

# NaNa

Nahverkehr Matrix  
Information aus dem gesamten öffentlichen Personennahverkehr

IVU TRAFFIC TECHNOLOGIES

IVU.suite  
Große Flotte,  
Kleiner Aufwand.



www.ivu.de

## Deutschlands tiefste Station: Tunnelanstich

Im Rahmen des Projekts 2. S-Bahn-Stammstrecke München haben die Arbeiten für einen Verbindungsstollen unter dem Marienhof begonnen. Das in etwa 27 m Tiefe liegende Bauwerk verbindet mit einer Länge von 91 m die künftige Station mit den bestehenden U-Bahnlinien am Marienplatz. In 40 m Tiefe entstehen am Marienhof und am Hauptbahnhof im Rahmen des Projekts die tiefsten Stationen Deutschlands. Der Verbindungsstollen unterquert den Eingangsbereich der U-Bahn, läuft parallel zur Rückseite des Rathauses und schließt dann an den Bahnsteig der U-Bahn an. Um die Sicherheit während der Bauarbeiten zu gewährleisten, überwachen rund 100 Messpunkte – darunter Tachymeter, Schlauchwaagen und Inclinometer – den Baugrund. (jb)



Fahrgästen und Fahrpersonal soll ein zukunfts- und leistungsfähiges ÖPNV-Angebot zur Verfügung stehen.

## Personen Positionen

**Martin Seiler**, Personalvorstand der Deutschen Bahn AG, hat vom Aufsichtsrat des Konzerns eine Verlängerung seines Vertrags um weitere fünf Jahre erhalten. Der neue Vertrag läuft bis zum 31. Dezember 2030. Seiler ist seit sieben Jahren Vorstand Personal & Recht der DB, er wurde zum 1. Januar 2018 berufen. Vorher war er in verschiedenen Human-Resources-Funktionen bei der Deutschen Telekom tätig, zuletzt als Geschäftsführer Personal und Arbeitsdirektor.

**Steffen Geers** (52) wurde vom Aufsichtsrat der Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main (VGF) am 17. Januar mit Wirkung zum 1. August 2025 für fünf Jahre zum Technischen Geschäftsführer bestellt. Der Diplom-Physiker verfügt sowohl über langjährige Führungserfahrung in den Personenverkehrs-Gesellschaften der Deutschen Bahn als auch über weitreichende Managementkompetenzen in puncto Steuerung des Bahnbetriebs vor Ort, Fahrzeugprojekte und bei der Implementierung digitaler Zugsicherungstechnologien, teilt die VGF mit.

**Dieter Otte** wird nach insgesamt mehr als 42 Jahren bei der Osnabrücker SWO Mobil GmbH, davon über 20 Jahre in der Verantwortung als Betriebsleiter BOKraft, zum 31. Januar 2025 in die Ruhephase der Altersteilzeit verabschiedet. Die Nachfolge als Betriebsleiter BOKraft übernimmt **Thomas Neuhaus**, Leiter Fahrzeug- und Anlagenmanagement. Die Nachfolge als Leiter der Betriebsplanung übernimmt künftig **Marcel Balgenort**.

**Werner Linnenbrink** wird ab dem 1. Februar 2025 neuer Head of Mobility bei der highQ Computerlösungen GmbH. Linnenbrink, der über langjährige und vielfältige Erfahrungen in der Mobilitätsbranche verfügt, arbeitete als Geschäftsführer einer kommunalen Verkehrsunternehmensgruppe, einer Aufgabenträgergesellschaft, eines Carsharing-Unternehmens und als Geschäftsbereichsleiter der

## Landesmittel für Schlichtungsstelle

Seit Jahren ist die Schlichtungsstelle Nahverkehr in Nordrhein-Westfalen für Kundinnen und Kunden des ÖPNV eine Anlaufstelle, wenn es Probleme gibt, die sie mit dem Verkehrsunternehmen nicht lösen können. Am 21. Januar überreichte Landesverkehrsminister Oliver Krischer (Grüne) einen Förderbescheid in Höhe von rund 2,5 Mio Euro an Melanie Schliebener, Leiterin der Schlichtungsstelle.

Das Land unterstützt die Schlichtungsstelle seit 2007 finanziell, zunächst für einen Projektzeitraum von jeweils drei Jahren, 2021 wurde dieser auf vier Jahre erhöht, nun auf sechs Jahre. Dies ermögliche eine längerfristige Planung. NRW ist neben Bremen und Niedersachsen eines von bundesweit drei Ländern, die eine nach dem sogenannten Verbraucherstreitbeilegungsgesetz (VSBG) anerkannte neutrale Schlichtungsstelle für den ÖPNV. Darüber hinaus ist sie im Juli 2010 von der Europäischen Kommission notifiziert worden. Im vergangenen Jahr wurden 3500 Menschen bei ihren Anliegen unterstützt und es konnte eine Lösung herbeigeführt werden.

Für die Fahrgäste sind die Verfahren kostenlos. Sie können sich mit Beschwerden über das Verhalten von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern von Verkehrsunternehmen, Tarifregelungen und Tarifangebote oder mangelnde Informationen zu Verspätungen, den Zustand der Fahrzeuge oder der Haltestellen an die Schlichtungsstelle wenden. (mab)

## Gemeinsames ÖPNV-Zielbild

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und die Gewerkschaft Verdi legen erstmals ein gemeinsames Papier vor, das eine Vision für den ÖPNV bis 2035 skizziert.

Vertreterinnen und Vertreter des Branchenverbands und der Gewerkschaft haben ein Zielbild für den Nahverkehr bis 2035 erarbeitet und abgestimmt. Aus Sicht der Akteurinnen und Akteure ist dies ein wichtiges Signal und ein relevanter Beitrag für die politische und gesamtgesellschaftliche Debatte um ein zukunfts- und leistungsfähiges ÖPNV-Angebot für Fahrgäste und Beschäftigte. Unter den Überschriften „Qualität und Angebot“, „Qualität der Arbeit“ sowie „Finanzierung und Regulierung“ vereint das Papier die Perspektiven von Branche und Beschäftigten. Christine Behle, stellvertretende Vorsitzende von Verdi: „Deutschland ist auf einen funktionierenden ÖPNV angewiesen.“ Die Menschen müssten sich auf

das Angebot verlassen können. Um das zu gewährleisten, sei man auf die Beschäftigten angewiesen. „Wir wollen sie halten und wir wollen einsatzfreudigen Nachwuchs gewinnen, dafür brauchen wir gute Arbeitsbedingungen, eine angemessene und attraktive Vergütung und ein modernes Arbeitsumfeld.“ Der ÖPNV müsse auch am Arbeitsmarkt als Gewinner aus der Transformation des Verkehrssektors hervorgehen. Behle: „Verdi und der VDV werden Wege entwickeln, wie die Transformation im öffentlichen Verkehr gemeinsam gestaltet werden kann.“ Dazu unterbreite man der Politik mit dem Papier ein Angebot: „Aus der realistischen Vision, die unser Leitbild prägt, eine Gemeinschaftsaufgabe zu entwickeln.“ Unternehmen und

Beschäftigte könnten den ÖPNV nur zukunfts-fähig gestalten, wenn Bund, Länder und Kommunen ihren Teil der Verantwortung übernehmen. Dazu gehöre ein verlässlicher Finanzierungsrahmen.

VDV-Präsident Ingo Wortmann fügt hinzu: „Wir befinden uns als Branche in einer herausfordernden Transformation: Die Finanzierung des Betriebs ist zunehmend schwierig, notwendige finanzielle Mittel in ausreichender Höhe für dringende Ausbau- und Modernisierungsmaßnahmen sind nicht in Sicht.“ Gleichzeitig solle der ÖPNV wichtige gesellschaftliche Ziele im Bereich der Daseinsvorsorge und des Klimaschutzes erfüllen. Das erhöhe den Druck auf die Verkehrsunternehmen und ihre Beschäftigten „immens“. *Fortsetzung auf S. 2*

## Sparpläne in der Region Hannover

Der von der Region Hannover stark bezuschusste Nahverkehr ist eines der zentralen Felder, in denen gespart werden soll.

Die Regionsverwaltung will mit einem Haushaltskonsolidierungsprogramm dafür sorgen, dass bis 2028 insgesamt 115 Mio Euro weniger ausgegeben werden. Einige der 92 gelisteten Sparvorhaben betreffen auch Bahnen und Busse. Im Bereich Nahverkehr wird sich die Wirkung aber voraussichtlich erst mit dem Fahrplanwechsel im kommenden Dezember zeigen. Dabei soll darauf geachtet werden, „keine Strukturen

zu zerstören“, wird die Finanzdezernentin zitiert.

Bekannt sind erste Maßnahmen der Streichliste. So soll die Stadtbahnlinie 17 an Sonntagen nicht mehr verkehren. Da sie an diesem Tag ohnehin nur im 30-Minuten-Takt fährt, gilt dies als hinnehmbar, allerdings stellt sie den einzigen barrierefreien Anschluss eines innerstädtischen Krankenhauses dar. Bei den zwei „sprintH“-Buslinien 300 und 800 zwischen Innenstadt

und Region wird an Sonnabenden der Takt von 15 auf 20 Minuten ausgedehnt. Eine im Norden über die Regionsgrenze hinausführende Buslinie (652) wird es nur noch im Schülerverkehr geben. Eine insbesondere für Arbeitnehmer vorgesehene Buslinie zu einem Paketzentrum in Langenhagen fährt künftig sonnabends nicht mehr. Diese und zwei mögliche weitere Streichungen sollen zusammen jährlich 1,2 Mio Euro Einsparpotenzial liefern. Weitere 900.000 Euro jährlich bringt die Preisanhebung der regionsweit gültigen Jugendnetzkarte von 15 auf 18 Euro monatlich. (ht.)

© INIT | Ulrike Kahlert



Energiekosten sparen  
Präzise Reichweitenprognose

init

www.initse.com

ITCS von ATRON  
Die 24/7 Leitstelle



ATRON  
WE SPEAK PUBLIC TRANSPORT

atron.com

MABEG®  
100 JAHRE FAHRGASTINFORMATION STÄDTMOBILIAR



Wechselschildsystem  
WING easy mit DFI

www.mabeg.de

WENN FAHRGAST-INFORMATION DANN



lumino

www.lumino.de

XIMEDES

Pünktlichkeit hat System

Gratis ausprobieren  
https://ximed.es/try

## Personen Positionen

Stadtwerke Osnabrück AG. In seinen Tätigkeiten hat er unter anderem Mobilitätskonzepte wie die Schnellbus- und Stadtbus-Angebote im Münsterland, Förderprojekte in Südwestfalen, das bundesweit erste Check-In/Be-Out-System mit Bestpreisabrechnung im Osnabrücker Land, ein dreijähriges Förderprojekt zum autonomen Fahren im suburbanen Raum, die Einführung eines elektrifizierten Metrobus-Netzes in Osnabrück sowie das Bundesmodellprojekt MOIN+ im Landkreis Osnabrück vorangetrieben. Seine Expertise gab er als Gastdozent an der Universität Münster und als Gutachter für verschiedene Bundesministerien in Berlin weiter. Zudem erhielt Linnenbrink unter anderem den Stadtwerke Award und den Deutschen Mobilitätspreis.

**Stefan Böttcher** hat zum Jahresbeginn für die Intraplan Consult GmbH (München) die Funktion des Sachgebietsleiters für den planerischen Nahverkehr und Fußgängerverkehr übernommen. Schwerpunkte seiner Tätigkeit sind Verkehrsprognosen und volkswirtschaftliche Bewertungen von ÖPNV-Vorhaben im Planungsraum München sowie Personenstromanalysen für Umsteigebahnhöfe.

**Alvaro Fernandez Heredia** ist zum neuen Präsidenten der spanischen Renfe ernannt worden. Zuvor hatte der Ministerpräsident in seiner Sitzung am 14. Januar auf Vorschlag des Ministers für Verkehr und nachhaltige Mobilität, **Oscar Puente**, grünes Licht gegeben. Er tritt die Nachfolge von **Raul Blanco** an, der seit Februar 2023 den Vorsitz des Unternehmens innehatte und am 8. Januar aus „persönlichen Gründen“ zurückgetreten war, um in der Privatwirtschaft zu arbeiten. Fernandez Heredia hatte zuvor das Amt des Generalsekretärs für nachhaltige Mobilität inne. Er ist Bauingenieur und hat an der Polytechnischen Universität von Madrid (UPM) im Bereich Verkehrsinfrastrukturen promoviert. Der neue Renfe-Präsident verfügt über 20 Jahre Berufserfahrung im Mobilitäts- und Verkehrssektor und war bereits in der Beratung, der Forschung und der universitären Lehre tätig, wobei er Führungspositionen auf verschiedenen Ebenen innehatte.



Die Partner informierten abschließend über das Projekt.

## HAVAG schließt Modellprojekt ab

Die Hallesche Verkehrs-AG (HAVAG) schließt das bundesgeförderte ÖPNV-Modellprojekt STADTLand+ in Halle (Saale) ab. Mit diesem Schritt setzt die Stadtwerketochter nach eigenen Worten „ein deutliches Zeichen für eine nachhaltige und klimafreundliche Mobilität in der Saalestadt“.

„Mit STADTLand+ haben wir einen entscheidenden Meilenstein für einen zukünftig noch attraktiveren und effizienteren ÖPNV in Halle erreicht. Die neuen Mobilitätsangebote sind jetzt integraler Bestandteil des täglichen Verkehrsangebots und tragen künftig wesentlich zur Reduktion von CO<sub>2</sub>-Emissionen bei“, erklärt HAVAG-Vorstand Vinzenz Schwarz. Alle Neuerungen sind gekommen, um zu bleiben: Der Stadtrat bestätigte die finanzielle Unterstützung zur Fortführung aller Neuerungen der HAVAG für weitere drei Jahre, darunter der Zehn-Minuten-Takt auf der Linie 7 und Mobilitätsservices unter der

Marke movemix mit flexiblem Shuttleservice, öffentlichem Fahrradverleihsystem, Mobilitäts-App und Mobilitätsstationen.

Die HAVAG hat das Projekt gemeinsam mit Partnern umgesetzt. So entwickelte sie beispielsweise gemeinsam mit dem ÖPNV-Softwaredienstleister TAF mobile GmbH die Mobilitäts-App movemix für Halle. Die movemix\_app vereint alle halleschen Mobilitätsangebote der Zukunft: Fahrräder, E-Bikes, Lastenräder, Car-Sharing, E-Roller und Shuttle-Service, inklusive Verbindungsauskunft und Ticketkauf sowie einem Abo. Die TAF mobile

GmbH arbeitet über den vom Bund geförderten Zeitraum hinaus mit der HAVAG zusammen. Der schrittweise Ausbau der movemix\_app soll noch im Frühjahr 2025 mit der Integration der Carsharing-Angebote fortgesetzt werden.

Zu den unter dem Namen movemix vereinten Mobilitätsangeboten gehören derzeit neben der Mobilitäts-App (movemix\_app) der abrufbereite Shuttleservice (movemix\_shuttle), das öffentliche Fahrradverleihsystem (movemix\_bike) sowie neun Mobilitätsstationen verteilt im Stadtgebiet (movemix\_station). (mab)

## mobility move 2025: Die Themen

Deutschlands größte Konferenz und Fachmesse für strabengebundene öffentliche Mobilität öffnet erneut ihre Tore: Vom 1. bis 3. April 2025 findet die mobility move in Berlin statt. Im Mittelpunkt stehen dabei die vier Schwerpunkte: elektrisch, autonom, digital und menschlich. Ein Blick in das Konferenzprogramm.

Die VDV-Elektrobuskonferenz präsentiert innovative Ansätze für den Betrieb und die Gestaltung von Depots. Wie fördern Batterietechnologien und Wasserstoff nachhaltige Mobilität? Und welche Infrastruktur ist notwendig, um den wachsenden Anforderungen gerecht zu werden? Diese Fragen erörtern Experten aus Wissenschaft und Praxis auf der Bühne.

Mit dem VDV-Zukunftskongress Autonomes Fahren im ÖPNV rückt mobility move das autonome Fahren

in den Fokus. Deutschland strebt an, Leitmarkt für diese Zukunftstechnologie zu werden. Die Konferenz bietet Einblicke in globale Strategien von Herstellern, Fortschritte bei der Standardisierung sowie Berichte aus der Praxis.

Ein erweitertes Forum Digitalisierung konzentriert sich verstärkt auf digitale Themen, die als Motor der Mobilitätswende gelten. Von Fahrgastinformation bis IT-Sicherheit: Das Programm zeigt, wie digitale Technologien die Effizienz und Nut-

zerfreundlichkeit steigern können.

Neben Technik und Innovation fokussiert die mobility move 2025 ganz besonders die Menschen, die Mobilität ermöglichen. Im Forum Personal werden neue Wege in der Rekrutierung sowie innovative Bildungsansätze vorgestellt. Auch praxisnahe Lösungen für Dienstplangestaltung und Sprachbarrieren stellen die Referenten vor.

Ergänzend zeigt das DELFI-Forum Fahrgastinformation, wie die Datenbereitstellung gemäß gesetzlichen Vorgaben funktionieren kann. Beispiele aus der Praxis verdeutlichen, dass Echtzeitdaten und On-Demand-Services die Mobilität effizienter gestalten können.

Weitere Informationen zur Veranstaltung und Anmeldung unter: [www.mobility-move.de](http://www.mobility-move.de). (red)

Fortsetzung von Seite 1

### „Richtiger Schritt“

Damit die Branche den Herausforderungen gerecht werden könne, brauche es politisch verlässliche Lösungen und starke Partnerschaften. Die Gestaltung eines modernen ÖPNV sei eine Aufgabe, die man nur gemeinsam und mit Unterstützung der politisch Verantwortlichen bewältigen könne. „Deshalb ist die Positionierung von VDV und Verdi zum jetzigen Zeitpunkt aus unserer Sicht ein richtiger und wichtiger Schritt und ein Aufruf zum Dialog. Vor uns liegt eine herausfordernde Tarifrunde zwischen Verdi und unseren Mitgliedern. Aber das darf uns trotz der dort unterschiedlichen Positionen nicht davon abhalten, da gemeinsam aktiv zu sein, wo uns etwas verbindet.“ Dies sei an diesem Punkt der Fall. Man solle sich um Infrastruktur und Betrieb der öffentlichen Mobilität.

Behle und Wortmann betonen: „Der ÖPNV ist mehr als ein Mobilitätsangebot. Er ist Garant für soziale Teilhabe, gelebten Klimaschutz und ein essenzieller Bestandteil einer stabilen Daseinsvorsorge in einer funktionierenden, demokratischen Gesellschaft. Um diese Funktion zu erfüllen, brauchen wir von den politisch Verantwortlichen verlässliche und planbare Rahmenbedingungen, vor allem bei der Finanzierung.“ (mab)

### VAG mit Rekorden im Jahr 2024

Die VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg hat 2024 mehr als 160 Mio Fahrgäste gezählt; im Vorjahr waren es 154 Mio. Die VAG führt den erneuten Fahrgastrekord auf mehrere Faktoren zurück: Einer dieser sei die Einführung der neuen Straßenbahnlinien 10 und 11, ein anderer die hohe Nachfrage nach dem Deutschlandticket. Auf den überlagerten Streckenabschnitten, die sich die Ende 2023 eingeführten Straßenbahnlinien 10 und 11 mit anderen Linien teilen, beträgt der Fahrgastzuwachs mehr als 30 Prozent. Knapp jeder vierte Weg (24,7 Prozent) in der Stadt wurde 2024 mit Bus oder Bahn zurückgelegt – im Jahr zuvor lag der Anteil bei 23,3 Prozent.

Auch die Zahl der Abonnements erreichte im Jahr 2024 ein neues Rekordniveau: Mit insgesamt 281.000 Abos, darunter 259.000 D-Tickets, war die Nachfrage nach Abos oder Jahreskarten so hoch wie nie zuvor. Das Deutschlandticket Job verzeichnete mit 52.000 Abos eine Wachstumsrate von 82 Prozent gegenüber April 2023. Noch erfolgreicher entwickelte sich das Bayerische Ermäßigungsticket für Studierende und Auszubildende, das im gleichen Zeitraum um 175 Prozent auf mehr als 72.000 Abos zulegte. Als Herausforderungen für die Zukunft sieht die VAG die Finanzierung eines qualitativ hochwertigen Angebots sowie die Gewinnung von Fachkräften. (FM)

## NaNa Nahverkehrs Nachrichten

Die NaNa-Nahverkehrs-Nachrichten erscheinen 2025 im 70. Jahrgang

**Redaktion**  
DVV Media Group/Redaktion ÖPNV  
Zülpicher Straße 10, D-40196 Düsseldorf

**Redaktionsleitung ÖPNV**  
Markus Büles,  
Düsseldorf, +49 211 505-26533  
markus.buelles@dvvmedia.com

**Redaktion NaNa**  
Markus Büles (verantwort.)  
Julius G. Fiedler (Hauptstadtbüro)  
Dominik Heuel  
Mechthild Seiler (Redaktionsassistentin)  
Maren Raillon-Fiest (Redaktionsassistentin)

**Verlag**  
DVV Media Group GmbH  
Heidenkampsweg 73-79, D-20097 Hamburg,  
Postfach 10 16 09, D-20010 Hamburg

**Geschäftsführer**  
Martin Weber, Hamburg

**Verlagsleitung**  
Manuel Bosch, Hamburg  
+49 40 23714-155  
manuel.bosch@dvvmedia.com

### Anzeigen

#### Anzeigenleitung ÖPNV

Silke Härtel, Hamburg, +49 40 23714-227  
silke.haertel@dvvmedia.com

#### Anzeigenverkauf

**NaNa-Nahverkehrs-Nachrichten**  
Andrea Kött (verantwort.), Düsseldorf  
+49 211 505-26536 | andreakoett@dvvmedia.com

#### Anzeigentechnik

Frank Schnakenbeck, Hamburg, +49 40 23714-332  
frank.schnakenbeck@dvvmedia.com

Gültig ist die Anzeigenpreisliste Nr. 39 vom 1. Januar 2025.

#### Vertrieb

**Leiter Marketing & Vertrieb DVV**  
Markus Kukuk, Hamburg, +49 40 23714-291  
markus.kukuk@dvvmedia.com

**Unternehmenslizenzen Digital/Print**  
lizenzen@dvvmedia.com

**Leser- und Abonnentenservice**  
Tel. +49 40 23714-260  
service@dvvmedia.com

**Erscheinungsweise**  
wöchentlich freitags

#### Bezugsbedingungen

Die Bestellung des Abonnements gilt zunächst für die Dauer des vereinbarten Zeitraumes (Vertragsdauer). Eine Kündigung des Abonnementvertrages ist zum Ende des Berechnungszeitraumes schriftlich möglich. Erfolgt die Kündigung nicht rechtzeitig, verlängert sich der Vertrag und kann dann zum Ende des neuen

Berechnungszeitraumes schriftlich gekündigt werden.

Bei Nichtlieferung ohne Verschulden des Verlages, bei Arbeitskampf oder in Fällen höherer Gewalt besteht kein Entschädigungsanspruch. Zustellmängel sind dem Verlag unverzüglich zu melden. Es ist ausdrücklich untersagt, die Inhalte digital zu vervielfältigen oder an Dritte (auch Mitarbeiter, sofern ohne personenbezogene Nutzerlizenzierung) weiterzugeben.

#### Bezugsgebühren Abonnement

Inland jährlich 498,00 EUR inkl. Porto zzgl. MwSt.  
Ausland mit VAT-Nr. 608,00 EUR inkl. Porto.  
Ausland ohne VAT-Nr. inkl. Porto zzgl. MwSt.  
Einzelheft 11,47 EUR (inkl. MwSt.)  
Das Abonnement-Paket enthält die jeweiligen Ausgaben als Print, Digital und E-Paper sowie den werktäglichen Nachrichten-Service per E-Mail.

#### Layout

SiMa Design – Michael Sieger, Laura Bartel, Lena Carstens

**Druck**  
Albersdruck GmbH & Co. KG, Düsseldorf

#### Copyright

Vervielfältigungen durch Druck und Schrift sowie auf elektronischem Wege, auch auszugsweise, sind verboten und bedürfen der ausdrücklichen Genehmigung des Verlages. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Abbildungen übernimmt der Verlag keine Haftung.  
ISSN 0179-504X



## Kommentar

### Mit vereinten Kräften



Markus Büles

Der VDV-Präsident wählt klare Worte: Laut Ingo Wortmann ist der Druck auf die Verkehrsunternehmen und deren Beschäftigte „immens“. Zwei der Gründe: Die Finanzierung des Betriebs sei schwierig und es fehlten ausreichende Mittel für Ausbau und Modernisierung der Infrastruktur. Die Gestaltung eines zukunftsfähigen Nahverkehrs sei eine Aufgabe, die nur im Schulterschluss möglich sei. Diese Meinung teilt die Gewerkschaft Verdi – und unterstreicht zudem, dass man für ein zeitgemäßes und verlässliches Angebot auf die Beschäftigten angewiesen sei. Um das Ziel zu erreichen, erarbeiteten Verband und Gewerkschaft zusammen ein Zielbild für den Nahverkehr bis 2035. Das Papier soll ein Angebot an die Politik sein, eine „Gemeinschaftsaufgabe“ zu entwickeln. Um die Zukunftsfähigkeit des ÖPNV zu erreichen, müssten Bund, Länder und Kommunen ihren Teil der Verantwortung übernehmen, einen verlässlichen Finanzierungsrahmen schaffen. Das Angebot für die gemeinsame Arbeit beim Nahverkehr liegt auf dem Tisch, die Politik muss es „nur noch“ annehmen.



BRB-Geschäftsführer Arnulf Schuchmann blickt zurück und nach vorn.

## Von Kostendruck und Leichtsinn

Der Geschäftsführer der Bayerischen Regionalbahn (BRB) Arnulf Schuchmann, bezeichnet in seinem Jahresrückblick und -ausblick den Kostendruck als dramatisch: Wie für die meisten Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) seien die stark gestiegenen Kosten für Personal, Material und Energie das wesentliche Problem. Zudem spricht er über den Leichtsinn an Bahnübergängen.

Weiterer Punkt: Die EVU müssten Strafzahlungen für Verspätungen und Zugausfälle auch dann tragen, wenn der Grund zum Beispiel die marode Infrastruktur sei und somit das Verschulden bei der DB InfraGO liege. Auch die Höhe der Erstattungen für Schienenersatzverkehr (SEV) mit Bussen und Taxis seien mit dem Freistaat Bayern vor Jahren ausgehandelt worden, als die Kosten noch deutlich niedriger waren als derzeit. Inzwischen gebe es aber viel mehr Baustellen und Störungen im Infrastruktur-

bereich, die entsprechend viel mehr SEV erforderlich machten als geplant.

Im Netz Oberland falle nicht wie einst erwartet jeder 300. Zug aus, sondern inzwischen etwa jeder 20. Zug. Auch wenn die BRB den Ausfall gar nicht zu verantworten habe, bekomme sie kein Geld und müsse obendrein noch die Kosten für die Busse tragen. Seit der Einführung des Deutschlandtickets würden noch dazu die direkten Einnahmen aus dem Ticketverkauf sinken, obwohl gleichzeitig die Fahrgastzahlen ins-

gesamt deutlich und teilweise sogar drastisch gestiegen seien.

Nachdem die BRB als erstes EVU hierzulande Ende 2024 zusätzlich WhatsApp zur Fahrgastinformation eingeführt habe und es nun für jedes der Netze einen eigenen Abo-Kanal auf WhatsApp gebe, sei die Zahl der Fahrgastbeschwerden signifikant nach unten gegangen.

Eine ständige Sorge bleibe die Unachtsamkeit und Ignoranz von zu Fuß Gehenden sowie Fahrrad- und Autofahrenden beim Überqueren von Gleisen. Beinahe täglich komme es dabei zu gefährlichen Situationen und man verzeichne eine auffällig hohe Zahl an Bahnübergangsunfällen und Beinaheunfällen. Daher werde man weiterhin Aufklärungsaktionen durchführen. (FM)

## Millionen für emissionsfreien ÖPNV

Das Verkehrsministerium Baden-Württemberg und das Regierungspräsidium Tübingen haben den Stadtwerken Ulm/Neu-Ulm einen Förderbescheid über 24,6 Mio Euro überreicht. Unterstützt werden zentrale Maßnahmen zur Umstellung des öffentlichen Nahverkehrs auf emissionsfreie Busantriebe, insbesondere der Ausbau der dazugehörigen Ladeinfrastruktur.



Übergabe des Förderbescheids (v. l.): Marcel Emmerich, Grünen-MdB, Martin Ansbacher, Oberbürgermeister Stadt Ulm, Michael Joukov, Grünen-MdL, Winfried Hermann, Landesverkehrsminister, Klaus Eder, Geschäftsführer SWU, Klaus Tappeser, Regierungspräsident Tübingen, und Ralf Gummersbach, Geschäftsführer SWU Verkehr.

Die Förderung gilt unter anderem für die Elektrifizierung der Linien 4 und 8 sowie Maßnahmen am Betriebshof. Dazu zählen der Umbau der Werkstatt, der Bau eines Bus-Ports mit Ladetechnik, die Herstellung eines Havarie-Platzes und die Einführung eines intelligenten Lademanagementsystems. Auch Teile der Ladeinfrastruktur für künftige Ausbaustufen – etwa am ZOB und an der Uni Süd – sind Bestandteil der Förderung. Landesverkehrsminister Winfried Hermann: „Bis Ende 2026 wird die Hälfte der Ulmer Buslinien elektrifiziert sein. Dafür braucht es auch die entsprechende Ladeinfrastruktur. Aufgrund seiner vielen Anhöhen ist in Ulm ein besonders ausgeklügeltes System von Ladesäulen nötig. Daher fördern wir das Projekt mit einem erhöhten Fördersatz von 85 Prozent.“

Die beantragten Baukosten von gut 29 Mio Euro wurden nahezu vollständig anerkannt. Aus einer Förderquote von 75 Prozent und dem zusätzlichen Planungskostenzuschuss von zehn Prozent ergibt sich der Gesamtförderbetrag von 24,6 Mio Euro.

Ralf Gummersbach, Geschäftsführer der SWU Verkehr, betonte die langfristige Bedeutung emissionsfreier Busse: „Unser Ziel ist ein ÖPNV, der nicht nur effizient, sondern auch klimaneutral ist. Die Ladeinfrastruktur, die wir heute schaffen, ist die Basis für weitere Schritte. Damit tragen wir aktiv zur Lebensqualität in unserer Region bei.“ Die Bauarbeiten für die Ladeinfrastruktur auf dem Betriebshof und an den Haltestellen haben im Herbst 2023 begonnen. Die Fertigstellung des Projekts ist für Ende 2026 geplant. (mab)

## HADAG erweitert Fährangebot

Die HADAG Seetouristik und Fährdienst AG wird ihr Angebot mit den Hafenfähren im Hamburger Hafen ausbauen. Ab dem 31. März gibt es laut Unternehmen deutlich mehr Fahrten: Die Kurz-Linie 72 Landungsbrücken–Elbphilharmonie fährt wieder täglich alle 30 Minuten. Zudem soll ab April die neue Linie 65 zwischen Finkenwerder und Blankenese den Betrieb aufnehmen. Die im vergangenen Jahr eingeführte Expresslinie 66 zwischen den Landungsbrücken und Finkenwerder ist dann zwischen 13 und 21 Uhr im 40-Minuten-Takt unterwegs. Dabei verringert sich die Fahrzeit, weil die Stopps Altona-Fischmarkt, Dockland-Fischereihafen, Neumühlen-Övelgönne und Bubendey-Ufer entfallen. Auf der regulären Fährlinie 62 zwischen Landungsbrücken und Finkenwerder mit den vier Zwischenhalten wird die Betriebszeit ab 31. März bis Mitternacht verlängert. Möglich wird die Erweiterung des Angebotes unter anderem durch eine Erweiterung des Personalbestands im Fährdienst auf 84 Beschäftigte. Zudem bildet das Unternehmen derzeit 20 Hafenschiffer aus.

Darüber hinaus will die HADAG im Frühjahr mit der Elektro- und Dieselfähre „Grasbrook“ ihre dritte Hybrid-Fähre in Betrieb nehmen. Das neue 33 m lange Schiff bietet Platz für 250 Passagiere (146 im Fahrgastraum und 84 auf dem Oberdeck) und wurde wie die beiden anderen im vergangenen Jahr in Dienst gestellten Hybridfähren „Neuland“ und „Finkenwerder“ bei der Schiffbau- und Entwicklungsgesellschaft Tangermünde mbH (SET) gebaut. Beim An- und Ablegen wird der Batterieantrieb genutzt, sodass die Fahrgäste bei diesen Manövern keinerlei Emissionen ausgesetzt sind. (ms)

## Wird Bäderbahn doch nur teilweise erhalten?

Nachdem die Deutsche Bahn im Juni 2024 das Stilllegungsverfahren für die Strecke Lübeck–Timmendorf Strand–Scharbeutz–Haffkrug–Neustadt in Holstein gestoppt hatte, zeigen Planungsunterlagen nun, dass die Verbindung nicht durchgängig erhalten werden soll. Die Zweigstrecke Haffkrug–Neustadt werde künftig nur mit der Neubaustrecke der Hinterlandanbindung für die Fehmarnbeltquerung verbunden sein. Das berichtet „NahverkehrHamburg.de“. Das Land wolle ohnehin auf der Bestandsstrecke der Bäderbahn keinen Verkehr bestellen. Die Stadt Lübeck kritisiere, dass damit die angedachte Regio-S-Bahn nicht mehr bis Neustadt fahren könne, sondern höchstens bis Haffkrug. In Timmendorf Strand gehe man davon aus, dass die S-Bahn bereits dort enden werde, weil auch die Scharbeutzer Lokalpolitik kein Interesse am Erhalt der Bahnhöfe in Scharbeutz und Haffkrug habe, wenn Stationen an der Neubaustrecke entstehen würden. (FM)

## Lüneburg–Soltau: Land macht Tempo

Das Land Niedersachsen plant eine möglichst schnelle Reaktivierung der Strecke Lüneburg–Amelinghausen–Soltau. Das berichtet die „Landeszeitung Winsener Anzeiger“. Mit einem Übergangskonzept sollen bereits ab Ende 2027 wieder Diesellokomotiven verkehren, später dann Akkutriebwagen. Bisher war die Reaktivierung für 2029 vorgesehen. Schon Mitte 2025 solle nun das Planfeststellungsverfahren beginnen. Zunächst solle nur ein zusätzlicher Haltepunkt in Soderstorf errichtet werden, während ein Halt in Dröggendorf später technisch möglich werde. So habe sich auch Landesminister Olaf Lies (SPD) geäußert: Man müsse nun das Machbare umsetzen, aber das Wünschenswerte nicht ausschließen. (FM)

ANZEIGE

THEMEN-SPECIALS 2025

Buchen  
Sie schon  
JETZT!

<p style="text-align: center; font-weight: bold; color: #0070C0;">März</p> <p style="text-align: center; font-weight: bold; color: #0070C0;">Digitalisierung: Mehr Effizienz bei Wartung &amp; Instandhaltung</p> <p style="text-align: center; font-size: 0.8em;">Ausgabe 10/2025 AS: 21.02.25</p>	<p style="text-align: center; font-weight: bold; color: #0070C0;">August</p> <p style="text-align: center; font-weight: bold; color: #0070C0;">Professionelle Lösungen für eine einwandfreie ÖPNV-Infrastruktur</p> <p style="text-align: center; font-size: 0.8em;">Ausgabe 35/2025 AS: 15.08.25</p>
<p style="text-align: center; font-weight: bold; color: #0070C0;">April</p> <p style="text-align: center; font-weight: bold; color: #0070C0;">Alternative Verkehrssysteme im spurgeführten ÖPNV</p> <p style="text-align: center; font-size: 0.8em;">Ausgabe 16+17/2025 AS: 04.04.25</p>	<p style="text-align: center; font-weight: bold; color: #0070C0;">Oktober</p> <p style="text-align: center; font-weight: bold; color: #0070C0;">Elektromobilität</p> <p style="text-align: center; font-size: 0.8em;">Ausgabe 40/2025 AS: 19.09.25</p>
<p style="text-align: center; font-weight: bold; color: #0070C0;">Mai</p> <p style="text-align: center; font-weight: bold; color: #0070C0;">Fort- und Weiterbildung im ÖPNV, 2. HJ 2025</p> <p style="text-align: center; font-size: 0.8em;">Ausgabe 21/2025 AS: 09.05.25</p>	<p style="text-align: center; font-weight: bold; color: #0070C0;">November</p> <p style="text-align: center; font-weight: bold; color: #0070C0;">ÖPNV + SPNV: Neue Betreiber + Projekte</p> <p style="text-align: center; font-size: 0.8em;">Ausgabe 47/2025 AS: 07.11.25</p>
<p style="text-align: center; font-weight: bold; color: #0070C0;">Juni</p> <p style="text-align: center; font-weight: bold; color: #0070C0;">Vertrieb &amp; Ticketing</p> <p style="text-align: center; font-size: 0.8em;">Ausgabe 24+25/2025 AS: 23.05.25</p>	

Jetzt Anzeigenplatz in den NaNa Sonderbeilagen sichern.

Andrea Kött | +49 211/505-26536 | andreakoett@dvmedia.com

(\* AS = Anzeigenschluss)

## Umea: Nobina übernimmt mit eCitaros

Das nordschwedische Umea gehört bei der Elektrifizierung des Busverkehrs zu den Pionieren des Landes. „Die Einführung von Elektrobussen ist Teil unserer langfristigen Strategie zur Verringerung von Emissionen und zur Verbesserung der Luftqualität. Wir wollen so einen ÖPNV schaffen, der umweltfreundlich und für unsere Fahrgäste attraktiv ist“, erläutert Fredrik Forsell, Chef der kommunalen Verkehrsgesellschaft, die Haltung der Stadt. Den Anfang des elektrischen Busverkehrs haben Fahrzeuge des ortsansässigen Herstellers Hybricon gemacht, später kamen Modelle von VDL hinzu.

Ab dem nächsten Jahr sollen Busse von Mercedes-Benz den vollelektrischen ÖPNV dominieren. Dann übernimmt Skandinaviens größtes Busunternehmen Nobina den ÖPNV in Umea. Der Vertrag mit dem regionalen Verkehrsverbund Länstrafiken i Västerbotten hat eine Laufzeit von zwölf Jahren. Dieser umfasst 75 Busse. Mercedes-Benz wird dafür 54 eCitaro liefern, 28 davon sind 12-m-Fahrzeuge, 26 sind 18-m-Gelenkbusse. Bei Letzteren sind zwei der drei Achsen angetrieben, was die Fahrzeuge auch für anspruchsvolle winterliche Straßenverhältnisse eigne. Die übrigen Busse gehören der Stadt Umea. Sie werden von Nobina übernommen und während der Vertragslaufzeit gegen neuere Modelle ausgetauscht. (hz)

## Premiere für Akku-Züge in Nordmähren



In Tschechien fahren erstmals Akku-Züge. Die neuen Fahrzeuge sind auf der 52 km langen Mährisch-Ostrauer Vorortlinie S 8 von Mährisch Ostrau Mitte (Ostrava stred) über den Hauptbahnhof und Studenka nach Verovice unterwegs. 21 km dieser Verbindung liegen nicht unter Draht. Im Stundentakt kommen vier Züge zum Einsatz. Die Tschechischen Staatsbahnen (CD) haben inzwischen bei Skoda Transportation weitere 15 E-Akku-Züge im Gesamtwert von 140 Mio Euro geordert. Die entsprechende Vereinbarung beinhaltet zudem die Wartung der Fahrzeuge und Ersatzteillieferungen. Fahren sollen die Züge ab 2027 auf den Mährisch Ostrauer Vorortlinien nach Krnov, Novy Jicin, Budisov nad Budisovkou und Frydek-Mistek.

Die zweiteiligen Züge mit einer Länge von 52,9 m bieten 140 Sitz- und zwei Rollstuhlplätze. Befördert werden können zudem neun Fahrräder und zwei Kinderwagen. Auf elektrifizierten Strecken liegt die Höchstgeschwindigkeit bei 160 km/h, im Batteriebetrieb erreichen die Fahrzeuge ein Tempo von 120 km/h. Mit einer Batterieladung können 80 km ohne Fahrdrat zurückgelegt werden. (mf)

## Alstom-Züge: Weitere Lieferverzögerung

Die Pendler zwischen Ski und Oslo müssen mindestens bis 2027 auf neue Züge warten. Ursprünglich sollten die ersten der 2022 bei Alstom bestellten 55 Lokal- und Regionalzüge Mitte 2025 an Norske tog ausgeliefert werden. Dann wurde Anfang 2026 als Termin genannt, später Mitte Juni. Nach Angaben des „Norwegischen Rundfunks“ ist dieser Termin nun auch nicht mehr zu halten, sodass auf den betroffenen Strecken weiter bis zu 50 Jahre alte Züge eingesetzt werden müssen. (hz)



Die Yutong-Busse kurz vor der Inbetriebnahme.

## Busse werden zum Politikum

Ohne viel Aufsehen ging Anfang Januar in Warschau eine neue Busmarke an den Start. 18 Busse des Herstellers Yutong wurden ohne die übliche Vorstellungspressekonferenz in Betrieb genommen.

Der Stadtverwaltung kommen die Fahrzeuge „Made in China“ statt „Made in Europe“ augenscheinlich recht ungelegen: Oberbürgermeister Rafał Trzaskowski kandidiert gerade für das Amt des Staatspräsidenten.

Die neue Flotte ist im Süden der Stadt anzutreffen, da sie dort im Betriebshof Mokotów per Plug-in-Anschluss geladen wird und damit die im Stadtgebiet verstreuten Ladestationen nicht nutzen kann. Ebenfalls ein Novum sind die mit Kunstleder überzogenen Sitze, die die ÖPNV-Behörde ZTM bereits 2021 in zwei Bussen getestet hatte. Die Abkehr vom Stoffbezug mit städtischen Motiven wird mit Beschwerden der Fahrgäste über den unhygienischen Zustand der Sitzplätze begründet. Die zum Jahreswechsel erfolgte Lieferung geht auf eine Bestellung vom Frühjahr 2024 zurück, um die sich auch der spanische Hersteller Irizar beworben hatte. Den Zuschlag bekam Busnex als Vertreter des Her-

stellers Yutong, dessen Busse bereits in einigen polnischen Städten wie etwa in Białystok rollen. Zuletzt konnte Yutong seine ersten Gelenkbusse in Polen verkaufen: 30 Wagen für Kattowitz.

In Warschau sorgen die Busse für „Wirbel“: Die „Dumpingpreise“ der asiatischen Bieter würden Arbeitsplätze in der EU „vernichten“. Vor ein paar Jahren wurde Trzaskowski bereits heftig kritisiert für den Kauf von Straßenbahnen aus Südkorea, obwohl die Vergabe des Auftrags rechtens war. Nun stellt sich heraus, dass Yutong weitere 30 Busse nach Warschau liefern könnte, denn zusammen mit Solaris konnte Busnex die Vergabe einer anderen Bestellung über 80 „High-Energy“-Busse (30 Solo- und 50 Gelenkwagen) an Irizar verhindern. Formfehler wie etwa inakzeptable elektronische Signaturen seien Grund für den Ausschluss des Angebots, entschied die eingeschaltete Landesberufungs-

kammer KIO und ließ die Busbetriebe MZA die übrigen Offerten noch einmal auswerten. Im Internet kursieren Gerüchte, dass die Regierung in Peking die Busflotten in Europa durch eine vermeintlich eingebaute Spionage-Software lahmlegen könnte.

Für Warschaus Oberbürgermeister wird zudem eine weitere Sache heikel: Zwei Journalisten behaupteten, dass in dem vom Privatbusbetreiber übernommen Betriebshof (NaNa 38/2024) Gas aus Russland genutzt werde. Auch wenn die MZA umgehend beteuerte, dass kein Gas von einer auf der Sanktionsliste stehenden Firma bezogen werde, äußerte Trzaskowskis größter Konkurrent prompt seine Besorgnis über die Staatssicherheit, wenn die Busse in Warschau mit dem Treibstoff von Gazprom betankt würden. Die MZA betreibt 1440 Busse, davon 364 Gasbusse sowie 180 E-Busse, weitere 23 sind in Auslieferung. (pd)

## Hanoi: Neuer Hochbahn-Abschnitt

In der vietnamesischen Hauptstadt Hanoi ist der Hochbahnabschnitt der Linie 3 der Metro mit acht Verkehrsstationen offiziell eingeweiht worden.

Er verbindet auf einer Länge von etwa 8 km Nhon mit Cau Giay. Nach Abschluss der Ende Juli 2024 begonnen Bauarbeiten für den unterirdischen Abschnitt mit vier weiteren Stationen wird die Linie bis zum Bahnhof Hanoi verlängert. Finanziert wird der Bau der Linie 3 unter anderem durch Unterstützung aus Frankreich, das Vietnam über die Generaldirektion des Finanzministeriums und die Asian Development Bank (ADB) vergünstigte Finanzierungen in Höhe von insgesamt mehr als 500 Mio Euro zur Verfügung gestellt hat. Die ADB und der globale Zweig der Europäischen Investitionsbank, EIB Global, trugen ebenfalls zur Finanzierung bei: Die ADB stellte 407,8 Mio USD und die EIB Global 141 Mio Euro zur Verfügung. Alstom, Thales und Colas Rail (Frankreich) lieferten die Fahrzeuge, die Signal- und Kommunikationssysteme sowie die Gleise und die elektromechanische Ausrüstung für die Stationen. Darüber hinaus lieferte RATP Smart Systems (ebenfalls Frankreich) das Ticketsystem. Daelim, Posco

(beide Korea), Vinaconex und Hancorp (beide Vietnam) waren an den Bauarbeiten (Viadukt und Depot) beteiligt.

Sobald die Linie 3 voll in Betrieb ist, wird sie voraussichtlich bis zu 90 Mio Passagiere pro Jahr befördern und dazu beitragen, die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs in Hanoi von 15 auf 40 Prozent zu steigern und Vietnam seinem Ziel von Netto-Null-Emissionen bis 2050 näherzubringen. Shantanu Chakraborty, ADB-Landesdirektor für Vietnam: „Die Zahl der städtischen Fahrzeuge in den Städten Asiens verdoppelt sich alle sechs Jahre und ist eine große Quelle von Treibhausgasen. Viele dieser Städte, darunter auch Hanoi, leiden unter sehr hoher Luftverschmutzung, wobei bis zu 80 Prozent dieser Verschmutzung auf den Verkehr zurückzuführen sind.“ Um dieses Problem anzugehen, arbeite die ADB mit ihren Mitgliedsländern an der Entwicklung umfassender und integrierter Verkehrssysteme. Die U-Bahnlinie 3 von Hanoi werde einen erschwinglichen, zuverlässigen und sicheren öffentlichen Nahverkehr bieten.

Darüber hinaus werde die Verbindung die Treibhausgasemissionen reduzieren und die Reisezeit entlang des Projektkorridors um 25 Prozent verkürzen. (ms)

## Waymo-Robotaxi geht in Serienproduktion

Der chinesische Autohersteller Zeekr hat auf der CES in Las Vegas angekündigt, noch in diesem Jahr die Serienversion des Mini-Vans Zeekr RT auf den Markt bringen zu wollen, der für den Fahrdienst Waymo angepasst ist. Erste Prototypen sind bereits in San Francisco unterwegs, allerdings noch mit Sicherheitsfahrern. Mit einem Achsenabstand von 3 m verfügt der Mini-Van über drei Schiebetüren und fünf Sitzplätze sowie einen Tisch. Laut Hersteller soll es sich weltweit um das erste serienmäßig produzierte Modell für autonomes Fahren handeln.

Zeitgleich wurde bekannt, dass Waymo zeitnah in der japanischen Hauptstadt Tokio Testläufe mit seinen derzeit eingesetzten Fahrzeugen von Jaguar beginnen will mit dem Ziel, den Robotaxi-Dienst auch in dieser Stadt einzuführen. (FM)

## Bus-Bahn soll nach Europa kommen

Laut ungarischen Medienberichten sind Elektrobus Europe, ein Mitglied der Ikarus-Gruppe, und die chinesische CRRC Zhixig eine strategische Kooperation eingegangen, um die auf der InnoTrans 2024 gezeigte modulare Bus-Bahn auf den europäischen Markt zu bringen. Das als Autonomous Rapid Transit (ART) bezeichnete System besteht aus einem gummiereiften Fahrzeug, das ohne konventionelle Schienen durch Fahrbahnmarkierungen, Kameras und Sensoren auf seinem Fahrweg gelenkt wird. Das elektrische Fahrzeug kann wahlweise mit Akku oder Brennstoffzelle geliefert werden. Die Fahrzeuge sollen nach den europäischen technischen und juristischen Standards in der Ikarus-Fabrik in Székesfehérvár hergestellt werden. Bei Ikarus sieht man das System als die Kombination der besten Eigenschaften von Straßenbahnen und Bussen. Die circa 31 bis 33 m langen Fahrzeuge würden weitgehend nach Kundenwünschen gestaltet. Im asiatischen Raum seien bereits etwa 100 Fahrzeuge des „ART-Systems“ verkauft worden. (FM)

## Risse in Schienen bremsen S-Bahn aus



In Stockholm kommt es bei der S-Bahn und bei Lokal- und Regionalzügen zu Verspätungen, nachdem bei Routinekontrollen in den Gleisen südlich von Stockholm jüngst insgesamt 156 Risse entdeckt worden sind. Aus Sicherheitsgründen ist die Höchstgeschwindigkeit auf den Strecken Älvsjö-Södertälje, Älvsjö-Tungelsta und Segersång-Nynäshamn auf 70 km/h gesenkt worden. Am stärksten betroffen sind die hauptsächlich von der S-Bahn genutzten Gleise. Die Reparaturarbeiten sollen sich über mehrere Wochen hinziehen. Das Banverket konnte zudem zunächst nicht ausschließen, dass weitere Strecken betroffen sind. (hz)

ANZEIGEN

**ISIDATA**  
Gesellschaft für elektronische Datenverarbeitung mbH

über 40 Jahre  
IT-Lösungen für den ÖPNV

Elektromobilitätsplanung  
Fahr- und Dienstplanung  
Dienstplanoptimierung  
Zähl datenauswertung  
Datenvisualisierung

[www.isidata.de](http://www.isidata.de)

Optimal integriert.

Integriert planen und disponieren mit innovativen Lösungen der INIT Mobility Software Solutions GmbH.

[www.initmss.com](http://www.initmss.com)

**init**

MUSTER

# NaNa-Briet

## Hintergründe, Analysen & Kommentare zum Personenverkehr

- 05 | MARKT: Busmittelstand für zeitige Einführung der EAV-Stufe 3 beim D-Ticket
- 06 | LOHN + TARIF: Busgewerbe – WBO und Verdi bei Tarifkonflikt weit auseinander
- 09 | POLITIK: Verbände formulieren Kernforderungen zur Bundestagswahl

## VDV und Verdi fordern gemeinsam ÖPNV-Betriebskostenunterstützung des Bundes

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und die Gewerkschaft Verdi haben sich vor der Bundestagswahl für ein gemeinsames „Zielbild ÖPNV bis 2035“ zusammengetan. Das Papier des Unternehmensverbandes und der Gewerkschaft enthält einige klare Positionen und Maßnahmen – und auch Forderungen nach Bundesunterstützung bei den Betriebskosten. Indes zeigt sich der VDV zunehmend offen für Verbündestrukturenreformen.

Auch wenn „unsere örtlichen Organisationen hart über Tarifverträge verhandeln und sich da auch nichts schenken“, bestünde auf der Zielebene für die zukünftige Entwicklung des ÖPNV Einigkeit, sagte VDV-Präsident Ingo Wortmann bei der Pressekonferenz zur Vorstellung des „Gemeinsamen Zielbilds von Verdi und VDV für den deutschen ÖPNV bis 2035“ in der Verdi-Bundeszentrale in Berlin.

So vereine das siebenseitige Papier „die Perspektiven der Branche und der Beschäftigten, denn ein modernes Angebot und gute Arbeitsbedingungen sind zwei Seiten derselben Medaille“, heißt



VDV-Präsident Ingo Wortmann und Christine Behle, stellvertretende Vorsitzende der Gewerkschaft Verdi, stellten am Montag (20. Januar) in Berlin ihr gemeinsames „Zielbild ÖPNV bis 2035“ vor. Bild: VDV

es in der Einführung. Wortmann betonte, dass sich der Unternehmensverband und die Gewerkschaft mit dem – für manche möglicherweise verwunderlichen – Schulterschluss ganz bewusst auch gegen eine „konfrontative Position“ entschieden hätten, sondern „alle einladen, an diesem Diskurs teilzunehmen“ und an die Politik zu appellieren, Verantwortung für die „große Branche mit wichtiger Daseinsvorsorge

aufgabe“ zu übernehmen, aber auch an die Gesellschaft, „mitzuziehen“ und etwa Baumaßnahmen zu akzeptieren, so Wortmann.

VDV und Verdi arbeiteten immer dann zusammen, „wenn es besonders ernst im Öffentlichen Personennahverkehr wird“, sagte Wortmann. So hatten sie sich etwa im Zusammenhang mit der EU-Richtlinie 1370/2007 (erfolgreich) dafür eingesetzt, dass Direktvergaben an die kommunalen Verkehrsunternehmen weiter möglich blieben. Nun sei man aufgrund des Personalmangels und der Finanzierungssituation wieder in „ernsthaften Zeiten“ für die Zukunft des ÖPNV, sagte Wortmann.

### Drei Themenbereiche abgedeckt

Viele der grundsätzlichen Zielformulierungen in den Bereichen „Qualität und Angebot“, „Attraktivität der Arbeit“ und „Finanzen und Regulierung“ im Papier sind zumindest innerhalb der ÖPNV-Branche wenig kontrovers: Man setze sich „für die Umsetzung eines Deutschlandangebots für einen leistungsstarken ÖPNV in Ballungsräumen und ein verlässliches Grundangebot in ländlichen Räumen ein“. Guter ÖPNV sei „nur mit den Beschäftigten möglich“. Gute Arbeitsbedingungen sorgten „für eine Bindung von Mitarbeitenden und reduzieren Arbeitsbelastungen“. Notwendig sei ein modernes Arbeitsumfeld in den Betriebshöfen, Werkstätten, Büros und Fahrzeugen. Einsetzen wolle man sich gemeinsam „für eine dauerhafte Finanzierung und regulatorische Gewährleistung eines verlässlichen und an den Mobilitätsbedürfnissen der Menschen in den unterschiedlichen regionalen Raumstrukturen ausgerichteten ÖPNV-Angebot“.

Gefordert ist auch die Wiederaufnahme der Arbeit an einem Ausbau- und Modernisierungspakt (AMP). Im Papier ist von der Festlegung „bundesweiter, verbindlicher Standards bei Angebot, Infrastruktur und Betrieb“ die Rede, die auch in der Arbeitsbeschreibung des in dieser Legislaturperiode geschiederten AMP gefordert war.

### Konkrete Maßnahmen und Forderungen

Das Zielbild enthält auch gemeinsamen Punkte, bei denen sich Arbeitgeber- und Arbeitnehmerseite klassischerweise nicht immer einig sind. VDV und Verdi konnten sich in Zeiten der gegenwärtigen Personalsituation aber offenbar unschwer einigen. „Wir sind beim Ziel ganz nah beieinander. Es gibt für jeden Bereich nochmal besondere (...) Punkte; das Thema Digitalisierung und Automatisierung hat natürlich was mit Arbeitsplätzen zu tun“ sagte Behle. Da laufe die Diskussion aber so, dass auch Verdi die Entwicklung positiv sehe, man die Menschen aber mitnehmen müsse.

Zur Automatisierung wird im Papier festgehalten: „Automatisierung, und neue Technologien schaffen neue Berufsbilder und verändern bestehende Berufe.“ Damit solle eine „konsequente Personalentwicklung“ einhergehen. VDV und Verdi wollen Standards für die Branche entwickeln, die u. a. die Felder Führung, Mitarbeiterentwicklung, Arbeitszeitmodelle und Entlastung im Fahrdienst berücksichtigen.

## DURCHSAGE



**„Meine Mutter ist gebürtige Dresdnerin und die hat die Zerstörung ihrer Heimatstadt erlebt im Bombenkrieg. Und ich kann ihr nicht begreiflich machen, warum in Friedenszeiten eine Brücke einfällt. Für mich ist das schon der Beginn von Staatsversagen.“**

Ingo Wortmann, VDV-Präsident, zur Lage der Infrastruktur in Deutschland bei der Pressekonferenz zur Vorstellung des Verdi/VDV-Zielbildes ÖPNV 2025 in Berlin.

Einig sind sich VDV und Verdi auch darin, dass „zunehmende Automatisierung im Fahrbetrieb und in der Instandhaltung“ Möglichkeiten und Lösungen für eine gesteigerte Angebotsqualität bieten. Für die Unternehmen soll das auch eine „Diversität der Fuhrparks ..., z. B. kleinere Fahrzeuge“, ermöglichen. Hintergrund dürfte sein, dass Bedienformen mit kleineren Gefäßen wie On-Demand-Verkehre, die im Betrieb mit Fahrer äußerst viel Personal pro Fahrgast erfordern, erst mit automatisiertem, etwa fahrerlosem, Betrieb, in Größenordnungen wirtschaftlich werden könnten.

Festgestellt wird auch, dass „eine angemessene und attraktive Vergütung im Rahmen von Tarifverträgen“ zu den guten Arbeitsbedingungen im ÖPNV dazugehört. Wortmann sagte, „wir müssen auch genau gucken, wie viel müssen unsere Kolleginnen und Kollegen verdienen, damit sie sich diese Städte leisten können“. Er spreche dabei nicht als Gewerkschafter, sondern als Geschäftsführer eines Verkehrsunternehmens (MVG). Es dürfte als Hinweis darauf zu verstehen sein, wie nahe VDV und Verdi bei einem Zielbild zusammenliegen. Zu den konkreten Forderungen dahingehend zählt ein „bundes einheitliches Tariftreuerecht“, das auch wirksam kontrolliert wurde. Gleichzeitig solle das Vergaberecht entbürokratisiert werden und „durch ein neues Vergaberecht Qualität, gute Arbeit und Preis“ als Prämissen austariert werden.

Für Forschung und Entwicklung von Innovationen fordern Verdi und VDV gemeinsam, dass künftig „eine bundesweite partizipative Bündelung und Steuerung“, unter Einbezug der Mitbestimmung, stattfindet.

### **VDV zeigt sich offener als bislang für Verbündereform**

In den Gesprächen sei intensiv darüber gesprochen worden, was das Papier fordern soll, aber auch, was die Branche liefert, sagte Wortmann. „Dieses Papier ist nicht nur Anforderung an die Politik, sondern auch eine Selbstverpflichtung“, so Behle.

Dazu zählten Digitalisierung, KI, Automatisierung, unter anderem zur besseren Gestaltung der Kundenschnittstelle, sagte Wortmann. Allerdings gehe es auch um eine stärkere Bündelung. „Ich stelle mal die Frage, ... warum mehrere Unternehmen am Thema automatisiertes Fahren arbeiten und wir nicht da eine gemeinsame nationale Aktion daraus machen, und gemeinsam daran arbeiten, einen automatisierten Bus zu entwickeln, zusammen mit den Herstellern hier vor Ort“, so Wortmann. Das gleiche gelte für die ÖPNV-Apps. Aber auch die Verbundstrukturfrage ist gemeint: „Hier müssen wir diskutieren: Kann man das effizienter gestalten, diese Strukturen? Am Ende, ... muss das Geld, das wir bekommen, vor allem im Betrieb und in der Dienstleistung ankommen und weniger in bestimmten Verwaltungsbereichen.“

Das sind vom VDV bei der Frage nach einer Verbündereform deutlich offenere Töne als bislang. Zu Beginn derartiger Diskussionen mit Aufkommen des D-Tickets – auch etwa durch Bundesverkehrsminister Volker Wissing angeregt – verwies der VDV stets darauf, dass das nicht der entscheidende Hebel sei und die Verbünde auch wichtige regionale Aufgaben übernehmen würden. Eine Tendenz in zur Offenheit für Verbündereformen hatte sich bei größeren Mitgliedern des VDV bereits abgezeichnet, zuletzt etwa auch im NaNa-Brief-Interview mit Knut Ringat (NaNa-Brief 50/24). Nun scheint sich auch die Verbandsposition in diese Richtung zu bewegen.

Konsequenterweise enthält das VDV-Verdi-Zielbild auch die Aussage, dass sich an Logik und Rahmenbedingungen des Deutschlandtickets „künftig alle anderen Tarife orientieren werden“. Bestehen bleiben müsse „vor allem auch die Kofinanzierung des Deutschlandtickets durch die öffentliche Hand“. Auch auf das nötige „Deutschlandangebot“ wird hingewiesen.

### **Bund in Finanzierungsverantwortung**

Trotz der Anstrengungen der Branche: Als Verantwortungsträger auch für den kommunalen ÖPNV sehen VDV und Verdi ebenso die staatlichen Ebenen Bund und Länder. „Die Kommunen, die im Prinzip das schwächste Glied in der Kette sind, sind nicht in der Lage, das zu tragen“, sagte Behle. Auch die Querverbünde kämen an ihre Grenzen. „Deshalb braucht es mehr Finanzierungsverantwortung bei Bund und Ländern auch für den kommunalen ÖPNV“, so Behle.

Wenngleich sich Behles und Wortmanns Auffassung in der Frage nach der grundsätzlichen Notwendigkeit einer Schuldenbremse etwas unterscheidet, sehen sie eine Aufgabe des Bundes in deren Reform: Im gemeinsamen Zielbild besteht Konsens, dass „die Reform der „Schuldenbremse“ für mehr

Investitionen in alle Teile der Infrastruktur und des Betriebs der Mobilität“ ein finanzpolitisches Ziel der nächsten Bundesregierung sein müsse. Zur Finanzierung von Infrastruktur müsse auch die „Abschaffung klimaschädlicher Subventionen“ im Bundeshaushalt diskutiert werden.

### VDV arbeitet an „Leistungskostengutachten 2.0“

Konkret enthält das Zielbild die Forderung, gesetzliche Grundlagen neben der Finanzierung kommunaler Investitionen auch für Betriebskosten zu schaffen, „zum Beispiel durch Reformen des Regionalisierungsgesetzes und des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes“ (GVFG). Ingo Wortmann schlug bei der Frage nach der Finanzierung konkret vor, im GVFG den Fördertatbestand der Grunderneuerung zu entfristen. Im GVFG brauche man so 1 Mrd. EUR mehr. Auch die Antriebswende (E-Busse) sollten ins GVFG aufgenommen werden, ebenfalls mit 1 Mrd. EUR jährlich. Zur Finanzierung der Betriebskosten („das was uns am meisten umtreibt“) brachte er ins Spiel, das Regionalisierungsgesetz höher zu dotieren und Betriebskosten des allgemeinen ÖPNV darüber zu finanzieren. Als Betrag seien mindestens die 3 Mrd. EUR jährlich mehr, die die Bundesregierung in ihrer ÖPNV-Finanzierungsstudie ermittelt hatte, anzusetzen.

Das Thema Betriebskosten soll dem Vernehmen nach eines der stärker diskutierten Felder gewesen sein. Es gibt durchaus Zweifel, ob eine solche Forderung sinnvoll ist, wo schon die ausreichende Befüllung dieser Fördertöpfe für ihre originären Zwecke (SPNV, Infrastrukturförderung) schwierig ist. VDV und Verdi begrüßen einhellig die Idee eines Infrastrukturfonds.

Wortmann gab auch bekannt, dass der VDV aktuell ein neues Leistungskostengutachten unter den veränderten Bedingungen der enormen Kostensteigerungen erstellen lässt. Nach NaNa-Brief-Informationen soll ein Konsortium aus vier Beratungsunternehmen daran arbeiten.

NaNa-Brief 21.01.2025 (Julius G. Fiedler)

# Die Zukunft auf die Straße bringen

01.-03. April 2025  
Estrel Berlin

**JETZT TICKET UND HOTEL SICHERN**

[www.mobility-move.de](http://www.mobility-move.de)



Konferenzen und Fachmesse für den ÖPNV

elektrisch | autonom | digital | menschlich

**mobility  
move '25**

Partner:



Eine Initiative von:





## MARKT

## Busmittelstand für zeitige Einführung der EAV-Stufe 3 beim Deutschlandticket

Das private Omnibusgewerbe und sein Verband BDO haben in der Frage der Einführung der postleitzahlbasierten Stufe 2 der Einnahmeaufteilung beim Deutschlandticket eine weniger dezidierte Haltung als Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und kommunaler ÖPNV, die insbesondere mit Blick auf die Liquiditätsverteilung widerstreitende Interessen haben.

Über die Rettungsschirm-Ausgleichssystematik sei die Stufe 1 praktikabel gewesen und habe bei allen Unternehmen für ausreichend Liquidität gesorgt, sofern die Länder die Prozesse für Abschlagszahlungen vernünftig organisiert hätten, heißt es aus BDO-Kreisen gegenüber dem NaNa-Brief. Entsprechend habe sich der BDO dafür eingesetzt, die Ressourcen von Politik, Verwaltung und Verbänden gezielt dafür zu nutzen, Stufe 3 zu konzipieren, und auf die Übergangslösung der Stufe 2 zu verzichten. Nichtsdestotrotz sei der EAV-Vertrag für Stufe 2 ein Schritt nach vorne.

Wie die Vertreter der SPNV, so pocht auch das private Omnibusgewerbe auf eine zeitige Einführung der konkret leistungsbezogenen Stufe 3. Dort sei für die als Wirtschaftsunternehmen agierenden privaten Omnibusunternehmen wichtig, dass möglich exakt erhoben wird, wie die Nutzung des Deutschlandtickets tatsächlich erfolgt und dass diese gegenüber den Unternehmen auch transparent dargestellt wird. Bei dem befördernden Unternehmen müsse ein Erlösanspruch entstehen. Nur über eine digitale Nutzungserfassung könnten die Einnahmen leistungsgerecht und anhand eines Schlüssels, der sowohl die Zahl der Fahrgäste („P“) als auch die Beförderungsweite je Fahrgast („Pkm“) berücksichtigt, auf die Unternehmen und Tariforganisationen verteilt werden.

### Erratum zum Beitrag im NaNa-Brief 1-3/25

Im Text „Bei Stufe 2 der D-Ticket-Einnahmeaufteilung sind nun die Länder dran“ (NaNa-Brief 1-3/25) hat sich eine logisch missverständliche Formulierung eingeschlichen, was die Berechnung der „Aufteilungsmasse“ angeht: Dort hieß es, von der Summe aller Einnahmen aus D-Ticket-Verkäufen würden „zunächst“ drei Prozent in die „17. Schublade“ fließen, „weiter“ behielten die D-Ticket-Ausgabestellen einen Vertriebsanreiz ein. Das ist missverständlich: Da die D-Ticket-Ausgabestellen den Vertriebsanreiz eben gleich einbehalten, wird er gar nicht Teil der Summe, von der dann die drei Prozent in die „17. Schublade“ fließen. Die D-Ticket-Einnahmen, die dann auf Basis der Postleitzahlen der Kunden den Ländern rechnerisch zugeordnet werden, berechnen sich also wie folgt: Summe der Bruttoeinnahmen aller D-Tickets abzüglich einbehaltener Vertriebsanreiz abzüglich drei Prozent für die „17. Schublade“.

NaNa-Brief 21.01.2025 (jgf)

### Keine Entscheidung in Abteilungsleiterrunde

Am gestrigen 20. Januar hat die Abteilungsleiterrunde vor der für den 29. Januar geplanten Sonder-Verkehrsministerkonferenz (VMK) getagt. Angaben aus Teilnehmerkreisen zufolge konnten dort keine wesentlichen Vorentscheidungen zur VMK vereinbart werden.

Ungelöst zu sein scheinen somit noch einige Grundproblematiken bei der Einnahmeaufteilung, nämlich wie die aktuell auf Länderebene zugeschlagenen Mittel innerhalb der Länder verteilt werden: nach einem tatsächlich neuen, bundesweiten und spitz leistungsbezogenen Ansatz oder nach einem Ansatz, in dem die bisherigen Einnahmeaufteilungsmechanismen der Verbände weiter eine große Rolle spielen. Dafür – so ist zu vermuten – könnte die Stufe 2 richtungsweisend sein: Wenn der postleitzahlbezogene und potenziell Bestands-EAV-kompatible Ansatz einmal etabliert ist, so die Befürchtung etwa der SPNV-Akteure, könnte der Druck zur Einführung eines konkret leistungsbezogenen Ansatzes sinken, sich seine Einführung verzögern oder Stufe 3 nur eine fortentwickelte Stufe 2 werden.

NaNa-Brief 21.01.2025 (jgf)

## Busgewerbe im Südwesten: Nun auch mehrtägige, flächendeckende Streiks möglich

Eine Lohnerhöhung von 9 Prozent für das private Busgewerbe in Baden-Württemberg bei einer Laufzeit von 12 Monaten versus „Inflationsausgleich“ (etwas über 2 Prozent) für einen Zeitraum von 24 Monaten: So weit liegen die Gewerkschaft Verdi und der Verband Baden-Württembergischer Omnibusunternehmen (WBO) bei ihren Tarifverhandlungen auseinander. Zum Ende der Verhandlungsrunde am 15. Januar, die alles andere als „berauschend“ verlaufen sei, wie der NaNa-Brief aus der Runde erfuhr, war immerhin auf die letzte Minute „im Gehen“ noch auf Initiative des WBO ein zusätzlicher nächster Verhandlungstermin für den 31. Januar verabredet worden. Sonst wäre man erst am 13. Februar wieder zusammengekommen.

Den geforderten Lohnschritt begründet die Gewerkschaft damit, „konkret den Anschluss an die Beschäftigungsbedingungen der anderen Verkehrsunternehmen, die es in Baden-Württemberg gibt, nicht zu verlieren“, wie Verdi-Verhandlungsführer Jan Bleckert gegenüber dem NaNa-Brief betonte. Die kommunalen Verkehrsunternehmen lägen mittlerweile um 12 bis 15 Prozent über dem Niveau des Tarifvertrags privates Omnibusgewerbe. Daher seien 9 Prozent Lohnerhöhung eine Forderung „mit Augenmaß, zumal die anderen parallel auch noch in Tarifverhandlungen sind“ – wodurch sich der Abstand zu den Kommunalen nochmals vergrößern würde.

Von WBO-Seite hält Horst Windeisen, Vorsitzender der WBO-Tarifkommission, dagegen, die Tariflöhne im privaten Omnibusgewerbe seien in den letzten 20 Monaten um rund 14 Prozent gestiegen, es bestehe keinerlei Nachholbedarf. Auch WBO-Geschäftsführerin Yvonne Hüneburg betonte gegenüber dem NaNa-Brief, die privaten Omnibusunternehmen in Baden-Württemberg zahlten heute schon die bundesweit höchsten Tariftlöhne innerhalb dieser Sparte. Ein Berufskraftfahrer Bus verdiene in Baden-Württemberg im reinen Grundlohn ohne Zuschläge 21,46 Euro. „Damit liegen wir bereits 8 Euro über Mindestlohn, und im Jahresdurchschnitt verdient das Fahrpersonal bereits heute rund 45.000 bis 50.000 Euro“ im Land, so die WBO-Geschäftsführerin – und fügt hinzu: „Offenbar ist das Lohnniveau bislang einfach noch nicht gut bekannt.“ Für die Attraktivität eines Berufsbildes sei die Entlohnung zudem nur ein Faktor von mehreren.

### Verdi warnt vor Abwanderung zu Kommunalen, WBO sieht viele Gründe für Fahrermangel

Verdi-Mann Bleckert indes fordert vor dem Hintergrund des herrschenden Personal- und Busfahrer mangels auch deshalb eine weiter steigende Entlohnung, weil bereits an anderer Stelle Nachteile für das private Omnibusgewerbe bestünden, etwa bei den Pausenregelungen. Die privaten Busfirmen deckten einen Großteil der Überlandfahrten ab, bei denen sich oft längere Pausenzeiten ergäben. „Da stellt sich die Frage, ist das bezahlte Zeit, ist das nicht bezahlte Zeit“, so Bleckert. Ein Busfahrer im „normalen“ ÖPNV habe Schichtzeiten von 10 oder 11 Stunden, der Fahrer im privaten Busgewerbe von bis zu 14 Stunden, bekomme aber nur 11 bezahlt. „Damit haben wir uns arrangiert“, so der Verdi-Verhandlungsführer, und man sei in dieser Frage auf einem guten Weg, mit dem WBO Verbesserungen zu erzielen. Doch stehe das erst nächstes Jahr wieder auf der Tagesordnung, weshalb die Schere zu den Kommunalen nun „wenigstens bei den Entgelten nicht noch weiter auseinandergehen“ dürfe. „Andernfalls werden die Busfahrer, die jetzt den ÖPNV auf dem Land sicherstellen, zu den kommunalen Unternehmen abwandern“, so Bleckert. WBO-Geschäftsführerin Hüneburg hingegen betont, die Mangelsituation beim Personal habe viele Gründe. „Verantwortlich dafür ist aus unserer Sicht insbesondere ein Busführerschein, der 14.000 Euro kostet“. Das schaffe Hürden im Berufszugang, die für den Mangel sorgten. „An der Entlohnung liegt es in Baden-Württemberg jedenfalls nicht“, ist sie überzeugt.

Auch eine Zusatzforderung von Verdi im Tarifstreit, die sich auf zwei Tage Sonderurlaub für Gewerkschaftsmitglieder bezieht, lehnte WBO-Geschäftsführerin Hüneburg gegenüber NaNa-Brief strikt ab. „Es gibt immer wieder in Tarifrunden Versuche von Verdi, Sonderlocken für die eigenen Mitglieder

durchzusetzen, die eine Zweiklassengesellschaft in den Unternehmen zum Ergebnis hatten.“ Das Sorge ergänzt WBO-Vertreter Windeisen, „für Unruhe, ist durch nichts zu rechtfertigen – und dient Verdi lediglich als weiteres Instrument bei der Mitgliederwerbung“. Verdi-Verhandlungsführer Bleckert indes begründet den Punkt gegenüber dem NaNa-Brief damit, „dass die Arbeitgeber häufig über das Vertragsrecht alle Beschäftigten im Grunde gleichbehandeln“. Den Anspruch auf den Tarifvertrag hätten aber eigentlich nur Gewerkschaftsmitglieder. Die Gleichbehandlung sei „in Ordnung, aber wir brauchen auch noch mal ein Alleinstellungsmerkmal für die Beschäftigten, die mit ihrem Beitrag dafür sorgen, dass wir überhaupt ein Tarifsystem in Deutschland haben“, so Bleckert.

### **Streikvorbereitungen bei Verdi, neue Maßnahmen angelaufen**

„Was das Druckpotenzial der Arbeitnehmerseite anbelangt, sagte Bleckert dem NaNa-Brief, bislang seien nur Unternehmen einzeln bestreikt worden. „Das würden wir nun im nächsten Schritt flächendeckender machen – und dann nicht nur einzelne, sondern mehrere Tage bis zur nächsten Verhandlung“, so der Verdi-Repräsentant. Derzeit liefen Vorbereitungen, etwa die Abfrage sowohl in der Tarifkommission als auch unter den Beschäftigten, „wie denn die Beteiligungswilligkeit ist“, darauf werde man, wenn nötig, auch zurückgreifen. Tatsächlich beginnt nun laut Verdi eine weitere zweitägige Welle bereits am 21. Januar, dem Erscheinungstag dieser NaNa-Brief-Ausgabe. Zu dieser Streikplanung könnten „noch weitere Betriebe in den nächsten Tagen dazukommen, die dann gegebenenfalls auch zu einem späteren Zeitpunkt bestreikt werden“, teilt Verdi mit. Der WBO indes hat bereits Informationen über aktuell dreitägige Warnstreiks vom 21. bis 23. Januar. Betroffen von den bisherigen Arbeitsniederlegungen an zwei Einzeltagen im Januar waren – wie nun auch wieder – rund 30 Betriebe in ganz Baden-Württemberg. In den meisten Fällen fand kein Linienbetrieb statt.“

NaNa-Brief 21.01.2025 (dhe)

---

## **POLITIK**

### **Vor der Wahl: ÖPNV im ländlichen Raum Thema bei BDO wie VDV**

Die Bundestagswahl steht an und die Nahverkehrsbranche formuliert ihre Forderungen – so auch der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen (BDO) für den Mittelstand. Zur Situation speziell im ländlichen Raum hat unterdessen der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) bereits im Dezember ein Positionspapier vorgelegt.

„Wer es sich leisten kann, greift auf das Auto zurück“, so die Bestandsaufnahme von VDV-Präsident Ingo Wortmann mit Blick auf die „Mangelsituation im Mobilitätsangebot“ abseits der Städte. Wer wirtschaftlich schwächer sei, habe es daher schwerer auf dem Arbeitsmarkt. „Dies führt zur Flucht aus dem ländlichen Raum in die verkehrlich überlasteten Ballungsräume“, so Wortmann. Das Nahverkehrsangebot konzentriere sich dabei zunehmend auf den Schülerverkehr, was zu „erheblichen Einschränkungen für andere Bevölkerungsgruppen“ führe, heißt es im VDV-Positionspapier.

In der Folge fordert der Verband, für die Raum- und Standortplanung den ÖPNV „von Beginn an bei der Entwicklung von Gewerbegebieten, Verkaufsflächen, Hochschulen und Schulen mitzudenken“. An allen Tagen müsse ein 60-Minuten-Takt plus ergänzendem On-Demand-Angebot bereitstehen, gibt man als Ziel aus. Im ländlichen Raum dürften Reisezeiten nicht mehr als das 1,5-fache der Dauer einer Autofahrt betragen. Die Verzahnung von Raumentwicklung und Verkehrsentwicklung sollte dabei gesetzlich festgeschrieben werden.

### **BDO: Bus und Bahn im Regionalisierungsgesetz gleichstellen**

Druck machen die Verbände umso dringlicher, als viele Versprechen etwa aus dem Ampel-Koalitionsvertrag nicht eingelöst wurden – allem voran der Ausbau- und Modernisierungspakt (AMP), der auf ein gemeinsames Verständnis zum ÖPNV-Ausbau über die staatlichen Ebenen und unterschiedlichen Raumtypen hinweg und eine entsprechende Finanzierung abzielte. „Das Projekt des AMP sollte in der nächsten Legislaturperiode fortgesetzt werden“, heißt es nun vom BDO. Darüber hinaus fordert der Mittelstandsverband, im Regionalisierungsgesetz klarzustellen, dass „die Mittel gleichrangig für Schienenpersonen-nahverkehr sowie den öffentlichen Personennahverkehr genutzt werden können“.

Finanzierungs-Appelle beider Verbände betreffen vor allem das Deutschland-Ticket. Das brauche eine „langfristige finanzielle Ausstattung“ mit „zweckgebundenen Mitteln von Bund und Ländern“, die Planungssicherheit biete, wobei es dabei zu allererst um „die finanzielle Sicherstellung der Bestandsverkehre“ gehe, so der VDV. Hinzutreten müsse eine „Anreizstruktur, die es sowohl Ländern als auch Kommunen ermöglicht, stärker in den Ausbau des ÖPNV-Angebots zu investieren“. Der BDO fordert noch konkreter „ausreichend Bundes- und Landesmittel für den Ausgleich“ der 58 Euro-Tarifvorgabe „für die nächsten zehn Jahre“ – „entpolitisiert“ und mit „klaren Governance-Strukturen“.

Dem VDV ist zudem wichtig, dass im Verhältnis zu urbanen Regionen sichergestellt sei, dass die Angebote im ländlichen Raum bei der „Einnahmeverteilung unter Berücksichtigung der strukturellen Bedingungen gleichbehandelt“ werden. Dem BDO schwebt vor allem eine komplett digitale Nutzungserfassung für das D-Ticket vor, durch die der ÖPNV zudem optimal auf die Bedürfnisse der Fahrgäste zugeschnitten werden könne.

### Alternative Antriebe: Fahrzeugförderung oder Fahrstrompreis?

Weiterhin unterschiedlich sind die politischen Forderungen der Verbände, nachdem die Förderung emissionsfreier Busse auf Bundesebene im vergangenen Jahr zum Erliegen gekommen war. Während der VDV die „Wiedereinführung, Fortsetzung und Verstetigung von Fördermitteln zur Flottenmodernisierung“ fordert, nennt der BDO eine andere Option. Alternativ zu „Fördermitteln“ könne eine „Nachjustierung bei den Betriebskosten“ sicherstellen, dass sich die höheren Investitionskosten über die Lebensdauer des Busses amortisieren. Dem Verband schwebt hier vor allem ein – von der öffentlichen Hand einzuführender – gedeckelter „Fahrstrompreis“ vor, finanziert aus den Einnahmen aus dem Klimasozialfonds des EU-ETS 2. Durch geringere Betriebskosten über die gesamte Lebensdauer gegenüber Dieselnissen sollen die Unternehmen E-Busse „auch ohne eine Fahrzeugförderung“ wirtschaftlich betreiben können. Aufwendige Förderanträge würden obsolet, „Reibungsverluste oder Fehlallokationen“ würden vermieden. Weitere BDO-Forderung: Regulatorische Hemmnisse, Dritten nichtöffentliche Ladeinfrastruktur entgeltlich anzubieten, seien abzubauen. Mit Blick auf die Kosten grüner Antriebe müsse zudem generell die Geltungsdauer der Liniengenehmigung im ÖPNV auf 15 Jahre verlängert werden, so der Verband.

Als spezifisch ländliche Problematik hat der VDV wiederum fehlendes „flächendeckendes WLAN“ ausgemacht. Das brauche es für Echtzeit-Fahrgastinformation, E-Ticketing und App-basierte Systeme, hier fordert der VDV Ausbau-Anreize. Digitalisierung spiele aber auch bei der Berufsausbildung im ländlichen Raum eine Rolle, „um den Aufwand für Unternehmen und Auszubildende zur Erreichung der zuständigen Berufsschule zu verringern und gleichzeitig die Bildung von Berufsschulklassen zu erleichtern“, wie es heißt. Und: Es brauche eine „in jeder Hinsicht spürbare Willkommenskultur“. „Die Syrerinnen und Syrer, die bei uns weiterhin arbeiten wollen, wollen wir unbedingt halten“, appellierte VDV-Präsident Wortmann jenseits der verkehrspolitischen Überlegungen an die Politik.

NaNa-Brief 21.01.2025 (dhe/mb)

## DURCHSAGE



### „Die CSU wird nach der Wahl nicht den Verkehrsminister stellen.“

Christian Bernreiter, bayerischer Verkehrsminister und aktueller Vorsitzender der Verkehrsministerkonferenz, in einem Interview mit der Süddeutschen Zeitung.

NaNa-Brief 21.01.2025 (jgf) | Bild: StMB/Atelier Krammer

## Kernforderungen der Bahnverbände zur Bundestagswahl Prechtl erwartet „Bewegung“ auch von innen

Zur bevorstehenden Bundestagswahl haben sich die acht Eisenbahnverbände in Deutschland auf gemeinsame Kernforderungen verständigt. Am 8. Januar wurden die drei Punkte unter dem Titel „Schiene stärken“ vorgestellt. BSN-Präsident Thomas Prechtl untermauert die gemeinsamen Forderungen derweil mit sechs eigenen Thesen, die sich nicht nur an die Politik, sondern auch an die Branche selbst richten.

Trotz der großen und individuellen Herausforderungen im jeweils eigenen Interessengebiet und der zwangsläufig teils auch widerstreitenden Interessenlagen haben sich die acht Eisenbahnverbände erneut auf gemeinsame politische Forderungen geeinigt. Sie sehen „Handlungsbedarf auf allen Ebenen“ und fordern eine „entschlossene Verkehrspolitik, die die Schiene als zentrale Säule der Mobilitätswende etabliert“.

Im Fokus stehen dabei die Infrastruktur und ihre Finanzierung. „Langfristige Finanzierung der Infrastruktur sicherstellen“ lautet die erste Forderung, verbunden mit dem Wunsch nach der „Schaffung einer überjährigen und gesetzlich verankerten Fondslösung für die Finanzierung von Ersatzinvestitionen, Instandhaltung und Modernisierung“. Damit durchaus verbunden ist die zweite Forderung nach einer „Reform der Infrastrukturentgelte“, für die sich die Verbände explizit für die Einführung einer Grenzkostenbepreisung aussprechen, bei der die unmittelbaren Kosten einer Zugfahrt aus Trassenentgelten gedeckt werden, während nicht gedeckte Infrastrukturkosten über Haushaltsmittel ausgeglichen werden.

Etwas allgemeiner und zugleich breit kommt die dritte Forderung daher, die mit „Schienengüterverkehr stärken, Kapazitäten im Personenverkehr ausbauen“ überschrieben ist. Während für den Schienengüterverkehr der Ausbau von Überhol- und Verladegleisen sowie Gleisanschlüssen und die Digitale Automatische Kupplung explizit genannt werden, wird für den SPNV ein Aufwuchs der Regionalisierungsmittel gefordert, „die auch den fortlaufenden Betrieb des Deutschlandtickets langfristig absichern“, außerdem attraktive Bahnhöfe und durchgängige Tickets. Auch der Fernverkehr auf der Schiene findet ausdrückliche Erwähnung, hier wird die „Bedeutung eines wettbewerblich ausgestalteten Marktrahmens, um privates Kapital zu mobilisieren und die Angebotsvielfalt zu erhöhen“, betont.

### BSN-Präsident Thomas Prechtl adressiert sechs Thesen

In einem Gastkommentar für die Fachzeitschrift DER NAHVERKEHR, die wie der NaNa-Brief bei der DVV Media Group erscheint, wird Thomas Prechtl als Präsident des Bundesverbands Schienennahverkehr (BSN) aus der Perspektive der SPNV-Aufgabenträger deutlich konkreter. In dem Beitrag, der in der Ausgabe 1+2/25 Anfang Februar erscheint und dem NaNa-Brief vorab vorliegt, richtet sich Prechtl an Branche und Verkehrspolitik gleichermaßen mit einem deutlichen Aufruf: „Wir müssen uns bewegen, um etwas zu bewegen“. Dazu stellt er sechs Thesen auf (siehe Infokasten), mit denen er die verschiedenen Akteure der Branche in die Pflicht nimmt.

Neben der Infrastrukturfinanzierung und der Sicherung des Deutschlandtickets greift Prechtl, im Hauptberuf Geschäftsführer der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG), beispielsweise auch die Digitalisierung auf – und bezeichnet ETCS als ein Festhalten „an einer Technik aus dem letzten Jahrtausend“, um zugleich die eigene Zunft der Aufgabenträger darauf hinzuweisen, dass „mehr Komponenten der Leit- und Sicherungstechnik in die Fahrzeuge verlagert werden und finanziert werden müssen“. Und auch die These, dass „Fern- wie Nahverkehrszüge mit vier oder fünf Wageneinheiten [...] wertvolles Potenzial [verschenken]“, daher „weniger Züge mit größeren Kapazitäten“ eingesetzt werden müssten, dürfte durchaus aufrütteln.

### Konsens von acht Verbänden – orientiert an den politischen Realitäten

Prechtl verbindet damit die Forderungen an die künftige Verkehrspolitik auf Bundesebene mit Erwartungen an den Infrastrukturbetreiber DB InfraGo wie auch an die eigenen Reihen. Der vom BSN traditionell im Frühjahr veranstaltete „Treff.SchienenNah“ in Fulda findet in diesem Jahr am 13. Februar statt, also zehn Tage vor der Bundestagswahl.

Dort sollen auch die Kernforderungen der Schienenverbände nochmals vorgestellt werden. Hinter den Forderungen versammeln sich neben dem BSN die Allianz pro Schiene (ApS), der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), die Betreiberverbände Mofair und Die Güterbahnen, der Verband der Güterwagenhalter (VPI), der Verband der Bahnindustrie (VDB) und der Verkehrsclub Deutschland (VCD).

Die vorgelegten Kernforderungen spiegeln nicht nur den Konsens der beteiligten Verbände wieder, sondern auch die politischen Realitäten im Jahr 2025. Das wird im Vergleich mit den drei Kernforderungen zur vorangegangenen Bundestagswahl 2021 deutlich: „Infrastruktur ausbauen“, „Bahnsystem digitalisieren“ und „Verkehrswende forcieren“ lauteten die merklich progressiveren Schlagworte damals.

NaNa-Brief 21.01.2025 (mb)

## Sechs Thesen von BSN-Präsident Thomas Prechtl

### • 1. Infrastrukturfinanzierung

Wir brauchen eine über die Legislatur hinausgehende Planungssicherheit und stabile Finanzierung für die Infrastruktur durch einen nachhaltig angelegten und finanzierten Infrastrukturfonds für den Erhalt und Ausbau eines leistungsfähigen Schienennetzes auch in der Fläche.

### • 2. Langfristige Sicherung des Deutschlandtickets

Das Deutschlandticket braucht eine verlässliche langfristige Finanzierungsgarantie. Fahrgäste und Unternehmen müssen sich darauf verlassen können, dass das Deutschlandticket ein günstiges Tarifangebot bleibt, um die Akzeptanz zu steigern und die Ausgleichsbeträge für die Erlösausfälle zu minimieren.

### • 3. Zukunftsgerichtete Digitalisierung

Auf der Straße sind selbstfahrende Fahrzeuge in Pilotregionen bereits Wirklichkeit. Auf der Schiene gibt es bislang auch nur Insellösungen. Obwohl die Schiene hier mit ihrer Spurgebundenheit geringere Anforderungen an die technischen Systeme stellt, halten wir mit ETCS an einer Technik aus dem letzten Jahrtausend fest. Wir brauchen zukunftsgerichtete, updatefähige und kompatible Lösungen für die digitale Steuerung des Schienenverkehrs. Das bedeutet, dass sich die Aufgabenträger auch darauf einstellen müssen, dass mehr Komponenten der Leit- und Sicherungstechnik in die Fahrzeuge verlagert werden und finanziert werden müssen.

### • 4. Infrastrukturausbau in den Knoten

Ein Ausbau der Strecken zwischen den Knoten oder eine Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik mögen die Kapazität einer Strecke erhöhen. Die Knoten und deren Infrastruktur bilden den Flaschenhals. Wo nicht genügend Bahnsteigkanten, Weichenverbindungen oder Abstellgleise vorhanden sind, kann das System wachsende Fahrgastzahlen nicht verdauen. Man kann es nicht oft genug wiederholen: Es reicht nicht, Strecken wieder zu ertüchtigen oder in ihrer Kapazität zu erweitern oder in der DB-Sprache auf „Hochleistung“ zu trimmen, wenn Knoten wie die Bahnhöfe des Netzes nicht entsprechend mitwachsen.

### • 5. Weniger ist mehr

Wo zu viele Züge das Netz verstopfen, müssen weniger Züge mit größeren Kapazitäten eingesetzt werden. Fern- wie Nahverkehrszüge mit vier oder fünf Wageneinheiten verschenken wertvolles Potenzial, „verstopfen“ die Bahnknoten mit ungenutzten Kapazitätsoptionen und tragen so wesentlich zur Verspätung wie auch zur Verspätungsübertragung bei. Die aktuellen Schienennutzungsbedingungen werden dem nicht gerecht.

### • 6. Die Qualität muss besser werden

Eine Definition von Qualität und Pünktlichkeit bleibt der große deutsche Schienen-Infrastrukturbetreiber bis heute schuldig: Wenn über Monate, gar Jahre Verlässlichkeit von unter 90 Prozent zur Regel, gar zur Selbstverständlichkeit wurden, ist ein Infrastruktur-Betreiber verpflichtet, ein Programm aufzulegen, das wieder Planbarkeit und Verlässlichkeit für die EVU wie auch deren Kunden auch in der Fläche herstellt.

NaNa-Brief 21.01.2025 (mb)

## RECHT

## VG Leipzig: Mindestentgelte für Miet-Fahrdienste zulässig, Preisvorgaben aber zu strikt

Die Stadt Leipzig durfte bzw. darf taxiähnlichen Mietwagen-Fahrdiensten nach dem Muster von Uber oder Bolt eigene Mindestpreise vorschreiben. Das hat das dortige Verwaltungsgericht jüngst per Urteil dem Grunde nach bestätigt. Allerdings ist die Kommune nach Ansicht der Richter mit ihren Preisvorstellungen übers Ziel hinausgeschossen. Gestritten wurde um ein Angebot mit 20 Mietwagen. Anfang Januar 2025 sind nun die Urteilsgründe der VG-Entscheidung vom 15. November 2024 veröffentlicht worden.

Als „deutschlandweit erstes Urteil in dieser Frage“ begrüßte der Bundesverband Taxi und Mietwagen (BVTM) die Leipziger Mindestpreis-Entscheidung. Sie bestärke „alle Städte, die derzeit konkret an der Einführung solcher Regelungen arbeiten“, so BVTM-Präsident Herwig Kollar. Jüngste Presseberichte hätten gezeigt, dass die von den Mietwagen-Plattformen vorgegebenen Fahrpreise „für die angeschlossenen Unternehmen nicht kostendeckend sind“. Im Herbst hatten etwa Uber-Betriebe in Frankfurt mit Streiks eine „leistungsgerechtere“ Vergütung gefordert, die sie in die Lage versetze, Mindestlohn und Sozialabgaben zu zahlen.

Besonders negative Schlagzeilen machten Fahrdienste zuletzt in Berlin. Der verkehrspolitische Sprecher der Berliner SPD, Tino Schopf, sorgte sich schließlich, dass die Taxi-Branche „durch die teils kriminellen Machenschaften im Mietwagengewerbe sprichwörtlich unter die Räder“ komme. In Berlin waren im Mai 2024 1700 „illegale“ Fahrzeuge gesperrt worden. Der Rundfunk Berlin-Brandenburg (RBB)



Im Dezember 2024 demonstrierten vor dem Berliner Abgeordnetenhaus Vertreter des Taxi-Gewerbes gegen die Missstände im Gelegenheitsverkehr in der Hauptstadt.

Bild: BVTM

berief sich aber auch in der Folgezeit auf eigene Recherchen, wonach weiterhin zahlreiche „dubiose“ Firmen unterwegs seien, deren Fahrten über Freenow oder Uber vermittelt würden. Hintergrund der Vorwürfe ist meist, dass die Anbieter als „Geister-Firmen“ nicht, wie es Pflicht ist, über einen Büro-Firmensitz mit Auftragsverteiler, Pausenraum und Stellplätzen verfügen.

Unabhängig davon, aber um zu verhindern, dass der Taxiverkehr durch Mietwagen-Konkurrenz, die generell geringeren Vorgaben unterliegt, verdrängt wird, hatte die Stadt Leipzig den Fahrdiensten per Verwaltungsrichtlinie (VR) Mindestbeförderungsentgelte vorgeschrieben. Ohne die Vorgabe könne eine „tragende Säule des ÖPNV ins Rutschen“ geraten, so die Stadt mit Blick auf

die Rechtsgrundlage des erst 2021 zum Schutz „öffentlicher Verkehrsinteressen“ ins PBefG eingefügten § 51a Abs. 1. Das VG Leipzig bestätigt nun die Argumentation der Stadt und stuft das Taxi-Angebot als „sinnvolle Ergänzung des ÖPNV“ und letztlich als im „öffentlichen Verkehrsinteresse“ liegend ein. Taxis unterlägen anders als die Mietfahrdienste der (teils sogar bußgeldbewährten) Betriebs-, Beförderungs- und Tarif-Pflicht, so die Begründung. Schichtdienste könnten vorgegeben werden, um in verkehrsschwachen Zeiten das Angebot abzusichern, wird Rechtsprechung zitiert. Auch dürften nicht nur „lukrative“ Fahrten angenommen werden. Mietwagen-Fahrdienste hingegen hätten – ohne solche Vorgaben – die Möglichkeit, nur rentable Zeitfenster zu bedienen. Es bestehe die „Gefahr von Dumpingpreisen und ruinösem Wettbewerb“, auf den tarifgebundene Taxis nicht flexibel reagieren könnten.

Das Urteil stellt auch fest, dass die Behörde ihre „präventiven“ Maßnahmen bereits treffen durfte, ohne zuvor genauere Entwicklungen der Verkehrsarten abzuwarten bzw. zu analysieren. Denn sei der

Taximarkt „erstmal marginalisiert, habe die Kommune kaum Möglichkeiten, diesen durch bewusste Maßnahmen wiederzubeleben“, heißt es im Urteil. Beispielsweise Uber und Bolt, so die Richter, seien bzw. waren in Leipzig (zum Zeitpunkt des VR-Erlasses) noch gar nicht aktiv, so dass die Entwicklung kaum vorwegzunehmen gewesen sei.

### Preisvorgaben am Taxi-Tarif orientieren

Einen Dämpfer verpasst das VG Leipzig allerdings den Preisvorstellungen in der Leipziger Entgelt-VR – der Höhe nach. Die Kommune hatte als Mindestbeförderungsentgelt das Dreifache des Tarifs im Mitteldeutschen Verkehrsverbund (MDV) in der Zone 110 für eine Stunde, derzeit 3,50 Euro, zuzüglich 2 Euro je Kilometer festgelegt. Die sich daraus ergebenden 12,50 Euro für 1 km, 14,50 für 2 km, 20,50 Euro für 5 km, 31,50 für 10 km und 50,50 Euro für 20 km seien überzogen. Beim Taxi betragen die Werte zwischen 7,10 Euro und 49,50 Euro. Für 1 km liege die Mietfahrdienst-Entgeltvorgabe damit, dann gestuft sinkend, 75 Prozent über dem Taxitarif. Zwar sei die Bezugnahme auf den MDV-Ticketpreis dem Grunde nach zulässig und sogar naheliegend. Gerade aber da bei der noch jungen Regelung kaum auf Erfahrungswerte zurückgegriffen werden konnte, sei „nicht ersichtlich“, warum die Mindestentgelte – auf den kurzen Strecken sogar überaus deutlich – über den Taxi-Tarifen liegen. Man hätte sich „am Taxitarif orientieren können, für den jahrzehntelange Erfahrungswerte bestehen“, so die Richter.

### Mit hocheffizienter Datennutzung Taxipreise mühelos unterbieten

Für die Einführung von Mindestpreisen für Miet-Fahrdienste hatte der BVTM zuletzt auch mit einer beim Beratungsunternehmen IGES Mobility beauftragten Studie geworben. In der Untersuchung heißt es kritisch, die Mietwagenplattformen könnten „dank datengetriebener Preis-/Nachfragemodelle Taxipreise mühelos systematisch unterbieten sowie die Zahlungsbereitschaft der Kundschaft und Vergütungsbereitschaft der Fahrer gleichermaßen ausschöpfen“. Überdies sieht die Studie „die ökonomischen Anreize digitaler Plattformmodelle als starken Beschleunigungsfaktor“, da „zur schnellstmöglichen Festigung großer Marktanteile auch unwirtschaftliche Preisnachlässe jahrelang durch Großinvestoren finanziert“ würden.

Einen anderen Ton hingegen vermittelt eine Studie des Instituts der deutschen Wirtschaft (IW) von Oktober 2024, die an positiven Wirkungen von Mindestpreisvorgaben zweifelt. Die Nutzer müssten im Schnitt höhere Preisen zahlen. In der Folge würden sie auf Alternativen ausweichen, dann auch auf motorisierten Individualverkehr, so der Studien-Tenor. Das IW bescheinigt den App-vermittelten Mietwagenunternehmen, sie seien „insgesamt im Branchenvergleich überdurchschnittlich wirtschaftlich“. Die Unternehmen erzielten gemittelt eine Umsatzrendite von 1,6 Prozent, „doppelt so viel wie durchschnittliche Unternehmen im Landverkehr in Großstädten“, deren Umsatzrendite bei 0,8 Prozent liege, so das Institut. Fundstelle: VG Leipzig, Urteil vom 15. November 2024, Az: 1 K 311/23.

NaNa-Brief 21.01.2025 (dhe)