

# PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

November 2006



Dampfzug mit Baureihe G10 bei der Ausfahrt aus Halfing am 22.10.2006

Foto: Rudi Barth

- Verkehrspolitik im Bert-Brecht-Jahr ..... 3
- Autofahren ist heilbar ..... 4
- Reisebericht Vinschgaubahn ..... 8

## Etikettenschwindel

### Gedanken zum Titelbild

**D**arf ich einen Dampfzug ganz einfach schön finden, passt das zu meinem verkehrspolitischen Anspruch? Wenn der Himmel nach Tagen mit zähem Morgennebel ein goldenes Oktoberwochenende mit Föhn und Photowetter beschert, darf ich wohl. Vielleicht ist es ja auch ganz gesund, in der frischen Luft zu radeln, anstatt nur vor dem Computer zu sitzen.

Beim Radeln entlang der Strecke schweifen meine Gedanken zurück. Allzuoft gab es hier nur Verfall und Gesetzesverstöße zu dokumentieren. Jetzt ist zur Freude vieler Fahrgäste die Lokalbahn Bad Endorf – Obing im zarten Alter von 99 Jahren zu neuem Leben erwacht. Möglich wurde das nur durch den aktiven ehrenamtlichen Einsatz vieler Bürger. Voraussetzung hierfür war auch die Verhinderung der Stilllegung mit allen Argumenten, die das Gesetz so hergab. Nur mit dem bei den Schienen-Tagen in Horb erworbenen Wissen war es möglich, immer wieder wirkungsvolle Argumente gegen die gedankenlose Vernichtung einst teuer bezahlter Infrastruktur zu finden.

Schon gehen meine Gedanken zurück zum Computer, die Vorbereitungen für die diesjährigen Horber Schienen-Tage laufen. Die Informationen unter <http://horber.schienen-tage.de> sollten eigentlich auf den neuesten Stand gebracht werden. Der Erhalt der Infrastruktur durch Initiativen wird vom 22. bis 26. November genauso ein Thema sein wie die Infrastruktur der Eisenbahn in Europa. Erstmals werden wir einen zweisprachigen Arbeitskreis haben, um die Vorgehensweisen in Deutschland und Frankreich zu vergleichen.

So schließt sich der Kreis, Verkehrspolitik in Deutschland und Europa und 20 Kilometer Strecke vor meiner Haustür. Kann das, was offensichtlich auf lokaler Ebene in Gang gekommen ist, auch im großen Maßstab gelingen? Erhält die Schiene wieder einen anerkannten Platz in unserer Gesellschaft? Wird sie wieder positiv gesehen, so wie hier im Kleinen?

Noch viele Gedanken, mehr Fragen als Antworten begleiten meinen Photoausflug. An einer Stelle muss ich schmunzeln: Warum muss ich bei der Katze schon wieder an Verkehrspolitik denken? Sie hat offensichtlich verstanden.

Aber wir sollten aufklären gegen den Etikettenschwindel und seine Gefahren. Der Katze ist wohl nicht bewusst, wie viele ihrer Artgenossen als Hase endeten.

Rudi Barth



## Standardisierte Bewertung

### Verkehrspolitik im Bert-Brecht-Jahr

Wenn das Volk die Regierung nicht mehr will, sollte sich die Regierung ein anderes Volk wählen. An diesen klugen Ratschlag von Bert Brecht fühlt sich der Beobachter des öfteren erinnert. Wenn die Standardisierte Bewertung die Wirtschaftlichkeit der geplanten zweiten Stammstrecke in München nicht belegt, dann möge doch die Standardisierte Bewertung geändert werden. Das haben Politiker im Sommer als wohl unfreiwilligen Beitrag zu den Feiern anlässlich des fünfzigsten Todestages des Literaten gefordert: Einen weiteren positiven Aspekt kann man dieser Forderung wohl kaum abgewinnen.

Oh doch, sie war Anlass, die Standardisierte Bewertung als ein spannendes und aktuelles Thema ins Programm der diesjährigen Horber Schienen-Tage aufzunehmen. Die Sorge um das liebe Geld in Zeiten knapper Kassen ist eines der Leitthemen, neben mehreren Vorträgen wird ein Arbeitskreis die aktuelle Situation analysieren und Antworten suchen. Das vollständige Programm der Horber Schienen-Tage wird am 30. Oktober vorgestellt, danach ist es im Internet unter <http://horber.schiene-tage.de> nachzulesen. Die Frist für den Vorbucherrabatt wurde übrigens verlängert, es gibt ihn noch bei Eingang von Anmeldung und Bezahlung bis zum 3. November.

Zurück zur Standardisierten Bewertung; Sie soll Auskunft geben, ob ein geplantes Projekt im öffentlichen Verkehr volkswirtschaftlich sinnvoll ist. Der Nutzenfaktor errechnet, welchen finanziellen Nutzen eine Maßnahme der Volkswirtschaft bringt. Ein Faktor von 1,05 für die Stammstrecke besagt beispielsweise, dass die Volkswirtschaft pro Euro fünf Cent mehr zurück erhält, als sie ausgibt, summiert über die Lebensdauer. Ob die Prognose korrekt ermittelt wurde oder nur mit der einer Statistik anhaftenden Wahrheit zu glauben ist, sei dahingestellt. Zum Vergleich: Bei der DB AG wird eine Verzinsung des eingesetzten Kapitals von 15 Prozent angestrebt, nicht über die Lebensdauer, sondern pro Jahr.

Projekte zur Stadtbahn erreichen in der Prognose oft Faktoren von weit über zwei. Aus Karlsruhe hat Dr. Ludwig berichtet, dass die Nachkalkulation von Neubauten bei Stadtbahnen Faktoren von über fünf ermittelte. Dies ist eine exakte Bewertung, keine Prognose. Warum wird die Stadtbahn nicht gebaut?

Und, wie exakt kann eine Prognose sein? Eine gute Frage, die Raum für persönliche Vorlieben lässt. Ein Unbehagen bleibt. Trotz allen Unbehagens, unser Nachbar Österreich beneidet uns um diese Methode. Bildet sie doch die Basis für eine vom Erbauer unabhängige Entscheidung über staatliche Förderung. In Salzburg ist beispielsweise bei

der Erweiterung der Lokalbahn mit einem staatlichen Zuschuss von 50 Prozent zu rechnen, die ÖBB erhalten für ihre Baumaßnahmen regelmäßig 80 Prozent.

Die Standardisierte Bewertung sollte also nicht von Verkehrsinitiativen verteufelt oder von Politikern ad absurdum geführt werden. Sie muss vielmehr kritisch hinterfragt und vernünftig weiterentwickelt werden. Bei den Horber Schienen-Tagen wollen wir das anregen. Ziel muss sein, in Zeiten knapper Kassen die wenigen noch verfügbaren öffentlichen Mittel möglichst sinnvoll einzusetzen.

Rudi Barth

### Vorbild München

### Autofahren ist heilbar

Auch unter der Großen Koalition ist von einer Verkehrswende nichts zu spüren. Bundesregierungen jeder parteipolitischen Farbe, aber auch EU-Kommissionen sind mit ihrer bisherigen Verkehrspolitik gescheitert. Verkehrspolitik ist seit Jahrzehnten schiere Autopolitik. Das war bei Helmut Kohl so und erst recht bei Gerhard Schröder. Und auch unter der Großen Koalition ist von einer Verkehrswende nichts zu spüren. Im Gegenteil – alles wird noch schlimmer.

Gebetsmühlenartig wird uns seit Jahrzehnten versprochen: Mehr Verkehr auf die Schiene und weniger auf die Straße! Doch tatsächlich verläuft die Entwicklung genau umgekehrt. Der öffentliche Verkehr in ganz Europa geht zurück und die Straßen werden immer mehr belastet. Auch in diesen Sommerferien haben wir es wieder erlebt: Stau, Stress und lange Wartezeiten. Manchmal sind im Autoradio die Stau-Nachrichten länger als die Weltnachrichten.

Die EU-Kommission in Brüssel prognostiziert das Verkehrswachstum zwischen den Jahren 2000 und 2020 so:

Luftverkehr	plus 108 Prozent
Kurzstrecken-Seeverkehr	plus 59 Prozent
Straßen-Güterverkehr	plus 55 Prozent
Privatfahrzeuge	plus 36 Prozent
Binnenschifffahrt	plus 28 Prozent
Schiene-Personenverkehr	plus 19 Prozent
Schiene-Güterverkehr	plus 13 Prozent

Das ursprüngliche Ziel war: Die Verkehrspolitik umweltfreundlicher zu gestalten. Jetzt zeigt sich: Die Verkehrspolitik wird immer umweltzerstörender.

Die Fortschritte in der Energiepolitik werden durch eine katastrophale europäische Verkehrspolitik wieder aufgefressen. Das hängt zwar mit dem Versagen der Politik zusammen, aber ebenso mit dem Unwillen von uns Verkehrsteilnehmern, im großen Stil vom Auto auf Bahnen und Busse umzusteigen. Jeder Verkehrsteilnehmer ist Teil des Problems. Wie aber werden wir Teil der Lösung?

Die Auto-Verrücktheit ist Symbol unserer Unfähigkeit zum Überleben. Unsere Kinder und Enkel werden uns wegen dieser Verrücktheiten verfluchen.

Umso begrüßenswerter und überraschender ist eine Aktion der Stadt München mit dem Ziel, Staus zu verringern, Luftqualität zu verbessern und Verkehrslärm zu reduzieren. Das Referat für Arbeit und Wirtschaft der Landeshauptstadt ermuntert Autofahrer zum Umstieg auf Rad, Bus und Bahn. In Zusammenarbeit mit fünf Münchener Firmen soll die Verkehrsbelastung Zug um Zug verringert werden. Die ersten positiven Ergebnisse wurden jetzt vorgestellt.

Bemerkenswert ist, dass sich auch der Autohersteller MAN an der Aktion „Mobil ohne Auto“ beteiligt. Der Grund: Auch bei MAN fehlen – wie bei so vielen Münchener Firmen – Parkplätze!

Viele MAN-Mitarbeiter beklagen, dass sie ihren PKW nicht mehr in der Nähe ihres Arbeitsplatzes parken können. Also wirbt das Unternehmen bei seinen Beschäftigten dafür, ohne Auto zur Arbeit zu fahren. Mit Erfolg! Plötzlich stellen sogar Autobauer fest, dass es auch ohne Auto geht und außerdem Bus und Bahn billiger sind als das bisherige Autofahren.

Aber auch die Firma spart: MAN baut bis Jahresende ein Parkhaus, das um 50 Stellplätze kleiner ausfällt als bisher geplant. Ersparnis: 250.000 Euro. Mit Verzicht hat dieser Sieg der Vernunft also gar nichts zu tun. Die Umstellung ist ein vielfacher Gewinn: Ein Gewinn an Geld, ein Gewinn an Lebensqualität und ein Gewinn an Sicherheit. Denn eine Bahnfahrt ist etwa 100-mal sicherer als eine Fahrt mit dem Auto. Auf Deutschlands Straßen sterben jedes Jahr etwa 6.000 Menschen und über eine halbe Million verunglücken. Tausende von ihnen sitzen ein Leben lang im Rollstuhl und belasten Familie und Gesellschaft. Zudem ist eine normale Bahnfahrt stressfreier als eine Autofahrt. Ich lasse mich fahren. Ich lasse mich sehr gerne fahren. Ich selbst lege 97% meiner Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurück und mache dabei die Erfahrung, dass die Bahn weit besser ist als ihr Image bei denen, die sie nie benutzen.

Die Münchener Stadtverwaltung sieht ihr Experiment, das vor einem Jahr startete, als Erfolg. Neben MAN hatten sich noch beteiligt:

- die Bayerische Landesbank
- das Münchener Landratsamt
- das Klinikum Neuperlach und
- das Städtische Klinikum München GmbH

Das Städtische Klinikum schuf neue Fahrradständer an – seitdem radeln mehr Mitarbeiter zur Klinik. Das Klinikum Neuperlach legte für seine Wäscherei neue, kürzere Routen für die Firmenlastwagen fest, welche die Krankenhauswäsche abholen und zurück bringen. Dadurch konnte ein LKW und 45.000 Kilometer LKW-Fahrten pro Jahr eingespart werden.

Die Bayerische Landesbank führte Jobtickets der Deutschen Bahn sowie die IsarJob-Card des Münchener Verkehrsverbundes ein. Das Landratsamt München erhöhte die Zahl der Telearbeitsplätze (Arbeit zu Hause) von bisher 28 auf 40 und sparte dadurch viele PKW-Fahrten ein, Und das Klinikum Neuperlach sorgte für eine bessere Anbindung an Bus und U-Bahn.

Der Wirtschaftsreferent der Stadt München, Reinhard Wieczorek, freut sich über das bisherige Ergebnis der Aktion, die weitergeführt und erweitert werden soll. Wieczoreks Bilanz:

- Innerhalb von neun Monaten konnten 105 Mitarbeiter der beteiligten Firmen zum Umstieg auf Bus, Bahn, Rad oder Fahrgemeinschaften ermuntert werden.
- 527.600 PKW-Kilometer und etwa 40.000 Liter Treibstoff wurden eingespart.
- 130 Tonnen CO<sup>2</sup>-Treibhausgas weniger wurden emittiert.
- Mitarbeiter und Betriebe haben schon jetzt über 400.000 Euro gespart.

Alle haben also gewonnen. Jede und Jeder von uns weiß, dass wir Vorbilder brauchen, um selbst etwas zu ändern. Deshalb sind diese guten Beispiele so wichtig.

Laut einer Umfrage bei den Beteiligten sind dies die wichtigsten Erfolgskriterien für eine vernünftige Mobilität:

- Unterstützung durch die Geschäftsleitung,
- Information aller Beteiligten,
- Beratung durch externe Fachleute sowie
- Aufstellung eines Mobilitätsteams in jedem beteiligtem Betrieb.

Die Beratung für das „Betriebliche Mobilitätsmanagement“ hatte die Firma Arqum übernommen. Sie gab den beteiligten Unternehmen in mehreren Workshops Tipps, wie sie ihr Ökomanagement und ihre Mobilitätsplanungen verbessern können. Natürlich haben auch die steigenden Benzinpreise beim Umstieg aufs Radl oder öffentliche Verkehrsmittel geholfen. Geld sparen ist immer ein hilfreiches Motiv.

Die Bayerische Landesbank hat für ihre Mitarbeiter ein Programm entwickelt, womit sie ihr Einsparpotential auf den Euro genau berechnen können. Einige kommen auf 400 Euro Ersparnis pro Jahr. Und mit gutem Umweltbewusstsein lebt sich's besser. Der Kluge fährt eben im Zuge. Autofahren ist heilbar.

Der Bayerische Rundfunk hat schon 2003 auf „Mobil ohne Auto“ gesetzt und ebenfalls positive Erfahrungen gemacht. Die täglichen Busfahrten vom und zum Fernsehstudio Freimann wurden von vier auf 19 erhöht. Und sofort nutzten täglich 130 Mitarbeiter mehr den Bus. Die Zahl der Busfahrer hat sich bis 2006 inzwischen nochmals verdoppelt. Die Mehrkosten haben sich aber lediglich um sieben Prozent erhöht, obwohl sich die Busfrequenz verfünffacht hat. Achtmal mehr BR-Mitarbeiterinnen und -Mitarbeiter nutzen jetzt Call-a-bike-Fahrräder.

Die Hypo-Bank hatte schon 2001 17 Dienstfahräder angeschafft und damit den Verkehr zwischen ihren drei Standorten in München umweltfreundlich und gesundheitsfördernd verbessert. Durch Videokonferenz-Technik konnten außerdem die Dienstfahrten stark reduziert werden. 2005 wurde durch 20 erdgasbetriebene Dienstfahrzeuge die CO<sub>2</sub>-Bilanz günstiger. 2006 sollen 50 umweltfreundlichere Hybrid-Fahrzeuge gekauft werden, was den Benzinverbrauch pro Fahrzeug etwa halbieren wird.

Der finanzielle Aufwand der Stadt München für dieses „Betriebliche Mobilitätsmanagement“ ist bescheiden. Die gesamte Aktion verursachte bisher 19.000 Euro Kosten. Jeder Betrieb steuerte 1.200 Euro selbst bei.

Eine neue erfolgreiche Verkehrspolitik, die mehr als die alte Autopolitik sein will, braucht positive Botschaften wie die des „Betrieblichen Mobilitätsmanagements“ der Stadt München: Umsteigen ist ein Gewinn und macht Spaß.

Eine moderne, verantwortbare und zukunftsfähige Verkehrspolitik mit dem Schwerpunkt öffentlicher Verkehr könnte einen Aufbruch der europäischen Eisenbahnen inspirieren wie in den Anfängen vor 160 Jahren. Wir könnten in etwa 20 bis 25 Jahren eine Vervielfachung des öffentlichen Verkehrs organisieren und damit auch eine Million neue Arbeitsplätze schaffen. Wir bräuchten dafür freilich einen Bahnkanzler oder eine Bahnkanzlerin. Eine Art Klinsmann mit Verkehrsvisionen an der Spitze der Bundesregierung. Es ist höchste Eisenbahn für eine Verkehrswende. Dass sie grundsätzlich möglich ist, zeigt das positive Experiment der Stadt München. Herzlichen Glückwunsch. München kann überall werden.

Wer am Betrieblichen Mobilitätsmanagement der Stadt teilnehmen will, erhält hier Auskunft: Ulfried Müller, Telefon 089/23327668  
E-Mail: ulfried.mueller@muenchen.de

Quelle: Franz Alt 2006, [www.franzalt.de](http://www.franzalt.de)

## Reisebericht

# Vinschgaubahn

**W**as in der heutigen „autonarrischen Zeit“ niemand für möglich gehalten hätte, im Südtiroler Vinschgau hat man es mit großem Erfolg geschafft. Zwar war ich nur eine Woche in Südtirol unterwegs, habe mich aber von dem Erfolg der Wiederinbetriebnahme der Vinschgaubahn überzeugen können.

Der Erfolg hat allen Mitstreitern recht gegeben. Mit Landesmitteln wurde die gesamte Strecke, Ober- und Unterbau sowie alle Hochbauten (einschließlich der dem Kunden dienenden Anlagen) nach Schweizer Standard wieder hergerichtet und z.T. modernisiert.

Nicht nur fast sämtliche Empfangsgebäude und Nebengebäude wurden in vorbildlicher Weise von einheimischen Handwerkern ansprechend gestrichen, die Holzverzierungen der Vordächer ausgebessert, das Gebälk neu eingelassen.

Man hat auch sämtliche Bahnsteige neu gepflastert, viele Stationen mit kleinen Lokalen versehen, so dass es dem wartenden Fahrgast nicht langweilig wird. Ein Aufenthalt ist da meist ein angenehmes Erlebnis.

Mit neuen modernen Dieseltriebwagen der schweizerischen Fa. Stadler wird täglich von 7 bis 20 Uhr ein alle Halte bedienender Studentakt angeboten. Werktags von 7 bis 17 Uhr verkehrt noch zusätzlich alle 2 Stunden ein Eilzug.

Nicht nur die gepflegten Anlagen und Fahrzeuge, sondern auch der günstige Omnibustarif der SAT, der auf der Vinschgerbahn gilt, hat zum Erfolg beigetragen.

Ein weiterer Vorteil ist der nahtlose Übergang von der Bahn auf den Bus und umgekehrt. Im Bahnhof Mals konnte man den Erfolg dieser kundenfreundlichen Einrichtung gut beobachten.

Am selben Bahnsteig halten der Zug der Vinschgerbahn, das Schweizerische Postauto der Linie Zerneß – Münster – Mals, sowie der Omnibus der Reschenlinie Nauders – Mals.

Ganze Reisegruppen sind da unterwegs, um auf angenehme Art den herrlichen Vinschgau zu bereisen und um einen Ausflug nach Meran zu unternehmen.

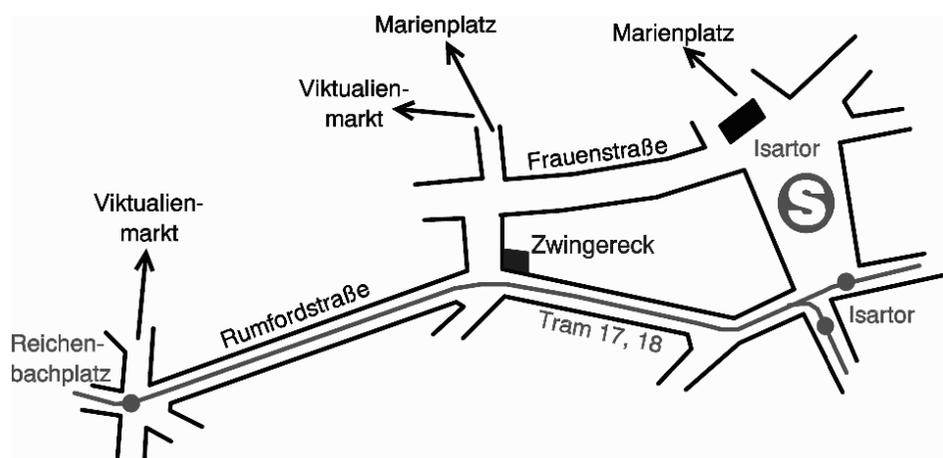
In Mals ist als Besonderheit aus der Dampflokzeit ein sogenannter Wendestern erhalten, der die Aufgabe einer Drehscheibe zu erfüllen hatte und der u.U. befahren werden könnte. Die Dampflok musste dreimal hin- und herfahren und war anschließend gewendet.

Der einzige Bahnhof, der nicht wieder für den Publikumsverkehr hergerichtet wurde, ist der Bahnhof Schnalstal, in dem sich das Clubheim der Eisenbahnfreunde befindet. Auch er wurde vorbildlich restauriert. Unter Österreichs K+K-Zeiten war es der Hauptausflugsbahnhof für die feine Gesellschaft und die Meraner Kurgäste. Es gab in der Nähe eine passende Gastwirtschaft mit geeigneten Räumen. Außerdem wurde hier der Güterumschlag aus dem Schnalstal abgewickelt. Für den benachbarten Ort Staben wurde 2,52 km oberhalb ein neuer Haltepunkt errichtet.

Im Bahnhof Schnalstal konnte ich den Vorsitzenden der Eisenbahnfreunde bei einem freundlichen Treffen kennenlernen.

## Stammtisch in München

Den Lesern der PRO BAHN-Post begegnet der Stammtisch meist in Form eines Eintrags auf der Terminseite. Den Stammtisch-Termin im November möchten wir nutzen, diese Möglichkeit der Kommunikation mit und innerhalb von PRO BAHN auch den Leuten vorzustellen, die bisher noch nicht oder nur selten Gäste unseres Stammtischs waren. Die Einladung, in lockerer Atmosphäre Themen rund um Bus und Bahn zu diskutieren, richtet sich nicht nur an unsere Mitglieder, sondern auch an Interessenten, die einmal „reinschnuppern“ möchten. Also: schauen Sie mal (wieder) vorbei, und zwar in der Gaststätte „Zwingereck“, Rumfordstraße 35, beispielsweise zum Termin am 29.11.2006, ab 19 Uhr. Informationen zu Ort und Termin gibt es auch im Internet – [www.pro-bahn.de/bayern/index\\_termin.htm](http://www.pro-bahn.de/bayern/index_termin.htm)



Als besonders eindrucksvolles Erlebnis ist die Durchfahrt durch die Kehren oberhalb von Meran und bei dem Hauptort Schlanders zu erwähnen. Um den Höhenunterschied der beiden Talstufen zu überwinden, wurde die Strecke quer durch die gesamte Talbreite geführt.

Als weiteres Ziel für die nächsten Jahre hat sich die Südtiroler Landesregierung vorgenommen, auch die von der FS betriebenen Eisenbahnstrecken in gleicher Weise, im „Schweizer Standart“ auszubauen, um die Fahrgäste im ganzen Land zum Umsteigen auf die umweltfreundliche Schiene zu ermuntern.

Weitere Einzelheiten würden meinen Bericht zu sehr verlängern. Um das schöne Südtirol von der Schiene her kennenzulernen, sei jedem Eisenbahnfreund geraten, selbst in das Land südlich von Reschen und Brenner aufzubrechen.

Arndt Arnold

**Samstag, 18. November 2006**

## Exkursion zwischen zwei Bahnlinien: von Türkenfeld nach Mammendorf

Wir wandern von Türkenfeld zunächst entlang der Bahnlinie, gehen durch den Moorenweiser Forst und kommen über Brandenburg und am Wildmoos vorbei zum Flugplatz Jesenwang (Mittagseinkehr). Am Nachmittag führt unser Weg über Pfaffenhofen, die Peretshofer- und die Furtmühle zur S-Bahn-Station Mammendorf. Die Wanderung führt durch abwechslungsreiche Wald- und Flurlandschaften.

Gehzeit ca. 4 ½ Stunden, keine Steigungen

Treff: München Hauptbahnhof bis 8.45 Uhr im Zwischengeschoss zur S-Bahn vor den Fahrkartenschaltern

Abfahrt: 9.03 Uhr mit S8 Richtung Geltendorf bis Türkenfeld

Führungsgebühr für PRO BAHN-Mitglieder € 3.–, für Gäste € 6.–  
Fahrpreis anteilig MVV-Partnerticket Gesamtnetz

Führung: Eugen Reißing

Veranstalter: Bund Naturschutz

## Termine anderer Veranstalter

- Fr. 03.11. 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](http://www.regionale-schienen.at))
- Sa. 04.11. Treff 8.25 Uhr, München Hbf, Gleis 34; Zugteil mit BOB Richtung Bayrischzell (8.42 Uhr) bis Agatharied; **Exkursion von der Schlierach zur Mangfall**; (Gehzeit ca. 4,5 Stunden); Info: Eugen Reißing 089/700 46 08)
- Sa. 18.11. Treff 08.45 Uhr; München Hbf im Zwischengeschoss vor den Fahrkartenschaltern; S-Bahn-Linie 8 Richtung Geltendorf (09.03 Uhr) bis Türkenfeld; **Exkursion zwischen zwei Bahnlänge: von Türkenfeld nach Mammendorf**; (Gehzeit ca. 4,5 Stunden); Info: Eugen Reißing 089/700 46 08)
- Mi. 15.11. 19 Uhr; Einsteinstraße 148, Dia-Vortrag: **Bitte Thema erfragen**; Info: Gerald Bendrien (080 92/333 48)
22. - 26.11. Horb; **Horber Schientage**; Info + Anmeldung: Tagungsbüro Horber Schientage, Postfach 240, 83089 Bad Endorf (Fax: 089/64 28 02 67, <http://horber.schienen-tage.de>)
- Fr. 01.12. 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](http://www.regionale-schienen.at))

## 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-termine@muenchen.pro-bahn.de](mailto:pbp-termine@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 Dezember 2006 bis Dezember 2007 (monatlich) durch Überweisung von € 13,- 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 12/06 erscheint am 29.11.2006, Redaktionsschluss ist der 25.11.2006.  
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. 26.10. 19 Uhr; Weilheim, GH „Holzwurm“, Münchner Str. 36; **Stammtisch der Kreisgruppe Weilheim-Schongau**; Info: Norbert Moy (08 81/63 81 31)
- Sa. 28.10. 11:30 Uhr; Regensburg, Adolph-Kolping-Str.1; **Landesversammlung des PRO BAHN-Landesverbandes Bayern**; Info: Matthias Wiegner (089/53 00 31)
- Mo. 30.10. 19.30 Uhr; Augsburg, Zeughaus, Zeugplatz 4 (Remshartzimmer, Raum 113) **PRO BAHN Treff Schwaben**; Werner Ziegelmeier, Geschäftsführer der Firma Schwaben Mobil. **Public Private Partnership bei regionalen Verkehrsunternehmen an den Beispielen Firma Ziegelmeier – Stadtwerke Ulm und Autobus Oberbayern – Stadtwerke München**; Info: Winfried Karg (Tel. 082 51/538 87, e-mail: [w.karg@bayern.pro-bahn.de](mailto:w.karg@bayern.pro-bahn.de))
- Fr. 03.11. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**
- Sa. 04.11. 11 Uhr; Hofbräuhaus, Am Platzl 1; **Regionalversammlung des Regionalverbandes Oberbayern**; Info: Norbert Moy (089/53 00 31)
- Mo. 06.11. 19 Uhr Geschäftsstelle; **Diaabend**
- Mi. 08.11. 19 Uhr; Geschäftsstelle; Aktiventreffen (statt 1.11.) **entfällt!**
- Do. 09.11. 19 Uhr, Rosenheim, Bahnhofsgaststätte; **Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: Wolfgang Günther (080 62/40 27), Günter Polz 080 63/79 28)
- Fr. 10.11. 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))
- Mi. 15.11. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**
- Mo. 27.11. 19.30 Uhr; Augsburg, Zeughaus, Zeugplatz 4 (Remshartzimmer, Raum 113) **PRO BAHN Treff Schwaben**; Dieter Ferdinand (Fraktionsvorsitzender der Grünen im Stadtrat, Mitglied im Aufsichtsrat der Stadtwerke Verkehrs GmbH); **Zur Mobilitätsdrehscheibe Augsburg aus Sicht der Politik**; Info: Winfried Karg (Tel. 082 51/538 87, e-mail: [w.karg@bayern.pro-bahn.de](mailto:w.karg@bayern.pro-bahn.de))
- Mi. 29.11. ab 19 Uhr; **Stammtisch** im „Zwingereck“
- Do. 30.11. 19 Uhr; Weilheim, GH „Holzwurm“, Münchner Str. 36; **Stammtisch der Kreisgruppe Weilheim-Schongau**; Info: Norbert Moy (08 81/63 81 31)
- Fr. 01.12. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**
- Mi. 06.12. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

## Termine anderer Veranstalter

diesmal aus Platzgründen auf Seite 11