

PRO BAHN Post

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern Juni 2007



- Versteckte Fahrkartenautomaten 3
- Magnetschwebbahn gegen Rad und Schiene 4
- Brief an BEG: Fahrplanentwürfe 5
- „Petershausen“ war vorhersehbar 6
- Wann fährt der Bus 7

Verkehrspolitik

Mit Vollgas in den Klimawandel?

Seit Anfang des Jahres ist der sich abzeichnende und wissenschaftlich erhärtete Klimawandel beziehungsweise sind dessen Folgen und mögliche Maßnahmen, diese wenigstens abzumildern, wenn sie sich schon nicht ganz vermeiden lassen, Gegenstand einer breiten öffentlichen Diskussion. Vor Ort scheint das leider noch nicht ganz angekommen zu sein, wer an verkehrspolitischen Veranstaltungen in der Region teilnimmt, gewinnt rasch den Eindruck, hier werde mit massivem Straßenausbau weitergewurstelt wie bisher.

Ende Januar referierte auf Einladung der Jungen Union Staatssekretär Schmid vom bayerischen Staatsministerium des Innern über die Verkehrsanbindung von Wasserburg am Inn. Zwar ist ein Referent vom Innenministerium „naturgemäß“ eher für den Straßenbau zuständig, aber dass die Overhead-Folie nicht einmal die Hauptbahnen in Südostbayern abbildete, lässt auf erhebliche Defizite in der viel propagierten kooperativen Verkehrspolitik von Schiene und Straße schließen.

Dementsprechend waren die Bahnlinien der Region (Filzenexpress und Inntalbahn) eher ein Randthema, die mögliche Altstadtanbindung per Schiene wurde gerade einmal erwähnt. Stattdessen liegt die nächste Umgehungsstraße, diesmal im Süden der Innenstadt, in der Luft.

Einige Details waren dennoch sehr aufschlussreich. So kosten etwa die laufenden bzw. in Kürze beginnenden Ausbaumaßnahmen an der Bundesstraße 304 (Reitmehring und Umgehungsstraßen Ebersberg und Zorneding) zusammen etwa 40 Millionen Euro. Umgelegt auf 19 km Filzenexpress-Bestandstrecke wären das etwa 2 Mio Euro pro Modernisierungskilometer. Rechnet man 3 Mio Euro für die Reaktivierung der Altstadtstrecke ab, blieben immer noch deutlich mehr als eine Million pro Kilometer Bestandstrecke. Anders ausgedrückt: Für den Kleckerleskram von ein paar Kilometern Bundesverkehrsweg Umgehungsstraße könnte man im Sinne von „mehr Verkehr auf die Bahn“ den Bundesverkehrsweg regionale Schiene bequem komplett modernisieren. Was zum Teufel soll daran so unbezahlbar teuer sein???

Wenig Besseres war auch bei einer Veranstaltung der FDP kürzlich in Ebersberg zu vernehmen: Viel Umgehungsstraße und der Ausbau von Park-and-Ride-Plätzen mündeten allen Ernstes in den reichlich unüberlegten Vorschlag, die S-Bahn bis Steinhöring zu verlängern und den „Rest“ der Bahnlinie kurzerhand stillzulegen nach dem Motto: Sollen die Wasserburger doch schauen, wie sie weiterkommen und unseren (S-)Bahn-Anschluss haben wir ja sowieso. Mit solchem Kirchturmdenken lässt sich natürlich keine sinnvolle Verkehrspolitik machen.

Unbeleckt von der aufkommenden Klimadiskussion sollen offenbar bedenkenlos Bahnverbindungen dem Götzen Auto geopfert werden, selbst wenn sie für die abzudeckenden Verkehrsströme offensichtlich eine günstige Alternative wären. Man muss weder Öko-Fundi noch Bahn-Freak sein, um zu sehen, dass hier einiges gründlich schief läuft.

Thomas Kauderer

Kundendienst

Versteckte Fahrkartenautomaten

Durch meine regelmäßigen Ankündigungen in der PRO BAHN-Post ist bekannt, dass ich Wanderungen führe. Diese werden von mir ausgesucht und vorgewandert. In der Regel steige ich dabei an einem anderen Bahnhof ein, als ich ausgestiegen bin. Ich löse die Fahrkarte meist bei der Rückfahrt, da ich oft noch nicht weiß, von welchem Bahnhof sie stattfindet. Zweimal bin ich vor kurzem vorgewandert. Einmal war der Zielbahnhof Tauberfeld auf der Strecke Ingolstadt – Treuchtlingen, das andere Mal der Bahnhof Saulgrub zwischen Murnau und Oberammergau.

In Tauberfeld suchte ich am Bahnhof nach dem Automaten. Ich fand auch keinen Infopunkt. Dank Zufall sah ich noch ein Mädchen am Bahnhof, die mir sagen konnte, wo der Automat stand. Man hatte ihn in einem Zugang zu einer ehemaligen Fahrdienstleiterstelle aufgestellt. Er war von außen nicht ersichtlich und auch nicht durch ein Hinweisschild erkennbar.

In Saulgrub war zwar der Bahnsteig erneuert, aber kein Automat vorhanden. Von hier werden die Schranken an der nahegelegenen Straße noch von Hand bedient. Erst auf Nachfragen beim Schrankenwärter erfuhr ich, dass der Automat in einem kleinen Nebenraum stand. Beide Male hatte ich Glück und konnte die Fahrkarte noch erwerben.

Da die Deutsche Bahn ab 1. April 2007 in den Zügen keine Fahrkarten mehr verkauft, ist es um so mehr notwendig, dass die Fahrkartenautomaten so aufgestellt oder mit Hinweisschildern versehen werden, dass sie sofort zu finden sind. Da viele Fahrgäste sehr knapp zum Bahnhof kommen, werden sie Probleme bekommen, ihren Zug pünktlich zu erreichen.

Eugen Reißing

Magnetschwebetechnik gegen Rad und Schiene

Raserei

Die Bahnreise zwischen Paris und Straßburg verkürzt sich jetzt auf etwa zwei Stunden. Auf der Neubaustrecke dürfen TGV und ICE 3 mit 320 km/h fahren. Kürzlich haben es die Franzosen außerdem wieder einmal versucht: Mit einer umgerüsteten, verkürzten Garnitur hat ein Zug der konventionellen Rad-Schiene-Technik knapp 575 km/h erreicht. Das ist sicher nicht nur aus Spaß am sportlichen Rekord geschehen; neben dem deutschen ICE drängen auch zwei konkurrierende Magnetschwebe-Systeme auf den Markt, da ist es gut zu zeigen, dass man sie nicht braucht: Die gute alte Eisenbahn kann das auch.

Aber bei uns wird unbelehrbar weiter der Transrapid betrieben. Die verantwortlichen politischen Kreise geben dabei ziemlich offen zu, dass es weniger um eine Lösung von Verkehrsproblemen geht, sondern um Export und „Standort Deutschland“. Trotzdem soll unsere Wirtschaftskraft aus den Geldtöpfen des Verkehrs belebt werden; logisch ist das nicht. Ist womöglich die Lobby des Wissenschaftsetats dabei tüchtiger, die Begehrlichkeit abzuwimmeln?

Man wird zwar auf absehbare Zeit im Planbetrieb nicht mit 500 km/h und mehr rasen. Das wäre zu teuer und in unserem dicht besiedelten Westeuropa nutzlos. Aber auch der Transrapid hat bei solcher Geschwindigkeit einen hohen Energieverbrauch. Bei 320 ist man jetzt schon; mit nur wenigen Zwischenhalten wie in Frankreich bewirkt auch die bessere Beschleunigung der Magnetschwebebahn nicht mehr viel zusätzlichen Zeitgewinn. Was man uns aus Frankreich zeigen kann, ist einfach dies: In unseren Breiten bringt der Transrapid nichts, wo wir schon ein gutes, ausbaufähiges Netz haben.

Man kann den Franzosen nicht gerade Innovationsfeindlichkeit nachsagen. Der Unfug gummibereifter Schienenfahrzeuge ist ihnen eingefallen und, obwohl er mehr Kosten und Umstände bringt, in gewissem Maß exportfähig geworden. Vernunft gibt nicht immer den Ausschlag für Kaufentscheidungen. Aber bei der Bahn bleiben sie aus Überzeugung beim Bewährten. Im eigenen Land sollten wir darüber nachdenken. In verkehrspolitischen Kreisen heißt es: Der Transrapid ist eine technisch hervorragende Lösung für ein Problem, das wir nicht haben. In einem Bestandsnetz stört ein zweites Schnellverkehrsmittel nur. Frankreich hat seinen TGV und wird uns mit der Magnetbahn nicht hereinlassen. Die Industrie hat das längst begriffen, glaubt an ihr eigenes Produkt nicht und steckt kein Geld hinein; das bleibt uns Bürgern überlassen. Verstehen wir das endlich und begraben wir einen europäischen Transrapid; wer unbedingt will, kann ihn in China und Iran ja gern bauen.

Michael Werner

Brief an die BEG**Fahrplanentwürfe**

Nach Auffassung von PRO BAHN sollten die Fahrplanentwürfe für das kommende Kursbuchjahr frühzeitig veröffentlicht werden, damit sich Fahrgäste auf etwaige Änderungen einstellen können – vor allem aber, um ihnen die Möglichkeit zu eröffnen, selbst Vorschläge zu unterbreiten.

Am 28. Mai hat der PRO BAHN-Landesverband Bayern deshalb folgenden Brief an die BEG geschrieben:

Sehr geehrter Herr Czeschka,

Die kürzlich durch die Presse gegangene Meldung zur Veröffentlichung der Fahrplanentwürfe für Sachsen-Anhalt für das Kursbuchjahr 2007/08 durch Ihre Kollegen von der NASA möchten wir zum Anlass nehmen, den entsprechenden Service auch für Bayern anzuregen.

Wir sehen in einer frühzeitigen Veröffentlichung der Planungen im Internet eine Chance, die Kenntnisse der Fahrgäste über Schwachstellen im derzeitigen Angebot sowie ihre Wünsche nach Verbesserungen und Änderungen rechtzeitig in die Planungen einzubeziehen. Eine solche Kommunikationsplattform kann für den Aufgabenträger eine preiswerte und effiziente Möglichkeit sein, den Fahrplan in Hinsicht auf Kundenzufriedenheit zu optimieren. Die meisten Fahrgäste werden eine Einbeziehung in den Planungsprozess positiv bewerten. Auch ergibt sich dadurch auf emotionaler Ebene eine erhöhte Akzeptanz des SPNVs. Geplante Änderungen könnten zudem frühzeitig kommuniziert und ggf. erläutert werden, so dass Fahrgäste nicht unvorbereitet vor vollendete Tatsachen gestellt würden.

Die Gefahr von Frustrationen bei einer Nichtumsetzung von Anregungen ist natürlich gegeben. Wir schätzen sie aber als geringer ein als bei der bisher üblichen Vorgehensweise, bei der die Fahrgäste erst unmittelbar vor Fahrplanwechsel informiert wurden. Zudem kann dem durch entsprechende Kommunikation und Erläuterung entgegengewirkt werden.

Die Sammlung von Fahrgastvorschlägen für die Fahrplanentwicklung hat auch in der Schweiz schon eine lange Tradition – negative Kommentare dazu sind uns nicht bekannt. Ein solches Vorgehen gehört unseres Erachtens heute zu einer fortschrittlichen Verkehrspolitik. Es erscheint uns daher an der Zeit, auch in Bayern diesen Schritt zu wagen.

*Mit freundlichen Grüßen
Dr. Matthias Wiegner*

Kommentar**„Petershausen“ war vorhersehbar**

Die Kritik am Wegfall des Halts des nachmittäglichen Pendler-RE in Petershausen ist berechtigt – aber sie ist nicht an die richtige Adresse gerichtet. Die DB fährt, was bestellt wird. Und sie fährt gar nicht ab, wenn der Zug wegen Überfüllung nicht mehr fahrfähig ist. Natürlich kennt sie die Fahrgastzahlen und kann rechtzeitig warnen, aber mehr nicht.

Dass ein Regionalexpress, der fast mit ICE-Geschwindigkeit von München nach Nürnberg zum Spottpreis des Bayern-Tickets fährt, großen Zulauf erhält, war doch voraussehbar. Zu zweit kostet die Fahrt ohne Bahncard nur ein Drittel vom ICE-Preis, Selbst für Singles ist es verlockend, einfach das Bayern-Ticket aus dem Automaten zu ziehen, statt umständlich um einen Fernverkehrsfahrschein anzustehen, was erfahrungsgemäß genau die Viertelstunde dauert, die man mit dem ICE einsparen kann. Was am „Schönen Wochenende“ passieren wird, darauf müssen wir eigentlich nur noch warten.

Es ist löblich, dass die Bayerische Eisenbahngesellschaft qualifizierte Regionalexpresszüge bestellt und damit Zeichen setzt. Aber darüber, dass dann auch reichlich Fahrgäste kommen, darf man sich nicht wundern – es sollte doch eigentlich voraussehbar sein. Die BEG hätte genauso wie die DB absehen können, dass der neue Zug überquillt, wenn außer den Fahrgästen über längere Strecken auch noch die Pendler bis Petershausen mitfahren wollen.

Und dann kommt zwangsläufig zum Tragen, dass Pendlerverkehr das Teuerste ist, was die Eisenbahn zu bieten hat. „Die drei Wagen zusätzlich“, die man da anhängen könnte, stehen nicht nur den ganzen Tag über herum. Sie müssten auch extra in München an den Zug rangiert werden, in Ingolstadt wieder abgehängt und wegrangiert werden. Das macht mal eben zwei Einsatzstunden für zwei Rangierloks nebst Personal in zwei verschiedenen Bahnhöfen. Zusammen mit dem zusätzlichen Zugbegleiter fallen so mindestens 4 Personalstunden an, wahrscheinlich aber sehr viel mehr. Das ist ganz einfach richtig teuer, und auch über das Fahrgeld kommt der Aufwand nicht herein.

Dass das so teuer ist und damit letztlich nur die „Vertreibung der Fahrgäste“ als Lösung bleibt, ist langfristigen Fehlern in der Politik der Aufgabenträger – nicht der BEG allein – zuzuschreiben. Auch zwischen Vaihingen (Enz) und Stuttgart stellen sich solche Zustände ein. Es gibt einfach keine nahverkehrstauglichen Fahrzeuge, die für Neubaustrecken und 200 km/h geeignet sind und die man mal eben wie zwei S-Bahnen kuppeln kann. Hätte man sie, dann wäre die Fahrt auch von Lohr nach Würzburg nicht so weit, und sogar von Würzburg nach Bad Brückenau wäre es nur ein Katzensprung.

Welche Konsequenzen ergeben sich daraus? Zunächst sollte sich jeder Aufgabenträger darüber klar sein, dass er die Anzahl der zu erwartenden Fahrgäste sorgfältig fest-

stellen muss, bevor er einen Fahrplan und Zugverkehr bestellt – sonst landet er im Kreuzfeuer der Kritik. Dann sollte der Aufgabenträger sich auch klar machen, wie er nachbessern kann, wenn mehr Fahrgäste kommen als berechnet – bevor der Bahnsteig überquillt.

Das hat man hier offenbar nicht getan, um politischen Wünschen nachzukommen. Doch wenn es darum geht nachzubessern, sind die Politiker meistens taub, weil das Geld kostet. Und sie sind froh, wenn die DB mal wieder als Sündenbock herhält, weil sie einen Halt streicht. Aber auf die Anklagebank gehören hier andere.

Rainer Engel (Chefredakteur von „der Fahrgast“/PRO BAHN-Zeitung)

Schöne Grüße vom Buchbinder Wanninger

Wann fährt der Bus, ja, wann fährt er denn?

Es ist ein Werktag Nachmittag. Wir sitzen im Münchner Hauptbahnhof im Zug, ab-fahrbereit mit Reiseziel Schrobenhausen. Das heißt, ursprünglich sollte unsere Fahrt in Schrobenhausen enden, nun müssen wir kurzfristig noch acht Kilometer weiter, aufs Dorf, nach Waidhofen, ohne Bahnanschluss. Wir könnten uns abholen lassen, ich erinnere mich aber, dass am Abend ein Bus der Regionalbus Augsburg GmbH (RBA) diese Strecke bedient. Nur leider kann ich mich nicht an die genaue Abfahrt des Busses in Schrobenhausen erinnern.

Kurzfristige Umplanung, unterwegs im öffentlichen Verkehr, was tun, kleiner Mann? Die Fahrscheinautomaten am Bahnhof kennen keine Busverbindungen und mein Handy ist nicht Internet-fähig. Aber ich habe die Nummer der RBA, rufe dort an und lande sie-gessicher in der Zentrale, wo sie gewiss alle Fahrpläne vorliegen haben. Doch ich werde darauf hingewiesen, dass die Fahrpläne nur in den einzelnen Betrieben zur Verfügung stehen. Jawohl, einverstanden, Kampf dem bayerischen Drang zum Zentralismus!

Der Mitarbeiter im Betrieb Ingolstadt kämpft jedoch chancenlos mit dem neuen Computersystem, kann trotz engagierter Suche den Fahrplan für unseren Fahrtwunsch nicht finden und gibt mir eine neue Telefonnummer in Augsburg. Bei dieser neuen Nummer stellt sich erstaunlicherweise dasselbe wie fünf Minuten vorher heraus, dass nämlich die Fahrpläne immer noch nicht zentral vorliegen. Kurze Verbindungspause. Ein freundlicher Herr aus der Marketingabteilung macht mir klar, dass er keine Fahrplan-daten vermarktet, und verbindet mich aus der RBA-Zentrale wieder hinaus, diesmal in den Betrieb Augsburg.

Dort ist man infolge der fortgeschrittenen Tageszeit nun offensichtlich aber schon in den wohlverdienten Feierabend gegangen. Der freundliche Vermarkter ist daraufhin hilflos und kann mir nur empfehlen, am nächsten Tag nochmal anzurufen. Im Gedenken an meine Handyrechnung verkneife ich mir weitere Fragen und verabschiede mich. „Vielen Dank, auf Wiederhörn“ Haaaaalt! Wollten wir nicht heute noch nach Waidhofen?

In solchen Situationen ist es von Vorteil, Freunde zu haben, die in der Regel, also privat und beruflich an einem Internet-fähigen Computer sitzen. In weniger als zwei Minuten sind so die Fahrplandaten von der Bayerninfo herausgefunden. Da bleibt dann nur zu hoffen, dass zumindest die Busfahrer der RBA ihre Fahrpläne kennen.

Die Telefongebühren: 6,79 €.

Der geschilderte Fall stellt Gottseidank nicht die Normalität dar, dass ein Busunternehmen nicht sagen kann, wann seine Busse verkehren. Trotzdem steht die Frage im Raum, wie ein potenzieller Fahrgast einen Fahrplan bekommt. Denn selbst große Busunternehmen haben in der Regel keine telefonische Auskunft, die außerhalb der Bürozeiten erreichbar ist. Darüberhinaus müsste man erst mal wissen, welches Unternehmen für die betreffende Linie zuständig ist.

Vor vielen Jahren gab es mal ein Buskursbuch, in dem zumindest die Bahnbusse deutschlandweit enthalten waren. An jedem Fahrkartenschalter der damaligen Bundesbahn konnte man sich Auskünfte einholen. Doch das ist dem allgemeinen Sparzwang zum Opfer gefallen.

In den letzten Jahren wurde immerhin der Versuch unternommen, die Busfahrpläne in die Internetauskünfte einzuarbeiten. Leider ist aber der dortige Datenbestand außerhalb der Seiten der Verkehrsverbünde oft nicht aktuell, und manchmal fehlen sogar ganze Linien. So waren im Bayerninfo für die Region Ingolstadt auch Wochen nach dem Fahrplanwechsel 2006/07 noch die Daten des alten Fahrplans eingestellt.

Schalterpersonal bzw. die Fahrkartenautomaten der DB haben überhaupt keinen Zugriff auf diese Daten. Wer keine Gelegenheit hat, im Internet zu recherchieren, hat also kaum Chancen, kurzfristig an einen Busfahrplan zu kommen. Aushangfahrpläne an den Haltestellen nutzen da wenig. Zu einer Bushaltestelle begeben sich mich, um loszufahren, und nicht, um den Fahrplan zu lesen. Diese Möglichkeit der Fahrplanerkundung fällt überdies weg, wenn man den Bus als Anschluss an eine Bahnfahrt braucht.

Es werden also in Zukunft noch einige Anstrengungen nötig sein, um eine befriedigende Kundeninformation im Internet und natürlich auch per Telefon und bedrucktem Papier aufzubauen.

Manfred Binzer

150 Jahre Mangfalltalbahn

Ausstellung in Kolbermoor

Im Rahmen des 150-jährigen Eisenbahnjubiläums im Mangfalltal veranstaltet das Heimat- u. Industriemuseum Kolbermoor, Bahnhofstr.12 (direkt am Bahnhof), eine Sonderausstellung mit dem Thema „Bahn und Bahnhof Kolbermoor“. Die Ausstellung ist an den nächsten Wochenenden im Juni anzusehen.

Das erste Haus von Kolbermoor war ein Weichen-Wärterhäuschen, der erste Kolbermoorer wurde dort geboren. Die Stadt zählt heute ca. 19.000 Einwohner.

Öffnungszeiten:

Samstag, Sonn- und Feiertags von 14.00 - 18.00 Uhr

Erwachsene 2,00 €

Jugendliche und Schüler ab 10 Jahren 1,00 €

Tel. 08031 / 920485 — Fax 08031 / 920486

e-mail: Heimatmuseum.Kolbermoor@t-online.de

Internet: <http://www.Kolbermoor.de>

Neue Tramlinie 23 in die Parkstadt Schwabing

MVG-Infocontainer am Kölner Platz

Die Bauarbeiten zur neuen Tramstrecke der Linie 23 in die Parkstadt Schwabing machen Fortschritte. Damit sich alle Anwohner vor Ort umfassend über das Gesamtprojekt und den Bauablauf informieren können, hat die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) nun am Kölner Platz in Schwabing einen Infocontainer aufgestellt. Berater beantworten hier mittwochs, donnerstags und freitags jeweils zwischen 15 und 19 Uhr alle Fragen rund um die Baumaßnahme. Auch ein spezieller Infofolder über die Tram 23 inklusive eines genauen Streckenplans ist hier erhältlich.

Ausführliche Informationen rund um die Baumaßnahme gibt es wie immer auch im Internet unter www.tram23.de oder www.mvg-mobil.de, in den MVG-Kundencentern am Marienplatz, in der Poccistraße und am Sendlinger Tor sowie an der MVG-Hotline unter der Nummer 01803 / 44 22 66 (9 Cent/Minute aus dem Festnetz der M-net Telekommunikations GmbH und der Deutschen Telekom AG).

Pressemitteilung der MVG

Samstag, 14. Juli 2007

Exkursion

im Allgäu von Sonthofen nach Oberstdorf

Vom Bahnhof Sonthofen führt uns der Weg zuerst durch die Stadt. Weiter geht es nach Hofen, vorbei an Beilenberg und Altstädten zum Hinanger Wasserfall. Wir wandern unter einer überhängenden Nagelfluhwand aufwärts über eine Almweite mit herrlicher Aussicht auf das Illertal und die Allgäuer Alpen. Von dort kommen wir hinunter nach Schöllang zur Mittagseinkehr. Ab Schöllang ist es ein schöner und fast ebener Weg nach Oberstdorf.

Treff: München Hauptbahnhof bis 8.05 Uhr am Abfahrtsbahnsteig Gleis 31

Abfahrt: 8.19 Uhr mit RE Richtung Sonthofen

Planmäßige Rückkunft in München Hbf um 20.37 Uhr

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

Fahrpreis anteilig Bayernticket

Führung: Eugen Reißing

Veranstalter: Bund Naturschutz

Impressum:

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

PRO BAHN Oberbayern e.V., 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 Juni bis Dezember 2007 (monatlich) durch Überweisung von € 7,- 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 7/07 erscheint am 27.6.2007, Redaktionsschluss ist der 23.6.2007.

PRO BAHN im Internet: <http://www.pro-bahn.de>

Sonntag, 26. August 2007

Exkursion

mit dem Schiff auf der noch frei fließenden Donau im deutschen Teil von Straubing nach Passau

Die Donau ist mit ca. 2900 km Länge der zweitlängste, aber wasserreichste Strom Europas. Wir befahren sie auf einer Länge von 95 km. Bis Vilshofen bewegen wir uns noch auf dem nichtverbauten deutschen Teil der Donau. Es gibt lediglich Buhnen zur Vertiefung der Fahrrinne. Herr Scherf von der BN-Kreisgruppe Deggendorf ist ein sehr guter Kenner der Situation an der Donau und wird uns ausführlich über die Lage des Donauausbaus berichten. Gastronomie an Bord.

Treff: München Hauptbahnhof bis 9.30 Uhr am Abfahrtsbahnsteig Gleis 31

Abfahrt: 9.44 Uhr Richtung Regensburg, in Neufahrn/Niederbayern Umsteigen Richtung Straubing.

Dauer der Schifffahrt ca 5 ½ Stunden, Ankunft in Passau ca. 17.30 Uhr, Rückfahrt ab Passau 18.21, Ankunft in München ca. 20.35

Fahrpreis anteilig Bayernticket, Führung, Schiff und Transfer in Straubing ca. € 38.–, für BN- und PRO BAHN-Mitglieder ca. € 35.–, ab 21 Personen

Anmeldung: Wegen Belegung des Schiffes bitten wir um baldige Anmeldung, spätestens bis 15. Juli 2007 unter Telefon: 089/51676-0

Führung: Eugen Reißing

Veranstalter: Bund Naturschutz



16.9.2006: München-Laim Rbf, Überführung eines Münchner U-Bahn-Zuges (Typ A) mit der Dampflokomotive 52 8195 nach Nürnberg
Foto: B. Zöllner

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. 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**
- Fr. 08.06. 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)
- Do. 14.06. 19 Uhr; Rosenheim, Bahnhofsgaststätte; **Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: Wolfgang Günther (080 62/40 27), Günter Polz (080 63/79 28)
- Fr. 15.06. 13 bis 18 Uhr; München, Rindermarkt; **PRO BAHN-Infostand** zur Veranstaltung Velo-City
- Mi. 20.06. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**
- Mo. 25.06. 19.30 Uhr; Augsburg, Zeughaus, Zeugplatz 4, Remhardszimmer, Raum 113); **PRO BAHN-Treff Schwaben**; Bitte Thema erfragen! Info: Winfried Karg (082 51/(538 87 89 [ab 20 Uhr], e-mail: w.karg@bayern.pro-bahn.de)
- Mi. 27.06. ab 19.30 Uhr; **Stammtisch im GH „Zwingereck“**
- Do. 28.06. 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)
- Mi. 04.07. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**
- Fr. 06.07. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Termine anderer Veranstalter

- 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)
- Sa. 09.06. Treff 07.15 Uhr; München Hbf, Gleis 28; Zug Richtung Garmisch (07.32 Uhr) dort umsteigen Richtung Reutte bis Heiterwang; **Exkursion: Wanderung zu den herrlichen Alpenseen im Außerfern**; (Gehzeit ca. 4½ Stunden); Info: Eugen Reißing (089/700 46 08)
- Mi. 20.06. 19.30 Uhr; TU-Hauptgebäude Arcisstraße 21, Hörsaal 1100; Prof. Dipl.-Ing. Karl-Dieter Bodack: „**Der geplante Verkauf der Deutschen Bahn – Hintergründe, Konsequenzen und Alternativen**“.
- Fr. 06.07. 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, www.regionale-schienen.at)