

PRO BAHN *Post*

Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

April 2025



Am Bahnhof Polling halten seit gut 40 Jahren keine Züge mehr. Die Gemeinde und PRO BAHN Oberbayern setzen sich für eine Wiedereinrichtung des Bahnhalts ein. Nicht nur zur Erschließung des Ortes sondern auch für die Erreichbarkeit des Kunstprojekts Stoa 169 wäre die Wiedereröffnung sehr sinnvoll. Mit dem Kurzstreckentarif von Huglfing bis Tutzing wäre es dann aber vorbei.

Bild: Norbert Moy

- Kurznachrichten – *Seite 2*
- Markt Schwaben: Chance für eine Zugangsverbesserung – *Seite 4*
- Express-S-Bahn nach Wolnzach/Mainburg – *Seite 5*
- Reaktivierungs-Offensive im MVV-Erweiterungsgebiet – *Seite 7*
- Bericht vom Bundesverbandstag 2025 – *Seite 9*
- Erwerb eines Deutschland-Tickets für Kinder – *Seite 10*

Kurznachrichten

PRO BAHN-Stellungnahme zum MVG-Anpassungsprogramm 2025/2026

Bisher fasste die Münchner Verkehrsgesellschaft MVG ihre Absichten für das nächste Jahr unter dem Titel „Leistungsprogramm“ zusammen, jetzt heißt es „Anpassungsprogramm“. Das MVG-Dokument ist öffentlich nicht einsehbar, lag aber Bezirksausschüssen und Verbänden zur Stellungnahme vor. Der Fahrgastverband PRO BAHN hat eine Stellungnahme verfasst, die an die MVG versandt wurde und im Internet verfügbar ist (<https://www.pro-bahn.de/muenchen/leistungsprogramm/mvg-2026.html>). Außerdem hat PRO BAHN am 20. März eine Pressemitteilung zu den MVG-Absichten veröffentlicht (<https://www.pro-bahn.de/muenchen/presse/20250320.html>). In dieser bezeichnet PRO BAHN das MVG-Anpassungsprogramm 2025/2026 als ambitionslos und bestenfalls als eine Verwaltung des Status Quo. Für das Ziel, den ÖV-Anteil auf 30 Prozent zu erhöhen, müsse man konkrete Maßnahmen ergreifen und diese auch finanzieren. Dringend notwendige zusätzliche Fahrten werden im Anpassungsprogramm jedoch durch Kürzungen an anderer Stelle finanziert. Neben den Kürzungen im Busverkehr wird auch die mittlerweile großzügige Ausdehnung von Baustellen insbesondere im Trambereich kritisiert. Neben PRO BAHN hat unter anderem auch der Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr im Münchner Forum eine Stellungnahme abgegeben.

Deutschlandticket-Filter und Fahrgastrechte

Die DB bewirbt die Möglichkeit, auf [bahn.de](https://www.bahn.de) und in der Navigator-App Fahrten oder Fahrabschnitte mit und ohne Nutzung des Deutschlandtickets zu filtern (<https://www.bahn.de/service/informationen-buchung/filter-deutschland-ticket>). Dabei sollte man aber auch bedenken, dass die Aufteilung einer Bahnfahrt in einen mit Deutschlandticket und in einen mit anderem DB-Fahrschein genutzten Abschnitt zum Verlust wesentlicher Fahrgastrechte führen kann. Dies kann insbesondere bei (Super-)Sparpreis-Tickets dazu führen, dass bei Verspätung eines Zuges zum Startbahnhof der (Super-)Sparpreis-Verbindung ein neuer Fahrschein gelöst werden muss, wenn der Anschluss verpasst wurde. Die DB spricht im entsprechenden Abschnitt von nicht aufgehobener Zugbindung, was bedeutet, dass der Fahrpreis für den verpassten Zug nicht erstattet wird, und dass der nächste Zug in Richtung auf das Fahrtziel voll bezahlt werden muss – also bei kurzfristiger Buchung meist mit dem teuren Flexpreis.

Bayern passt Strategie zur Bahnelektrifizierung an

Ende Februar hat Bayern seine Pläne für dieselfreien Bahnbetrieb in Schwaben und dem westlichen Oberbayern konkretisiert (Pressemitteilung mit Link zur Studie unter <https://www.stmb.bayern.de/med/pressemitteilungen/pressearchiv/2025/18/index.php>). Die Strecken von Ulm nach Aalen

und Oberstdorf, der Abzweig nach Weißenhorn, sowie die Staudenbahn Gessertshausen–Langenneufnach sollen mit Oberleitung elektrifiziert werden. Das ermöglicht für sieben Regionalzuglinien den elektrischen Betrieb. Weitere 14 Linien sollen auf Akkubetrieb umgestellt werden. Für den Akkubetrieb sollen zusätzlich die Abschnitte von Augsburg nach Obergriesbach (Paartalbahn) und Bobingen (Strecke nach Buchloe), sowie im Ostallgäu Buchloe–Biessenhofen und in Oberbayern Weilheim–Peißenberg mit Oberleitung versehen werden. Das Vorgehen des Freistaats beruht auf einer Studie zum Einsatz von Akkuhybridfahrzeugen im Allgäu (<https://kurzlinks.de/e74v>). Die Studie hat auch die Wasserstoff-Option eingehend untersucht, kommt aber zum Schluss, dass „dass unter Berücksichtigung aller Kosten ... der Wasserstoffeinsatz nicht rentabel ist“. Der Fahrgastverband PRO BAHN hatte 2023 ein Strategiepapier zur Elektrifizierung in Bayern vorgelegt (<https://www.pro-bahn.de/bayern/elektrifizierung/>) und 2024 nochmals explizit den elektrischen Bahnbetrieb im Allgäu gefordert.

Eisenbahner mit Herz und Lieblingsbusfahrer/-in 2025

Der Gewinner des diesjährigen Wettbewerbs „Eisenbahner/in mit Herz“ der Allianz Pro Schiene ist Thomas Spillker, Zugbegleiter der Bayerischen Regiobahn (<https://www.allianz-pro-schiene.de/presse/pressemitteilungen/spillker-publikumsliebling/>). PRO BAHN Oberbayern gratuliert dem Preisträger und dankt ihm für seine Hilfsbereitschaft. Noch bis zum 31. Mai können für die nächste Runde des Wettbewerbs „Lieblingsbusfahrer/-in“ (<https://www.lieblingsbusfahrer.in.de/lb>) Beiträge eingereicht werden.

Ein Jahr DB InfraGO

Zum einjährigen Bestehen der DB InfraGO AG hat das Unternehmen eine 28-seitige Broschüre veröffentlicht (<https://kurzlinks.de/tosr>). Natürlich werden das Konzept der Generalsanierung, das Renovierungsprogramm für Bahnhöfe („Zukunftsbahnhöfe“) und die erhofften Vorteile von „Bauen im Takt“ positiv herausgestellt. Das stark politisch begleitete Projekt der Riedbahn-Sanierung wurde erfolgreich fertiggestellt. Wie weitere Generalsanierungen laufen, bleibt abzuwarten; bei Berlin–Hamburg gibt es schon jetzt Zweifel am vorgestellten Konzept der Sperrungen und Ersatzverkehre. Abseits der wenigen Hauptkorridore bleibt das Baustellenmanagement der DB sehr oft weit hinter dem zurück, was nötig, sinnvoll oder gar kundenorientiert wäre. Die Vorgaben von InfraGO führen häufig zu nicht mehr vermittelbaren bis unbrauchbaren Ersatzverkehren (siehe PRO-BAHN-Position „Baustellen & Fahrgäste“ unter https://www.pro-bahn.de/disk/pdf/2025_Position_Baustellen_Fahrgaeste.pdf) und die Bahnunternehmen beklagen oft zu kurze zeitliche Vorläufe. Insgesamt hat das erste Jahr wohl recht wenig erkennbare Zunahme der Gemeinwohlorientierung gebracht.

Weitere aktuelle Meldungen gibt es unter <https://www.pro-bahn.de/aktuell>.

Umbau Bahnhof Markt Schwaben

Chance für eine Zugangsverbesserung

Die Attraktivität und damit die Nutzungshäufigkeit öffentlicher Schienenverkehrsmittel hängen maßgeblich von einer einfachen und zeitsparenden Erreichbarkeit der Bahnsteige ab. Was als Selbstverständlichkeit erscheint, ist insbesondere an S-Bahn- und Regionalbahnstationen im Umland nicht immer optimal gegeben. Häufig existiert nur ein einziger – ursprünglich historischer - Zugang, dessen Lage den heutigen Anforderungen an kurze und direkte Fußwege zu den Bahnsteigen nicht mehr gerecht wird. Dies führt dazu, dass fußläufige Fahrgäste gefühlt unnötige Umwege in Kauf nehmen müssen.

Für den Bahnhof Markt Schwaben hat PRO BAHN Oberbayern daher die Idee eines Mitglieds, welches die Situation aus eigener Erfahrung gut kennt und einen hohen Mehrwert eines zweiten Zugangs sieht, an die Projektleitung des Bahnausbauprojekts ABS38 (München-)Markt Schwaben-Mühldorf-Freilassing herangetragen, zu der schon ein gut eingespielter Kontakt besteht. Im Zuge der ABS38 soll der Bahnhof Markt Schwaben umgebaut werden, was die Aufnahme dieses Zugangs in die Umbauplanung gerade jetzt vereinfacht. Jüngste Pressemeldungen zeigen, wie intensiv das Projektteam der ABS38 mit der Gemeinde Markt Schwaben im Dialog über den Bahnhofsumbau steht. Auf der Webseite der Gemeinde ist dies ausführlich dokumentiert und äußerst lesenswert (<https://www.markt-schwaben.de/bahnprojekte>).

Die Idee von PRO BAHN ist nun, neben dem bestehenden Zugang an der Westseite der Bahnsteige einen zweiten Zugang an der Ostseite zu schaffen. So ließen sich der angrenzende Straßenraum – insbesondere der Schweigerweg und die Finsinger Straße – entweder durch ein Unterführungs- oder durch ein Brückenbauwerk direkt mit den Bahnsteigen verbinden. Gerade bei 320 Meter langen Regionalbahnsteigen entstehen schnell längere Fußwege, wenn man am „falschen“ Zugende aussteigt und sich der Ausgang am anderen Ende des Bahnsteigs befindet. Solche Gegebenheiten an der Schnittstelle zwischen den Bahnanlagen und dem öffentlichen Raum werden damit als lästige Barrieren wahrgenommen.

Der neue Zugang würde insbesondere fußläufigen Fahrgästen aus den nördlichen und östlichen Wohngebieten Markt Schwabens täglich geschätzt mehrere Minuten Fußweg ersparen. Ein weiterer Vorteil wäre die Entzerrung der Fahrgastströme durch die Entlastung des bisherigen Hauptzugangs. Besonders im abendlichen Berufsverkehr zeigt sich das Gedränge am Treppenausgang deutlich, etwa bei ankommenden Regionalzügen aus München.

In seiner Rolle als Knotenpunkt wird die Bedeutung des S-Bahn- und Regionalbahnhofs Markt Schwaben in Zukunft noch viel stärker werden aufgrund zukünftiger Ausbaumaßnahmen wie dem Erdinger Ringschluss (direkte S-Bahn Markt

Schwaben-Flughafen) sowie dem bereits erwähnten Ausbau und der Elektrifizierung der Strecke nach Mühlendorf im Zuge der ABS38 mit deutlich mehr Regionalverkehr. In der Gemeinde würde der Bahnhof etwas aus seinem Schattendasein treten und durch die bessere Einbindung in die Umgebung an Sichtbarkeit gewinnen, was seine Nutzung wiederum fördert.

In einer ersten Rückmeldung der ABS38 Projektleitung der Bahn wurde die Initiative begrüßt, intern wird jetzt an einem Terminvorschlag für eine gemeinsame Besprechung mit PRO BAHN gearbeitet. Wir sind gespannt und freuen uns, die weitere Entwicklung mitzugestalten und zu unterstützen.

Roland Behm

Das vergessene Projekt

Express-S-Bahn nach Wolnzach/Mainburg

Zu den vielen Projekten, die beim Programm des bayerischen Verkehrsministeriums zum Bahnausbau Region München (siehe PRO BAHN Post Februar 2025) nicht betrachtet wurden bzw. negativ abschnitten, gehört die Express-S-Bahn nach Wolnzach (12.000 Einwohner). Geplant ist derzeit nur eine Express-S-Bahn nach Pfaffenhofen. Der dortige Bahnhof ist derzeit für endende Züge aber nur sehr eingeschränkt nutzbar. Es gibt dort kein besonderes Wendegleis mit Bahnsteig. Die beiden vorhandenen Bahnsteiggleise müssen für die zahlreichen Regionalzüge von München nach Ingolstadt freigehalten werden. Zum Glück konnte erreicht werden, dass wenigstens ein Weichenkreuz im Südkopf des Bahnhofs erhalten blieb, so dass wendende Züge beide Bahnsteiggleise nutzen können. Für die beiden derzeit hier kurz wendenden Züge reicht dies. Ein dritter Zug muss aber schon in Reichertshausen wenden, voraussichtlich wegen der Engpässe in Pfaffenhofen. Für einen stabilen Betrieb einer S-Bahn wären daher in jedem Falle erhebliche Aus- bzw. Umbauten in Pfaffenhofen erforderlich.

Das Gleis von Rohrbach nach Wolnzach liegt noch bis zu einer großen Autoverladestation südlich von Wolnzach. Es wird regelmäßig von schweren Güterzügen befahren. Die Aufwendungen für eine Reaktivierung hielten sich damit in Grenzen. Eine Elektrifizierung wäre für einen durchgehenden S-Bahnverkehr nach München aber zwingend. Insgesamt dürfte es kein Problem sein, im Vergleich zum Umbau von Pfaffenhofen ein positives volkswirtschaftliches Ergebnis zu erzielen. Das noch vorhandene Empfangsgebäude von Wolnzach liegt günstig fußläufig zum Zentrum.

Ob auch die beiden Halte in Gosseltshofen und Burgstall zwischen Rohrbach und Wolnzach reaktiviert werden sollten, ist anhand von Detailbetrachtungen zu entscheiden. Grundsätzlich sinnvoll erscheinen für eine S-Bahn auch zusätzliche Halte zwischen Petershausen und Rohrbach, etwa Ilmmünster, Pfaffenhofen

Industrie oder Uttenhofen. Dies ist jedoch aus Kapazitätsgründen nur mit zusätzlichen Gleisen, parallel zur Bestandsstrecke oder als Neubaustrecke (siehe PRO BAHN Post August 2024), vertretbar. Schon heute werden die ICE Richtung Hamburg, deren Fahrplan zwischen RE1 und RB16 „eingeklemmt“ ist, künstlich verlangsamt, um Überholungen zu vermeiden. Der Grund hierfür ist, dass mit Ausnahme von Paindorf alle Bahnsteige nur an Überholgleisen liegen, was dazu führt, dass die Regionalzüge der RB16 durch die relativ langsamen Ein- und Ausfahrten zwischen Ingolstadt und München insgesamt 3,5 Minuten Fahrzeit verlieren. Zusätzliche Halte zwischen Rohrbach und Ingolstadt machen dagegen erst Sinn, wenn man, z.B. mit einer Lösung nach dem Karlsruher Modell, bis in die Innenstadt von Ingolstadt kommt. Vor etwa 25 Jahren hatte der Stadtrat eine schienenfreie Innenstadt beschlossen. Vielleicht sollte man das nach so langer Zeit neu diskutieren.

Naheliegender erscheint zunächst auch eine Verlängerung der Reaktivierung bis in das Mittelzentrum Mainburg. Es ist mit fast 16.000 Einwohnern derzeit die zweitgrößte Stadt Bayerns ohne aktuelle Perspektive auf einen Bahnanschluss. Die Trasse ist bis auf zwei Stellen in Rudelzhausen und im Gewerbegebiet Mainburg noch vorhanden, weitgehend als Radweg. In Enzelhausen hat ein Privatier sogar ein paar Hundert Meter Gleis einschließlich der Bahnhofsanlagen erhalten. Problem dürfte aber sein, dass die Strecke durch drei Landkreise führt (Pfaffenhofen, Freising und Kelheim), die sich dazu erst einmal einig werden müssten. Im Kreis Kelheim kommt dazu, dass selbst die Kreisstadt, mit ca. 17.000 Einwohnern die derzeit größte Stadt Bayerns ohne aktuelle Perspektive auf einen Bahnanschluss, offenbar kein Interesse an einem Wiederanschluss an das Bahnnetz hat. Dies erstaunt, da sie im wachsenden Pendlereinzugsbereich von Regensburg liegt und das kleinere Burglengenfeld (ca. 15.000 Einwohner) gerade vormacht, wie man zu einer Reaktivierung kommt.

Ein weiteres Problem ist, dass die Strecke nach Mainburg vermutlich entwidmet ist und es deshalb formaljuristisch keine Reaktivierung, sondern ein Neubau wäre mit wesentlich höheren Anforderungen, z.B. dem Verbot höhengleicher Kreuzungen. Für solche Fälle, die es deutschlandweit immer mehr gibt, müsste dringend die Rechtslage geändert werden, so dass hier die gleichen Anforderungen gelten wie für die Reaktivierung von noch gewidmeten Bestandsstrecken.

Mainburg hatte früher noch einen zweiten Bahnanschluss nach Freising, der in Langenbach in die Hauptstrecke München–Regensburg mündete und bis zum gerade abgeschalteten Kohlekraftwerk Zolling noch im Betrieb ist. Der Rest bis Enzelhausen ist ebenfalls weitgehend Radweg. Geplant war auch noch eine dritte Bahnanbindung von Mainburg nach Abensberg, die aber in den Wirren des Ersten Weltkrieges nie gebaut wurde.

Andreas Schulz

Reaktivierungs-Offensive im MVV-Erweiterungsgebiet sorgt für Unruhe

Mit einer beispiellosen Offensive zur Reaktivierung von Bahnhöfen und Haltestellen überrascht der MVV seine Fahrgäste in den neu beigetretenen Landkreisen. Dort ist die Dichte der Haltestellen im regionalen Schienennetz viel zu gering, befindet MVV-Chef Dr. Bernd Rosenbusch. Mit der Einführung des eilzugmäßigen Fahrens in den 1980er-Jahren hatte die damalige Bundesbahn viele kleine Bahnhöfe stillgelegt, weil sie angeblich unrentabel waren. Jetzt können die Bürger in Stephanskirchen, Pfraundorf, Schwabhausen, Wilzhofen oder Polling hoffen, bald wieder an das Schienennetz angeschlossen zu werden. Die Motivation des MVV liegt nur am Rand darin, neue Kunden zu gewinnen, sondern vielmehr in der Optimierung des Yield-Managements, also der Verbesserung der Einnahmesituation. Denn die langen Haltestellenabstände in Kombination mit dem Kurzstreckentarif führen derzeit zu massiven Mindereinnahmen beim MVV.

Ein Beispiel: Vor dem MVV-Beitritt des Landkreises Weilheim-Schongau kostete die Fahrt für die 22 Kilometer von Huglfing nach Tutzing 9,80 Euro – seit 1.1.2025 aber nur noch 2 Euro, bzw. 1,70 Euro mit Streifenkarte. Weil die Züge zwischen Huglfing und Tutzing nur einmal halten - in Weilheim - ist das eine Kurzstrecke. Da diese aber integraler Bestandteil des MVV-Tarifs ist, kann der MVV seine prekäre Einnahmesituation nur noch damit retten, dass er zwischen Tutzing und Huglfing die früheren Bahnhöfe Wilzhofen und Polling reaktiviert. Ähnliches gilt für die Relation Brannenburg-Rosenheim mit 13 Kilometer Länge. Leichtsinnigerweise hat man den Zwischenhalt Pfraundorf erst vor wenigen Jahren aus dem Fahrplan gestrichen, weil der Bahnsteig zu kurz war.

Natürlich sind für die Umsetzung des Vorhabens nicht unerhebliche Investitionen in Bahnsteige, Sicherungstechnik und Zuwegungen erforderlich. Bund und Freistaat haben deswegen schon Bedenken angemeldet. Insbesondere im Bayerischen Verkehrsministerium sieht man den Vorstoß des MVV kritisch: Denn Voraussetzung für die Reaktivierung ist die weltweit anerkannte UIC-Richtlinie 0401 (UIC = Internationaler Eisenbahnverband) zur Ermittlung der Förderfähigkeit von Bahnsteiganlagen mit ihren 95 Reaktivierungskriterien. Demnach dürfen Bahnhöfe erst ab einem täglichen Aufkommen von mindestens 1437 Fahrgästen in der Altersgruppe 25 bis 66 Jahre reaktiviert werden. Ausnahmen davon sind möglich, wenn 76 Prozent der Investitionskosten aus anonymen Spenden aufgebracht werden oder höchstens 21,5 Prozent der prognostizierten Ein- und Aussteiger über ein stark rabattiertes Ticket wie z.B. das Deutschlandticket verfügen.

PRO BAHN hat wiederholt Kritik an der in Bayern ausgeübten Praxis bei der Umsetzung der UIC-Richtlinie geübt: „Nur im Freistaat Bayern wird so restriktiv auf die bedingungslose Anerkennung aller 95 Kriterien durch die Kommunen ge-

pocht“, so der PRO BAHN-Sprecher Norbert Moy mit Verweis auf die laxer Handhabung in anderen Bundesländern. Mittlerweile hat das Ministerium eingelenkt: Da man dem MVV aber die Mehreinnahmen nicht verwehren möchte, bietet man folgenden Kompromiss an: Die gewünschten Haltestellen werden im Fahrplan als rein virtuelle Tarifpunkte, sog. digitale Zwillinge angelegt. Der Vorteil: Nicht nur der Bau teurer Bahnsteige entfällt, die real nicht benötigten Zeitpuffer können die ständigen Verspätungen kompensieren. In den Fahrgastinformationen werden diese Bahnhöfe immer mit dem Zusatz „Halt entfällt heute“ dargestellt.

Den MVV lässt diese Diskussion kalt, man will die Investitionen für „reale“ Haltestellen notfalls aus eigener Tasche bezahlen. „Mit den Mehreinnahmen durch Verkürzung der zu langen Kurzstrecken können wir locker ein paar Bahnsteige finanzieren, ist sich Dr. Rosenbusch sicher. Für die Gemeinden, die ihr Interesse noch vor dem 1. April 2025 angemeldet haben, spendiert der MVV sogar einen modernen Fahrradständer mit 50 Stellplätzen.

Längst haben aber die Fahrgäste gemerkt, dass sie nun für die Finanzierung der oft nervigen Zwischenhalte herangezogen werden sollen. In Huglfing hat sich bereits eine Fahrgastinitiative gegründet, die sich die günstige Langstrecke zum Kurzstreckentarif nicht nehmen lassen will: Sie haben bereits eine Petition gestartet mit dem Titel: „Wir Huglfinger zahlen nicht für den Pollinger Bahnhof!“ Die vom Bahnverkehr bislang abgehängten Fahrgäste wiederum wollen die Reaktivierung ihrer Station dagegen mit allen Mitteln durchsetzen. Der Polizei liegen Informationen vor, dass Fahrgast-Aktivist*innen zur Durchsetzung ihrer Forderungen am 1.4.2025 zeitgleich an mehreren Bahnhöfen die Aushangfahrpläne mit Erbsensuppe beschmieren und sich anschließend an die Vitrine kleben wollen. Der Abgeordnete Alexander D. fordert nun ein hartes Vorgehen der Justiz gegen den „Terror der Bahn-RAF“, während MdL Hubert A. die Proteste „aus der Mitte der Gesellschaft“ für berechtigt hält: „Die Bürger holen sich die Bahn zurück, weil die in Berlin alles Spinner sind“. Der Fahrgastverband PRO BAHN hat die Fahrgäste zur Mäßigung aufgerufen und sich von allen illegalen Aktionen ausdrücklich distanziert.

Man darf gespannt sein, wie sich die Politik hier positionieren wird. Der Vorschlag des Ministeriums für rein virtuelle Haltestellen dürfte hier ein dem Zeitgeist entsprechende Lösung zur Befriedung des Konflikts darstellen. Minister Bernreiter hat den „virtuellen Haltepunkt“ sogar zum wegweisenden Leuchtturmprojekt der bayerischen Digitalisierungsstrategie erkoren.

Die BEG hat unterdessen eine wissenschaftliche Studie beim Deutschen Zentrum für Schienenverkehrsforschung (DZSF) in Dresden in Auftrag gegeben, um eine Handlungsanweisung für den Umgang mit dem Kurzstreckentarif im Kontext ländlicher Räume unter Berücksichtigung der UIC-Richtlinie 0401 zu erarbeiten. Die Fragestellungen lauten u.a.: Wie lang darf eine Kurzstrecke sein? Ist eine Verknüpfung der Preisstufe mit der Zahl durchfahrener Halte überhaupt ver-

fassungskonform oder verletzt es den Gleichheitsgrundsatz? Ein Ergebnis wird nicht vor der Eröffnung der 2. Stammstrecke erwartet. Über den Fortgang wird die PRO BAHN Post weiter berichten, spätestens in der Aprilausgabe 2038.

Norbert Moy

Bericht vom PRO BAHN Bundesverbandstag 2025

Der Bundesverbandstag (BVT) von PRO BAHN tritt einmal jährlich zusammen, um z.B. den Bundesvorstand zu wählen oder Satzungsänderungen zu beschließen. In diesem Jahr trafen sich die knapp 60 Delegierten der Landesverbände – der Landesverband Bayern ist entsprechend seiner Mitgliederzahl mit 12 Delegierten vertreten – am 22. März in Trier.

Traditionell werden am Vorabend des BVT Fahrgastpreise an Personen oder Gruppierungen verliehen, die sich um den öffentlichen Verkehr verdient gemacht haben. Ein Preis ging an die Franz Wedler Logistik, die auf eigenes Risiko ausgemusterte Altfahrzeuge der DB übernimmt und mit ihrem flexiblen Fuhrpark dann zur Stelle ist, wenn sonst durch Managementfehler Züge ausfallen würden. Fritz Engbarth wurde für seinen unermüdlichen ehrenamtlichen und beruflichen Einsatz für den SPNV und ÖPNV in Rheinland-Pfalz ausgezeichnet. Ein weiterer Preis wurde dem Lokführer und Eisenbahnpoeten Andreas Frank verliehen, der mit gereimten Ansagen auch bei Verspätungen und Problemen für gute Stimmung bei den Fahrgästen sorgt (<https://kurzlinks.de/ck9n>).

Auf dem BVT stand dann neben den Berichten des Vorstands, dem Kassenbericht mit Entlastung des Vorstands und den Berichten der Referenten und Facharbeitsgremien das eher trockene Thema Satzungsänderung auf der Tagesordnung. Änderungen wurden u.a. beschlossen bei der Wahl- und Abstimmungsordnung, zur Abschaffung von Doppelmitgliedschaften und zur Erweiterung des Bundesvorstands um ein weiteres Mitglied. Die Präsentationen zu den Berichten sowie alle Anträge und Satzungsänderungen können von PRO BAHN Mitgliedern im ePBI (elektronisches PRO BAHN intern) eingesehen werden (Login zum Mitgliederbereich unter <https://www.pro-bahn.de/> mit Namen und Mitgliedsnummer, dann dem Link zum ePBI folgen; die Dokumente befinden sich im Ordner Bundesverbandstage, Unterordner 2025).

Außerdem wurde eine vom Bundesvorstand noch endgültig auszuarbeitende Resolution beschlossen, in der die zukünftige Bundesregierung aufgefordert wird, politische Ziele für Fahrgast- und Güterverkehr verbindlich festzuschreiben und diese zur Grundlage der Bundesverkehrs- und -mobilitätsplanung zu machen sowie die Umsetzung verbindlich gesetzlich zu untermauern.

Renate Forkel

Erwerb eines Deutschland-Tickets für Kinder

„Was, du hast eine eigene Karte?“

Ich möchte hier meine Erlebnisse beim Erwerb eines Deutschland-Tickets für ein Kind aus der Sicht eines Opis schildern. Meine Enkelkinder wohnen in einer Kleinstadt in Oberbayern. Die Schulen sind ohne Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel erreichbar, somit entfällt die Notwendigkeit, ein Deutschland-Ticket zu erwerben und durch die Eltern zu finanzieren. Ein Enkelkind macht nun Urlaub bei Omi und Opi in Erfurt. Wir haben beide das Deutschland-Ticket und wollten zusammen mit dem Enkelkind Ausflüge mit dem Zug machen. Vor allem sollte auch am 1. März ein Teil der Anreise des Enkelkinds nach Erfurt mit dem Deutschland-Ticket möglich sein.

Um nun kurzfristig ein Deutschland-Ticket für das Enkelkind (Monat März, Opi bezahlt!) zu erhalten, muss man bei den Erfurter Verkehrsbetrieben (EVAG) wie folgt vorgehen: Antrag einfach ausfüllen, das ging am 24. Februar, als ich das Mobilitätszentrum der EVAG aufsuchte, gar nicht. Nur ein „Aufklärungsgespräch“ war direkt im Mobilitätszentrum möglich. Online wäre ein Erwerb erst für den April möglich gewesen. Also galt es, den Antrag handschriftlich auszufüllen, über WhatsApp zum Erziehungsberechtigten zu senden, dort musste er ausgedruckt und mit der Unterschrift des Erziehungsberechtigten versehen, abfotografiert und zurückgeschickt werden. Dazu benötigte die EVAG aber noch eine Bestätigung vom Erziehungsberechtigten, dass der Opi dies überhaupt für das Enkelkind machen durfte.

Mit diesen Unterlagen ging ich am nächsten Tag wieder ins Mobilitätszentrum. Freilich dort wieder „Schlange stehen“ und warten, dann abgeben und direkt bearbeiten lassen. Das Bearbeiten dauerte etwa 15 Minuten. Und dann hatte ich die Karte mit dem Deutschland-Ticket für mein Enkelkind tatsächlich in der Hand! Aber Achtung: Die Kündigung für Ende März gleich mit anmelden und bestätigen lassen und neue Formulare für die nächsten Aktionen mitgeben lassen. Immerhin nach etwa vier Stunden Arbeitsdauer und „ein wenig Kommunikation mit der Erziehungsberechtigten“ war ich doch glücklich, mein Ziel erreicht zu haben. So konnte ich pünktlich am 1. März mein Enkelkind in Bamberg abholen und mit dem RE 29 nach Erfurt fahren.

Fazit: Der Text wurde aus „Frust und Freude“ geschrieben und möchte auf die grundsätzliche Problematik Deutschland-Ticket für Kinder aufmerksam machen. So gewöhnlich ist der Erwerb eines eigenen Deutschland-Tickets für Kinder offenbar doch nicht. Kommentar des Zugbegleiters im RE 20 von Leipzig nach Erfurt bei der Kontrolle: „Was, du hast eine eigene Karte?“.

Die Mitarbeiter im Mobilitätszentrum waren stets freundlich und hilfsbereit, aber offensichtlich an ihre internen Anweisungen streng gebunden – nur ist das für

den Kunden im Vorfeld nicht zu erkennen. Online wäre die Buchung so auch nicht möglich gewesen, allein schon aus der notwendigen zeitlichen Abfolge. Dazu kommt noch die Tatsache, dass die EVAG (wie gut!) noch Karten ausgibt. Nicht selbstverständlich ist auch, dass die Karte so kurzfristig erhältlich war und direkt mitgenommen werden konnte. Wo geht folglich ein Ticket ohne Karte hin, wenn das Kind kein Handy hat?

Auch wenn es durchaus gute „Insellösungen“ gibt (z.B. kostenloses Deutschland-Ticket für Schüler in Hamburg), ist an eine einheitliche Regelung für Kinder/Familien/Großeltern bislang gar nicht zu denken. Weshalb eigentlich und welche „Insellösungen“ gibt es in Deutschland überhaupt? Bei der Münchner Verkehrsgesellschaft MVG kann man z.B. Chipkarten für Kinder recht einfach online bestellen, die per Post zugeschickt werden. Ob der knappe Zeitrahmen aber gereicht hätte, ist nicht bekannt. Die Frage ist aber, wieso überhaupt „Insellösungen“?

Michael Paak

Herausgeber: PRO BAHN Bezirksverband Oberbayern e.V., Agnes-Bernauer-Platz 8, 80687 München; Telefon 089 / 53 00 31, Fax 089 / 53 75 66, <https://www.pro-bahn.de/oberbayern/>.

Verantwortliche Redakteure: Renate Forkel, Andi Barth; Lektorat: Helmut Lerche.

Elektronisch ist die Redaktion über pbp-redaktion@muenchen.pro-bahn.de erreichbar, die Abonnentenverwaltung über pbp-abo@muenchen.pro-bahn.de.

PRO BAHN Post im Internet: <https://www.pro-bahn.de/oberbayern/pbp/>

Jahresabonnement der gedruckten Version durch Überweisung von 18 Euro auf unser Konto bei der Sparda Bank München, IBAN DE83 7009 0500 0003 7207 30, BIC GENODEF1S04.

Internetversion als PDF frei verfügbar.

Alle Rechte vorbehalten. Beiträge, die mit vollem Namen gekennzeichnet sind, geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion bzw. des Verbandes wieder.

Termine anderer Veranstalter

Mi. 02.04. 18:00 Uhr; Freilassing, Restaurant Schlössl, Bräuhäusstraße 6; **Verkehrsforum Berchtesgadener Land und Rupertiwinkel**. Weitere Informationen: <https://verkehrsforum-bgl.de/> unter „News“.

Do. 03.04. 19:00 Uhr; Schongau, Restaurant Hatay, Burggener Str. 8; **Arbeitskreis Fuchstalbahn**. Weitere Informationen: <https://www.uip-online.de/arbeitskreis-fuchstalbahn/>.

Ob auf der Chiemgauer Lokalbahn Osterfahrten stattfinden können, stand bei Redaktionsschluss noch nicht fest. Informationen siehe <https://chiemgauer-lokalbahn.com/>

PRO BAHN-Termine

Allgemeine Treffen: PRO BAHN Treff Oberbayern i.d.R. am 1. und 3. Mittwoch im Monat ab 19 Uhr; Videokonferenz und Präsenztermin in der Geschäftsstelle, München, Agnes-Bernauer-Platz 8.

Stammtisch in München i.d.R. am letzten Mittwoch im Monat ab 19 Uhr, derzeit im „Restaurante Portugal“, München, Friedenstraße 26a (S-Bahn München Ost), ab Mai vsl. Wechsel des Lokals.

Weitere Termine und Aktualisierungen siehe https://www.pro-bahn.de/bayern/index_termin.htm.

Mi. 02.04. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info: oberbayern@pro-bahn.de

Fr. 04.04. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Region München**, Info und Einwahldaten: muenchen@pro-bahn.de

Sa. 05.04. 13:30 Uhr; Röthenbach/Allgäu, Bahnhof, Eisenbahnwaggon d. Modellbahnfreunde; **Treffen der Regionalgruppen Allgäu/Bodensee**; Info: https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_show_one.php?id=2748&app=aus, Info: J. Vögele, Tel. 0171/4885149

Sa. 12.04. (10-18 Uhr) und So. 13.04. (10-18 Uhr); Penzberg, Bahnhof, **Info-stand** 100 Jahre elektrischer Betrieb auf der Kochelseebahn; Info: oberbayern@pro-bahn.de

Sa. 12.04. 17 Uhr und So. 13.04. 17 Uhr; Penzberg, Bahnhof, **Vortrag** 100 Jahre elektrischer Betrieb auf der Kochelseebahn; Info: oberbayern@pro-bahn.de

Mi. 16.04. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info/Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de

Do. 24.04. ab 19 Uhr; Utting, Restaurant „Alte Villa“, Seestraße 32, **Treffen der Regionalgruppe Oberland**; Info: Norbert Moy (n.moy@bayern.pro-bahn.de)

Mo.28.04. 19:30 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Schwaben**: Thema stand bei Redaktionsschluss noch nicht fest. Info: erro1.yazgac@pro-bahn.de, https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_zeigen.php?app=aus

Mi. 30.04. ab 19 Uhr; München, „Restaurante Portugal“, Friedenstraße 26a; **Stammtisch**.

Fr. 02.05. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Region München**, Info und Einwahldaten: muenchen@pro-bahn.de

Mi. 07.05. 19 Uhr; München (Geschäftsstelle) und Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info/Einwahldaten: oberbayern@pro-bahn.de