

# PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern Juli 2006



Elektro-Talent 4024 auf der Salzburger S-Bahn

Foto: ÖBB

- Salzburger S-Bahn ..... 4
- Großprojekte immer teurer ..... 6
- Endorf – Obing: Am 1. Juli kommt LEO ..... 7
- Fahrgastmitwirkung: NS frag Kunden ..... 9

## MVG-Versuch auf Kosten der Fahrgäste

### Müll-Umverteilung

Sollen wir schon wieder meckern? Ja bitte, was können wir denn anderes tun, wenn man uns immer wieder Stoff dafür hinwirft? Seit einigen Monaten verkehren einige der Münchner älteren U-Bahn-Einheiten ohne Müllbehälter. Damit man das schön und klar sieht, sind die Schrauben auf dem hübschen Furnier übriggeblieben, und die jetzt freien Flächen sind eine willkommene Einladung, sie mit Filzstiftkringeln zu vermaleren, um die neue Blöße zu überdecken.

MVG-Vertreter äußerten auf Anfrage gegenüber PRO BAHN, dies sei ein Versuch und zunächst nicht der Anfang eines weiteren allgemeinen Rückschritts. Man wolle die Auswirkungen beobachten.

Anscheinend denkt das Unternehmen wieder einmal: Wenn wir die Leistung nicht mehr anbieten, dann werden die Fahrgäste sie als die Dummen notgedrungen selbst übernehmen. Wir räumen den Müll nicht mehr weg, also schleppen die Leute ihn nach Hause und entsorgen ihn auf eigene Kosten über die gewohnten Wege.

Also wieder einmal: Jahr für Jahr dürfen wir mehr bezahlen, damit wir in den MVG-Verkehrsmitteln mitfahren können, aber wir bekommen weniger dafür zurück. Nicht nur werden Fahrpläne gekürzt, Linien gestrafft und so weiter. Auch der Komfort sinkt. Die Wirkung ist selbstverständlich, wie man sie erwarten sollte: Die betroffenen Wagen sind auffällig versifft. Mehr Müll liegt auf dem Boden herum, in den Ritzen zwischen Sitzen und Wänden nicht mehr nur Zeitungen, die in die Müllkästen schon bisher nicht gepasst haben, sondern nun auch viel Kleingezeug, Kaugummistanniol, gebrauchte Papiertaschentücher und mehr appetitanregende Beilagen.

Die MVG wird daraus trotzdem wahrscheinlich einen Erfolg ausrechnen: Ausgewischt wird der Wagen sowieso, da tut das Mehraufkommen im Müllsack am Ende auch nicht weh. Aber der zusätzliche Arbeitsgang, je Doppelwagen 24 Abfallbehälter auszuleeren, entfällt. Und das wird dann wohl als Gewinn gewertet, um damit zu begründen, dass künftig irgendwann in der gesamten Flotte nun der Fußboden zur Müllfläche umgewidmet wird. Denn schließlich: Dort hat der Abfall des ganzen Tages Platz, während man die Müllklappen in der Hauptverkehrszeit auch zwischendurch immer wieder leeren muss, weil sie nicht sehr groß sind.

Wenn der Schuss nicht nach hinten losgeht: Längst ist nachgewiesen, dass Vandalismus durch eine unfreundliche Umgebung gefördert wird. Sparmaßnahmen an der Einrichtung fordern die Gefahr teurer Zerstörungen heraus. Die für alle Beteiligten unerwünschte Folge kann sein: Die Hemmschwelle unbeherrschter Fahrgäste sinkt künftig,

noch mehr Scheiben zusätzlich werden zerkratzt, noch mehr Sitzpolster aufgeschlitzt. Wenn schon der Verkehrsbetrieb selbst nicht dafür sorgt, dass seine Züge ordentlich aussehen, warum soll es dann der Fahrgast tun?

Dann ist es immer noch weniger teuer, wenn sie gar nicht erst mitfahren und nur das Fahrgeld dem Betreiber verlorengibt.

Denn der Wunschtraum vom „Neuen Menschen“ ist schon im Kommunismus gescheitert. Die Fahrgäste werden sich künftig ganz sicher nicht die zusätzliche Mühe antun, ihren Müll mit eigener Arbeit und für eigenes Geld nach Hause zu schleppen und dort wegzuerwerfen, nur weil die MVG an ihnen sparen will. So opferbereit sind real existierende Menschen nun einmal nicht. Aber nur sie sind die Fahrgäste. Und nur sie zahlen die ständig steigenden Fahrpreise.

Michael Werner

### Bitte abholen!

Nach dem Umzug hat sich in der Geschäftsstelle einiger Sammlerstoff angehäuft. Die Sachen sind zwar wunderschön, nehmen aber Platz weg. Es gibt vor allem alte Kursbücher und regionale Fahrpläne, auch ausländische, und Restbestände von Doppel-exemplaren verschiedener Zeitschriften.

Wer etwas davon haben möchte, darf sich gern bedienen, aber gnadenlos nur bis zum 1. Aktiventreffen im Juli, also am Mittwoch, dem 5. Danach wird alles, was noch übrig ist, als Altpapier entsorgt.

Die Redaktion



Bild: PMo

### Wer es bis dorthin schafft, hat hier noch nicht gemusst . . .

Gefunden an der Amalienburgstraße  
(5 Haltestellen mit der Tram 17, am Romanplatz umsteigen, 5 Haltestellen mit der Tram 12 zum ersehnten Örtchen)

## S-Bahn von Berchtesgaden bis Salzburg

### Grenzenlos nur bis 2010?

Mit einem großen Bahnhofsfest, Sonderfahrten und einer feierlichen Zugtaufe starteten DB Regio und Österreichische Bundesbahnen (ÖBB) am 17. Juni ihr neues gemeinsames Angebot auf der Bahnlinie Freilassing – Berchtesgaden. Neue Elektrotriebwagen der ÖBB der Reihe 4024 „Elektro-Talent“, die Einbindung der Schiene bis Berchtesgaden in den Salzburger Verkehrsverbund und umsteigefreie Verbindungen nach Salzburg bzw. bis Golling werben die Bahnlinie deutlich auf. Sie ist nun damit ein Teil des im Aufbau befindlichen Salzburger S-Bahnsystems. Sieben S-Bahn-Stationen in Salzburg sind damit direkt aus dem Berchtesgadener Land erreichbar. Auf bayerischer Seite fahren die ÖBB-Triebwagen unter der Regie von DB Regio Oberbayern. Bei den Tarifen ist die DB in die Vorleistung gegangen und erkennt die Gültigkeit des Salzburger Verbundtarifs an, ohne dass das Verkehrsunternehmen die üblichen Ausgleichszahlungen erhält. Auf Salzburger Seite wurde gleichzeitig eine neue Haltestelle eröffnet: „Taxham Europark“ bindet ein gigantisches Einkaufszentrum an die Schiene an, der Bau des Haltepunkts hat nach Angaben der Festredner 25 Millionen Euro verschlungen. Dagegen wirken die 2,2 Mio Euro, die die DB Netz während der Pfingstferien in die Erneuerung der Berchtesgadener Strecke gesteckt hat, eher bescheiden. Der Ausbau geht noch weiter: Bis 2010 werden zwischen Salzburg und Freilassing weitere drei Haltepunkte errichtet und der Takt auf 15 Minuten verdichtet – vorausgesetzt, die deutsche Seite schafft es bis dahin, das dritte Gleis bis Freilassing zu verlängern, das jenseits der Saalach längst im Bau ist. Die Österreicher drücken aufs Tempo beim Bahnausbau, denn Salzburg hat sich für die Olympischen Winterspiele 2014 beworben.

Dennoch herrscht hinter den Kulissen alles andere als eitle Freude über das neue Angebot. Denn noch im März hat die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) den Betrieb zwischen Freilassing und Berchtesgaden ausgeschrieben, auch auf Druck des Berchtesgadener Landrats, der damit längst überfällige Verbesserungen forcieren wollte. Eine gemeinsame Ausschreibung mit dem Land Salzburg für ein durchgehendes Angebot Salzburg – Berchtesgaden war aber laut Ministerialdirigent Dieter Wellner nicht möglich, weil der rechtliche Rahmen auf österreichischer Seite nicht vorhanden ist. Dennoch äußerte er sich optimistisch, dass die jetzt erreichten Angebotsverbesserungen auch künftig erhalten bleiben. Aus Sicht von DB Regio stellt jedoch das vom Freistaat Bayern vorgesehene Fahrplankonzept einen Rückschritt dar, weil es den Verkehr in Freilassing bricht und zu längeren Wartezeiten führt. In der Tat hat aber die strategische Allianz von DB und ÖBB den Freistaat in die Zwickmühle gebracht: Wohl aus Gründen der Chancengleichheit zwischen den Wettbewerbern hat die BEG nicht die Trassen der durchgehenden Züge Salzburg – Berchtesgaden ausgeschrieben, andererseits geht sie das Risiko



denprojekte noch einmal genauer unter die Lupe nehmen, wie der Münchner Merkur vom 12. April nebst einen absolut zutreffenden Kommentar schrieb.

Während man dem ÖPNV und SPNV an allen Ecken und Enden Sparzwänge verordnet, sollen hier ohne Rücksicht auf Verluste Milliardenbeträge für lächerliche 50 Kilometer Infrastruktur verbraten werden. Entweder stehen in den Kellergewölben der zuständigen Ministerien noch ebenso produktive wie unentdeckte Goldesel oder an der ganzen Geschichte passt irgend etwas nicht zusammen. Wenn „Rest-Bayern“ hier nicht bald die Notbremse zieht, droht nach der (weiteren) „Revision“ der Regionalisierungsmittel 2007 und den Landtagswahlen eine Schrumpfbahn ohnegleichen statt mehr Verkehr auf der Schiene.

Längst hat diese verfehlte Investitionspolitik auch klassische Hauptstrecken erreicht. Anlässlich der Gründung von „Rheinalp“ (einer Marketing-Gesellschaft von DB und Schweizerischen Bundesbahnen) nannte es SBB-Chef Weibel eine „anachronistische Situation“, dass zwischen den urbanen Zentren München und Zürich eine durchgehend elektrifizierte Bahnverbindung fehlt. Und weiter: „Technisch bewegen wir uns hier in einer Welt von vorgestern.“ (Eisenbahnrevue International Heft 3/2006; s.119) Nicht viel besser sieht's in Südostbayern aus: Schweren Güterverkehr ins Chemiedreieck mit zwei (manchmal auch drei) Loks an der Leistungsgrenze der Dieseltraktion und im Berufsverkehr 8 oder 9 Doppelstöcker mehr oder weniger fahrplanmäßig durch die bekannten Nadelöhre zwischen München, Mühldorf und Burghausen zu würgen, nachdem der Streckenausbau nach Freilassing seit über 20 Jahren auf sich warten lässt, ist wohl weder für die verladende Wirtschaft noch für die Fahrgäste auf der Höhe der Zeit. So sieht am High-Tech-Standort Bayern Schienenverkehr auf internationalen Routen bzw. solchen, die es werden sollten, aus. Während es landauf, landab noch immer an den alltäglichen Voraussetzungen für einen kundenfreundlichen Bahnverkehr fehlt, bastelt man unverdrossen an gigantischen Magnetbahnplanungen und Tunnelprojekten. Wie lange wollen wir uns diese Blamagen noch leisten?

Thomas Kauderer

## ***Bahnstrecke Endorf – Obing***

### **Am 1. Juli kommt LEO**

**1908** als königlich bayerische Lokalbahn eröffnet, wurde der Personenverkehr – zuletzt mit den klassischen Uerdinger Schienenbussen bedient – zwischen Bad Endorf und Obing bereits 60 Jahre später wieder eingestellt. Der Güterverkehr mit mehreren Übergabezügen wöchentlich galt da-

gegen noch lange Zeit danach als auskömmlich, bis die mit der Bahnreform geänderte Infrastrukturfinanzierung 1996 auch dem ein Ende setzte. Nachdem ein ausreichendes Potential für einen regulären SPNV nicht gegeben schien, entwickelten die Aktiven vor Ort Konzepte für einen Weiterbetrieb als Touristikbahn, um die drohende Stilllegung und den Abbau der Strecke abzuwenden. Eine weitere ausdrückliche Option besteht darin, gegebenenfalls regionale Frachten wie Holz, Düngemittel und Schrott wieder auf die ressourcenschonende Schiene verlagern, auch wenn diese Bedeutung einer Bahnlinie noch nicht überall erkannt wird.

Für die fachliche Betriebsführung konnte die private Rhein-Sieg-Eisenbahn (RSE) gewonnen werden, die bereits über Erfahrungen mit ähnlichen Strecken verfügt.

Nach der Genehmigung der Betriebsführung durch das Bayerische Verkehrsministerium konnte auch der Infrastruktur-Anschlussvertrag zwischen der RSE als Betreiber der Bahnstrecke Bad Endorf – Obing und der DB Netz AG abgeschlossen werden. Dieser Vertrag ist Voraussetzung dafür, dass Züge von der Obinger Strecke in das DB-Netz ein- und ausfahren können.

Da vor dem abrupten Wintereinbruch die Witterung sehr gut gewesen sei, habe man noch einige größere Instandsetzungen abschließen und kostengünstige Bauprojekte verwirklichen können. Zwischen Halfing und Bad Endorf konnten zwei Brücken, die bereits zum Abbau vorgeschlagen waren, wieder voll befahrbar gemacht und ein Dammrutsch beseitigt werden.

Die Chiemgauer Lokalbahn ist bereits im neuen, seit 11. Dezember 2005 gültigen Kursbuch der Deutschen Bahn unter der Nummer „LEO 12951“ aufgeführt.

Nach langen Jahren der Vorbereitung ist es nun endlich soweit: Am Eröffnungswochenende Samstag, 1. und Sonntag, 2. Juli, soll der historische Zug des Bayerischen Lokalbahnvereins mit den weitgehend original erhaltenen Dampflok 070 083 am einen und der TAG 7 am anderen Ende zum Einsatz kommen.

Aktuellen Informationen zufolge kann es am Eröffnungswochenende zu Abweichungen vom im Kursbuch und der letzten PRO BAHN-Post ausgedruckten Fahrplan kommen (also besser vorher noch mal die Homepage anklicken). Jedenfalls wird mit Bahnfesten in Bad Endorf, Halfing, Amerang und Pittenhart die Eröffnung am Samstag, 1. Juli, gefeiert.

Bis 15. Oktober wird es dann jeden Sonntag und Feiertag Touristikverkehr zwischen Obing und Bad Endorf geben, teilweise auch mit Dampflokomotiven, in der Hauptsache aber mit dem vereinseigenen roten Esslinger Triebwagen VT 103, Baujahr 1952, mit 92 Sitzplätzen. Regulär verkehren an diesen Tagen immer drei Zugpaare mit den Abfahrten in Obing um 8.40, 12.40 und 15.40, in Bad Endorf um 10.00, 14.00 und 17.00 Uhr.

Eine Fahrradmitnahme ist in allen Zügen kostenlos möglich. Die Fahrkarten gibt es im Zug. In Bad Endorf besteht prinzipiell auch Anschluss zu Regionalbahn und Regional-express in Richtung Prien – Salzburg und Rosenheim – München.

Bleibt also nur, den Aktiven – und natürlich auch ihren (Fahr)gästen – einen Bilderbuchstart und eine erfolgreiche Saison zu wünschen

Weitere Informationen gibt unter [www.chiemgauer-lokalbahn.de.th](http://www.chiemgauer-lokalbahn.de.th)

Andi Loch; Thomas Kauderer

## Fahrgastmitwirkung

### NS fragt Kunden

*Ein solches Vorgehen wie im folgenden Gast-Beitrag beschrieben würde sich so mancher leidgeprüfte Fahrgast wahrscheinlich auch für Deutschland wünschen. Erinnert sei nur an die ET425 im Werdenfelser Land, die nach heftigem Fahrgastprotest (siehe u. a. PBP 11/2002, 1/2003, 7/2003) zwar leicht nachgebessert wurden, letztendlich nun aber auf anderen geeigneteren Strecken in Bayern eingesetzt werden, auf denen die Reiseweiten geringer sind als auf der Strecke Garmisch – München.*

### Gute „Vandalismusresistenz“ mit Komfort

Nederlandse Spoorwegen (NS) lässt neue Regionalzüge von Fahrgästen testen. Originalgetreues Modell steht bei Bombardier.

Aachen: Teun Groenenoijk sitzt gerade Probe. Nicht einfach so zum Spaß und erst recht nicht im heiß ersehnten Traumauto. Weit gefehlt. Sein Tun dient dem Allgemeinwohl. Auf einem Fragebogen trägt er gewissenhaft ein, was ihm an der vorgefundenen Umgebung gefällt und was aus seiner Sicht noch einiger Korrekturen bedarf. Den großzügig bemessenen Innenraum bewertet der Niederländer aus Gouda äußerst wohlwollend, die Reihenbestuhlung mit Klappsitzen indes löst bei ihm leichte Beengungsgefühle aus. „Für Kurzstrecken ganz okay“, resümiert Groenenoijk.

Er ist Teil einer Gruppe von Fahrgästen der Nederlandse Spoorwegen (NS), die am Freitag das Aachener Bombardier-Werk besuchen. Ihr Auftrag: Sie sollen das Innenleben der neuen Sprinter-Regionalbahn für die Niederlande einem ersten Praxistest unterziehen. Zur freien Verfügung steht ein originalgetreues Abteilmodell, kurz „Mock-up“ genannt.

## Endmontage in Aachen

Produziert werden die hochmodernen Schienenfahrzeuge – insgesamt 18 vierteilige und 17 sechsteilige elektrische Triebzüge – von zu den weltweit führenden Herstellern zählenden Bombardier Transportation und Kooperationspartner Siemens. Die Endmontage erfolgt in Aachen. Allerdings erst, nachdem NS die Neuentwicklungen in Bezug auf „ein attraktives Design, Fahrkomfort und einer verbesserten Rundumsicht“ mit den Wünschen zukünftiger Passagiere abgestimmt hat – hierzulande eine eher unübliche Praxis. Der Kunde ist vielleicht kein Entscheidungsträger, aber zumindest Impulsgeber.

„Es gibt natürlich technische Grenzen aufgrund von Sicherheitsvorschriften und anderen Rahmenbedingungen“, schränkt Projektmanager Franz Moersheim ein. Im Vordergrund stehen vor allem Detailfragen: Wie viele Abfalleimer sind erwünscht, welches Volumen sollen sie haben und an welchen Stellen installiert werden? Grundsätzlich hält der Fachmann viel vom Vorgehen der Auftraggeber aus dem benachbarten Ausland: „Der Kunde hat die Möglichkeit, etwas ganz konkret mitzugestalten.“ – in Sachen Öffentlichkeitsarbeit sicherlich ein geschickter Schachzug.

„Welkom bij de nieuwe Sprinter“, steht auf einem Schild vor dem Innenraum in einer der Werkshallen. Die Außenansicht macht einen eher unspektakulären Eindruck.

## Blankes Holz

Statt einer blitzenden Aluminiumhaut sticht blankes Holz ins Auge. Dessen ungeachtet: Was wirklich zählt, sind natürlich die inneren Werte. „Dass die Niederländer sehr kräftige Farben mögen“, ist Industriedesignerin Nicole Michel vom Bombardier aufgefallen. Blau koloriert sind die Sitzbezüge in der zweiten Klasse, rot die erstklassigen Pendants. Großen Wert lege NS auf die „Vandalismusresistenz“ der Elemente und auf genügend Stauraum für mitgebrachte Fahrräder, so Michel. Glatt oder mit Profil? Diskussionsbedarf ausgelöst hat nicht zuletzt auch die Beschaffenheit des Bodenbelags. Breite Türen sind ein markantes Ausstattungsmerkmal, ebenso die Überwachungskameras. Auf Toiletten müssen Fahrgäste verzichten, da die durchschnittliche Verweildauer im Zug nur bei rund 15 Minuten liegt.

Berufsbedingt verbringt Teun Groenenoijk täglich bis zu drei Stunden in der Bahn. Da muss es schon einigermaßen bequem sein. Die Gelegenheit, die sich ihm jetzt bietet, ergreift er gerne. Weil: „Ich darf als Kunde mitwirken bei wichtigen Entscheidungen.“

Artikel von Stephan Vallata aus der Aachener Zeitung vom 20. Mai 2006

**Samstag, 5. August 2006**

## **Exkursion**

### **im Tiroler Außerfern – Thema: Eisenbahn**

Wir wandern von Heiterwang auf dem Panoramaweg an Bichlbach vorbei bis Lähn (Mittagseinkehr). Am Nachmittag gehen wir oberhalb von Lermoos zum Bahnhof Ehrwald. Die Wanderroute führt entlang der Außerfernbahn, immer mit Blick auf die Gipfel der Ammergauer-, Lechtaler-, Mieminger- und Wettersteinberge.

Gehzeit ca. 5 Stunden; keine größeren Anstiege

Treff: München Hauptbahnhof bis 7.15 Uhr am Abfahrtsbahnsteig Gleis 30

Abfahrt: 7.32 Uhr nach Garmisch, umsteigen Richtung Reutte

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

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](mailto: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](mailto: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 August bis Dezember 2006 (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 8/06 erscheint am 26.7.2006, Redaktionsschluss ist der 22.7.2006.

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. 29.06. 19 Uhr; Weilheim, GH „Holzwurm“, Münchner Str. 36; **Stammtisch der Kreisgruppe Weilheim-Schongau**; Info: Norbert Moy (08 81/63 81 31)

Mi. 05.07. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 07.07. 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](mailto:lammeyer@web.de))

Do. 13.07. 19 Uhr, Rosenheim, Bahnhofsgaststätte; **Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: Wolfgang Günther (080 62/40 27), Günter Polz 080 63/79 28)

Fr. 14.07. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Mi. 19.07. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Mi. 26.07. ab 19 Uhr; **Stammtisch** im „Zwingereck“

Do. 27.07. 19 Uhr; Weilheim, GH „Holzwurm“, Münchner Str. 36; **Stammtisch der Kreisgruppe Weilheim-Schongau**; Info: Norbert Moy (08 81/63 81 31)

Mi. 02.08. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 04.08. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

## **Termine anderer Veranstalter**

Fr. 07.07. 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](mailto:office@regionale-schienen.at), [www.regionale-schienen.at](http://www.regionale-schienen.at))

Sa. 08.07. Treff 07.10 Uhr; München Hbf, Gleis 25, Zug Richtung Passau (07.25 Uhr) bis Plattling, umsteigen Richtung Bayerisch Eisenstein bis Regen; **Exkursion im Bayerischen Wald – von Regen nach Bettmannsäge**; (Gehzeit ca. 5 Stunden, ca. 250 Höhenmeter); Info: Eugen Reißing 089/700 46 08)

Mi. 19.07. 19 Uhr; Einsteinstraße 148, Dia-Vortrag: **Bitte Thema erfragen**; Info: Gerald Bendrien (080 92/333 48)

Fr. 04.08. 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](mailto:office@regionale-schienen.at), [www.regionale-schienen.at](http://www.regionale-schienen.at))

### **Terminänderung der Stadt- und Kreisgruppe München**

Bitte beachten Sie, dass der Termin der Stadt- und Kreisgruppe München im Juli um eine Woche auf Freitag, 14.07.2006 (19.00 Uhr in der PRO BAHN Geschäftsstelle am Agnes-Bernauer-Platz 8), verschoben werden muss.

Wir bitten die Änderung, die wegen Terminüberschneidung erforderlich wurde, zu entschuldigen und freuen uns auf zahlreiche Teilnehmer.