

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern Juli 2007



- Petition gegen Transrapid 2
- Petershausen: Kommentar zum Kommentar 4
- Ganz Österreich für 28 Euro 5
- Infostände von PRO BAHN 6
- Ritter- und Ruethenfest 8 und 9

Petition gegen Transrapid

Bitte mitmachen!

Wenn Sie sich für die Öffentliche Petition mit dem Titel „Eisenbahnbaurecht: Transrapidneubau in München“, interessieren, nehmen Sie sich bitte die Zeit und besuchen Sie die Seite http://itc.napier.ac.uk/e-petition/bundestag/view_petition.asp?PetitionID=450

Das System öffentliche Petition des Deutschen Bundestages basiert auf einem System des Schottischen Parlaments und den dort gesammelten Erfahrungen.

Im Rahmen eines Modellversuchs werden die Internetseiten öffentliche Petition von International Teledemocracy Centre (<http://itc.napier.ac.uk/>) an der Napier-Universität in Edinburgh zur Verfügung gestellt.

Leider hält sowohl die Bayerische, wie auch die Bundesregierung weiterhin am Bau des Transrapid in München fest – frei nach Stoiber: „Wenn Sie vom Hauptbahnhof in München ... mit zehn Minuten, ohne, dass Sie am Flughafen noch einchecken müssen, dann starten Sie im Grunde genommen am Flughafen ...am ... am Hauptbahnhof in München starten Sie Ihren Flug. Zehn Minuten. Schauen Sie sich mal die großen Flughäfen an, wenn Sie in Heathrow in London oder sonst wo, meine sehr ... äh, Charles de Gaulle in Frankreich oder in ... in ... in Rom.[...]“
[Zitat Ministerpräsident Stoiber, 21.01.2002]

Für genauso sinnfrei wie diese Rede halten viele Leute den Transrapid – aus wirtschaftlichen wie ökologischen Gründen. Für Bau wie Betrieb sollen neben Steuermitteln auch Mittel der DB fließen – beides würde dafür an anderen Orten fehlen (z.B. öffentlicher Personenverkehr, Bildung, Forschung . . .).

Bis zum 11. Juli 2007 gibt es jetzt die Möglichkeit auf der Bundestagswebsite eine Petition zu unterzeichnen, die sich gegen die weitere finanzielle Unterstützung des Transrapid-Projektes durch den Bund richtet. Die Petition finden Sie auf dem offiziellen E-Petitions-Server des Deutschen Bundestages (Text der Petition s.u.): http://itc.napier.ac.uk/e-Petition/bundestag/view_petition.asp?PetitionID=450 (Die Internetseiten „Öffentliche Petition“ werden vom International Teledemocracy Centre an der Napier-Universität in Edinburgh zur Verfügung gestellt – daher beginnt die Adresse nicht mit www.bundestag.de.)

Sebastian Niedermayer
E-Mail: petition@sebastianniedermayer.de

Text der Petition

Eisenbahnbaurecht: Transrapidneubau in München

Eingereicht durch: Sebastian Niedermayer am Mittwoch, 16. Mai 2007

Mit der Eingabe fordert der Petent den Ausstieg des Bundes aus der Förderung des Projektes „Transrapidneubau in Bayern/München“ aus wirtschaftlichen Erwägungen.

Begründung: Die Gesamtinvestitionskosten für das Transrapidprojekt werden momentan vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung auf 1,6 Milliarden Euro geschätzt, die FDP fordert Subventionen von 2,3 Milliarden Euro. In neuesten Diskussionen ist bereits von 3 Milliarden Euro die Rede. Im Haushalt 2006 waren für die Realisierung von Transrapid-Anwendungsstrecken ein Ansatz in Höhe von 50 Mio. Euro sowie eine Verpflichtungsermächtigung für die Jahre 2007 ff. in Höhe von 445 Mio. Euro enthalten. (Drucksache 16/3939 dt. Bundestag).

In diese Kalkulation sind die Betriebskosten allerdings noch nicht eingerechnet. Die Organisationen Pro Bahn, Bund Naturschutz, VCD und Green City gehen davon aus, dass Investition und Betrieb der Magnetbahn ein großes Loch in die Etats des öffentlichen Nahverkehrs reißen werden. Dies liegt vor allem daran, dass die Tickets im Verhältnis zu der existierenden Verkehrsanbindung des Flughafens zu teuer sein müssten, sollte der Betrieb durch die Einnahmen finanziert werden. Die Nutzer des öffentlichen Personennahverkehrs in München und die Steuerzahler müssten daher die komfortable Beförderung der Fluggäste subventionieren.

Das häufigste Argument der Befürworter des Transrapids ist, dass hierdurch die deutsche Forschung gefördert wird (z.B. Cornelia Pieper, FDP, 18. Januar 2007). Hierfür müssten die Stärken der Technik demonstriert werden. Dies ist jedoch auf der kurzen Strecke München – Flughafen nur beschränkt möglich.

Wir fordern, dass die Gelder stattdessen in die direkte Förderung von Forschung, Bildung und – aus Gründen des Klimaschutzes – des öffentlichen Personennahverkehrs fließen. Forschungsförderung darf nicht einem blindwütigen Glauben an großtechnische Prestigeobjekte folgen, die international kaum zu vermarkten sind. Sie muss vielmehr dort eingreifen, wo weltweite Probleme ihrer Lösung harren, z.B. im Bereich der Umwelttechnologie und bei der Entwicklung von Strategien und Medikamenten zur Verhinderung bzw. Bekämpfung von Krankheiten. Hier liegen die Exportchancen unserer Wirtschaft.

Petershausen

Ein Kommentar zum Kommentar

Bei aller berechtigten Kritik an der Verkehrspolitik im Allgemeinen und der der Aufgabenträger im Besonderen: Im konkreten Fall des entfallenden RE-Haltes in Petershausen ist flexibles Handeln für die Fahrgäste gefordert. Zunächst interessiert sie es leider keinen Deut, wessen Unfähigkeit dazu durch wen übertroffen wird (die der DB durch die BEG oder umgekehrt). Sie haben die Sache auszubaden.

Natürlich sind Spitzenzeiten eine betriebswirtschaftlich undankbare Sache, verursachen sie doch den größten Aufwand, während die Nutzer zu mehr oder weniger stark ermäßigten Zeitkarten fahren, das gehört nun einmal zum täglichen Brot in der Verkehrswirtschaft. Das kalkulieren die Verkehrsunternehmen auch in ihr Angebot bei Ausschreibungen ein. Auch bei DB Regio funktioniert das doch andernorts löblicherweise mehr oder weniger reibungslos, warum dann nicht auch auf dieser Vorzeigestrecke?

Andererseits geben die betroffenen Pendler(haushalte) als Stammkunden für ihre Wochen oder Monatskarten nicht unerhebliche Summen aus, und da sollen sie sich nicht undankbar behandelt fühlen, wenn man sie einfach vor die Tür setzt, damit andere zum Spottpreis eines Bayerntickets mal eben schnell von München nach Nürnberg „jetten“ können?

Natürlich kostet es Geld, ein paar Wagen beizustellen oder gleich mit längeren Garnituren zu fahren, um das umständliche Rangieren zu vermeiden. Aber Regionalisierungsmittel sind m.E. nicht dazu da, im Nahverkehr satte Gewinne zu schreiben, sondern zu allererst, um bei bestellten Verkehren ein ausgeglichenes Betriebsergebnis zu erzielen. Es gibt da durchaus Spielräume für unternehmerisches Handeln und es wäre eine freundliche Geste, dass man alles daran setzt, der zahlenden Stammkundschaft entgegen zu kommen. Auch das lässt sich in einer bunten Informationsbroschüre öffentlichkeitswirksam kommunizieren mit positivem Image („Vom Erfolg überrollt, aber als Schienenverkehrsdiener Nr 1 reagieren wir flexibel“). Das hat man hier nicht getan.

Es kann nicht angehen, dass bestehende Verkehrsdurchführungsverträge gegen die Fahrgäste „nachgebessert“ werden, nur weil sich die Verkehrsunternehmen verkalkuliert haben. Diese Unsitte scheint leider bei Ausschreibungen (auch bei Konkurrenzbahnen der DB) gelegentlich um sich zu greifen. Was wir uns damit einhandeln, ist ein Qualitätswettlauf nach unten. Wollen wir das als Verbraucherverband? Ich meine, es ist höchste Zeit, diesem merkwürdigen Treiben beizeiten Einhalt zu gebieten.

Thomas Kauderer

Neue Doppeldecker

Doppelt Lob – doppelt gut?

Der Ausgewogenheit halber ist (nach soviel Tadel) hier aber auch ein Lob an die DB weiterzugeben: Die neuen Doppelstockwagen kommen, wenn man sich unter den Fahrgästen und sonstigen üblichen Verdächtigen umhört, meistens ziemlich gut an. Manche sind prinzipiell gegen Doppelstöcker, man mag sich auch trefflich darüber streiten, ob Doppeldecker in einer Ferienregion mit dem unvermeidlichen Urlaubsreisegepäck so ganz das richtige Fahrzeugkonzept sind. Allgemeines Lob findet aber die gegenüber den ersten Bauserien wesentlich großzügigere Raumaufteilung und die Klimatisierung. Es hat sich also gelohnt, noch einmal gründlich über die Konstruktion zu gehen und die Verbesserungsmöglichkeiten auszunutzen. Von einem Fahrzeug, das die nicht geringe Summe von rund zwei Mio Euro verschlingt, muss man verlangen, dass es den unterschiedlichen Anforderungen im – zugegebenermaßen manchmal rauen Alltag gerecht wird. Es bringt wohl nichts, da an der falschen Stelle ein paar Tausender an Fahrkomfort einzusparen. Bleibt nur wieder einmal die Frage: Warum eigentlich nicht gleich so?

Thomas Kauderer

Tarif-Tipp

Ganz Österreich für 28 Euro

Nach dem Vorbild der deutschen Ländertickets bieten jetzt die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) das „Einfach-Raus-Ticket“ zum Preis von 28 Euro an. Der Fahrschein gilt für bis zu fünf Personen in allen Regionalverkehrszügen der ÖBB. Da zählen nicht nur die Regionalzüge „R“, sondern auch die Regionalexpresszüge „REX“, der EURegio „ER“ und die Erlebniszüge „EZ“. Die zeitliche Gültigkeit wird uns ebenfalls bekannt vorkommen: Von Montag bis Freitag darf man ab 9 Uhr fahren, an Samstagen, Sonn- und Feiertagen gilt der Fahrschein von 0 bis 24 Uhr, d.h. also nicht bis 3 Uhr am Folgetag wie in Deutschland.

Norbert Moy

Bildbericht

Infostände von PRO BAHN

An den Feiern zum Jubiläum der Maximiliansbahn München – Holzkirchen – Rosenheim beteiligte sich PRO BAHN mit mehreren Informationsständen. Bei schönem Pfingstwetter gab es viel Publikumszuspruch, so dass teilweise zusätzliches Material aus München benötigt wurde. Das Buch zum Jubiläum „150 Jahre Eisenbahn im Mangfalltal“ kann noch zum Preis von 27,80 Euro bei der PB-Service GmbH bestellt werden (E-Mail: pro-bahn-gmbh@t-online.de). PRO BAHN bedankt sich für die erfolgreiche Teilnahme am Jubiläumfest bei den gastgebenden Gemeinden und Bahngesellschaften.

Die nachfolgenden Fotos zeigen die Veranstaltung in Holzkirchen, bei der es auch einiges außer PRO BAHN zu sehen gab.

Am 15. Juni fand im Rahmen des Begleitprogramm zur VeloCity-Konferenz im Gaisteig auf dem Münchner Rindermarkt ein Infomarkt zur Verkehrspolitik statt. Schwerpunkt des PRO-BAHN-Stands war Material zur Fahrradmitnahme bei der Bahn. Ein Informationsblatt mit Tipps und Hinweisen zum Miteinander von Fahrgästen und Fahrrädern findet man im Internet unter www.pro-bahn.de/oberbayern/Fahrradmitnahme.pdf

Kurz vor Redaktionsschluss dieser PRO BAHN-Post wurde in Grünwald die Wiedereröffnung der Trambahnlinie 25 nach Beendigung der Baumaßnahmen gefeiert. Auch hier war PRO BAHN mit einem Informationsstand vertreten. Wie immer gab es interessante Diskussionen, unter anderem mit dem Grünwalder Bürgermeister und Vertretern der Münchner Verkehrsgesellschaft.

Eine Dankeschön geht an die PRO-BAHN-Mitglieder, die sich in ihrer Freizeit um Organisation und Durchführung der Infostände gekümmert haben.

Edmund Lauterbach





Bayerische Fahrzeugschau



Auch Heino Seeger von der gastgebenden Bayerischen Oberlandbahn hält im Festzelt eine Ansprache



PRO BAHN-Infostand



Nur für Promis: ICE in Holzkirchen



Nicht nur die Bahnen waren mit historischen Fahrzeugen vertreten: Postbus Baujahr 1956
Alle Fotos: ELau

Bahnhof Kaltenberg für drei Wochen reaktiviert

Echte Ritter fahren mit der Eisenbahn

Auch in diesem Jahr finden zwischen 6. und 28. Juli die weit über die Region hinaus bekannten Ritterspiele auf Schloss Kaltenberg statt. DB Regio Bayerisch-Schwaben lässt deshalb wieder einen Großteil der Ammerseebahn-Züge im stillgelegten Bahnhof Kaltenberg halten.

Die DB hat dazu auch ein Flugblatt mit dem Fahrplan und Hinweisen zum Tarif herausgegeben, das man auch unter folgender Adresse im Internet findet:

www.ritterturnier.de/RitterCuteEdit/uploads/Bilder/Kaltenberg%20Flyer%20neu.pdf

Für alle, die keinen Zugriff auf das weltweite Netz haben, sind die Fahrmöglichkeiten in einer Übersicht dargestellt:

Fahrtrichtung Augsburg – Weilheim				Fahrtrichtung Weilheim – Augsburg			
Ankunft/Abfahrt	Betriebstag			Ankunft/Abfahrt	Betriebstag		
	Freitag	Samstag	Sonntag		Freitag	Samstag	Sonntag
11:21			X	10:37			X
12:04			X	11:54			X
13:21			X	12:37			X
14:04			X	13:57			X
15:20	X	X	X	14:37			X
16:05	X	X	X	15:55	X	X	X
17:18	X	X	X	16:37		X	X
18:06	X	X	X	16:56	X		
19:20	X	X	X	17:56	X	X	X
20:12	X	X	X	18:37	X	X	X
21:21	X	X	X	19:09		X	X
23:14	X	X	X	19:54	X	X	X
23:32	X	X	X	20:42	X	X	X
				21:54	X	X	X
				22:54	X	X	X

Zusätzlich verkehren ab Bahnhof Geltendorf Shuttlebusse direkt zum Schloss Kaltenberg. Fahrgäste aus Richtung Weilheim benötigen einen Fahrschein bis Geltendorf, aus Richtung Augsburg bis Walleshausen. Lohnenswert ist die Verwendung eines Bayern-Tickets: Für jedes Bayern-Ticket gibt es eine Maß Dunkelbier oder ein Softgetränk gratis. Keinen Hinweis enthält der Prospekt auf das Werdenfels-Ticket, das ja auch bis Geltendorf gilt. Da auch die Anschlüsse in Weilheim recht günstig sind, ist eine Fahrt von Garmisch oder Reutte nach Kaltenberg und zurück für 10 Euro eine wirklich attraktive Sache.

Mehr Infos zum Programm der Ritterspiele gibt es unter www.ritterturnier.de

Norbert Moy

Bahnstrecke Landsberg – Schongau

Sonderzüge zum Ruethenfest in Landsberg

Am Wochenende 21. und 22. Juli 2007 ist wieder soweit: In Landsberg am Lech findet das historische Ruethenfest (www.ruethenfest.de) statt. Die Initiative Fuchstalbahnhof wird dazu wieder Zubringerzüge von Schongau nach Landsberg in Verkehr setzen. Der Fahrplan ist natürlich auf die Besucher des historischen Umzugs in Landsberg abgestimmt. Als Abfahrtszeiten sind am Samstag und Sonntag in Schongau 9.00, 11.00, 12.00 und 19.00 Uhr vorgesehen, die Gegenrichtung wird ab Landsberg um 10.00, 17.00, 18.00, 20.00 und 22.30 bedient. Diese Zeiten sind aber noch mit Vorbehalt zu betrachten, den gültigen aktuellen Stand des Fahrplan gibt es unter www.fuchstalbahnhof.com. Die Bayerische Oberlandbahn wird für das Fahrtenprogramm zwei Integrale zur Verfügung stellen.

Die Anschlüsse in Schongau an die Pfaffenwinkelbahn von und nach Weilheim sind auf das „Ruethenfest-Shuttle“ abgestimmt. Leider ist die Freude aber etwas getrübt, denn DB Netz hat für den 22.7. eine Streckensperrung wegen Gleisbauarbeiten angesetzt; die Busse des Ersatzverkehrs werden später ankommen bzw. früher abfahren.

Pro Bahn beteiligt sich an beiden Vormittagen mit einem Infostand am Schongauer Bahnhof. Dort können die Fahrgäste auch einen Fahrschein erwerben.

Übrigens: Es werden noch Schaffner gesucht! Wer Lust hat, als Zugbegleiter mitzufahren, der kann sich melden unter Tel. 08243 / 96 09 129.

Norbert Moy

Fuchstalbahnhof II

Man kann sich eigentlich nur wundern bzw. ärgern, dass auf dieser Bahnlinie nicht schon längst planmäßiger SPNV bestellt wurde. Ein Gutachten der Kommunal-Entwicklung Baden-Württemberg befürwortet dies ausdrücklich und liefert dafür auch ein mit einfachsten Mitteln umzusetzendes Konzept.

Inzwischen wächst sich die B 17 langsam aber sicher zu einer veritablen Autobahn aus. Der jüngste Streich: Die Umgehung Kaufering und Landsberg (mit teilweiser Tieferlegung) kostet 68 Mio Euro für 15,5 km oder anders ausgedrückt 4,387 Mio Euro pro Kilometer.

Begründet wird das Ganze mit der Belastung der B 17 bei Kaufering rund 30.000 Kfz/24 h. Quelle: Verkehrsnachrichten 6/05 IHK München und Oberbayern nach Pressemitteilung BayStMin des Innern.

Zieht man von den 30.000 Kfz mit 5.000 einen sehr hoch angesetzten LKW-Anteil ab und nimmt eine durchschnittliche PKW-Besetzung von 1,5 Personen im Mittel von Berufs- (1,2) und Freizeitverkehr (1,8) sowie eine Verlagerung von 10% auf die Schiene an, ergeben sich auf der Achse Augsburg – Schongau am Querschnitt Kaufering $25.000 \text{ Pkw} \times 1.5 \text{ Personen} = 37.500 \times 10\% = 3.750$ Fahrgäste im Tagesdurchschnitt auf der richtigen Schiene.

Hier handelt es sich offenbar um das angeblich fehlende Fahrgastpotential der Fuchstal- und Lechfeldbahn. Und auch das ist noch sehr vorsichtig geschätzt: Schönbuch- und Salzburger Lokalbahn bringen es bekanntlich auf einen „modal split“ von nicht nur 10, sondern 20 bis 25 Prozent.

Stünden die 68 Mio für knapp 16 Kilometer Umgehungsstraße für die 29 km Fuchstalbahnhof zwischen Landsberg und Schongau zur Verfügung, ergäbe dies 2,345 Mio Euro/km. Dafür sollte sich die Strecke bequem modernisieren lassen (technische Bahnübergangs-Sicherungen und den einen oder anderen Kreuzungsbahnhof oder Abschnitt für Zugbegegnungen).

Selbst die DB kommt bei solchen Renovierungen inzwischen recht günstig hin: Jüngstes Beispiel: Die Modernisierung der rund 35 Kilometer langen Lautertalbahnhof Kaiserslautern Hbf – Lauterecken-Grumbach kostete einschließlich drei Kreuzungsbahnhöfen insgesamt 16,8 Mio Euro; also auf die Streckenlänge umgelegt nicht einmal eine halbe Million pro Kilometer (Quelle: Verkehrsmanager Bahnen Heft 3/07; S.4). Allerdings war hier kein Güterverkehr zu berücksichtigen, das macht die Sache natürlich etwas einfacher. Mehr dazu vielleicht in einem der nächsten Hefte.

Jedenfalls gehört die Fuchstalbahnhof vom Verkehrsaufkommen wie vom Potential her wohl eindeutig zu den Reaktivierungskandidaten im Personenverkehr.

Thomas Kauderer

Literatur- und Download-Hinweis

Externe Kosten des Verkehrs

Das Schweizer Forschungsinstitut INFRAS hat die Folgekosten des Verkehrs in Deutschland berechnet unter Verwendung der aktuellsten Zahlen und Methoden. Auftraggeber der Studie, die bereits im März erschien, ist die Allianz pro Schiene gewesen, bei der auch PRO BAHN Mitglied ist.

Die Kurzfassung kann man herunterladen. Die gesamte Broschüre für Kenner und Tüftler gibt es für 50 Euro; Näheres auf unserer Internet-Seite www.probahn.de/Aktuelles.

Samstag, 1. September 2007

Exkursion ins Altmühltal

Von Kipfenberg auf Serpentinesteig zu einem Aussichtspunkt auf Kipfenberg und Altmühltal – St. Michaelsberg – Mühlbruck – Schloss Arnsberg (schöner Ausblick) – überm Altmühltal nach Böhming (Mittagseinkehr). Der Altmühl entlang durch Kipfenberg, Größdorf, Ilbling zum Bahnhof Kinding

Gehzeit ca. 4 Stunden, 100 Höhenmeter

Treff: München Hauptbahnhof bis 8.50 Uhr am Abfahrtsbahnsteig Gleis 24

Abfahrt: 9.05 Uhr Richtung Nürnberg bis Kinding, umsteigen in Bus nach Kipfenberg

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 Juli bis Dezember 2007 (monatlich) durch Überweisung von € 6.– 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 8/07 erscheint am 25.7.2007, Redaktionsschluss ist der 21.7.2007.

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

Termine

Die **PRO BAHN-Geschäftsstelle** befindet sich am Agnes-Bernauer-Platz 8, 80687 München, Telefon: 089/53 00 31, Telefax: 089/53 75 66 (Tram 19 Agnes-Bernauer-Platz) oder 10 Min. Fußweg vom Bahnhof Laim oder U-Bahn Laimer Platz).

Stammtisch in München: Jeden letzten Mittwoch im Monat ab 19.30 Uhr im „Zwingereck“, Rumfordstraße 35, 80331 München, (S Isartor, Tram 17, 18 Reichenbachplatz)

PRO BAHN-Veranstaltungen

Mi. 04.07. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 06.07. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Do. 12.07. 19 Uhr; Rosenheim, Bahnhofsgaststätte; **Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: Wolfgang Günther (080 62/40 27), Günter Polz (080 63/79 28)

Fr. 13.07. 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, www.altmuehlnet.de/probahn)

Mi. 18.07. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Mi. 25.07. ab 19.30 Uhr; **Stammtisch im GH „Zwingereck“**

Do. 26.07. 19 Uhr; Weilheim, GH „Holzwurm“, Münchner Str. 36; **Stammtisch der Kreisgruppe Weilheim-Schongau**; Info: Norbert Moy (08 81/63 81 31, e-mail: n.moy@bayern.pro-bahn.de)

Mo. 30.07. 19.30 Uhr; Augsburg, Zeughaus, Zeugplatz 4, Remhardszimmer, Raum 113); PRO BAHN-Treff Schwaben: MdL Eberhard Rotter (CSU, Mitglied des Ausschusses für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie) **Aktuelle verkehrspolitische Entwicklungen in Schwaben**; Info: Winfried Karg (082 51/(538 87 89[ab 20 Uhr], e-mail: w.karg@bayern.pro-bahn.de)

Mi. 01.08. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 03.08. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Termine anderer Veranstalter

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)

Sa. 14.07. Treff 08.05 Uhr; München Hbf, Gleis 31; mit RE Richtung Sonthofen (08.19 Uhr) mit Umsteigen in Buchloe und Immenstadt; **Exkursion im Allgäu von Sonthofen nach Oberstdorf**; (Gehzeit ca. 4½ Stunden); Info: Eugen Reißing (089/700 46 08)

bis 15.07. **Anmeldung für die Exkursion am 6.08.2007** unter 089/516 76-0

Fr. 03.08. 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, www.regionale-schienen.at)

So. 26.08. Treff 09.30 Uhr; München Hbf, Gleis 31; mit RE Richtung Regensburg / Nürnberg (09.44 Uhr) mit Umsteigen im Neufahrn (Niederbayern) Richtung Straubing; **Exkursion mit dem Schiff auf der noch frei fließenden Donau im deutschen Teil von Straubing nach Passau**; (Fahrzeit ca. 5½ Stunden); Kosten 35 € bis 38 €; Info: Eugen Reißing (089/700 46 08); **Anmeldung bis 15.07.2007 unter 089/516 76-0 erforderlich!** (Siehe Pro Bahn-Post 06/2007)