


NaNa

Nahverkehrsmaßnahmen
Informationen aus dem gesamten öffentlichen Personennahverkehr

IVU CONSULT

Beratung und Expertise für Ihre Projekte und Ausschreibungen.



www.ivu-consult.de

Ticketautomaten und Schalter sollen bleiben

Die zunehmende Fokussierung auf Online-Tickets entspricht nicht den Wünschen der Verbraucherinnen und Verbraucher, wie eine repräsentative Online-Befragung im Auftrag des Verbraucherzentrale Bundesverbands (vzbv) zeigt. Eine Mehrheit (64 Prozent) der Umfrageteilnehmer sieht es kritisch, wenn Bahnfahrkarten künftig ausschließlich über das Internet oder Apps erhältlich wären. Bei den über 50-jährigen sind es sogar drei Viertel der Befragten und selbst bei den unter 30-jährigen noch 49 Prozent. Es solle auch weiterhin die Möglichkeit geboten werden, Tickets an Schaltern und Automaten zu kaufen.

Der vzbv fordert, dass die Digitalisierung im Ticketvertrieb nicht zum Ausschluss einzelner Gruppen führen darf. Die vzbv-Vorsitzende Ramona Pop nannte es etwa eine „Digitalisierung mit der Brechstange“, dass die Deutsche Bahn den Erwerb von Spar- und Supersparpreistickets durch eine Personalisierung deutlich erschwert hätte. Sie forderte: „Alle Tickets müssen auch ohne Angabe einer E-Mail-Adresse oder Handynummer am Schalter erhältlich sein.“ (FM)

Palmer hält Gratis-ÖPNV für gescheitert

Tübingens parteiloser Oberbürgermeister Boris Palmer hat das seit sieben Jahren verfolgte Projekt einer Gratisnutzung des ÖPNV in Baden-Württemberg für gescheitert erklärt. Das berichtet das Online-Portal „BW24“. Ein solches Vorhaben sei nur umsetzbar, wenn jeder Bürger seine Einzahlung in ein solches System als Auszahlung wieder erhalten könne. Das bedeute einen so extremen Aufwand, „dass man es gleich bleiben lassen kann“. Vor dem Einsteigen müssten die Bürger in jedem Fall erst einmal Formulare ausfüllen.

Palmer kritisiert mit einem Verweis auf einfache Lösungen in Frankreich, dass Deutschland immer am kompliziertesten dabei sei, bestimmte Vorgaben zu erfüllen. Man brauche hierzulande für alles „500 Seiten Gutachten und Ausführungsbestimmungen“. Palmer erwartet daher, dass keine Kommune in Baden-Württemberg bei einem solchen Modell mitmachen werde. (FM)



Ob die Fahrgäste das D-Ticket auch 2025 zum Preis von 49 Euro erwerben können, ist unklar.

D-Ticket-Preis bleibt bei 49 Euro

Bund und Länder haben in einer Sonderverkehrsministerkonferenz für das Jahr 2024 Klarheit beim Deutschlandticket geschaffen.

Es bleibt beim Preis von 49 Euro. Damit gebe es Planbarkeit und Verlässlichkeit, sagte der Vorsitzende der Verkehrsministerkonferenz (VMK), Nordrhein-Westfalens Verkehrsminister Oliver Krischer (Grüne). Im Vorfeld war spekuliert worden, dass wegen steigender Kosten für Aufgabenträger und Unternehmen der Preis des Tickets auf bis zu 70 Euro steigen könnte. Nun kann der Preis jedoch stabil gehalten werden, weil aus 2023 noch 700 Mio Euro übrig sind, die 2024 genutzt werden können. „Was wir im Moment an Prognosen haben, zeigt, dass die Einnahmeausfälle durch das Deutschlandticket

deutlich geringer sind, als wir das am Anfang befürchtet haben“, erklärte Krischer gegenüber dem „WDR“. Eine Preisgarantie für 2025 wollten die Verkehrsministerinnen und -minister nicht geben, aber sie machten Hoffnung auf Preisstabilität, wenn Bund und Länder weiterhin jeweils 1,5 Mrd Euro beitragen. Erforderlich sei zudem, dass übrige Mittel überjährig genutzt werden können. Beides sei vom Bund zugesichert worden, heißt es in einer Erklärung mehrerer Landesminister.

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) wertet den Beschluss als richtigen Schritt, um die

Attraktivität des Tickets zu erhalten. Skeptisch gesehen wird die fehlende Zusage, dass Einnahmeverluste, auch wenn sie über die zwischen Bund und Ländern vereinbarten Mittel hinausgehen, vollständig ausgeglichen werden. Die Länder forderten dazu zwar den Bund auf, seiner Zusage zur Übertragung der Restmittel aus dem vergangenen Jahr nachzukommen. Dies sei aber keine Garantie, die die komplette Finanzierung des Tickets sicherstellt. Für die Verkehrsunternehmen bedeute dies ein Risiko durch eine mögliche Finanzierungslücke von bis zu 1 Mrd in 2024. **Fortsetzung auf S. 2**

Sicherheitsvorsprung für die Schiene

Mit dem Zug zu fahren ist um ein Vielfaches sicherer als mit dem Auto unterwegs zu sein. Das belegen erneut Zahlen der amtlichen Statistik, die die Allianz pro Schiene (ApS) ausgewertet hat.

Im Auto haben Menschen in Deutschland ein um 53 Mal höheres Risiko tödlich zu verunglücken als wenn sie die gleiche Strecke im Zug zurücklegen. Das Risiko einer schweren Verletzung ist im Auto 140 Mal höher als im Zug. Allianz-Geschäftsführer Dirk Flège: „Wenn es zu Unfällen auf der Schiene kommt, ist die me-

diale Aufmerksamkeit natürlich sehr hoch. Deshalb ist der nüchterne Blick auf die Zahlen so wichtig. Sie zeigen zum wiederholten Male, dass die Eisenbahn das sicherste Verkehrsmittel ist – und dass Autofahren nicht so ungefährlich ist, wie es sich für viele Menschen anfühlen mag.“ Die Eisenbahn sei unter anderem deshalb so

sicher, weil Züge nicht „auf Sicht“ fahren, sondern über Leit- und Sicherungstechnik kontrolliert werden. Für ihre Auswertung hat die ApS Unfälle mit Getöteten und Schwerverletzten der vergangenen zehn Jahre herangezogen (2013 bis 2022).

Der Blick in andere europäische Länder zeige, dass die Eisenbahn auch dort das mit Abstand sicherste Verkehrsmittel ist. In vielen Ländern sei im Schienenverkehr die Vision Zero mit nahezu null Unfallopfern bereits Realität. (mab)

Personen Positionen

Michael Dirmeier, langjähriger Geschäftsführer der HEAG mobil, ist überraschend im Alter von 63 Jahren gestorben. Er führte das Darmstädter Verkehrsunternehmen von 2013 bis zu seinem Eintritt in den Ruhestand im vergangenen August.

*

Dr. Clarissa Freundorfer ist die neue Konzernbevollmächtigte der Deutschen Bahn für Baden-Württemberg. Sie folgt auf **Thorsten Krenz**, der nun Executive Director bei DB International Operations Kanada ist. Nach verschiedenen Funktionen im Deutschen Bundestag startete Krenz 2007 bei der DB im Ressort Verkehrspolitik und war seit 2019 Konzernbevollmächtigter in Baden-Württemberg. Clarissa Freundorfer war zuletzt seit 2018 Leiterin der Rechtsberatung (Syndikatsrechtsanwältin) der DB Cargo und ist seit 2010 im DB-Konzern.

Carsten Harkner (Jahrgang 1970) ist zum Vorsitzenden der Geschäftsführung der Kasserler Verkehrs- und Versorgungs-GmbH (KVV), in Personalunion zum Vorstandsvorsitzenden der Städtische Werke AG und der Kasserler Verkehrs-Gesellschaft AG sowie zum Vorsitzenden der Geschäftsführung der Städtische Werke Energie + Wärme GmbH bestellt worden. Die Bestellung erfolgte durch die Aufsichtsräte der KVV-Gruppe. Harkner folgt auf **Dr. Michael Maxelon**, der zum 1. April 2024 den Vorstandsvorsitz der Mainova AG in Frankfurt übernimmt. Zuletzt arbeitete Harkner über 15 Jahre als Kaufmännischer Geschäftsführer der Städtischen Werke Magdeburg GmbH & Co. KG (SWM).

Dr. rer. nat. Lukas Iffländer ist ab dem 1. Februar 2024 Professor W2 an der HTW Dresden. Er übernimmt dort an der Fakultät Informatik/Mathematik die Professur für Informatik-sicherheit. Die Ernennung erfolgte durch das Wissenschaftsministerium von Sachsen. Derzeit

next level

eMOBILE-ITCS

Eine integrierte Lösung für alle Anforderungen Ihrer E-Busflotte

init

www.initse.com

TREFFEN SIE UNS ZUM FRÜHSTÜCK!

#22 Deutschlandticket ganz praktisch

Ein Kunden-Erfahrungsbericht aus der Umsetzung.

21 FEB 2024

jetzt anmelden!

businessbreakfast.atron.com

MABEG®

100 JAHRE FAHRGASTINFORMATION STÄDTMOBILIAR

Mobilstation FIS 6-N Stele

www.mabeg.de

Zuverlässige Fahrgastinformation ...gibt Sicherheit

www.LUMINO.de

SCHIEDT&BACHMANN

Wir machen nachhaltige Mobilität einfach

mit intuitiven Fahrgeldmanagement-Systemen

We'll take you there.

Personen Positionen

ist Iffländer noch Wissenschaftlicher Referent am DZSF (Deutsches Zentrum für Schienenverkehrsforschung), wo er im Oktober 2020 begonnen hatte, Iffländer engagiert sich zudem beim Fahrgastverband Pro Bahn, wo er seit 2012 Stellvertreter Landesvorsitzender Bayern ist und seit 2016 deren Stellvertreter Bundesvorsitzender.

Mag. Gerlinde Hagler und **Mag. Reinhard Gassner, MBA**, bilden die neue Geschäftsführung der Salzburg Linien Verkehrsbetriebe GmbH, einer 100-prozentigen Tochtergesellschaft der Salzburg AG. Gerlinde Hagler war zuvor von 2004 bis 2015 Leiterin des Forderungsmanagements der Salzburg AG, ab 2008 zusätzlich stellvertretende Bereichsleiterin für Finanzen & Controlling. Von 2015 bis 2020 war sie Bereichsleiterin für den Bereich Einkauf & Logistik, ab 2020 dann Leiterin der Business Unit Verkehr. Reinhard Gassner war 2002 als Tax Manager in der Salzburg AG eingetreten. Von 2005 bis 2012 war er Vorstandsassistent im kaufmännischen Vorstandsbüro. Seit 2015 war Gassner in der Magistratsdirektion im Magistrat Salzburg tätig, wo er unter anderem für Projekte des öffentlichen Verkehrs zuständig war.

*

Thomas Hoffmann, Geschäftsführer der WB Westfalen Bus GmbH und der BVR Busverkehr Rheinland GmbH sowie der BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH, begehrt am 29. Januar seinen 65. Geburtstag. Büro: Bahnhofstraße 1-5, 48143 Münster.

Dipl.-Geogr. Werner Linnenbrink, Geschäftsführer der Planungsgesellschaft Nahverkehr Osnabrück GmbH (PlaNOS), Geschäftsführer der Stadtteilauto OS GmbH und Prokurist sowie Geschäftsbereichsleiter Mobilitätsangebot der Stadtwerke Osnabrück AG, wird am 2. Februar 60 Jahre alt. Büro: Alte Poststraße 9, 49074 Osnabrück.

Dipl.-Geogr. Thomas Zimmermann, Geschäftsführer der Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen GmbH, feiert am 3. Februar seinen 60. Geburtstag. Büro: Güterbahnhofstraße 10, 37073 Göttingen.



Bundesverkehrsminister Volker Wissing und DB-Vorstandschef Richard Lutz starteten symbolisch das neue Unternehmen.

DB infraGO offiziell gestartet

Mit einer Auftaktveranstaltung in Berlin haben Deutsche Bahn und Bundesverkehrsministerium mit 300 Gästen aus Politik, Bahn- und Baubranche die neue DB infraGO AG vorgestellt.

Diese arbeitet seit Jahresanfang und bündelt die Infrastrukturaktivitäten des DB-Konzerns für Fahweg und Bahnhöfe. DB infraGO AG entstand nach zweijähriger Vorarbeit durch Zusammenführung der ehemaligen DB Netz AG mit der DB Station & Service AG. Hintergrund war die Forderung, ein gemeinwohlorientiertes Unternehmen mit Betrieb, Bau und Instandhaltung der Bahninfrastrukturen zu betrauen. Kritiker aus mehreren Organisationen bemängeln jedoch, dass dies nicht wie erhofft DB-unabhängig, sondern

im DB-Konzern geschah. Der noch nicht näher umrissene „Infraplan“ des Bundes soll als übergeordnetes Steuerungsinstrument gemeinwohlorientierte Ziele mit konkreten Maßnahmen „jahresscharf“ hinterlegen. Es bestehen Pläne, was in den Jahren bis 2030 geschehen soll, so die Grundsanierung von 4000 Streckenkilometern im „Hochleistungsnetz“ und die schrittweise Modernisierung von 25.000 km im „Flächennetz“. Für 2024 und 2025 ist die Finanzierung in Höhe von zusammen 31,5 Mrd Euro gesichert.

Im Fokus des „Aufbruchs für die Starke Schiene“ stehen neben dem Gleisnetz auch die Stationen – diese werden nun nicht mehr verkauft, sondern sollen als barrierefreie „Zukunftsbahnhöfe“ wieder die Funktion von Empfangsgebäuden und Mobilitätsdrehscheiben erhalten, im Bestand oder als Neubau. Neu gebaut werden sollen auch Ausweich- und Abstellmöglichkeiten und weitere Serviceeinrichtungen für einen dann weniger störungsanfälligen Betrieb. Zudem sind weitere Elektrifizierungen vorgesehen. (ht.)

Haushalt 2024: Verbände üben Kritik

In der Bereinigungssitzung des Haushaltsausschusses des Bundestags ist entschieden worden, im Bundeshaushalt 2024 unter anderem die finanziellen Mittel für Ausbau und Modernisierung der Eisenbahninfrastruktur sowie bei der E-Bus-Förderung spürbar zu kürzen.

Laut Ingo Wortmann, Präsident des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), lässt die Pauschalität des Sparansatzes keine Priorisierung der Verkehrswende erkennen – und mache die Erfolge der vergangenen Jahre zunichte. Der Koalitionsvertrag sehe ausdrücklich vor, unter anderem für das Erreichen der Klimaschutzziele die Infrastruktur auszubauen und zu modernisieren sowie die Nutzung der Schiene günstiger zu gestalten, um die Wettbewerbsfähigkeit der Bahnen zu stärken. „Davon hat sich der Bund de facto verabschiedet. Trassenpreis-, Anlagenpreis- und Innovationsförderung wurden nicht etwa aufgestockt, was geboten wäre, sondern trotz kleiner Korrekturen in

der Bereinigungssitzung wesentlich gesenkt“, kritisiert der VDV-Präsident.

Und weiter: „Schon die Absenkung der Mittel für zukunftsweisende ÖPNV-Modellprojekte in Höhe von rund 14 Mio Euro ist aus Sicht des Branchenverbandes sehr schmerzhaft. Doch das ist noch kein Vergleich zur Absenkung der Mittel für die E-Busförderung in Höhe von fast 77 Mio Euro.“ Die Umstellung der Busflotten und vor allem der Infrastrukturen bei den kleinen und mittleren Unternehmen in den Kommunen komme damit „schlicht zum Erliegen“. Laut VDV kam der Markthochlauf bei klimafreundlicheren Bussen zuletzt in Schwung, knapp 6000 Förderbescheide wurden in den vergangenen beiden

Jahren bewilligt. Der Präsident: „Doch angesichts von rund 35.000 ÖPNV-Linienbussen im Regelbetrieb, die noch nicht alle umgestellt sind, stellen sich grundsätzliche Fragen. Hunderte Unternehmen haben in ihren Planungen die Umstellung auf E-Busse vorgesehen. In Summe reden wir über ungefähr 10.000 Busse.“ Um der CO₂-Flottengrenzwertverordnung, die 90 Prozent elektrische Stadtbusse ab 2030 vorsieht, zu entsprechen, sei ein Investitionshochlauf nötig, der Jahre vorher ansetze. Entsprechend müssten die Fördermittel vielmehr aufgestockt werden.

Die Allianz pro Schiene beklagt ebenfalls schmerzhaft Einschnitte im Haushalt. Geschäftsführer Dirk Flege stellte fest, wenn die seit Jahren von der Bundesregierung angekündigte Digitalisierung des Zugverkehrs „endlich“ Gestalt annehmen solle, sei eine Kürzung um 250 Mio Euro beim Europäischen Zugsicherungssystem ein „ganz schlechtes“ Signal. (mab)

Fortsetzung von Seite 1

bdo mit scharfer Kritik

VDV-Präsident Ingo Wortmann: „Erst wenn aus den bisherigen Prognosen zu möglichen Einnahmeverlusten die Ergebnisse auf Basis der harten Verkaufszahlen vorliegen, wissen wir, ob die Ausgleichszahlungen ausreichen. Das bedeutet bis dahin weitere große finanzielle Unsicherheiten für die Branche. Wir betonen erneut: Wer das Deutschlandticket dauerhaft will, muss wirtschaftliche Planungssicherheit und ein Ende der Unsicherheiten über die Zukunft des Tickets sicherstellen.“

Der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen (bdo) kritisiert den Beschluss scharf. Ohne Preisanpassung bleibe das Hauptproblem des Deutschlandtickets ungelöst: Es sei weiterhin nicht auskömmlich finanziert. „Die Prognosen sprechen eine klare Sprache. Ohne Preisanpassung werden beim Deutschlandticket 2025 bis zu 2 Mrd Euro fehlen. Entsprechend stark wird der Ticketpreis im nächsten Jahr steigen müssen, um das Defizit auszugleichen“, stellt bdo-Hauptgeschäftsführerin Christiane Leonard fest. Würde das Ticket im Jahr 2024 teurer als die prognostizierten 4 Mrd Euro, blieben die Aufgabenträger auf den Kosten sitzen, da die „Nachschusspflicht“ weiterhin ausgeschlossen bleibe. Lösung aus bdo-Sicht: Die Länder müssten den Tarif verbindlich vorgeben. Leonard: „Das tun die allermeisten Länder jedoch nicht und weigern sich, damit das Risiko zu übernehmen. Ohne Ausgleichsgarantie werden viele Aufgabenträger aber aus dem Ticket aussteigen müssen. Somit wäre das Deutschlandticket Geschichte.“ (mab)

SH: Kontinuität an der Westküste

An der Westküste Schleswig-Holsteins soll es beim Betrieb des Regionalverkehrs keine Änderungen geben. Nach der Zustimmung des Finanzausschusses am 18. Januar beabsichtigt das Land Schleswig-Holstein, DB Regio auch künftig mit dem Verkehr auf der Bahnlinie RE 6 Westerland-Hamburg-Altona und der RB 62 Heide-Itzehoe zu beauftragen. Der neue Verkehrsvertrag soll von Dezember 2025 bis Dezember 2034 gelten. Der Zuschlag soll nach Ablauf der Einspruchsfrist im Februar erteilt werden. Für die Linie zwischen Niebüll und Dagebüll kann der Zuschlag an die Norddeutsche Eisenbahn Niebüll (NEG) unmittelbar erfolgen, weil nur ein Angebot vorlag. (cm)

NaNa Nahverkehrs Nachrichten

Die NaNa-Nahverkehrs-Nachrichten erscheinen 2024 im 69. 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 (verantwortl.)
Julius G. Fiedler (Hauptstadtbüro)
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 (verantwortl.), Düsseldorf
+49 211 505-26536 | andrea.koett@dvvmedia.com

Anzeigentechnik

Juliane Schell, Hamburg, +49 40 23714-368
juliane.schell@dvvmedia.com

Gültig ist die Anzeigenpreisliste Nr. 38 vom 1. Januar 2024.

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 484,00 EUR inkl. Porto zzgl. MwSt.
Ausland mit VAT-Nr. 594,00 EUR inkl. Porto,
Ausland ohne VAT-Nr. inkl. Porto zzgl. MwSt.
Einzelheft 11,15 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

Geräuschvoller Abgang



Markus Büles

Claus Weselsky hat in den zurückliegenden Tarifrunden mit DB sehr, sehr selten einen harmoniebedürftigen Eindruck erweckt. Im aktuellen Tarifstreit mit dem Konzern ist der GDL-Chef nun auf einem nochmals härteren Konfrontationskurs unterwegs. Verhandeln scheint aus seiner Sicht derzeit nicht das probate Mittel zu sein; das Land mit immer längeren Arbeitskämpfmaßnahmen zu überziehen schon eher – ein sechsstägiger Streik sucht schon seinesgleichen. Weselsky wird kaum erwarten dürfen, dass die Bahn ohne weitere Gespräche auf den durchaus üppigen Forderungskatalog der Gewerkschaft eingeht. Zu Tarifforderungen und Gegenangeboten gehört verhandeln dann doch irgendwie dazu. Nicht falsch verstehen: Das Streikrecht ist ein hohes Gut und auch das Kämpfen mit harten Bandagen für die Interessen der Arbeitnehmer ist legitim. Bei Weselsky verfestigt sich derzeit allerdings der Eindruck, als wolle da jemand einen Abgang in den Ruhestand mit besonderem Knalleffekt inszenieren.

Erfolgreiches Jahr für Holibri



nph

Der Nahverkehrsverbund Paderborn/Höxter (nph) blickt auf ein erfolgreiches Jahr 2023 des On-Demand-Angebots Holibri in Höxter zurück. Nach dem Start im Dezember 2021 wurde im vergangenen Sommer der 100.000. Fahrgast begrüßt. Im Vorjahresvergleich sieht der Verbund eine positive Weiterentwicklung. Insgesamt verzeichnete Holibri bis zum Jahresende mehr als 133.000 Fahrgäste bei knapp 106.000 Fahrten. Dabei nutzten 2023 mehr als 71.000 Fahrgäste den Holibri, was einer Steigerung um mehr als 20 Prozent im Vergleich zum Vorjahr entspricht.

Die durchschnittliche Fahrdistanz und -dauer sind ebenfalls gestiegen und lagen 2023 bei mehr als 4 km und mehr als zehn Minuten pro Fahrgast und Strecke. Gemäß einer Umfrage, die der nph in Zusammenarbeit mit dem Wuppertal Institut für Klima, Umwelt und Energie durchführte, nutzten viele Fahrgäste den Holibri für die Erledigung täglicher Aufgaben wie den Arztbesuch, den Einkauf oder den Besuch von Freunden.

Der nph arbeitet an weiteren Entwicklungsmöglichkeiten und führt neue On-Demand-Konzepte unter dem Namen „Holibri“ zunächst in der Stadt Lichtenau im Kreis Paderborn ein. Darüber hinaus identifiziert der Verbund neue Potenzialgebiete, um den Holibri auf weitere Gemeinden in beiden Kreisen auszuweiten. (mab)

BVG-Aufzugersatz: Ausbau des Angebots

Die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) weiten ab Ende Januar ihren BVG Muva Aufzugersatz erneut aus. Dann können die barrierefreien Kleinbusse an rund 40 weiteren Berliner U- und S-Bahnstationen vor allem im nördlichen Stadtgebiet genutzt werden. Bis Ende dieses Jahres ist die schrittweise Erweiterung auf alle Berliner U- und S-Bahnstationen vorgesehen. Als eines von zwei Angeboten unter der Dachmarke „BVG Muva“ bietet der Aufzugersatz seit September 2022 eine alternative, barrierefreie Fahrmöglichkeit für mobilitätseingeschränkte Menschen, wenn ein Aufzug am U- oder S-Bahnhof beispielsweise ausfällt und es keine Alternative im ÖPNV-Netz gibt. Der Kleinbus fährt dann zum nächsten geeigneten barrierefreien Bahnhof. Buchen lässt sich der Service über die „BVG Muva“-App sowie im Falle des Aufzugersatzes telefonisch. Neu ab Ende Januar ist die Möglichkeit, den BVG Muva Aufzugersatz im Voraus auch über die App zu buchen – zum Beispiel zu Stationen, die noch nicht über einen Aufzug verfügen.

Die Nutzung des Aufzugersatzes steht allen Fahrgästen mit Mobilitätseinschränkungen offen – etwa Menschen mit Schwerbehinderungen, Seniorinnen und Senioren, Fahrgästen mit Kinderwagen oder Kleinkindern sowie Reisenden mit Gepäck. Zur Mitfahrt reicht ein gültiges Ticket des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg (VBB). Der Service wurde vom Land Berlin bestellt, um der Mobilitätsgarantie gerecht zu werden. Zudem bietet der BVG Muva auch weiterhin die zweite Nutzungsmöglichkeit, „Flexible Fahrt“, im rund 62 Quadratkilometer großen Bediengebiet im Osten der Stadt. (mab)



Achim Uhlenhuth

Zwei Typen zu beschaffender neuer Automaten testet die Üstra an Hannovers zentraler U-Station Kröpcke.

Üstra testet neue Automaten

Die Üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG hat testweise zwei Prototypen neuer Fahrausweisautomaten aufgestellt, der Serienaufbau startet in Kürze.

Im Frühjahr 2024, teile die Üstra im Dezember mit, beginne der Austausch aller bislang genutzten Fahrausweisautomaten. Sie stehen an den Stadtbahnhaltestellen und in den Stationen, jene an oberirdischen Stopps nehmen aber nach zu häufigen Attacken seit März 2023 kein Bargeld mehr an. Die Nachfolgegeneration wird aus zwei unterschiedlichen Geräten bestehen, Hersteller ist das Dortmunder Unternehmen ICA Traffic GmbH. Beschafft werden sollen insgesamt 312 Geräte zweier auch optisch unterschiedlicher Typen mit und ohne Bargeldakzeptanz.

Die jeweils zwei ersten Vertreter beider Bauarten sind an einem Zugang der zentralen U-Station Kröpcke aufgestellt, einem der Orte mit höchster Fahrgastfrequenz. Dort will die Üstra die Automaten „unter echten Bedingungen“ testen. Dieser Feldtest

diente dazu, vor dem Roll-Out mögliche technische Probleme rechtzeitig zu erkennen, also vor dem Aufbau der neuen Generation. Während eine Bauart der bisherigen Kubatur folgt, aber neu gestaltet ist, bringt der schlanke Automat neue Formen an die Haltestelle: Optisch erinnert er stark an die bekannten Mabeg-Haltestellenmasten im Design von Lindinger & Partner aus den 1980er-Jahren. Es dominieren die Üstra-Farben Silber und Signalgrün. Ein Großteil des hochaufrichten Ovals wird von einem Bildschirm eingenommen, unten befinden sich die Bedienelemente, wobei Barzahlung nicht möglich ist. Laut Medienberichten sei geplant, diese Variante nur zusätzlich zum größeren Ticketautomaten aufzustellen.

Letztlich soll an jedem Halt mindestens an einem Gerät Bar-

zahlung möglich sein. Zur Auswahl der elektronischen Bezahlmöglichkeiten machte die Üstra bislang keine Angaben. Es solle Zusatzfunktionen geben, „die über den reinen Fahrtkartenerwerb hinausgehen“, zu rechnen ist mit Fahrplanauskünften und Fahrttempfehlungen. Auch soll der Inhalt der Monitore auf Knopfdruck anpassbar sein, zum Vorteil kleiner und im Rollstuhl sitzender Kunden. Spannend dürfte werden, wie sich die Großbildschirme außerhalb der U-Stationen bewähren. Die früheren „tix-Säulen“ waren wegen Spiegelungen und zerkratzter oder zerstörter Monitore oft unbenutzbar. Jüngst hatte es zum Jahreswechsel mehrere Attacken auf Objekte des ÖPNV unter Nutzung von Schottersteinen gegeben. (ht.)

GDL streikt tagelang

Die Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) hat ihre Mitglieder zum nächsten Streik aufgerufen. Der Ausstand begann bei DB Cargo am 23. Januar 2024 um 18 Uhr, bei sämtlichen Unternehmen der Deutschen Bahn und der City-Bahn Chemnitz startete der Arbeitskampf am 24. Januar um 2 Uhr. Enden soll der Streik am 29. Januar um 18 Uhr.

Mit dem dritten und „angeblich verbesserten Angebot“ habe die DB erneut gezeigt, dass sie ihren bisherige Verweigerungs- und Konfrontationskurs weiter verfolge, hieß es zur Begründung von der Gewerkschaft. Ein Einigungswille sei nicht zu erkennen. Die DB ihrerseits hatte zuvor am 19. Januar versucht, die GDL mit einem neuen Angebot an den Verhandlungstisch zurückzubringen. Die Offerte beinhaltete eine Lohnerhöhung von insgesamt bis zu 13 Prozent sowie die Möglichkeit für Lokführerinnen, Lokführer und Zupersonal, zum 1. Januar 2026 die Wochenarbeitszeit um eine Stunde auf 37 Stunden bei gleichem Gehalt abzusenken. Alternativ sollten auch 2,7 Prozent zusätzlicher Lohn gewählt werden können. Die Wahloption zum 1. Januar 2026 galt unter dem Vorbehalt, dass dem Konzern dann genügend Lokführerinnen, Lokführer und Zupersonal zur Verfügung stehen. Sei das nicht der Fall, wäre die Wahloption weggefallen und die betreffenden Mitarbeitenden hätten 2,7 Prozent mehr Geld erhalten. Das Angebot beinhaltete unter anderem noch eine Inflationsausgleichsprämie von 2850 Euro. Die Laufzeit des Tarifvertrags sollte 32 Monate betragen. Die GDL hatte erklärt, das Angebot bewerten und danach über das weitere Vorgehen entscheiden zu wollen.

Die Gewerkschaft hatte in der dritten Januarwoche die Tarifver-

handlungen mit weiteren zehn Unternehmen erfolgreich beendet. Entsprechend wurden Verträge geschlossen mit der AKN Eisenbahn GmbH, den Personaldienstleistungsunternehmen MEV Eisenbahn-Verkehrsgesellschaft mbH, dispo-Tf Rail GmbH, First Passenger Rail Service Germany GmbH, RT&S Lokführer-Akademie, assoft GmbH (Unternehmensbereich railmen), Rheinische Bahnpersonal- und Verkehrsgesellschaft mbH, delphi personal GmbH sowie mit der Abellio Rail Mitteldeutschland GmbH und der Westfalenbahn GmbH. Wie die GDL mitteilte, wurde „die zentrale Forderung“ einer 35-Stunden-Woche für Arbeitende im Schichtdienst ohne Entgeltkürzung vereinbart. Hinzu kommen 420 Euro mehr Entgelt, eine 3000-Euro-Inflationsausgleichsprämie, die Erhöhung beziehungsweise Vereinheitlichung der Altersvorsorge „auf das Marktniveau“ und die grundsätzliche Fünf-Tage-Woche. Die Anzahl der im Sinne der Gewerkschaft abgeschlossenen Tarifverträge wuchs damit auf 18. Verhandlungen mit weiteren Tarifpartnern würden in den kommenden Wochen aufgenommen oder liefen bereits. Der GDL-Bundesvorsitzende Claus Weselsky kommentierte: „Allen Unkenrufen zum Trotz setzt sich unser Abschluss weiterhin durch und wird den Markt dauerhaft prägen.“ (mab)

ANZEIGE

05.-07. März 2024, Estrel Berlin

Die Zukunft auf die Straße bringen

JETZT TICKET SICHERN

www.mobility-move.de

VDV-Elektrobuskonferenz und Fachmesse •
VDV-Zukunftskongress Autonomes Fahren •
Kontiki-Konferenz • Forum Personal

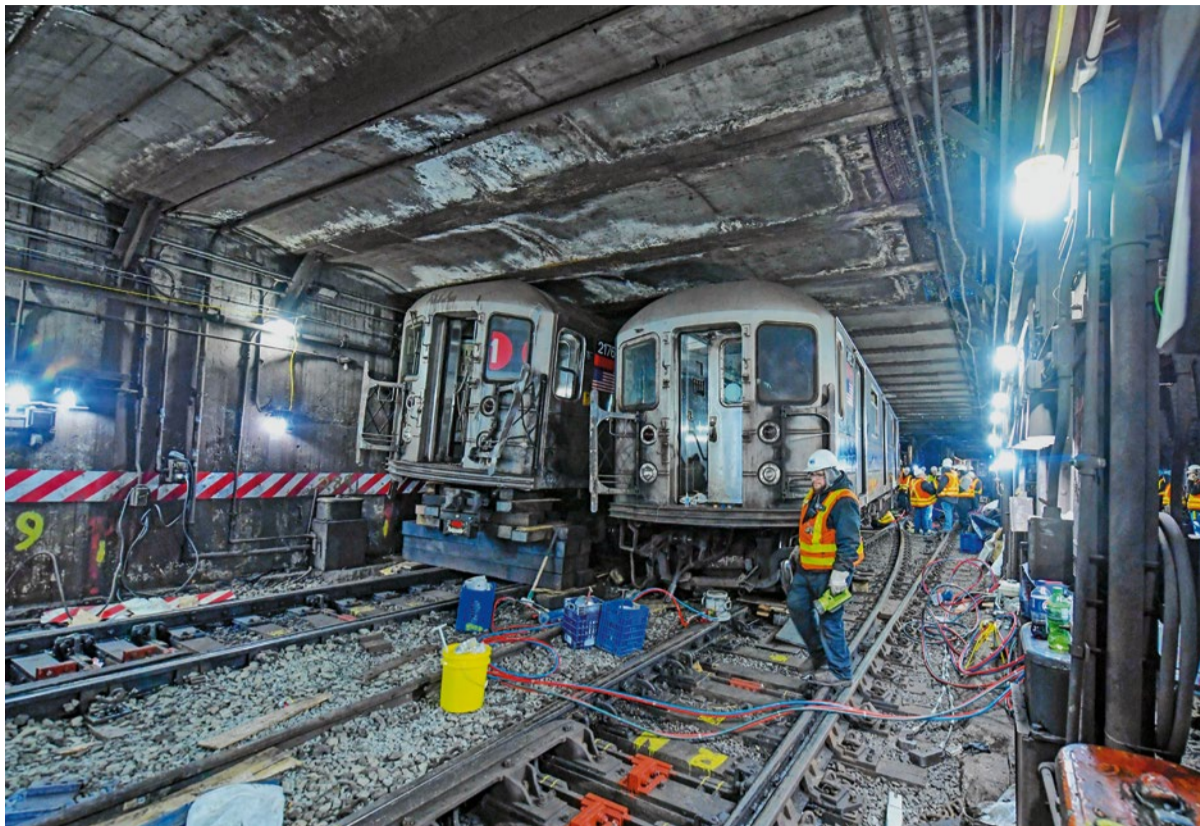
Partner:



Eine Initiative von:



mobility
move '24



Die Anfang Januar am Bahnhof 96th Street kollidierten Züge.

Subway New York City: Untersuchung zu Entgleisungen

Der schwere Subway-Zusammenstoß mit mindestens 24 Verletzten am 4. Januar in New York City hat das National Transportation Safety Board (NTSB) auf den Plan gerufen.

Nachdem es bereits am 29. November 2023 zu einem schweren Unfall gekommen war und am 10. Januar eine weitere Entgleisung in einem Baustellenabschnitt auf der Hochbahnstrecke Coney Island erfolgte, hat die Direktorin des NTSB, Jennifer Homendy, eine umfassende Untersuchung angekündigt. Bei dieser soll nicht nur das gesamte Subway-Netz, sondern auch das Management und alle Überwachungsverfahren gründlich durchleuchtet werden.

Gemäß einem Bericht von „Go-thamist“ hatten Randalierer am 4. Januar zunächst einen Zehn-Wagen-Zug der Linie 1 lahmgelegt, indem sie in mehreren Fahrerkabine die Gefahrenbremse ausgelöst hatten. Der Schaden konnte auf der Strecke nicht behoben werden. Um den schadhafte Zug vor einer Fahrt in die Werkstatt vorläufig auf ein unbenutztes Streckengleis rangieren zu können, wurden schließlich die fünf lahmgelegten vorderen Wagen deaktiviert und die Rangier-

fahrt von einem Fahrerstand in der Mitte des Zuges „blind“ gesteuert, mit einem weiteren Zugführer an der Spitze des Zuges, der dem Fahrer über Funk Anweisungen geben sollte. Offenbar reagierte der Fahrer jedoch nicht auf die Funksprüche, als rote Signale überfahren wurden. Dadurch kollidierten die Wagen mit einem Linienzug, der von den Expressgleisen auf die Streckengleise der Linie 1 wechselte. Die Bergungsarbeiten dauerten zwei Tage. (FM)

Funkwerk mit weiterer Übernahme

Die Funkwerk AG übernimmt die Elektrotechnik und Elektronik Oltmann GmbH aus Berlin inklusive aller Mitarbeiter. Innerhalb der Funkwerk-Gruppe agiert das Unternehmen weiterhin als Elektrotechnik und Elektronik Oltmann GmbH und gehört zum Geschäftsbereich Fahrgastinformationssysteme. Das Unternehmen ist auf Fahrgastinformationssysteme für den Eisenbahn-Regionalverkehr spezialisiert. Die Anzeigesysteme ergänzen das Funkwerk-Portfolio um monochrome LED-Anzeiger. Im Durchschnitt der vergangenen vier Jahre erwirtschaftete die Firma einen Umsatz im niedrigen zweistelligen Millionen-Bereich. Der unterzeichnete Übernahmevertrag enthält aufschiebende Bedingungen, das Closing soll bis

Ende März 2024 erfolgen. Über den Kaufpreis wurde Stillschweigen vereinbart.

Mit der Übernahme der Elektrotechnik und Elektronik Oltmann GmbH stärkt die Funkwerk AG nach eigenen Worten ihre Stellung im Bereich Fahrgastinformation für Eisenbahnen und ÖPNV im DACH-Markt wesentlich. Vorstandssprecherin Kerstin Schreiber: „Gemeinsam können wir von Synergien in den Bereichen Entwicklung, Service, Fertigung und Vertrieb der Fahrgastinformationssysteme profitieren. Zudem ist die Übernahme ein wichtiger Schritt, um die Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn zu festigen, denn auch Oltmann ist langjähriger und zuverlässiger Lieferant für deren Anzeigesysteme.“ (mab)

Krakau: Neue Trams

Nach ein Jahr andauernden Marktberatungen schreibt der Krakauer Verkehrsbetrieb MPK bis zu 90 neue Straßenbahnwagen in drei separaten Verfahren je maximal 30 Fahrzeugen aus. In den einzelnen Verfahren gelten die gleichen Bedingungen.

Benötigt werden die Wagen wegen des intensiv betriebenen Ausbaus des Straßennetzes. Derzeit wird an einer neuen Strecke nach Mistrzejowice gearbeitet, weitere Verbindungen sind in der Planung, unter anderem eine Route nach Azory. Untypischerweise soll diese zuerst nur stumpf enden, wodurch Zweirichtungswagen benötigt werden. Jede der drei Ausschreibungen sieht einen Rahmenvertrag vor. Bei jedem Wagentyp soll der erste Teil der Lieferung mindestens zehn Wagen umfassen und innerhalb von 27 Monaten in Krakau ankommen. Wie viele Exemplare innerhalb von vier Jahren bestellt werden, hängt von den noch einzuwerbenden Finanzmitteln ab.

Die kürzeren Straßenbahnen mit einer Länge von 32 bis 34 m sollen als Einrichtungs- und als Zweirichtungswagen gekauft werden – jeweils bis zu 30 Exemplare. Der 42 bis 45 m lange Typ aus dem dritten Vergabeverfahren soll dagegen nur als Einrichter bestellt werden. Als einziger Betrieb in Polen setzt MPK Kraków bereits Straßenbahnen ein,

die länger als 40 m sind. Die Anzahl dieser Fahrzeuge soll nun ausgeweitet werden. Die längeren Wagen mit fünf oder sechs Drehgestellen sollen mindestens 290 Fahrgästen Platz bieten, davon 102 sitzend. Die kürzeren Wagen mit vier Drehgestellen müssen mindesten 235 Fahrgäste aufnehmen können, wobei die Mindestzahl an Sitzplätzen von 59 beim Zweirichter bis 82 beim Einrichter variiert. Vorgesehen ist der künftige Einbau von Batterien mit einer Lebensdauer von sieben Jahren, die eine 3 km lange Fahrt ohne Oberleitung um den historischen Stadtkern herum ermöglichen sollen. Das jeweils erste gelieferte Exemplar von jedem Wagentyp soll zwecks Testfahrten mit einem entsprechenden System ab Werk ausgerüstet werden.

Die durchgehend niederflurigen Bahnen sollen mindestens 30 Jahre fahren. Angebote können bis zum 2. Februar 2024 eingereicht werden. Der Preis wird mit lediglich 50 Prozent gewichtet, während die technischen Parameter eine verhältnismäßig große Rolle spielen (Gewichtung: 34 Prozent). (pd)

ANZEIGE

Die Highlights in 2024



NaNa
NahverkehrsNachrichten

ÖPNV + SPNV:
Neue Betreiber +
Projekte

Ausgabe 47/2024
AS: 08.11.24

Intelligente Mobilität dank KI und Automatisierung

Ausgabe 9/2024
AS: 16.02.24

Der Fahrgast im Mittelpunkt

Ausgabe 15/2024
AS: 28.03.24

Die NaNa Themen-Specials

Sichern Sie sich schon jetzt Ihren Anzeigenplatz in den NaNa Sonderbeilagen.

Weitere Infos:
Andrea Kött • +49 211/505-26536
andrea.koett@dvvmedia.com

Safety + Security im ÖPNV

Ausgabe 41/2024
AS: 27.09.24

Innovative Tür-zu-Tür-Angebote

Ausgabe 19/2024
AS: 26.04.24

Innovationen bei Bussen & Bahnen

Ausgabe 36/2024
AS: 23.08.24

Fort- und Weiterbildung im ÖPNV

2. Halbjahr
Ausgabe 21/2024
AS: 10.05.24

Buchen Sie schon jetzt!

Vertrieb & Ticketing

Ausgabe 23+24/2024
AS: 24.05.24

(* AS = Anzeigenschluss)

Ausstellungsfläche zu 99 Prozent ausgebucht

Die 14. Ausgabe der InnoTrans vom 24. bis 27. September 2024 ist gefragt denn je. Das Berliner Messegelände ist mit 42 Hallen, dem Frei- und Gleisgelände sowie dem Bus Display im Sommergarten auf 200.000 Bruttoquadratmetern zu 99 Prozent ausgebucht. Es zeichnet sich bereits ab, dass so viele internationale Aussteller wie noch nie bei der Weltleitmesse vertreten sein werden. Großen Zuspruch erfährt laut Messe Berlin das neue Ausstellungssegment AI Mobility Lab im Messesegment Public Transport in Halle 7.1a. Die Fläche mit Unternehmen aus den Bereichen KI, Robotics, Cybersecurity und Datenschutz für Verkehrssysteme sei so gut wie ausgebucht. Mit dabei ist unter anderem Konux, das erste KI-Scale-up mit „echten Lösungen“ für vorausschauende Instandhaltung, Netzwerkauslastung- und Verkehrsmonitoring sowie für die Planung von Eisenbahninfrastruktur-Management. Der Aussteller Isarsoft etwa stellt KI basierte Videoanalyse für Planung, Betrieb und Sicherheit vor. (mab)

ANZEIGEN

ISIDATA

Gesellschaft für elektronische Datenverarbeitung mbH

über 40 Jahre
IT-Lösungen für den ÖPNV

Elektromobilitätsplanung
Fahr- und Dienstplanung
Dienstplanoptimierung
Zähldatenauswertung
Datenvisualisierung

www.isidata.de



Optimal integriert.

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

init

www.initmss.com