Triebwagenflotte zu rund 24 Millionen Euro wird gegen Ende dieses Jahres noch einmal um 4 Stück erweitert.

Alles neu macht der Mai

Für die Betriebsaufnahme am 5. Mai 2005 war vorgesehen, in einem ersten Schritt vor allem den Regionalexpress im Stundentakt einzuführen und für die kleineren Stationen zunächst den Busverkehr im wesentlichen unverändert beizubehalten. Damit hatten die Planer die Begeisterung der Bevölkerung für ihre Bahn aber gründlich verkannt: Jeder wollte, dass der neue Zug in seinem Bahnhof hält, und so hagelte es zunächst einmal Proteste. Infolgedessen entschied man sich für den Regionalzug mit Halt an allen Stationen im Stundentakt. Freilich war damit weder die angestrebte Fahrzeit von 67 Minuten noch ein differenziertes Angebot (schnell – langsam) möglich, das nun schrittweise eingeführt wird.

Das Ziel, mit dem Gesamtsystem von Bahn und Bus die Fahrgastzahlen von 1,2 auf 1,5 Millionen jährlich zu steigern, dürfte deutlich übertroffen werden: In den ersten fünf Monaten gab es Zuwächse von 50%, allein in den Monaten September und Oktober beförderte die Bahn jeweils 130.000 Fahrgäste und stellt damit selbst die Brennerlinien mit 2500 Fahrgästen im Tagesdurchschnitt weit in den Schatten. Tendenz weiter steigend. Allerdings müssen für eine endgültige Auswertung noch die tourismusschwächeren Wintermonate berücksichtigt werden. Um die für alle Beteiligten nicht gerade erfreulichen Engpässe zu bewältigen, wurden eiligst 4 GTWs nachbestellt, die voraussichtlich gegen Ende 2006 am Ort des Geschehens eintreffen werden.

Die durchschnittliche Fahrtstrecke liegt bei der Bahn bei 28 Kilometern, während sie im Bus nur unwesentlich von 15 auf 14 Kilometer zurückging. Dies zeigt, wie richtig

man mit dem Konzept lag, die Nachfrage durch ein differenziertes Angebot besser zu erschließen.

Bemerkenswert ist auch, dass inzwischen auch auf den vor 100 Jahren als Bahnen konzipierten Anschlusslinien das Busangebot ausgeweitet werden konnte: So zählte man im Oktober 2005 zwischen Zernez und Mals beachtliche 250 Fahrgäste täglich bei 6 Fahrtenpaaren.

Solch unerwarteter Zuspruch weckt natürlich Expansionsgelüste: Naheliegenderweise überlegt man, auch den Abschnitt Meran – Bozen in die eigene Erfolgsregie zu übernehmen, um das Umsteigen in Meran zu ersparen. Auch auf die von der Brennerstrecke abzweigende Pustertalbahn Fortezza (Franzensfeste) – San Candido (Innichen) werden inzwischen ein bis mehrere wachsame Augen geworfen . . .

Thomas Kauderer



Dipl. Ing. Stephan Besler: „Wiedergeburt einer Regionalbahn“ in „Der Nahverkehr“ Heft 12/2005 S.70ff

Bernhard Studer: „Innovatives Konzept, durchschlagender Erfolg“ und nachfolgende Artikel in PRO BAHN Schweiz Forum Heft 04/05 Seiten 1 bis 4, darin auch die Internetadressen:



www.Vinschgaubahn.it
www.sad.it
www.Sii.bz.it

Tarifsystem

Kundenfreundlich, nachvollziehbar!?

Beschwerde eines Fahrgasts an die Deutsche Bahn, die PRO BAHN in Kopie erreichte.

Was wäre das Industriezeitalter ohne eine seiner wichtigsten Errungenschaften: Die Eisenbahn. Sie überwindet Raum und Zeit, lässt weit entfernte Metropolen zusammenrücken, bietet dem modernen Menschen fast unbegrenzte Bewegungsfreiheit. Und was wäre die Bahn ohne jene tapferen Menschen, die den Bahnfahrgästen rund um die Uhr professionell und kompetent entgegenreten. Erleben Sie in der folgenden Szene, wie eine Bahnbedienstete auch in schwierigen Situationen kühlen Kopf bewahrt und Herrin der Lage bleibt.

IC 1940, 12.02.2006 irgendwo zwischen Berlin und Hannover.
 Schaffner (lachend): „Das Ticket ist aber nicht mehr gültig.“

Fahrgast: „Warum?“
Schaffner: „Sie müssen die Fahrt innerhalb von zwei Tagen nach Reiseantritt beenden.“
Fahrgast: „Bei einem Auslandsticket sind Fahrtunterbrechungen während der gesamten Geltungsdauer möglich.“
Schaffner: „Auslandstickets sehen aber ganz anders aus.“
Fahrgast: „Wie denn?“
Schaffner: „Ich kann das leider nicht beschreiben, aber man sieht das sofort.“
Fahrgast: „Auf diesem steht zumindest, dass es zwei Monate gültig ist.“
Schaffner (verschwindet mit dem Ticket): „Ich kläre das mit der Zugchefin.“
Zehn Minuten später kommen Schaffner und Zugchefin ins Abteil gestürmt.
Zugchefin: „Das Ticket ist nicht gültig.“
Fahrgast: „Ach.“
Zugchefin: „Sie müssen die Fahrt innerhalb von zwei Tagen nach Reiseantritt beenden.“
Fahrgast: „Ich habe vor der Fahrt Einsicht in die im Reisezentrum ausliegenden AGBs für TCV (Auslandstickets) genommen und da steht eindeutig, dass das Ticket zwei Monate gilt und Fahrtunterbrechungen während der gesamten Gültigkeitsdauer erlaubt sind.“
Zugchefin: „Ich habe in meinen Unterlagen nachgeschaut, da steht ‚2 Tage‘.“
Fahrgast: „Dann können Sie mir das ja sicherlich zeigen.“
Zugchefin: „Ja, ist aber ganz vorne im Wagen 10.“
Fahrgast (steht auf): „Gut, gehen wir.“
Zugchefin: „Ich darf Ihnen aber keinen Einblick gewähren, weil die Unterlagen sind bahnintern.“
Fahrgast (setzt sich wieder hin): „Ach was.“
Zugchefin: „Sie müssen nun bei mir einen gültigen Fahrschein kaufen.“
Fahrgast: „Ich kaufe doch nicht auf Basis geheimer AGBs einen Fahrschein bei Ihnen.“
Zugchefin: „Die sind nicht geheim, Sie haben jederzeit die Möglichkeit im Reisezentrum die AGBs einzusehen.“
Fahrgast (nimmt sein Handy): „Dann lässt sich das ja auch telefonisch klären.“
Zugchefin: „Das diskutiere ich hier doch nicht mit denen durchs Telefon.“
Fahrgast (steckt das Handy wieder weg)
Zugchefin: „Ich erfasse Sie nun als zahlungsunwillig. Macht nach EVO §12 den doppelten Fahrpreis für Berlin – Hannover und für den Rest der Strecke den Normalpreis. BahnCard wird natürlich nicht anerkannt ... 130 Euro ...“ (beginnt ein umständliches Formular auszufüllen und händigt nach 10 Minuten einen der zahlreichen bunten Durchschläge aus)
Später im Reisezentrum Bochum.
Fahrgast: „Die Schaffnerin hat mein Ticket nicht anerkannt und mir diesen Beleg gegeben.“

Nette Frau (studiert gründlich die AGBs, macht Kopie vom Ticket, heftet es an den Beleg und schreibt darunter „Gültiges Ticket lag vor. Fahrtunterbrechung innerhalb der Geltungsdauer möglich. Bitte Betrag nicht einfordern, da nicht zu rechtfertigen.“, haut einen großen Stempel drauf und legt es in ihre Ablage): „Ist erledigt.“

B. B. aus B.

Dank an Martin Ludwig

Wie vielen Lesern bereits bekannt sein dürfte, hat Martin Ludwig, der bisher die Kontoführung für die PRO BAHN-Post innehatte, mit der Aufgabe des Postbank-Kontos die Kontoführung an Renate Forkel übergeben. In dem folgenden Text verabschiedet sich Martin Ludwig, der bereits vor einiger Zeit von München weggezogen ist, noch einmal persönlich von den PRO BAHN-Post-Lesern.

Das derzeitige PRO BAHN-Post-Team bedankt sich bei Martin für die über viele Jahre hin geleistete Arbeit (zum Teil auch noch nach seinem Wegzug aus München) und dafür, dass er der PRO BAHN-Post auch in der Ferne weiter als Leser die Treue hält.

Michael Werner, Peter Morath, Renate Forkel, Thomas Bedacht

Liebe PBP-Leser(innen),

nach rund zehn Jahren habe ich nun Ende 2005 die PBP-Abo-Verwaltung an Renate Forkel übergeben, weil ich (schon seit 2002) berufsbedingt kaum noch in München bin (sondern vielmehr im Raum Karlsruhe).

Eine Anmerkung zur Lastschriftzahlung, weil dieses Thema mehrfach angesprochen wurde: Dies hätten wir auch ohne den Wechsel der Bankverbindung (Mitte 2005) be- dauerlicherweise nicht fortführen können, nachdem auch die Postbank (neben ihren Gebühren) im Lauf der Jahre hierfür die Anforderungen ständig höhergeschraubt hatte, und zwar sowohl in technischer als auch administrativer Hinsicht. Ich bedanke mich an dieser Stelle – auch im Namen meiner jeweiligen Mithelfer bzw. Nachfolger – für das Vertrauen, das Sie uns mit Ihren Einzugsermächtigungen entgegengebracht hatten.

In jedem Fall wünsche ich den Münchner Aktiven weiterhin viel Erfolg nach dem Umzug in die neue Geschäftsstelle (die ich bei sich bietender Gelegenheit gerne besu- chen werde).

Martin Theodor Ludwig

Samstag, 20. Mai 2006

Exkursion rund um den Rottachsee im Allgäu

Wieder einmal fahren wir mit der Außerfernbahn: Dieses Mal ist das Ziel der Rottachsee. Vom Ausgangspunkt Oberzollhaus zum Rottachsee und an Peterstal vorbei nach Moosbach (Mittagseinkehr). Noch ein Stück am See entlang und zur Anhöhe auf dem Buch (kleiner Anstieg), + hinunter zum Jodbad Sulzbrunn

Gehzeit: ca. 5 Stunden

Treff: München Hauptbahnhof bis 8.05 Uhr am Abfahrtsgleis 28

Abfahrt: um 8.19 Uhr Richtung Lindau, in Kempten umsteigen Richtung Reutte bis Oberzollhaus

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-terminer@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 2006 (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 5/06 erscheint am 26.4.2006, Redaktionsschluss ist der 22.4.2006.

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 Uhr im „Zwingereck“, Rumfordstraße 35, 80331 München, (S Isartor, Tram 17, 18 Reichenbachplatz)

PRO BAHN-Veranstaltungen

- 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**
- Fr. 07.04. 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)
- Do. 13.04. 19 Uhr; Rosenheim, Bahnhofsgaststätte; **Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: Wolfgang Günther (080 62/40 27), Günter Polz (080 63/79 28)
- Mi. 19.04. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**
- Mo. 24.04. 19.30 Uhr; Augsburg, Zeughaus, Zeugplatz 4 (Remshartzimmer, Raum 113) PRO BAHN Treff Schwaben: Norbert Walter (Stadtwerke Augsburg) **„Die Folgen der Liberalisierung des ÖV für Augsburg“**; Info: Winfried Karg, Telefon (082 51/538 87, e-mail: w.karg@bayern.pro-bahn.de)
- Mi. 26.04. ab 19 Uhr; **Stammtisch** im „Zwingereck“
- Do. 27.04. 19 Uhr; Weilheim, GH „Holzwurm“, Münchner Str. 36; **Stammtisch der Kreisgruppe Weilheim-Schongau**; Info: Norbert Moy (08 81/63 81 31)
- Fr. 28.04. 16 Uhr; **Einweihungsfeier der neuen PRO BAHN-Geschäftsstelle**, Agnes-Bernauer-Platz 8 (siehe Hinweis im Heft)
- Mi. 03.05. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**
- Fr. 05.05. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Termine anderer Veranstalter

- 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)
- Sa. 15.05. Treff 08.30 Uhr; München Hbf, Reisezentrum; Zug nach Ingolstadt (08.46 Uhr, umsteigen Richtung Donauwörth bis Neuburg / Donau); **Exkursion zu einer Pfalzgrafenstadt und zu alten Donau-Burgen**; (Gehzeit ca. 5 Stunden); Info: Eugen Reißing (089/700 46 08)
- Fr. 05.05. 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)