

NaNa-Brief

Hintergründe, Analysen & Kommentare zum Personenverkehr

- 05 | MARKT Vorzeitige Rückgabe von Bus-Bündeln
- 08 | NEUE MOBILITÄT VW und Nissan setzen auf AV und MaaS
- 10 | STELLENMARKT Technik und Planung

DURCHSAGE



„Um die Voraussetzungen für Wettbewerb auf der Schiene zu schaffen, muss die Bahn ihre Wirtschaftlichkeit verbessern.“

Bundesverkehrsminister Volker Wissing hat in den letzten Wochen bereits anklingen lassen, „dass wir es mit Blick auf die Deutsche Bahn nicht bei der Sanierung des Netztes belassen können, sondern auch Anpassungen im wirtschaftlichen und organisatorischen Bereich vornehmen müssen“. Für heute, Dienstag, 3. September 2024, 10 Uhr, lud er nun die Medien ins Haus, um seine Vorstellungen zu präzisieren.

Die Ablösung von DB-Chef Richard Lutz gehört nicht dazu. Es sei falsch, dem Management die Auswirkungen der Probleme in der Infrastruktur anzulasten. Nun, wo der Bund in diesem Bereich in Vorleistung trete, müsse der Vorstand allerdings erfolgreich handeln. Wissings Forderungskatalog an die DB gliedert sich in sieben Handlungsfelder, über die sie ab sofort quartalsweise im BMDV zu berichten hat. Dazu gehören bessere Pünktlichkeit, höhere Auslastung im Fernverkehr, Abbau von Doppelstrukturen, mehr Rollmaterial von der Stange, Digitalisierung, besseres Baustellenmanagement und ein Klima-Risikomanagement. Dass die Forderungen auch die Wettbewerbssparten betreffen, hält Wissing aus Sicht des Eigentümers wie aus Fairnessgründen für erforderlich.

Zuvor hatten Mofair, NEE „Die Güterbahnen“, Pro Bahn und VPI für dieselbe Zeit eine Pressekonferenz angesetzt, um nach acht Monaten DB InfraGo enttäuscht Bilanz zu ziehen: Statt Gemeinwohlorientierung gebe es Generalsanierung „und nichts sonst“. Eine große Bahnreform müsse her, d.h. die Trennung von Netz und Betrieb. Dem Minister werfen die vier Verbände vor, aus seiner Ankündigung, die Infrastruktur als „Chiefsache“ zu steuern, sei nichts geworden.

NaNa-Brief 03.09.2024 (jgf/msa) | Foto: BPA

Plädoyer für Mix aus Preis und Qualität

Im Verkehrsverbund Stuttgart, aber auch in anderen Landesteilen von Baden-Württemberg laufen demnächst viele Direktvergaben aus, nach zweimal zwei Jahren mit Notvergaben zur Umsetzung der ÖPNV-Rettungsschirme. Der Mittelstand wirbt im Vorfeld

für Verfahren, die stärker als bisher Qualitätsaspekte in den Mittelpunkt rücken – und erhält dafür die prinzipielle Unterstützung seitens der Landkreise.

Funktionale Vergaben, daran lässt Professor Holger Zuck, Rechtsberater des Verbands Baden-Württembergischer Omnibusunternehmer (WBO), auf dem ÖPNV-Kongress des Verbandes in Sindelfingen keinen Zweifel, kommen im deutschen ÖPNV nur in wenigen Ausnahmefällen infrage. Denn für diese Vergabeform müssten die öffentlichen Vorgaben an die erwarteten Leistungen relativ offen sein bzw. ein hohes Maß an Unbestimmtheit enthalten und Raum für innovative Lösungsansätze bieten.

Diese rechtliche Vorbedingung werde im deutschen ÖPNV in der Regel nicht erfüllt. Denn üblicherweise würden die Spielräume der Unternehmen bis auf die Ebene der einzelnen Linien durch aktualisierte Nahverkehrspläne der Kreise vordefiniert und eingeeengt.

Anders sehe dies in Österreich aus, führte Zuck beim ÖPNV-Kongress des WBO in Sindelfingen aus. In unserem Nachbarland sei es Usus, Nahverkehrspläne nur als Rahmenpläne auf Ebene der Verkehrsverbände auszugestalten. Eine Konkretisierung auf Ebene der Bezirke (die von ihrer Größe in etwa deutschen Kreisen entsprechen) gebe es nicht. Zudem komme dieser Verwaltungsebene keine Kompetenz als ÖPNV-Aufgabenträger zu.

Dennoch könnten in Deutschland Vergabeformen Anwendung finden, die die bisherigen preisorientierten Brutto- oder Nettoausschreibungen um qualitative Aspekte ergänzten. Diese Erfahrung hat Zuck nach eigenen Angaben bereits in diversen Verfahren gemacht, an denen er beteiligt war.

Der Jurist hält diese Verfahrensalternative nicht nur für den örtlichen Mittelstand für attraktiv, sondern auch für Aufgabenträger und Fahrgäste. Denn, so sagte er, „ein Nahverkehrsplan befördert noch keine Passagiere“. Dasselbe gelte auch für eine vom Aufgabenträger forcierte App, fügte Zuck hinzu.

Vergaberechtlich ließen sich solche Verfahren als Teilnahmewettbewerb mit Präqualifizierung ausgestalten. Etwa 60 bis 70 Prozent der Wertung entfalle auf den Preis, der Rest auf Qualitätsaspekte.

Zuck hat, teils nach dem Vorbild bzw. nach Anregungen aus österreichischen Verfahren, aber modifiziert um deutsche Besonderheiten, Kriterien für die von ihm so titulierten „qualitativen Vergaben“ entwickelt. Dabei fordert der Aufgabenträger bzw. die Vergabestelle die Teilnehmer einer Ausschreibung dazu auf, zu bestimmten qualitäts- bzw. betriebsrelevanten Bereichen Konzepte einzureichen.

Diese Konzepte werden auf maximal drei bis fünf DIN-A4-Seiten begrenzt und somit möglichst schlank gehalten. Die Wertung erfolgt durch eine Jury. Infrage kommen beispielsweise unternehmerische Konzepte zu folgenden Punkten:

- Standort(e): Nachweis der Verfügbarkeit vorab, Ausstattung der Werkstatt
- Betriebsführung: Nachweis von Qualitätssicherungsmaßnahmen, Sicherstellung einer hohen Kundenzufriedenheit, Fahr- und Umlaufplanung, Reaktion auf Ausfälle
- Personal: Aus- und Weiterbildung, Motivationsförderung, Mitarbeiterbindung (z.B. durch Werkswohnungen) und Mitarbeitergewinnung
- Anbietervielfalt: Die Einbindung lokaler Subunternehmer könne unter dem Aspekt der Leerkilometer-Optimierung, aber auch der Erhaltung einer Anbietervielfalt für künftige Wettbewerbsverfahren zum Kriterium gemacht werden.

Bewerber könnten es in Einzelfällen sogar schaffen, eine Zweitplatzierung beim Kriterium Preis durch Pluspunkte bei der Qualität wettzumachen und den Billigstbietenden damit zu überrunden, berichtete Zuck. Er weist die ÖPNV-Aufgabenträger darauf hin, dass ihr finanzielles und politisches Engagement

DURCHSAGE



„Ein Nahverkehrsplan befördert noch keine Passagiere. Eine App übrigens auch nicht.“

Prof. Holger Zuck auf dem ÖPNV-Kongress 2024 des WBO in Sindelfingen

NaNa-Brief 03.09.2024 (msa) | Foto: WBO / Oliver Waidelich

für den ÖPNV letztendlich auf eine hohe Nutzung ausgerichtet ist. Eine qualitätsbedingt höhere Vergütung lasse sich demzufolge politisch durch höhere Fahrgastzahlen rechtfertigen.

Qualitätsforderungen an die Unternehmen nehmen auch die Aufgabenträger in die Pflicht

Auf der anderen Seite bürdet eine Qualitätsvergabe laut Zuck den Aufgabenträgern bzw. Landkreisen auch neue Aufgaben auf. Denn in der Vorbereitung und der Nachbereitung der Verfahren steige der Personalbedarf, vor allem durch Kontrollen.

Im Vorfeld sei zu beachten, dass es keine Patentlösung gebe. Überall müsse nach den passenden Qualitätsparametern gesucht werden. Zum anderen stelle sich das Problem des Nachhaltens.

Während die Verkehrsverbünde in Österreich personell in die Lage versetzt worden seien, Qualitätsvorgaben nachhaltig zu überwachen, habe die deutsche Praxis schon bei den frühesten Verfahren im Ausschreibungs-Pionierland Hessen gezeigt, dass verbindlichen Vorgaben (Deutschkenntnisse, Klimaanlagen etc.) teilweise auch nach Monaten nicht entsprochen wurde. Zuck lässt durchblicken, dass realistisch kalkulierende Mittelständler seinerzeit aus dem Markt schieden, während Bewerber von außen mit ihrer Chuzpe reüssierten, indem sie sich auf lasche oder nicht erfolgende Nachkontrollen verließen. Diese Entwicklung könnte sich bald auch in Baden-Württemberg im größeren Stil wiederholen, befürchtet die WBO-Vorsitzende Yvonne Hüneburg (s. Durchsage).

Selbst dort, wo die Vergabestelle die in den ÖDAs definierten Qualität regelmäßig monitort, verspreche eine „qualitative Vergabe“ Vorteile für die Kunden, ist Prof. Zuck überzeugt: Schließlich werde der ÖPNV von der Feststellung von Leistungsmängeln und ihrer Sanktionierung mit einem Malus nicht besser.

Digitales Nachhalten der Qualität – Lob für den Mittelstand

Der Unternehmensberater Dirk Dannenfeld, früher als ÖPNV-Referent beim WBO tätig, ergänzte in der Publikumsrunde den Hinweis, dass die Aufgabenträger ihren Aufwand durch zugriff auf digitale Nachweise begrenzen könnten. Sinnvoller als beispielsweise eine personelle Überprüfung, ob Busse mit Haltestangen in der richtigen Farbe eingesetzt würden, ist für Dannenfeld eine Auswertung von Leitstellen-Daten der Verkehrsunternehmen. So könne nachvollzogen werden, ob Busse wirklich gefahren seien.

Professor Zuck schränkte hier ein, dass derartige Zugriffsrechte so eingerichtet werden müssten, dass der Aufgabenträger keinen zugriff auf wettbewerbsrelevante Daten erhalte.

Wie auf der Bühne des ÖPNV-Kongresses in Sindelfingen deutlich wurde, hegen führende Vertreter der Landkreise in Baden-Württemberg große Sympathien für qualitätsorientierte Vergaben. In der Corona-Krise hätten sie überwiegend gute Erfahrungen mit der Flexibilität und Zuverlässigkeit der ortsansässigen Unternehmen gemacht. Das verdeutlichten der Ravensburger Landrat Harald Sievers, aber auch sein zwischenzeitlich mit deutlicher Mehrheit vom Böblinger Kreistag wiedergewählter Kollege Roland Bernhard (beide CDU). Am Rande der Veranstaltung war zudem von ÖPNV-Verantwortlichen aus Kreisverwaltungen zu erfahren, dass es den Mittelständlern in ihrem jeweiligen Wirkungsgebiet derzeit deutlich besser als den Wettbewerbern aus dem Konzernlager gelinge, die erforderliche Personalverfügbarkeit sicherzustellen und den Fahrplan somit tatsächlich abzubilden.

Mit qualitätsorientierten Vorgaben Qualitäts- und Effizienzreserven zu heben, stößt unterdessen

DURCHSAGE



„Die Vergabe ist nicht erledigt mit dem Zuschlag an ein Verkehrsunternehmen, es ist eine Daueraufgabe.“

WBO-Geschäftsführerin Yvonne Hüneburg auf dem ÖPNV-Kongress 2024 des Verbandes in Sindelfingen

NaNa-Brief 03.09.2024 (msa) | Foto: WBO

auch im Verkehrsverbund Stuttgart (VVS) auf Interesse, wie VVS-Geschäftsführer Thomas Hachenberger jüngst verdeutlichte (NaNa-Brief 27/24).

Interessant dürfte in den anstehenden Ausschreibungen nun werden, ob und in welchem Ausmaß Qualitätskonzepte in die Ausschreibungsunterlagen Eingang finden. Laut Hachenberger haben die Vergabebursten dem VVS von „funktionalen Ausschreibungen“ abgeraten. Der Verbund lässt sich inzwischen von der Kanzlei Oppenländer beraten; die Stuttgarter Juristen helfen dem VVS nach eigener Aussage bei der „Umsetzung des Deutschlandtickets“.

NaNa-Brief 03.09.2024 (msa)

POLITIK

DURCHSAGE



„Die aufgeblähten Vorgaben ziehen sich wie ein roter Faden durch die Busfahr-Ausbildung. ... Wir benötigen dringend eine schlanke und effiziente Busfahr-Ausbildung.“

BDO-Präsident Karl Hülsmann appelliert an die Politik, nach der parlamentarischen Sommerpause zügig eine Reform der Busfahr-Ausbildung in Angriff zu nehmen. Gemeinsam mit dem VDV haben die Mittelständler BDO jetzt ein entsprechendes Positionspapier verabschiedet, mit dem sie im BMDV und den beteiligten Ausschüssen des Bundestags für die Reform werben. Die Vorschläge beinhalten im Kern:

- Angleichung der Fahrausbildung an die Standards für den Lkw (d.h. weniger Pflichtstunden)
- Reform der Berufskraftfahrerqualifikation, indem die Lerninhalte der Führerscheinausbildung um die Lerninhalte der BKrFQ-Grundqualifikation ergänzt, beide Inhalte zusammen geschult und die jeweiligen Prüfungen zusammen abgenommen werden.

Werner Overkamp, beim VDV Vizepräsident der Sparte Bus, betonte, die Branche sei sich zum Reformbedarf der Busfahr-Ausbildung einig, müsse darüber hinaus aber auch selbst aktiv werden. Notwendig seien etwa Verbesserungen bei der Vereinbarkeit von Beruf und Familie oder beim Berufsbild. Nur so könne man „mittel- und langfristig das ÖPNV-Angebot sichern und weiter ausbauen“. (Link zum [Positionspapier von BDO und VDV.](#))

NaNa-Brief 03.09.2024 (msa) | Foto: BDO / Michael Fahrig

NRW: Kommt Pflicht zur Beteiligung an ÖPNV-Taxi-Projekten?

Mit einem Antrag hat die oppositionelle FDP im Landtag NRW die Regierung und damit Verkehrsminister Oliver Krischer (Grüne) aufgefordert, das ÖPNV-Taxi zu stärken, als günstige, flexible und klimafreundliche Ergänzung bestehender Angebote. Die politische Beratung nimmt Fahrt auf. Sie dreht sich u.a. um die Frage, ob Ergänzungen des ÖPNV-Gesetzes NRW oder sogar des PBefG auf Bundesebene erforderlich sind.

Die FDP befürwortet bedarfsorientierte Ergänzungen des Linienangebots, weist aber auch auf die hohen Kosten eigens aufgebautener On-Demand-Systeme hin, für die Personal und Fahrzeuge vorgehalten werden müssten.

Hier könne ein ÖPNV-Taxi, wie es der niedersächsische Landkreis Vechta zum 1. Juli 2024 flächendeckend gestartet habe, eine Alternative sein. Die FDP bittet daher den Landtag, gemeinsam bei der Regierung für eine entsprechende Werbekampagne einzutreten und den Aufgabenträgern gegebenenfalls auch eine rechtliche Verankerung an die Hand zu geben.

Dem Vernehmen nach steht Krischers Haus der Initiative wohlwollend gegenüber. Inzwischen trüdeln auch die ersten Stellungnahmen von Fachverbänden im Verkehrsausschuss des Landtags ein. Bei der Fachvereinigung Personenverkehr Nordrhein Taxi-Mietwagen (FPN) und dem Verband des privaten

gewerblichen Straßenpersonenverkehrs Nordrhein-Westfalen (VSPV) erkennt man neue Chancen für die Mitglieder.

Ergänzend weist der VSPV darauf hin, dass die ländlichen Räume in NRW anders als in weniger dicht besiedelten Bundesländern raum- und verkehrsplanerisch eigentlich als suburban zu gelten hätten. Dennoch gebe es in NRW kein dementsprechendes ÖPNV-Angebot, sondern im Vergleich zu anderen Bundesländern lediglich mehr Betroffene dieser ÖPNV-Unterversorgung.

Die FPN sieht kritisch, dass die Unternehmen der Taxibranche bei den bislang in NRW durchgeführten Pilotprojekten zum ÖPNV-Taxi reserviert blieben, selbst bei einer fairen Ausgestaltung und einem unternehmerischen Risiko „gegen Null“.

Deswegen empfiehlt der Verband eine rechtliche Pflicht für Taxiunternehmen zur Teilnahme. „Diese rechtlichen Vorgaben könnten in drei Stufen regional kurzfristig, länderweit mittelfristig und bundesweit langfristig getroffen werden“, heißt es in der Stellungnahme des Verbandes, die dem NaNa-Brief vorliegt. Allerdings müsse der jeweilige Taxitarif verbindlich bleiben.

Für die Liberalen in NRW geht es in diesem Zusammenhang auch darum, einen privatwirtschaftlichen ÖPNV sinnvoll mit der für 2031 geplanten ÖPNV-Offensive des Landes sowie dem Zukunftsnetz Mobilität NRW zu verzahnen.

NaNa-Brief 03.09.2024 (msa)

MARKT ÖPNV

Personalkostenindex bildet Kosten nicht ansatzweise ab

Die Realität im Markt und die Vertragskonditionen driften auseinander.

In der monatlichen Auswertung von Convia für den NaNa-Brief stechen im August 2024 zwei Trends besonders ins Auge. Abermals stehen einige bislang eigenwirtschaftlich erbrachte Leistungen zur Vergabe im Wettbewerb an. Damit verfestigt sich eine Entwicklung, die in den letzten Monaten immer wieder zu registrieren war.

Andererseits ist zu beobachten, dass fest vergebene Leistungen vorzeitig in den Wettbewerb gehen. Offensichtlich ist die wirtschaftliche Not der Ersteller so groß, dass die Besteller bzw. Aufgabenträger trotz bestehender vertraglicher bzw. genehmigungsrechtlicher Verpflichtungen zu unkonventionellen Lösungen bereit sind, um die Verkehre sicherzustellen.

So geraten auch die vorgezogenen Interims-Neuvergaben im Landkreis Gütersloh in den Blick. Vier Bündel mit Leistungen im Regionalbusverkehr sind aktuell zur vorzeitigen Neuvergabe

Fortsetzung S. 7

JETZT KOSTENLOS ABONNIEREN!

SIE MÖCHTEN WISSEN, WAS DIE ZUKUNFT DER MOBILITÄT BEWEGT?

Mobility Impacts liefert Ihnen die Antworten!

www.mobility-impacts.de/mobilitaet-bestellen

Neue Direktvergaben und Ausschreibungen Convia-Auswertung des „TED“ vom 01.08.2024 bis 31.08.2024

Auftraggeber	Leistung	Verfahren	derz. Betreiber	Zeitraum	TNkm p.a.	Bemerkungen
Baden-Württemberg						
Reutlingen, Kreis	RT LB Metzingen	Ausschreibung	Lutz, Reutlingen / DB RAB, Ulm	08.25-07.35	< 500	bislang eigenwirtschaftlich
Tübingen, Kreis	TÜ LB West 1+Linie 115	Vorinfo Ausschreibung	Edel, Rottenburg	08.26-08.35	< 1000	
Waiblingen, Kreis	WN LB 12 Murrhardt	Vorinfo Ausschreibung	Eisemann, Birkhof	08.26-07.34	< 500	
Waiblingen, Kreis	WN LB 2 Unteres Remstal	Ausschreibung	Fischle, Esslingen	07.25-06.34	< 2000	
Waiblingen, Kreis	WN LB 13 Oberes Murrta	Ausschreibung	Transdev OVR, Waiblingen	03.25-12.34	< 1000	vorzeitige Neuvergabe, bislang eigenwirtschaftlich
Bayern						
Amberg, ZNAS	AM LB 1.1 Stadtverkehr Amberg	Ausschreibung	Linzer, Amberg / Reichert, Amberg	01.26-08.35	< 1000	alternative Antriebe
Amberg, ZNAS	AM LB 1.2 Stadtverkehr Amberg	Ausschreibung	Linzer, Amberg / Reichert, Amberg	01.26-08.35	< 1000	Dieselantrieb, stufenweise Integration Regionallinien
Augsburg, Stadt	A Stadtverkehr Augsburg 37+38	Vorinfo In-housevergabe	AVG, Augsburg	03.26-12.35	< 500	
Dillingen/Donau, Kreis	DLG Stadtverkehr Dillingen	Vorinfo Ausschreibung	Egenberger, Thierhaupten	12.26-12.31	< 250	
Dillingen/Donau, Kreis	DLG Altlandkreis Dillingen	Vorinfo Ausschreibung	RBA Schwabenbus, Augsburg	12.26-12.31	< 2000	
Haßfurt, Kreis	HAS LB 4	Ausschreibung	Wagenhäuser / Zettelmeier / Will	08.25-07.35	< 1000	derzeit teilweise noch eigenwirtschaftlich
Straubing, Kreis	SR 45 Asbach - Geiselhöring	Vorinfo Ausschreibung	Mückenhausen, Gangkofen	07.26-06.31	< 100	vorzeitige Neuvergabe (aktuell Direktvergabe)
Brandenburg						
Rathenow, Kreis	HVL Busverkehr Havelland	Vorinfo In-housevergabe	Havelbus, Nauen	06.26-05.36	> 3000	
Niedersachsen						
Bremen, ZVBN	WST LB Ammerland Süd	Vorinfo Ausschreibung	Gebken & Gerdes, Elsfleth	08.26-07.36	< 2000	bislang eigenwirtschaftlich
Hann. Münden, VHM	GÖ Stadtverkehr Hann. Münden	Ausschreibung	DB RBB, Braunschweig / DB Haller, Walsrode	08.25-07.35	< 250	Regiebetrieb
Vechta, Kreis	VEC Vechta - Diepholz	Vorinfo Ausschreibung	neue Linie	12.25-11.30	< 500	
Nordrhein-Westfalen						
Gütersloh, Kreis	GT LB Nord	Ausschreibung	Transdev Service West, Rheda-Wiedenbrück	01.25-12.26	< 2000	vorzeitige Neuvergabe
Gütersloh, Kreis	GT LB Nordwest	Ausschreibung	Transdev Ostwestfalen, Rheda-Wiedenbrück	01.25-12.26	< 2000	vorzeitige Neuvergabe
Gütersloh, Kreis	GT LB Südost	Ausschreibung	Transdev Ostwestfalen, Rheda-Wiedenbrück	01.25-12.26	< 2000	vorzeitige Neuvergabe
Gütersloh, Kreis	GT LB Südwest	Ausschreibung	Transdev Ostwestfalen, Rheda-Wiedenbrück	01.25-12.26	< 2000	vorzeitige Neuvergabe

Quelle: Convia; LB: Linienbündel; TNkm: Tsd. Nutzwagenkilometer

Für die Angabe des Leistungsvolumens wurden sieben Größenklassen gebildet (bis 100, bis 250, bis 500, bis 1000, bis 2000, bis 3000 TNkm/a und größer), da Bedarfsverkehre und Optionen nicht enthalten sind und in Einzelfällen Abschätzungen erfolgen mussten.

ab Januar 2025 ausgeschrieben. Regulär wären diese Verträge gestaffelt in den Jahren 2027 bis 2031 ausgelaufen.

Dem Vernehmen nach sah sich der seinerzeitige Ausschreibungsgewinner Transdev gemeinsam mit seinen Subunternehmern nicht mehr imstande, die Leistungen zu den bisherigen Konditionen weiter zu erbringen. Als Begründung wird angeführt, dass der hinterlegte Personalkostenindex (H49) die tatsächlichen Kostensteigerungen nicht ansatzweise abgebildet habe. Die größten Dienstleister von Transdev in dieser Region sind die Busunternehmen Mertens, Wittler, Siekendieck, Bröskamp und Redecker.

Die anstehenden vorzeitigen Neuvergaben treffen in der Kommunalpolitik auf eine doppelte Unsicherheit: Zum einen ist die künftige ÖPNV-Finanzierung mit hohen Unsicherheiten behaftet, nicht zuletzt im Hinblick auf das D-Ticket. Am 23. September 2024 will der Kreisausschuss trotzdem beschließen, die Beteiligung daran, die derzeit Ende Oktober 2024 ausläuft, bis zum Jahresende zu verlängern. Zugleich geht man davon aus, dass es angesichts der mangelnden Bereitschaft von Bund und Ländern, zusätzliche Mittel für das D-Ticket zur Verfügung zu stellen, und angesichts der zögerlichen Absatzerfolge im kommenden Jahr eine Tarifsteigerung geben muss. Ein geplanter Vorratsbeschluss erklärt die Bereitschaft, eine Anhebung von 49 Euro monatlich bis auf 60 Euro mitzutragen.

Zum anderen steigen die klima-, verkehrs- und regionalpolitischen Ansprüche an die Versorgung mit öffentlichen Busverkehren. Um sich für die ÖPNV-Offensive des Landes NRW ab 2031 aufzustellen (vgl. S. 4), hat der Kreis Gütersloh mit den anderen Aufgabenträgern in Ostwestfalen-Lippe, in Minden/Herford und in Lippe bei Planmobil und EMCEL einen „ÖPNV-Masterplan 2035“ bestellt. Darin werden Über- bzw. Unterversorgungen in und zwischen 50 Kommunen herausgearbeitet. Außerdem gibt es Empfehlungen zur Antriebswende. Die Beratung der Erkenntnisse beginnt in diesen Wochen.

Transdev-Leistungen auch in Baden-Württemberg vor vorzeitiger Neuvergabe

Auch im Rems-Murr-Kreis geht ein Transdev-Linienbündel (WN 13) in die vorzeitige Neuvergabe. Die ursprünglich eigenwirtschaftliche Genehmigung wurde zwischenzeitlich mit einer Krisen-Direktvergabe abgesichert, die nun ausläuft.

Wie auch andere große SPNV/ÖPNV-Betreiber leidet Transdev weiterhin unter coronabedingten Fahrgastverlusten. Hinzu kommen seit dem Krieg Russlands gegen die Ukraine ab Februar 2022 massive Belastungen durch eine inflationäre Kostenentwicklung bei Personal, Treibstoff und Kapital sowie Risiken aus Wartungsverträgen.

Der Transdev-Mutterkonzern hat daher bereits 2022 eine Patronatserklärung für seine deutsche Landesgesellschaft abgegeben und parallel Restrukturierungsprogramme eingefordert. Auch der kürzlich veröffentlichte Jahresabschluss 2023 des Konzerns sieht Rückstellungen für „bestimmte“ verlustträchtige Verträge in Deutschland vor.

Das Deutschlandgeschäft mit seinen 6.716 Beschäftigten und seinen zuletzt 1,42 Milliarden Euro Umsatz steht bei Transdev immerhin für 15,2 Prozent seines Weltumsatzes. Damit rangiert diese Landesgesellschaft nach Frankreich (29,3 Prozent Umsatzanteil) und den USA (25,0 Prozent Umsatzanteil).

Vor wenigen Tagen hat Transdev für seine deutsche Sparte den bisherigen Geschäftsführer Betrieb Christian Kleinenhammann zusätzlich zum Sprecher der Geschäftsführung befördert.

Kleinenhammann, Jahrgang 1978, repräsentiert damit nicht nur die gesamte Geschäftsführung der Transdev GmbH, sondern koordiniert auch deren Aufgaben. Nach unterschiedlichen Positionen in der Gruppe rückte Kleinenhammann im Oktober 2023 in die Geschäftsführung der Deutschlandgesellschaft auf.

NaNa-Brief 03.09.2024 (cnv/msa)

Nächster NaNa-Brief am 24. September 2024

Sehr geehrte Leserinnen und Leser!

Mit dieser Ausgabe legen wir ein umfangreiches Heft vor. Der NaNa-Brief verabschiedet sich in den Urlaub. Zum Start der Innotrans wird er wieder vom politischen Kräftemessen um den ÖPNV und SPNV auf der politischen Bühne berichten. Über das Wichtigste aus der Welt von Bus und Bahn halten wir Sie wie gewohnt mit unserem NaNa-Ticker informiert. Dieses werktägliche Medium ist ein integraler Bestandteil Ihres NaNa-Brief-Abonnements. Der nächste NaNa-Brief erscheint am Dienstag, den 24. September 2024.

NaNa-Brief 03.09.2024 (msa)

NEUE MOBILITÄT

Nächster Schritt von VW in das IÖV-Geschäft

Am Konzernsitz in Wolfsburg erprobt VW ein autonomes Fahrzeug ohne Lenkrad und Pedale. Neben technischen Aspekten geht es maßgeblich darum, die Kundenreaktion zu erforschen. Denn VW will künftig in dicht besiedelten Innenstädten individuellen öffentlichen Verkehr (IÖV) nicht nur anbieten, sondern über eine Plattform auch abrechnen (MaaS).

Seit Ende August ist das futuristische Fahrzeug mit dem Namen Gen.Urban für Messfahrten auf einem acht Kilometer langen Parcours durch Wolfsburg unterwegs, teilt VW mit. Ein Sicherheitsfahrer ist mit an Bord.

Oberbürgermeister Dennis Weilmann (CDU) unterstützt das Projekt: „Die Zukunft des städtischen Individualverkehrs, die dafür notwendigen Mobilitätskonzepte und die enge Zusammenarbeit mit Volkswagen sind essentiell für die Stadt Wolfsburg.“

Weitere Testläufe für einen automatisierten öffentlichen Verkehr lässt VW bei der Tochter Moia in Hamburg durchführen. Dort geht es u.a. um Sachverhalte der Sicherheit und Kundenakzeptanz, die heute vom Fahrer analysiert und bei Bedarf gelöst werden. Moia will etwa sicherstellen,

- dass tatsächlich die gebuchte Person zusteigt
- dass alle Fahrgäste auf ihren Plätzen sitzen und das Gepäck gut verstaut ist
- dass es den Fahrgästen gut geht
- dass neue Haltepunkte, Baustellen und Sperrungen, aber auch die automatisierte Abfahrt, die Ladepause oder die Rückfahrt zum Depot automatisiert gemeistert werden.

In Wolfsburg ist der Test des Gen.Urban in das dortige Testfeld Digitale Mobilität eingebunden. Hier werden verschiedenste Projekte für vernetztes und automatisiertes Fahren gebündelt.

Bemerkenswert ist, dass diese zukunftsgerichtete Initiative ihre Online-Rubrik „Aktuelles“ seit April 2022 nicht aufgefrischt hat. Und nicht jeden Wolfsburger freut die Technikinitiative, wie ein Kommentar aus einem nördlichen Stadtteil auf der Facebook-Seite der Stadtverwaltung zeigt: „In Velstove haben wir nicht mal 5G Netz und ihr macht solche Experimente.“

NaNa-Brief 03.09.2024 (msa)



WOB im Kennzeichen steht für Wolfsburg, GU für Gen.Urban. Das futuristische VW-Fahrzeug ohne Lenkrad und Pedale ist ab sofort auf Messfahrten unterwegs, ähnlich wie der KIRA im RMV. Foto: VW

Mit „Easy Ride“ ins MaaS-Geschäft

Auch Japan forscht an autonomen Fahrzeugen (AV) für Taxi/ÖPNV-Systeme. Nissan hat nun angekündigt, den hauseigenen LEAF im Geschäftsjahr 2026/27 ohne Sicherheitsfahrer im ÖV einzusetzen. Man wolle dafür mit Kommunen und Verkehrsunternehmen zusammenarbeiten, aber Buchung, Disposition und Bezahlung (MaaS) selbst anbieten. Unter der entsprechen-

den Marke „Easy Ride“ sind die LEAF-Fahrzeuge heute schon unterwegs. Seit kurzem verkehren erste Einheiten im öffentlichen Straßenraum von Yokohama, allerdings noch mit Sicherheitsfahrer an Bord.

Das Projekt wird laut Nissan von der japanischen Regierung gefördert. Außer um Industriepolitik geht es um Daseinsvorsorge: Fahrermangel bereitet zunehmend Kopfzerbrechen. Die älteste Gesellschaft der Welt lässt fast keine Einwanderung zu.

NaNa-Brief 03.09.2024 (msa) | Foto: Nissan

FUNDSACHE



„Gökhan ist irgendetwas zugestoßen, wir haben telefoniert, dann gab es einen lauten Knall.“ Diesmal hat „Gogo“ Glück im Unglück. Diesmal ist es nur ein Bus. Der 64-er, seinerzeit betrieben von Veolia Alpina, verfehlt eine Kurve, schießt auf den Bürgersteig und begräbt eine Telefonzelle unter sich und mit ihr Gökhan Gültekin. Der damals 25-Jährige wartet nach der Arbeit am Bad Vilbeler Nordbahnhof auf seinen Anschluss und ruft währenddessen einen Freund an. Nach dem Knall informiert dieser die Angehörigen.

Eine Dreiviertelstunde später gelingt es der Feuerwehr, das Vorderad des Fahrzeugs vom Typ Den Oudsten Alliance-City von den Schienenbeinen des von Schmerzen und Todesangst Gepeinigten zu heben. Die Familie hatte „Gogo“ innerlich schon losgelassen, berichtet Çetin Gültekin in seinem Buch, mit dem er dem kleinen Bruder ein Denkmal

setzt, ohne die Schattenseiten dieser Biografie auszublenden: Umwege im Arbeitsleben etwa, oder die zwei Gefängnisstrafen. Nach ihrer Verbüßung kämpft sich „Gogo“, wie zuvor nach dem schweren Busunfall, mit unglaublicher Zähigkeit ins Leben zurück. Diesmal in ein bürgerliches Leben.

Am 19. Februar 2020 aber hatte Gökhan Gültekin kein Glück, ebenso wenig wie Sedat Gürbüz, Said Nesar Hashemi, Mercedes Kierpacz, Hamza Kurtović, Vili Viorel Păun, Fatih Saraçoğlu, Ferhat Unvar und Kaloyan Velkov. Allesamt erschossen, aus Fremdenhass niedergemetzelt von einem Deutschen ohne Migrationshintergrund. Çetin Gültekin schildert, wie Mutter, Vater, er selbst zum Tatort eilen, wie sie und die Angehörigen der übrigen Opfer von der Polizei über die ganze Nacht in einer Turnhalle ohne Informationen hingehalten werden, während der Polizeisprecher draußen der Presse Opferzahlen und Ermittlungsergebnisse verkündet.

Der Albtraum ist damit längst nicht zu Ende. Später wird die Polizei den Hinweis nicht weitergeben, islamische Angehörige könnten nun, vor der Obduktion, zur rituellen Totenwaschung erscheinen. Infolgedessen können sie später nur noch grob zusammengenähte Leichen waschen, bei denen die Verwesung schon eingesetzt hat. Wochen nach der Beisetzung dann der überraschende Anruf, die Gerichtsmedizin habe weitere Körperteile entdeckt. Ob diese kurzerhand entsorgt werden sollen?

Schilderungen, die zu Herzen gehen, den Zuhörern einer Lesung in Frankfurt ebenso wie Çetin Gültekin selbst, auch Jahre später. Aus dem Publikum werden Taschentücher gereicht. Nachdem er seine Fassung wiedergefunden hat, betont der gelernte Industriemechaniker und spätere Spediteur, dass er trotzdem weiter an dieses Land glaubt, für dessen Wohlstand seine Eltern, aber auch seine Generation ihren Beitrag geleistet hätten. Dass wir nun gemeinsam für eine gerechte Gesellschaft arbeiten müssen, „auch dafür dieses Buch“.

„Über Rassismus muss gesprochen werden“, betont in seinem Schlusskapitel auch Mutlu Koçak, Freund und Co-Autor von Çetin Gültekin. „Rechter Terror ist ein Teil der Historie dieses Landes und darf nicht unter den Teppich gekehrt werden.“

Am Vorabend der Tat hatte der Massenmörder von Hanau sich eine Rede im Internet von Björn Höcke bei Pegida angeschaut, wie aus dem beschlagnahmten PC ersichtlich wurde. „Zur Einstimmung?“, fragt Çetin Gültekin im Buch. „Sagen wir mal so: Abgebracht hat sie ihn von seiner Tat jedenfalls nicht.“ Höckes AfD ist am vergangenen Sonntag als stärkste Kraft aus der Landtagswahl in Thüringen hervorgegangen, die AfD in Sachsen nur knapp hinter der CDU geblieben.

Çetin Gültekin, Mutlu Koçak: „Geboren, aufgewachsen und ermordet in Deutschland – Das zu kurze Leben meines Bruders Gökhan Gültekin und der Anschlag von Hanau“. Heyne-Verlag. Lesetermine unter Gökhan-Hanau. Die im Herbst 2024 bei der Hanauer Straßenbahn (HSB) geplante Lesung wurde auf Bitten der Stadtspitze in den Februar 2025 verschoben, wenn sich der Massenmord zum fünften Mal jährt.

Mach die Verkehrsplanung noch **besser!**



Wir suchen für unser Team: (m/w/d)

Leitung Technik & Planung

Ohne Dich kommt niemand von A nach B!

Zum nächstmöglichen Zeitpunkt suchen wir eine/n Leiter/-in Technik & Planung. Zwei Schwerpunkte sind zu erwarten. Einmal die Führung der Fachabteilung und zum anderen die gemeinsame Strategieentwicklung des Verkehrsverbundes OstalbMobil GmbH als Teil der Geschäftsleitung. Desweiteren gestaltest Du kundenorientiert und wirtschaftlich unser Fahrplanangebot mit.

Der Verkehrsverbund OstalbMobil GmbH sorgt für Mobilität mit Bus und Bahn im Ostalbkreis und in angeschlossenen Bereichen. Wir bieten jährlich über 26 Mio. Fahrgästen einen einheitlichen Tarif und koordinieren die Verkehrsleistungen. Eine spannende Herausforderung.

Alles weitere unter www.ostalbmobil.de

Bewirb Dich jetzt! bewerbung@ostalbmobil.de

Bei Fragen: **Arne Behrens (GF), 07361 80475 10**




Diskretion ist selbstverständlich

OstalbMobil
Alle in Bewegung

OstalbMobil GmbH
Bahnhofstraße 46, 73430 Aalen

NaNa-Brief – Hintergründe, Analysen & Kommentare zum Personenverkehr. ISSN: 2190-4812 | Verlag: DVV Media Group GmbH, Postfach 10 16 09, D-20010 Hamburg, Heidenkampsweg 73-79, D-20097 Hamburg, Tel. +49 40 23714-100 | Geschäftsführer: Martin Weber | Verlagsleitung: Manuel Bosch, Tel. +49 40 23714-155, manuel.bosch@dvvmedia.com | Chefredaktion: Markus Schmidt-Auerbach (verantw., msa), Tel. +49 69 2729 2757, Fax: +49 40 23714-379, msa@dvvmedia.com | Büro Berlin: Julius G. Fiedler (jgf), julius.fiedler@dvvmedia.com | Anzeigen: Anzeigenleitung ÖPNV: Silke Härtel (verantw.), Tel. +49 40 23714-227, silke.haertel@dvvmedia.com; Anzeigenverkauf: Andrea Kött, Tel. +49 211 505-26536, andrea.koett@dvvmedia.com; Anzeigentechnik: Juliane Schell, Tel. +49 40 23714-368, juliane.schell@dvvmedia.com | Vertrieb: Leiter Marketing & Vertrieb: Markus Kukuk, Tel. +49 40 23714-291, markus.kukuk@dvvmedia.com; Unternehmenslizenzen: lizenzen@dvvmedia.com; Leser- und Abonentenservice: Tel. +49 40 23714-260, service@dvvmedia.com | NaNa-Brief erscheint wöchentlich (dienstags) als PDF-Ausgabe. Abonnement jährlich: EUR 638,- zzgl. MwSt.; 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. Copyright: Die Publikation, ihre Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Den Inhalt verlinkter externer Internetseiten machen sich weder Verlag noch Redaktion zu eigen, eine Haftung wird ausgeschlossen.

A yellow bus is shown from a front-three-quarter view, driving on a city street. The destination sign above the windshield reads "DER NAHVERKEHR". The bus is modern and has a clean, professional appearance. In the background, there are trees, utility poles, and a blurred street scene, suggesting an urban environment. A teal speech bubble in the top right corner contains promotional text.

Jetzt
2 Ausgaben
kostenlos
testen!

DER NAHVERKEHR

Die technische und
betriebliche Monatszeitschrift
für den gesamten ÖPNV

www.nana-online.de/testen