

# NaNa-Brief

## Hintergründe, Analysen & Kommentare zum Personenverkehr

- 05 | BSN: Eilantrag zu Trassenpreisen in Arbeit
- 07 | MARKT: Wettbewerb dringt in Baden-Württemberg vor
- 12 | PERSONALIE: Exklusiv-Interview mit Arne Beck

## EU-Passenger Package: Branche warnt vor „Aufbrechen“ der Verbundtarife

Die EU-Kommission treibt ihr Passenger Package für den Bahnsektor weiter voran. Im TRAN-Ausschuss, dem Fachausschuss für Verkehr des EU-Parlaments, hat Magda Kopczyńska – Generaldirektorin der DG Move bei der EU-Kommission – am 2. September 2026 die laufende Gesetzgebung für EU-weite Bahnfahrten verteidigt. Die deutsche Nahverkehrsbranche drängt in Reaktion auf das Bahnpaket darauf, die Verbundtarife „im Zweifel aus der Verordnung herauszuhalten“.

Im Rahmen der geplanten dreiteiligen Regulierung zu Bahntickets (Rail ticketing), multimodalen Plattformen (Multimodal booking) und Fahrgastrechten (Protection of passengers with single tickets) sollen Reisende eine Fahrt mit verschiedenen Bahnanbietern, die im Wege einer einheitlichen Transaktion gebucht wird, als „Single Ticket“ nutzen können. Damit verbunden sein sollen durchgehende Fahrgastrechte für die gesamte Reise. Ebenso sollen EVU ihre Bahnprodukte und Informationen dazu auf Verlangen mit Online-Ticketanbietern teilen müssen (neue „Sharing obligation“). Zudem müssen Betreiber mit einem nationalen Marktanteil von 50 Prozent den Plänen zufolge ihre Online-Vertriebsplattform für andere EVU und Veranstalter öffnen („Hosting obligation“). Schließlich werden multimodale Buchungs-



Mehr EU-weite Mobilität als Ziel: Nutzer sollen eine Fahrt mit verschiedenen Bahnanbietern, die im Wege einer einheitlichen kommerziellen Transaktion gebucht wird, als „Single Ticket“ nutzen können. Dann sollen auch durchgehende Fahrgastrechte für die gesamte Reise gelten.

Foto: DB AG / Michale Neuhaus

werden multimodale Buchungs-



Magda Kopczyńska, Director-General der DG Move bei der EU-Kommission, am 2. September im TRAN-Ausschuss des EP: Bahnanbieter müssten alle Informationen bereitstellen, um „Tickets verschiedener Anbieter zu finden, zu vergleichen, miteinander zu kombinieren und zu buchen“.

Foto: Stream EP

plattformen (multimodal digital mobility services, MDMS) verpflichtet, Reiseangebote neutral, transparent und diskriminierungsfrei abzubilden.

### **Auch Regional- und Nahverkehr im Fokus**

Kopczyńska, die höchste Verkehrsbeamtin in der Brüsseler Verwaltung, stellte klar, dass das Paket über den Hochgeschwindigkeitsverkehr hinaus wirke, der bereits etwa mit einem eigenen Aktionsplan vorangetrieben werde. „Wenn wir eine gute Vernetzung innerhalb der EU wollen, müssen wir auch sicherstellen, dass Regional- und Nahverkehrszüge funktionieren.“

Den städtischen Schienenverkehr klammere die Kommission hingegen aus dem Paket aus, weil sie davon ausgehe, dass diese Verkehre anders funktionieren. „Fahrkarten werden auf andere

Weise gekauft. Außerdem wird er häufig für den täglichen Pendelverkehr genutzt“, so Kopczyńska.

Teile der deutschen Verkehrsbranche sehen diese Auswirkungen auf den Regional- und Nahverkehr kritisch. Annika Degen, Leiterin des VDV-Europabüros, kommentierte gegenüber dem NaNa-Brief, die allermeisten Bahnfahrten fänden nicht quer durch Europa, sondern vor Ort und in der Region statt, „wo Reisende üblicherweise problemlos ihre Fahrscheine buchen können oder ohnehin ein Abonnement haben“. Sie mahnte, die „Errungenschaft“ der Vernetzung des ÖPNV in Verbünden mit integrierten Verbundtarifen dürfe „durch den Vorschlag nicht in Mitleidenschaft gezogen“ werden. „Wir sprechen uns deutlich gegen ein ‚Aufbrechen‘ der Verbundtarife aus und würden diese im Zweifel lieber aus der Verordnung heraushalten.“

### **Freiwilligkeit genügt nicht, aber kein neues „EU-Ticket“**

Die DG Move-Chefin betonte im Ausschuss, dass im Bereich europaweit einheitlicher Reisebuchungen aus ihrer Sicht das Mittel der Regulierung zwingend sei. „Sich allein auf freiwillige Vereinbarungen von Betreibern zu verlassen, hat bisher nicht funktioniert“ bzw. würden durch Freiwilligkeit nicht alle Betreiber erfasst bzw. abgedeckt.

Zugleich aber entscheide sich die EU-Kommission mit dem Paket bewusst gegen die Einführung eines neuen „europäischen Tickets“, wie teils gefordert. „Wir haben uns das angesehen. Der Versuch, eine zusätzliche Ebene in Form eines europäischen Systems oder eines europäischen Tickets zu schaffen, würde wahrscheinlich zu einer doppelten Struktur führen und das Problem nicht lösen“, so Kopczyńska – zumal gerade gefordert werde, Verwaltungsaufwand zu verringern. „Deshalb konzentrieren wir uns darauf, das zu betrachten, was bereits vorhanden ist: die bestehenden Plattformen, für die wir zusätzliche Anforderungen festlegen.“

### **„Moderater Eingriff in unternehmerische Freiheit“**

Kopczyńska wies Kritik von Abgeordneten zurück, mit Eingriffen in die unternehmerische Freiheit der Verkehrsanbieter zu weit zu gehen. „Wir haben sehr sorgfältig geprüft, was wir von den Unternehmen verlangen.“ In keiner Weise werde die „sensible Frage der Preisgestaltung“ berührt. Im Fokus stehe der Verbraucher, es solle sichergestellt werden, dass der Zugang zu Informationen und die Möglichkeit, Fahrkarten zu kaufen, gewährleistet sind.

Ihr sei bewusst, dass die Frage im Raum stehe, welche Auswirkungen das Paket auf die Wettbewerbssituation haben werde bzw. welche Wirkung die Regulierung auf die Fahrpreise haben könnte. Die EU-Beamtin räumte ein, dass Betreiber, die mehr Informationen bereitstellen müssen, in einigen Fällen „möglicherweise miteinander konkurrieren, weil Informationen über die Verbindungen verfügbar sein werden“. Im Fokus des Pakets stünden aber die Fahrgäste bzw. Verbraucher.

VDV-Expertin Degen mahnte indes gegenüber dem NaNa-Brief bei der Kommission „eine Regulierung mit Augenmaß“ an, die den Wettbewerb stärke, ohne zu tief in die Unternehmensfreiheit der EVU

eingzugreifen. Konkret plädiert sie dafür, dass die Kundenschnittstelle tendenziell bei den EVU bleiben solle, statt auf branchenferne Dritte überzugehen, und dass nicht zwingend alle Produkte durch die Verordnung betroffen sein müssten, „sondern dass es ausreichend wäre, wenn Einzel- und Mehrfachfahrtscheine über Plattformen Dritter zur Verfügung gestellt würden“.

### Sharing Obligation: Welche Daten genau?

Kopczyńska verteidigte als Teil des Passenger Package insbesondere die Pflicht für EVU, Angebotsdaten zu teilen. Fahrgäste könnten innerhalb der EU nur dann problemlos reisen, „wenn sie die Angebote unterschiedlicher Eisenbahnunternehmen effektiv miteinander kombinieren können“. Dazu müssten alle Informationen bereitstehen, um „Tickets verschiedener Anbieter zu finden, zu vergleichen, miteinander zu kombinieren und zu buchen“.

Zustimmung zu dieser geplanten Sharing obligation kommt im Grundsatz vom deutschen Bahnverband Mofair. „Beim eigentlichen Rail Ticketing hat die EU-Kommission ziemlich ins Schwarze getroffen“, sagte Geschäftsführer Matthias Stoffregen dem NaNa-Brief. Der Verband vertritt unabhängige, wettbewerbliche Bahnbetreiber. Im Detail aber werde über die genaue Reichweite der Bereitstellungspflicht teils noch gerätselt. Konkret würden mit der Sharing obligation die Verkehrsdienstleister verpflichtet, ihre Daten – Soll-Daten, aber auch Ist-Daten – mit allen, die das fordern, zu teilen. „Das ist aus meiner Sicht aber noch interpretationsfähig, insbesondere was auch Auslastungsdaten angeht“, so Stoffregen. Eine Regelung dazu findet er „konsequent, wenn man insbesondere im Fernverkehr – und in Europa natürlich noch in viel stärkerem Maße – viele Verkehrsangebote mit Reservierungspflicht hat“. Wenn durch Dritte Tickets angeboten werden, müssten diese Anbieter wissen, wie viele Tickets schon verkauft sind. Andernfalls drohe eine Überbuchung. „Noch unklar scheint mir die genaue Definition der Auslastung“, um zu bestimmen, inwieweit tatsächlich noch ein Platz verfügbar ist, betonte Stoffregen.

Darüber hinaus stelle sich die Frage, ob künftig auch Daten des Yield-Managements geteilt werden, stellte Stoffregen in den Raum. „Da ist, wie mir scheint, die Debatte erst noch am Anfang.“ Wenn beispielsweise in einem Zug mit 600 Plätzen 200 Tickets verkauft seien und der Zug in nicht allzu ferner Zukunft fährt, könnte der Anbieter auf die Idee kommen, die Preise zu senken. „Da nehme ich aber wahr, dass ein Italo, Flix, aber natürlich auch DB Fernverkehr nicht wollen, dass das Yield-Management ein Dritter für sie umsetzt.“

### Hosting Obligation – DB Navigator im Fokus

Von den Wettbewerbsbahnen klar begrüßt wird die geplante Hosting Obligation im Rahmen der Bahnticket-Regulierung, „insbesondere dass Sharing- und Hosting-Obligation verpflichtend werden, wenn eine marktbeherrschende Stellung im Spiel ist“, so Stoffregen. Definiert ist diese Schwelle mit einem Marktanteil von 50 Prozent. In Deutschland liefen mehr als 90 Prozent der digitalen Ticketverkäufe im Fernverkehr über Bahn.de und den DB Navigator, betonte Stoffregen. „Im DB Navigator müssten dann also auch Tickets der Konkurrenz verkauft werden“ – wogegen sich bislang DB Fernverkehr als Eigentümer des DB



Der Kreis Schleswig-Flensburg ist Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV. Er beabsichtigt, die Verkehrsleistungen künftig durch eine von ihm **neu zu gründende Verkehrsgesellschaft** erbringen zu lassen.

Für diese Gesellschaft sucht der Kreis Schleswig-Flensburg einen **Mitgesellschafter für 49 Prozent im Rahmen einer öffentlich-privaten-Partnerschaft (ÖPP)**.

Informationen zu dem strukturierten Bieterverfahren enthält die TED-Bekanntmachung **619561-2026** mit einem Link zur elektronischen Vergabepattform B\_I Medien für den Zugang zu den Dokumenten der ersten Verfahrensstufe für interessierte Unternehmen.

Die **Frist** für den Eingang der Teilnahmeanträge ist **Freitag, 16. Oktober 2026**.

Navigators „mit Händen und Füßen“ wehre, so der Mofair-Geschäftsführer. Er rückte dies auch in Zusammenhang mit der jüngsten Diskussion über die „Nicht-Umhängung des DB Navigators zur InfraGo“, die vom Verband aber gefordert werde. „Dabei geht es um die Neutralität des Vertriebs, weil die InfraGo dann nicht mehr sagen könnte, ‚Tickets von FlixTrain oder Italo verkaufen wir nicht‘.“

Gerade weil diese vom Verkehrsministerium eigentlich vorgegebene Verlagerung, so Stoffregen, nun nach Aussage der DB nicht kommen solle, sei es „umso wichtiger, dass es künftig eine Regelung gibt, durch die der Navigator und Bahn.de tatsächlich genötigt werden, auch Produkte der Konkurrenz zu verkaufen“.

Zugleich berichtete Stoffregen von Skepsis, ob der Zwang für den DB Navigator und Bahn.de, die Produkte der Konkurrenz zu verkaufen, beim Kunden nicht auch den Eindruck erwecken könnte, dass weitere Buchungskanäle nicht gebraucht würden. Unterm Strich hält der Mofair-Geschäftsführer es aber für wichtig, dass alternative Anbieter wie FlixTrain, Italo oder auch andere „zumindest für eine Weile die hohe Sichtbarkeit“ erhalten, „die dadurch erreicht wird, dass ihre Tickets als Angebot im DB Navigator nicht nur gezeigt, sondern auch verkauft werden“.

### Plattformen – Keine vorrangige Anzeige von Suchergebnissen

Multimodale Plattformen müssten besonders „umfassend betrachtet werden“, begründete DG Move-Chefin Kopczyńska, dass sich die EU-Kommission neben der Regelung über den Fahrkartenverkauf im Bahnverkehr für einen gesonderten Vorschlag für multimodale Plattformen entschieden hat. Bei solchen Plattformen hätten manche Betreiber keine Möglichkeit, ihre Fahrkarten anzeigen zu lassen. Umgekehrt erhielten Plattformen nicht immer die Tickets bzw. Informationen von den Betreibern, die sie gerne anbieten würden.

Kritisch sei insbesondere die Frage der Reihung von Suchergebnissen. „Gesponserte Angebote sollen nun nicht standardmäßig als erste erscheinen“, bekräftigte die Beamtin. Die Verordnung verbiete solche bezahlten oder gesponserten Ergebnisse zwar nicht, „wir wollen jedoch verhindern, dass sie automatisch als Standardauswahl erscheinen.“ Es gehe um eine „angemessene bzw. richtige Auswahl“, die „im besten Interesse der Verbraucher präsentiert wird – und nicht so, wie von der Plattform festgelegt“.

Es gebe zudem „klare und transparente Regeln darüber, wie die Vereinbarungen zwischen Eisenbahnunternehmen und Plattformen geschlossen werden müssen, wie schnell dies geschehen muss und welche Informationen über diese Vereinbarungen verfügbar gemacht werden müssen“.

*Die Fortsetzung des Beitrags lesen Sie in der kommenden Woche in der Ausgabe 39+40/26 des NaNa-Briefs. Dann geht es um eine umstrittene Haftungsregelung im Rahmen des Passenger Packages für Verursacher von Störungen, eine geforderte Mitsprache der Branche bei Mindestumstiegszeiten und weitere strittige Punkte des Pakets.*

NaNa-Brief 15.09.2026 (Dominik Heuel)



## WISSEN, WAS BAHNEN BEWEGT

# BESUCHEN SIE UNS AUF DER INNOTRANS 2026 IN HALLE 4.2 | STAND 115

Attraktive  
Messeangebote  
+  
Gewinnspiel mit  
hochwertigen  
Preisen

[www.nana-online.de/innotrans2026](http://www.nana-online.de/innotrans2026)



DVV Media Group



NaNa  
NaNa plus  
NaNa-Brief  
DER NAHVERKEHR

## POLITIK

**Trassenpreissystem-Klage wird um Eilantrag ergänzt**

Koordiniert vom Aufgabenträgerverband Bundesverband Schienennahverkehr (BSN) haben Ende August 43 Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und der Freistaat Bayern beim VG Köln Klage gegen das im Juni von der BNetzA neu beschiedene Trassenpreissystem (TPS) 2026 eingelegt. Ein parallel in Arbeit befindlicher Eilantrag soll dem SPNV kurzfristig Mehrausgaben ersparen.

Die Kläger wehren sich dagegen, dass mit diesem nach der Unzulässigkeitserklärung der SPNV-Trassenpreisbremse durch den EuGH für das gesamte Fahrplanjahr 2026 die Trassenentgelte für den SPNV im Durchschnitt um rund 9 Prozent gegenüber den zuvor für 2026 genehmigten Entgelten erhöht wurden. Für das Jahr 2026 geht es dabei um rund 400 Millionen Euro. Um diesen Betrag wurden im Gegenzug Schienengüterverkehr (SGV) und Schienenpersonenfernverkehr (SPFV), die vorher die jährlichen Trassenpreissteigerungen überproportional auffangen mussten, entlastet. Das entspricht für diese Verkehrarten jeweils Trassenpreisreduktionen im zweistelligen Prozentbereich.

Der BSN hatte für September auch einen Eilantrag auf aufschiebende Wirkung beim VG Köln angekündigt. Dieser befinde sich "in Erarbeitung", teilte der BSN dem NaNa-Brief auf Nachfrage mit. Der Antrag soll dafür sorgen, dass möglichst kurzfristig wieder die vorherigen Entgelte für 2026 – bei denen die Trassenpreisbremse noch Anwendung fand – gelten. „Wir sind hier durchaus auch konfrontativ unterwegs“, sagte BSN-Justiziar Dirk Gründler angesichts dessen, dass mit einem Erfolg aus Sicht des BSN auch sofort SGV und SPFV wieder mehr bezahlen müssten. Die Aufgabenträger betonten allerdings, dass sie die Mehrkosten zumindest ohne eine Erhöhung der Regionalisierungsmittel schlicht nicht auffangen werden könnten. BSN-Geschäftsführer Jan Görnemann sagte, für den Fahrplan 2027 seien die Trassenanmeldefristen schon abgelaufen und eine Erosion des SPNV-Angebotes zeichne sich noch nicht ab. Für 2028 sei allerdings „alles offen“.

Der BSN als Verband ist nicht selbst klageberechtigt, koordinierte aber die von Rechtsanwalt Bernd Uhlenhut eingereichte Klage der EVU und des Bundeslandes Bayern. Die Aufgabenträger, die den SPNV

**DURCHSAGE**

**„Wir haben im Haus an zehn ausgewählten Kriterien Defizite bei der Umsetzung der Korridorsanierungen festgestellt. Und deswegen bestehen wir als Bundesverkehrsministerium jetzt auf einer grundlegenden Überarbeitung des Konzeptes. (...) Wir wollen diese Korridorsanierungen mit mehr Realismus in der Planung ausführen, hinterlegt mit verbindlichen Anforderungen – und regionale Entzerrung auch mit anderen Baumaßnahmen. Es kann nicht sein, dass neben einer Korridorsanierung in einer Region direkt anschließend weitere Baumaßnahmen stattfinden ...“**

**„Wir werden die LV InfraGo auf den Weg bringen. (...) Wir sind auf einem nicht schlechten Weg, aber noch lange nicht dort, wo wir als Ministerium hinwollen. (...) Deshalb stehen uns in den nächsten Tagen und Wochen bei der LV InfraGo noch ein paar spannende Stunden der Verhandlung bevor.“**

**„Beim Infraplan sind wir so weit, dass wir davon ausgehen, im Herbst den ersten Aufschlag zu machen.“**

Ulrich Lange, Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, auf der Veranstaltung „Mission Gemeinwohl: Hält die DB InfraGO ihre Versprechen?“ von Die GÜTERBAHNEN, Mofair und PRO BAHN. Er skizzierte die nächsten schienenpolitischen Schritte für mehr Steuerung der DB InfraGo. Insbesondere der Infraplan war schon mehrmals angekündigt, nun soll er also tatsächlich kommen.

## DURCHSAGE



**„Als wir in Deutschland in den Markt eingestiegen sind, haben wir erwartet, das Eisenbahnmittelalter anzutreffen, tatsächlich sind wir in der Steinzeit gelandet. ... Ich will es mal positiv formulieren: Wenn wir uns jetzt die Wochen und Monate anschauen, bewegen wir uns schon von der Steinzeit Richtung Antike. Es gibt durchaus Dinge, die besser geworden sind. Ganz besonders hervorheben möchte ich die Fälle von verfristeten Ankündigungen von Baumaßnahmen, sie sind spürbar zurückgegangen.“**

Thomas Posch vom österreichischen Fernverkehrsanbieter Westbahn sieht an einigen Stellen auch Verbesserung bei der Leistung der DB InfraGo. Der Weg zum verlässlichen Betrieb sei aber lang und eine Frage der Organisation, nicht nur des Geldes.

NaNa-Brief 15.09.2026 (jgf) | Foto: Julius G. Fiedler

## DURCHSAGE



**„Wir haben [bei den Trassenpreisen, d. Red.] grundsätzlich zwei Probleme. Das eine ist die Verlässlichkeit, das andere ist das Preisniveau. Jetzt sind wir schon langsam dabei, uns zu verabschieden vom Thema Preisniveau, auch mit Blick auf die Haushaltslage und politische Entscheidungen. Beim der Verlässlichkeit haben wir die Hoffnung, dass man noch eine Lösung findet. Es drängt jetzt aber die Zeit. Bisher haben wir noch kein Konzept**

**gesehen, das Verlässlichkeit und Planbarkeit bei den Trassenpreisen herstellt.“**

Tom Buchhold (l.) von Flixbus über die Perspektive bei den Trassenpreisen. Bei der Verlässlichkeit, so die Überlegung, könnte über die LV InfraGo ein fünfjähriger Finanzierungspfad für eine gewisse Kontinuität eingerichtet werden. „Die Güterbahnen“-Geschäftsführerin Neele Wesseln (2.v.r.) machte durchaus auch die Frage nach dem Preispfad auf – die LV InfraGo sei ein Finanzierungsvertrag, kein Preissystem. CDU-Schienenverkehrspolitiker und -Bundestagsabgeordneter Michael Donth (r.) sagte, aus Finanzierungsgründen werde es keinen Systemwechsel zu Grenzkosten geben können. Aber das aktuelle System solle für mehr Verlässlichkeit angepasst werden.

NaNa-Brief 15.09.2026 (jgf) | Foto: Julius G. Fiedler

finanzieren, haben ihre EVU aufgefordert, sich an einer solchen Klage zu beteiligen. In den SPNV-Verkehrsverträgen werden die Trassenpreise für die Fahrgastfahrten von den EVU in der Regel direkt an die Aufgabenträger durchgereicht; üblicherweise sind dort auch Klauseln enthalten, die das EVU in solchen Fällen auf Wunsch des Aufgabenträgers zur Mitwirkung an einer solchen Klage verpflichten, sagte zuletzt Mofair-Geschäftsführer Matthias Stoffregen, in dessen Verband viele SPNV-Wettbewerbs-EVU versammelt sind. In Gesprächen mit dem NaNa-Brief hieß es aber auch von SPNV-Unternehmen, dass auch sie selbst ein gewisses Interesse an der Abdämpfung der Kostendynamik haben: So müssen sie regelmäßig die SPNV-Leerfahrten selbst bezahlen und würden natürlich auch mit etwaigen Angebotsreduktionen Geschäft verlieren. Stefanie Petersen, Geschäftsführerin von Arverio, wies jüngst in Berlin aber auch auf die Auswirkungen der Klage auf die Planungssicherheit im SPNV hin: „Die Aufgabenträger klagen jetzt ..., und im Prinzip ist die Unsicherheit größer als davor“.

Interessant bleibt auch die Frage, was die aktuelle Klage und vor allem der Eilantrag für weitere, aktuell noch ausstehende Trassenpreisgenehmigungen bedeuten. Mit dem EuGH-Urteil wurden auch

die 2025 erhobenen Trassenentgelte wohl EU-rechtswidrig. Die BNetzA hatte für sie bereits die Prüfung der Neubeschreibung gestartet. Auch für das im Dezember 2026 beginnende neue Fahrplanjahr 2027 ist noch kein Trassenpreissystem genehmigt. Für dieses gibt es eine Reihe von Unwägbarkeiten: DB InfraGo etwa hat im Sommer die Berechnungsgrundlage, die sogenannte Obergrenze der Gesamtkosten (OGK), für 2027 rechtlich angegriffen. Ihr jüngster Trassenpreisantrag beruht auf der (höheren) OGK, die die DB InfraGo selbst für gerechtfertigt hält, und nicht auf der gut 200 Millionen Euro niedrigeren, die die BNetzA genehmigt hatte. Nach seiner Klage fordert nun der BSN, dass die BNetzA vor der gerichtlichen Entscheidung zumindest über den Eilantrag über aufschiebende Wirkung der Klage Trassenpreisentcheidungen aussetzt. „Das bisherige Berechnungsverfahren für die Trassenentgelte ist intransparent, unausgewogen und benachteiligt den Schienenpersonennahverkehr systematisch“, heißt es unter anderem zur Begründung. Zuvor hatte die BNetzA in einem Schreiben, das den NaNa-Brief-Schwesterpublikationen Rail Business und Nahverkehrs-Nachrichten vorliegt, klar gemacht, dass „die Genehmigungsentscheidung zum TPS 2027 ... auf jeden Fall vor Beginn der Netzfahrplanperiode 2026/2027 [am 13.12.2026, d. Red.] getroffen werden“ solle. Es könne nicht ausgeschlossen werden, dass eine Entscheidung des VG Köln zum TPS 2026 erst danach erfolge. Eine „Zusicherung eines Zuwartens beim TPS 2027 auf eine gerichtliche Entscheidung in den ... Eilverfahren zum TPS 2026“ erscheine „nach derzeitigem Stand daher nicht zweckmäßig oder möglich“. NaNa-Brief 15.09.2026 (jgf)

## MARKT

### Neuordnung im hohen Norden – bei sinkenden Volumina

Während im Herzen Baden-Württembergs Wettbewerb vordringt, setzt das niedersächsische Verden künftig auf die eigene VVG. In Nordfriesland sollen sechs Bündel neu vergeben werden. Überblick über das Vergabegeschehen im August 2026.

In Baden-Württemberg kündigten im Bereich des Naldo-Verkehrsverbundes der Zollernalbkreis und der Kreis Sigmaringen weitere Wettbewerbsverfahren von Linien an, die derzeit überwiegend von DB RAB und SWEG noch eigenwirtschaftlich erbracht werden.

#### Miltenberg in Unterfranken fasst Linien zusammen

Der Kreis Cham fährt in seinem ÖPNV-Regime weiterhin mehrgleisig. Neben weiteren Inhousevergaben an den Regiebetrieb Kreiswerke Cham für einzelne Linien stehen nun auch zwei weitere Schwellenwert-Direktvergaben für kleinere Linienbündel an. Im Kreis Miltenberg werden zwei kleinere Linienbündel zum LB Miltenberg Süd zusammengefasst. In diesem geht das LB Amorbach auf, das bereits 2016 schon einmal ausgeschrieben worden war und 2027 per Interims-Direktvergabe beauftragt wird. Die restlichen Linien betreibt Ehrlich aus Großheubach derzeit noch eigenwirtschaftlich.

## 2. ÖPNV-SICHERHEITSKONFERENZ

am 5. und 6. Oktober 2026 in Berlin

Lage, Praxisbeispiele und Debatten  
zur Security im Nahverkehr

**JETZT**  
ANMELDEN



Weitere Informationen unter: [www.nana-online.de/sicherheit26](http://www.nana-online.de/sicherheit26)

Veranstalter:

**NaNa**  
Nahverkehrs-Nachrichten

Partner:

**VDV**

## Neue Direktvergaben und Ausschreibungen – Teil 1/2

### Convia-Auswertung des „TED“ vom 01.08.2026 bis 31.08.2026

| Auftraggeber                  | Leistung                           | Verfahren               | derz. Betreiber                                | Zeitraum    | TNkm p.a. | Bemerkungen                                             |
|-------------------------------|------------------------------------|-------------------------|------------------------------------------------|-------------|-----------|---------------------------------------------------------|
| <b>Baden-Württemberg</b>      |                                    |                         |                                                |             |           |                                                         |
| Balingen, Kreis               | BL Linienbündel (LB) Burladingen   | Vorinfo Ausschreibung   | SWEG, Lahr                                     | 08.28-07.38 | k.A.      | bislang eigenwirtschaftlich                             |
| Balingen, Kreis               | BL LB Bitz-Winterlingen            | Vorinfo Ausschreibung   | DB RAB, Ulm / SWEG, Lahr                       | 08.28-07.38 | k.A.      | bislang eigenwirtschaftlich                             |
| Biberach, Kreis               | BC LB 5 Biberach/B. Schussenried   | Vorinfo Ausschreibung   | SVL / DB RAB / K. Diesch / Reisch / Walk       | 04.27-03.37 | < 2000    | bislang z.T. eigenwirtschaftlich / Direktvergaben       |
| Böblingen, Kreis              | BB LB 3 Nördliches Heckengäu       | Ausschreibung           | Wöhr, Weissach                                 | 07.27-12.36 | < 250     |                                                         |
| Freudenstadt, Kreis           | FDS 100 Freudenstadt - Ruhestein   | Vorinfo Ausschreibung   | Katz, Freudenstadt                             | 05.27-04.30 | < 500     |                                                         |
| Freudenstadt, Kreis           | FDS 200 Baiersbronn - Ruhestein    | Vorinfo Ausschreibung   | Klumpp, Baiersbronn                            | 05.27-04.30 | < 250     |                                                         |
| Hechingen, Stadt              | BL Stadtverkehr Hechingen          | Vorinfo Direktvergabe   | HVB, Hechingen                                 | 07.28-06.38 | < 500     |                                                         |
| Lörrach, Kreis                | LÖ 220 Lörrach - Euroairport Basel | Vorinfo Ausschreibung   | SWEG, Lahr / Künegel, Blotzheim                | 12.27-12.32 | < 500     |                                                         |
| Rottweil, Kreis               | RW LB Rottweil Nord                | Ausschreibung           | Müller, Bödingen / Stadtbus, Rottweil / DB SBB | 08.27-07.37 | < 1000    | bislang überwiegend eigenwirtschaftlich                 |
| Sigmaringen, Kreis            | SIG LB 5 Nord/Gammertingen         | Vorinfo Ausschreibung   | SWEG, Lahr / DB RAB, Ulm                       | 08.28-07.38 | < 500     | bislang eigenwirtschaftlich                             |
| Sigmaringen, Kreis            | SIG LB 6 Nordost/Bad Saulgau       | Vorinfo Ausschreibung   | DB RAB / Reisch / Frankenhauser                | 08.28-07.38 | < 500     | bislang eigenwirtschaftlich                             |
| Tauberbischofsheim, Kreis     | TBB 88a Lauda - Wertheim           | Vorinfo Ausschreibung   | Stemmer, Wertheim                              | 12.27-12.30 | < 100     | Bahnergänzungsverkehr                                   |
| Tauberbischofsheim, Kreis     | TBB 88b Schrozberg - Lauda         | Vorinfo Ausschreibung   | Ziegler, Niederstetten                         | 12.27-12.30 | < 250     | Bahnergänzungsverkehr                                   |
| <b>Bayern</b>                 |                                    |                         |                                                |             |           |                                                         |
| Ansbach, Kreis                | AN LB 7.1 Wassertrüdingen/Ansb.    | Ausschreibung           | Wellhöfer, Sachsen                             | 12.26-07.36 | < 1000    |                                                         |
| Ansbach, Kreis                | AN LB 7.2 Herrieden/Feuchtwangen   | Ausschreibung           | Wellhöfer, Sachsen                             | 12.26-07.36 | < 1000    |                                                         |
| Bad Tölz, Kreis/MVV           | TÖL 311 Stadtbus Bad Tölz          | Ausschreibung           | DB RVO, München                                | 12.27-12.37 | < 250     |                                                         |
| Cham, Kreis                   | CHA 230 Roding - Rötz              | Vorinfo In-housevergabe | RVB, Roding                                    | 01.28-12.32 | < 100     | An Regiebetrieb Kreiswerke, bislang eigenwirtschaftlich |
| Cham, Kreis                   | CHA 450 Waldmünchen - Furth i.W.   | Vorinfo In-housevergabe | DB RBO, Regensburg                             | 06.27-05.37 | < 100     | An Regiebetrieb Kreiswerke, bislang eigenwirtschaftlich |
| Cham, Kreis                   | CHA LB Waldmünchen/B. Kötzing      | Vorinfo Direktvergabe   | DB RBO, Regensburg                             | 06.27-07.29 | < 500     | bislang eigenwirtschaftlich                             |
| Cham, Kreis                   | CHA LB Waldmünchner Land           | Vorinfo Direktvergabe   | Bierl, Waldmünchen                             | 06.27-07.29 | < 250     | bislang eigenwirtschaftlich                             |
| Garmisch-Partenkirchen, Kreis | GAP 328 Garmisch - Kochel          | Vorinfo Ausschreibung   | DB RVO, München                                | 08.28-12.29 | < 1000    |                                                         |
| Karlstadt, Kreis              | MSP LB 3 (630-633)                 | Ausschreibung           | Grasman, Hafenlohr                             | 08.27-07.37 | < 1000    |                                                         |
| Karlstadt, Kreis              | MSP LB 6 (660-663)                 | Ausschreibung           | Grasman, Hafenlohr                             | 08.27-07.37 | < 500     | Angebotsausweitung                                      |
| Karlstadt, Kreis              | MSP 634 Markthdf - Böttigheim      | Ausschreibung           | Wandervogel, Urspringen                        | 08.27-07.37 | < 100     | bislang eigenwirtschaftlich                             |

Fortsetzung nächste Seite

## Neue Direktvergaben und Ausschreibungen – Teil 2/2

### Convia-Auswertung des „TED“ vom 01.08.2026 bis 31.08.2026

| Auftraggeber               | Leistung                         | Verfahren               | derz. Betreiber                   | Zeitraum    | TNkm p.a. | Bemerkungen                                                        |
|----------------------------|----------------------------------|-------------------------|-----------------------------------|-------------|-----------|--------------------------------------------------------------------|
| Karlstadt, Kreis           | MSP 691 Stadt Marktheidenfeld    | Ausschreibung           | Grasmann, Hafenlohr               | 08.27-07.32 | < 100     |                                                                    |
| Memmingen, Stadt           | MM Stadtverkehr Memmingen        | Ausschreibung           | BBS Mittelschwaben, Günzburg      | 05.27-04.37 | < 500     |                                                                    |
| Miesbach, Kreis/MVV        | MB 352 Gmund - Holzkirchen       | Ausschreibung           | DB RVO, München / neue Linie      | 11.27-12.34 | < 250     |                                                                    |
| Miesbach, Kreis/MVV        | MB 358/359 Ringlinie Tegernsee   | Ausschreibung           | DB RVO, München / neue Linie      | 11.27-12.33 | < 500     | Angebotsausweitung                                                 |
| Miltenberg, Kreis/AMINA    | MIL LB Miltenberg Süd            | Ausschreibung           | Ehrlich, Großheubach              | 12.27-12.36 | < 1000    | bislang eigenwirtschaftlich und Interims-Direktvergabe             |
| München, Kreis/MVV         | M 259/265 Pasing - Planegg       | Vorinfo Ausschreibung   | Demmelmaier, Friedberg            | 12.28-12.38 | < 500     |                                                                    |
| München, Kreis/MVV         | M X206 Lohhof Nord - Feldmoching | Vorinfo Ausschreibung   | Bader Omny, Westheim              | 12.28-12.37 | < 500     |                                                                    |
| <b>Brandenburg</b>         |                                  |                         |                                   |             |           |                                                                    |
| Forst, Kreis               | SPN LB Spree-Neiße West/TN2      | Ausschreibung           | Leo-Reisen, Cottbus               | 08.27-07.37 | < 1000    | bislang Direktvergabe                                              |
| Lauchhammer, Stadt         | OSL Stadtverkehr Lauchhammer     | Vorinfo Direktvergabe   | Schmidt, Ortrand                  | 08.27-07.37 | < 250     | vorzeitige Erneuerung der Direktvergabe aufgrund Leistungsänderung |
| <b>Hessen</b>              |                                  |                         |                                   |             |           |                                                                    |
| Hanau, KVG Main-Kinzig     | MKK LB 8+9 Süd-vogelsb./Nordsp.  | Vorinfo In-housevergabe | RVMK, Gelnhausen                  | 06.28-06.43 | < 2000    |                                                                    |
| <b>Niedersachsen</b>       |                                  |                         |                                   |             |           |                                                                    |
| Bremen, ZVBN               | DH LB Nordost                    | Vorinfo In-housevergabe | VGH, Hoya                         | 08.28-07.38 | < 1000    |                                                                    |
| Bremen, ZVBN               | VER LB Verden Ost                | Vorinfo In-housevergabe | VWE, Verden                       | 08.28-07.38 | < 2000    | geplant an Verdener Verkehrsgesellschaft (VVG)                     |
| <b>Nordrhein-Westfalen</b> |                                  |                         |                                   |             |           |                                                                    |
| Höxter, Kreis/NVH          | HX LB Höxter Nord                | Ausschreibung           | go.on, Bielefeld                  | 08.27-07.31 | < 3000    |                                                                    |
| Höxter, Kreis/NVH          | HX LB Höxter Süd                 | Ausschreibung           | go.on, Bielefeld                  | 08.27-07.31 | < 2000    |                                                                    |
| <b>Schleswig-Holstein</b>  |                                  |                         |                                   |             |           |                                                                    |
| Husum, Kreis               | NF LB Nord                       | Vorinfo Ausschreibung   | DB Autokraft (AK), Kiel           | 08.29-07.39 | < 2000    |                                                                    |
| Husum, Kreis               | NF LB Mitte                      | Vorinfo Ausschreibung   | Transdev NVB, Husum / DB AK, Kiel | 08.29-07.39 | < 1000    |                                                                    |
| Husum, Kreis               | NF LB Ost                        | Vorinfo Ausschreibung   | DB AK, Kiel                       | 08.29-07.39 | < 1000    |                                                                    |
| Husum, Kreis               | NF LB Süd                        | Vorinfo Ausschreibung   | DB AK, Kiel                       | 08.29-07.39 | < 1000    |                                                                    |
| Husum, Kreis               | NF LB Stadtverkehr Husum         | Vorinfo Ausschreibung   | DB AK, Kiel                       | 08.29-07.39 | < 500     |                                                                    |
| Husum, Kreis               | NF LB OV Bad St. Peter-Ording    | Vorinfo Ausschreibung   | DB AK, Kiel                       | 08.29-07.39 | < 100     |                                                                    |
| Husum, Kreis               | NF LB Pellworm                   | Vorinfo Direktvergabe   | NPDG, Pellworm                    | 08.28-07.38 | < 100     |                                                                    |

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.

### Verden will eigene VVG betrauen

Während Schmidt aus Ortrand im Kreis Oberspreewald-Lausitz eine vorzeitige Erneuerung der Direktvergabe erhält, muss sich Leo-Reisen, derzeit ebenfalls noch für ein Teilnetz im Kreis Spree-Neiße direkt beauftragt, dem europaweiten Wettbewerb stellen.

Im niedersächsischen Verden steht eine erweiterte Inhouse-Vergabe an. Für das Linienbündel Verden Ost sollen sich zwei Neuerungen ergeben: Statt an die Verden-Walsroder Eisenbahn GmbH (VWE) soll die neue Vergabe an die Tochtergesellschaft Verdener Verkehrsgesellschaft mbH (VVG) gehen. Außerdem werden drei Linien des LB Nord inkludiert, die derzeit per Notvergabe von der VWE betrieben werden.

### Umfassende Neuordnung in Nordfriesland

Der Kreis Nordfriesland hat eine Neuvergabe fast aller ÖPNV-Leistungen im Kreisgebiet vorangekündigt. Während schon ab August 2028 für Pellworm eine erneute Schwellenwert-Direktvergabe geplant ist, sollen die Leistungen auf dem Festland in sechs Bündeln – und damit einem mehr als bislang – ab August 2029 neu vergeben werden. Bemerkenswert ist der Rückgang der Volumina gegenüber der 2019er-Vergabe. Hier waren noch 5,5 Mio Nkm p.a. veranschlagt, 2024 waren es 4,7 Mio und in der Neuausschreibung sind noch 4,3 Mio Nkm vorgesehen. Neben diesen Leistungen existieren noch eigenwirtschaftliche Verkehre auf den Inseln Amrum und Föhr (Wyker Dampfschiffs-Reederei Föhr-Amrum, kurz: W.D.R. wird ab August 2027 neu genehmigt) und Sylt (SVG, läuft noch bis August 2029).

NaNa-Brief 15.09.2026 (cnv/dhe)

## MARKT ÖPNV

### Gütersloh: Nach Transdev-Aufhebung erneut Übergangslösung

Nach Beendigung des Vertrags mit Altbetreiber TWV Teutoburger Wald Verkehr (Transdev) Ende 2024 setzt Gütersloh auch im zweiten Schritt auf eine Zwischenlösung. Die ArGe ÖPNV Gütersloh, erst seit eineinhalb Jahren unter Vertrag, bleibt vorerst Betreiberin des Busverkehrs im Kreis. Nach einer EU-weiten Ausschreibung fährt die regionale Bietergemeinschaft ab Januar 2027 weitere dreieinhalb Jahre die 98 Buslinien im Kreisgebiet. Grund für die erneut kurze Laufzeit sind auch unfertige Zukunftspläne.

Als Bruttoverträge ausgeschrieben waren vier Linienbündel: Lose Nord, Nordwest, Südwest und Südost. Sie umfassen zusammen rund 6,5 Mio Fahrplankilometer pro Jahr. Insgesamt umfasst der Busverkehr in den ausgeschrieben Bündeln 29 Linien im Regional- und Ortsverkehr. Hinzu kommen eine Schnellbuslinie, 56 Linien für die Schülerbeförderung, elf bedarfsorientierte Linien und eine Nachtbuslinie.



**NaNa-Forum**

**ÖPNV-Reform in NRW**  
Die Umsetzung und ihre Folgen


**Düsseldorf**  
**19.01.2027**

Was mit Schiene. NRW geplant ist und wie die Umsetzung läuft

Was die Neuordnung für Organisation und Finanzierung bedeutet

Welche Folgen die Reform für kommunale ÖPNV-Akteure hat

JETZT ANMELDEN

www.nana-online.de/reformnrw



Veranstalter:



Nahverkehrsnachrichten

Die Vergabe sei nach Ablauf der Nachprüfungsfrist final und rechtsfest abgeschlossen, bestätigte gegenüber dem NaNa-Brief eine Sprecherin des Verkehrsverbunds Ostwestfalen-Lippe (VVOWL). Der Verband führt die Ausschreibung im Auftrag des Kreises Gütersloh durch. Neben dem Kreis Gütersloh sind an den Linienbündeln auch die Kreise Lippe, Paderborn und Soest sowie die Stadt Bielefeld als Vertragspartner beteiligt.

### Kurze Laufzeit wegen offener Planungsfragen

Die erneut begrenzte Dauer der Vergabe begründete die VVOWL-Sprecherin zum einen damit, dass der Nahverkehrsplan des Kreises erneuert werde. Bei längerfristiger Vergabe "wäre es in Teilen schwierig, die Vorgaben aus dem neuen Nahverkehrsplan in bereits laufende Verträge einzubinden". Auch würden Schulverkehre noch optimiert, was dann in zukünftige Ausschreibungen direkt einfließen könne. Zudem sei ein Konzept für den Aufbau von Ladeinfrastruktur für E-Busse im Kreis Gütersloh in Arbeit. Es solle bis zur nächsten Ausschreibung dann direkt anwendbar sein.

Zur derzeit noch laufenden zweijährigen Vergabe war es gekommen, nachdem die Verkehrsverträge mit Altbetreiber Teutoburger Wald Verkehr (TWV), der zum Transdev-Konzern gehört, einvernehmlich beendet worden waren. Hintergrund waren gestiegene Kosten, die durch die bestehenden Vereinbarungen nicht mehr abgedeckt wurden. Daher mussten zum 31. Dezember 2024 die Linienbündel kurzfristig (im Laufe des 3. Quartals 2024) EU-weit ausgeschrieben werden. Es habe sich zwar nicht um eine Notvergabe gehandelt, erläuterte die Sprecherin. Da eine Vorinformation (nach Art. 7 Abs. 2 VO 1370/2007) unter Einhaltung der Jahresfrist aber nicht möglich war, hätten die Leistungen nur für 2 Jahre, vom 1. Januar 2025 bis zum 31. Dezember 2026, vergeben werden können.

### „Beschaffung von zwei E-Bussen für einen Mittelständler machbar“

Ab 2027 soll es nun in den Fahrplänen kleinere Optimierungen geben. Neu ist auch, dass ab Jahresbeginn 2028 erstmals acht batterieelektrische Busse zum Einsatz kommen. „Die Busse werden mit der eigens dafür errichteten Ladeinfrastruktur auf den Betriebshöfen unserer ArGe-Unternehmen über Nacht aufgeladen“, erläuterte Dirk Hänsgen, Geschäftsführer der ArGe ÖPNV Gütersloh. Die VVOWL-Sprecherin ergänzte auf Nachfrage des NaNa-Briefs, die Fahrzeuge würden nicht von Aufgabenträgerseite, sondern von den Busunternehmen selbst beschafft, die sich auch um die Ladetechnik kümmern. „Da es sich nur um zwei Fahrzeuge je Linienbündel handelt, ist die Bereitstellung der Ladeinfrastruktur sowie der zwei Fahrzeuge je Bündel auch für mittelständische Unternehmen machbar“, so die Einschätzung des Verbunds. Vorgesehen ist künftig zudem, dass rund ein Drittel der rund 165 Fahrzeuge der Flotte mit HVO100 betankt werden.

Neu ab Jahresbeginn 2027 ist überdies, dass rund die Hälfte der Fahrzeuge schrittweise mit automatischen Fahrgastzählssystemen (AFZS) ausgestattet werden müssen, teilte der Verbund mit. Die erhobenen Daten sollen insbesondere in der Angebotsplanung genutzt werden.

### Ohne kommunale Beteiligung

Die Bietergemeinschaft, die seit Januar 2025 und nun weiterhin bis Mitte 2029 für den Kreis unterwegs ist, besteht aus zehn privaten Busunternehmen. Koordiniert wird die Gemeinschaft von der „go.on – Gesellschaft für Bus- und Schienenverkehr mbH“ mit Sitz in Bielefeld. Mit dabei sind Reisedienst Ort KG (Versmold), Stötzel GmbH Verkehrsbetrieb (Steinhagen), Höber GmbH (Delbrück), Mertens Reisen GmbH (Rietberg), W. Wellhausen GmbH & Co. KG (Lage), Heinrich Bröskamp e. K. (Harsewinkel), Omnibusverkehr Fritz Sieckendiek GmbH & Co. KG (Versmold), Leeker Touristik GmbH (Borgholzhausen) und Wittler Bustouristik GmbH. Die fünf erstgenannten Unternehmen sind zugleich Gesellschafter des zehnten im Bunde, der go.on. Ein kommunales Unternehmen ist weder an go.on beteiligt noch in der Bietergemeinschaft ArGe ÖPNV Gütersloh eGbR vertreten.

NaNa-Brief 15.09.2026 (dhe)



Fünf von neun privaten Busunternehmen sind auch Gesellschafter beim Zehnten im Bunde, der „go.on“. Foto: go.on

## INTERVIEW

**„Ein langfristig stabiles Trassenpreissystem ist nicht in greifbarer Nähe“**

Nach sechs Jahren als Verbundgeschäftsführer bei NAH.SH wechselt Dr. Arne Beck als Mobilitätsexperte im Bereich Strategie und Management zu Ramboll. Die 1945 in Kopenhagen gegründete, heute international tätige Ingenieur- und Managementberatung hat ihre Schwerpunkte unter anderem in den Bereichen Verkehr, Infrastruktur, Energie und Umwelt. Zu seinem Amtsantritt, seiner Motivation für den Wechsel und auch zu drängenden Branchenfragen stand Arne Beck dem NaNa-Brief exklusiv Rede und Antwort. Die Fragen stellte NaNa-Brief-Redakteur Dominik Heuel.



Am 15. September 2026 ist Dr. Arne Beck als „Director Transport, Infrastructure & Mobility“ beim Beratungsunternehmen Ramboll gestartet. Zuvor war der 50-jährige Volkswirt sechs Jahre Geschäftsführer beim Nahverkehrsverbund NAH.SH.

Foto: Privat

**NaNa-Brief:** Herr Dr. Beck, Sie wechseln zum 15. September 2026, von Ihrer Position als Verbundgeschäftsführer der NAH.SH in Schleswig-Holstein kommend, zum Beratungsunternehmen Ramboll. Was genau ist Ihre neue Aufgabe?

**Dr. Arne Beck:** Richtig, ich bin bei NAH.SH zum 3. September regulär ausgeschieden. Dort war ich zwei Vertragsperioden lang tätig, insgesamt sechs Jahre. Zum 15. September darf ich nun bei Ramboll als Director Transport, Infrastructure & Mobility die Leitung der Managementberatung für Aufgabenträger und Verkehrsverbünde in Deutschland übernehmen.

**NaNa-Brief:** Sehen Sie den Wechsel in gewisser Weise auch als Rückkehr – in die Beratung, aber speziell auch zum Unternehmen?

**Beck:** Tatsächlich hatte sich Ramboll vor einigen Jahren in diesem Bereich, der Mobilität, verstärkt – durch die Übernahme der auf den öffentlichen Verkehr spezialisierten Strategieberatung civity Management Consultants, für die ich vor meinem Amt bei NAH.SH als Partner tätig war. Und meine Kolleg:innen von damals sind zum großen Teil auch heute noch Teil des Teams.

Ramboll befasst sich nun aber nicht nur, wie wir früher bei civity, mit dem Bereich Strategie- und Managementberatung, sondern auch mit vielen ingenieurtechnischen oder planerischen Facetten. Denn am Ende geht es darum,

komplexe Entscheidungsprozesse vorzubereiten. In meiner Zeit bei NAH.SH habe ich selbst erfahren, wie wichtig es ist, die langfristig wirkenden Entscheidungen im Nahverkehr, die in der Regel auch große finanzielle Auswirkungen haben, mit belastbaren Modellierungen zu unterlegen.

**NaNa-Brief:** Welche Grundeinsicht und auch Motivation aus Ihrem bisherigen Amt nehmen Sie in die neue Tätigkeit in der Beratung mit?

**Beck:** Das Interessante an der Tätigkeit bei NAH.SH für mich war, dass es nach einer fünfzehnjährigen Tätigkeit im Bereich Strategie- und Management-Beratung deutlich stärker darum ging, Strategien und Transformationskonzepte nicht nur zu entwickeln, sondern diese auch wirklich auf die Straße bzw. auf die Schiene zu bekommen.

Wir haben mit Nachdruck den Nahverkehrsverbund der NAH.SH über seine ursprüngliche Funktion für die Planung und Bestellung von SPNV-Leistungen hinaus zu einem umfassenden Mobilitätsverbund weiterentwickelt und viele neue Themen in Richtung Multimodalität gesetzt, klimaneutral und digital.

**NaNa-Brief:** Wird dennoch die Planung und Bestellung von SPNV-Leistungen insbesondere vor Ihrem NAH.SH-Hintergrund einen Schwerpunkt Ihrer künftigen Tätigkeit bilden?

**Beck:** Natürlich unterstützen wir bei Ramboll dabei, Veränderung nicht nur im Sinne der Entscheidungsgrundlage und -findung zu konzipieren, sondern vor allem auch umzusetzen, auch für die Schiene. Allerdings wurde, was meinen Hintergrund angeht, die Geschäftstätigkeit in meiner Zeit bei NAH.SH auf alle Verkehrsträger ausgeweitet. Wir haben bei NAH.SH viele innovative Projekte durchgeführt,

etwa das Ridepooling-Angebot SMILE24 in der Schlei-Region, das ich mit vielen Kolleg:innen gemeinsam konzipiert und umgesetzt habe. Gleiches gilt auch für den Einsatz von Akku-Zügen und die Planung der Elektrifizierung der Marschbahn im Sinne der Klimaneutralität, die Tarifvereinfachung oder die Digitalisierung im Bereich des Vertriebs und der Fahrgastinformation, um nur einige zu nennen.

All das fand zudem in einem krisenbehafteten Umfeld statt: Die Corona-Pandemie, Qualitäts- und Finanzierungsprobleme, großer politischer Wandel – Teile davon sind noch immer nicht bewältigt. Das in eine Chance umzuwandeln, ist etwas, was mich nach wie vor leitet – zumal die Herausforderungen weiter zunehmen werden. Meine Motivation ist, diese Erfahrung, die ich bei NAH.SH machen durfte, als Berater auch in anderen Verbundregionen einzusetzen und sie bei anstehenden tiefgreifenden Veränderungen zu unterstützen. Denn die sind mannigfaltig.

**NaNa-Brief: Welche Punkte sehen Sie für die Branche als besonders drängend?**

**Beck:** Wir haben Infrastrukturprobleme und Qualitätsprobleme. Das erfahren die Fahrgäste jeden Tag. Und darüber hinaus gerät die Finanzierung zunehmend ins Wanken, Stichwort: EuGH-Trassenpreisurteil. Die Finanzlage der Bundesländer ist unsicher, die der Kommunen erst recht. Dennoch guten Verkehr aufrechtzuerhalten oder ihn vielleicht sogar besser zu machen, Effizienzsteigerungen und Verbesserung für die Fahrgäste zu erzielen, die Digitalisierung zu gestalten, das alles finde ich extrem spannend.

**NaNa-Brief: Sie haben insbesondere das Stichwort Trassenpreise angesprochen ...**

**Beck:** Sehr aktuell ist das EuGH-Trassenpreisurteil. Das beschäftigt die Branche allorten. Zugleich scheint diese Frage im Moment ein ‚Heißes-Eisen‘ zu sein, das systematisch weitergereicht wird und für dessen Lösung niemand Verantwortung übernimmt. Meine Sorge ist, dass es zum jahrelangen Dauerbrenner wird und viele Managementressourcen frisst.

Das eigentliche Problem dahinter ist aber die entstehende Unsicherheit. Denn die Frage, wie der Verkehr künftig finanziert wird, ist damit ja in weite Ferne gerückt. Ein langfristig stabiles Trassenpreissystem ist nicht in greifbarer Nähe und auch die Ausfinanzierung der Bahninfrastruktur nicht. Die Klage, die der BSN jetzt zusammen mit den Ländern angestrengt hat, ist letztendlich ein Sidestep, der jetzt wohl leider viele Managementressourcen in Anspruch nehmen wird, ohne dass dabei mit aller Kraft an einer Antwort für das eigentliche Problem gearbeitet werden kann.

**NaNa-Brief: Wie kann die Branche auf den politisch-regulativen Stillstand reagieren?**

**Beck:** Gerade jetzt gilt es, als Branche nicht zu verzagen, sondern die Themen anzugehen, die wir selbst lösen können. Die Branchenverbände haben es bereits angestoßen, wenn etwa der VDV im Zusammenhang mit dem Leistungskostengutachten 2040 vom notwendigen Eigenbeitrag der Branche für mehr Effizienz spricht. Der BSN ist in die Standardisierung der Fahrzeuge eingestiegen. Der VDV hat sich zudem des Themas autonomes Fahren angenommen. Auch im Bereich Vertrieb gibt es Bewegung. Es gilt, bestehende Strukturen dort anzugehen, wo Möglichkeiten bestehen, diese Eigenbeiträge der Branche auch wirklich umzusetzen. Natürlich braucht es Zeit, dieses finanzielle Potenzial zu heben.

Und ich denke, weiteres Potenzial bergen die neuen Technologien, etwa beim Account-Based-Ticketing oder der Nutzung künstlicher Intelligenz auch bei Fahrgastinformation und Vertrieb.

Gleiches gilt für einen weiterentwickelten Mix der Mobilitätsträger. Das zeigt auch etwa die jüngste On-demand-Studie von Ramboll. Verkehrsträger können anders kombiniert werden, beispielsweise der On-demand- und der Busverkehr, was wir auch bei SMILE24 in Schleswig-Holstein gezeigt haben.

**NaNa-Brief: Sie waren als NAH.SH-Chef an der Schnittstelle zwischen Branche und Politik bzw. Verwaltung tätig. Was nehmen Sie aus dieser besonderen Rolle in Ihre neue Tätigkeit mit?**

**Beck:** Der Umgang mit Politik ist ein zentraler Bestandteil von Veränderungsprozessen. Die Veränderungen selbst gelingen nur, wenn die nötigen Entscheidungen auch tatsächlich getroffen werden. Ein Konzept, ein Papier in der Schublade, hilft den Menschen wenig und ist auch für jeden Berater im Übrigen nicht das eigentlich erstrebenswerte Ziel. Erfolgreiche Veränderung erfordert neben guten Konzepten auch ein gutes Transformationsmanagement.

**NaNa-Brief: Herr Dr. Beck, vielen Dank für das Gespräch.**

NaNa-Brief 15.09.2026 (dhe)

## FUNDSACHE



Seit Juli ist es da, das Spiel für pufferküssende Familien, das Junge Forum der DVWG oder angehende (Nah-)Verkehrspolitiker. Mit „Next Station Berlin“ ist es endlich möglich, auch in einer deutschen Stadt eine U-Bahn zu bauen. Doch um den ersten Bahnhof zu erreichen, fehlt zunächst ein Detail: das komplette Netz.

Also ran an die Arbeit. Und das heißt: die vier Buntstifte in die Hand nehmen. Die Herausforderung liegt darin, die historische Teilung der Stadt clever aufzugreifen – und dabei die Wiedervereinigung im Untergrund zu vollenden. Welche Stationen nacheinander angefahren werden, entscheiden Stationskarten mit verschiedenen Symbolen. Alle Beteiligten zeichnen fleißig los. Einerseits soll das Netz schnell wachsen. Andererseits will niemand in einem Stumpfgleis auf den Prellbock rauschen. Verkehr muss fließen! Alle Ziele sollen erreichbar sein.

Nach jedem Durchgang werden die Stifte weitergegeben, sodass jede Person genau einen Durchgang pro Linie bzw. Farbe spielt. Zusätzlich gibt die aufgedeckte Karte an, ob die Linie in der „Bär“- oder der „Krone“-Stadthälfte erweitert werden muss.

Können die beiden Startstationen einer Linie miteinander verbunden werden, gibt es Extrapunkte. Doch keinesfalls dürfen sich die Streckenabschnitte kreuzen. Das macht die Planung anspruchsvoll. Außerdem lassen S-Bahn-Stationen als Knotenpunkte oder Doppelweichen die ganze Sache durchaus knifflig werden. Nach vier Durchgängen und einer halben Stunde steht fest, wer das beste Netz geschaffen hat.

Für „Next Station Berlin“ hat Matthew Dunstan, der Autor, seine ursprüngliche Spielidee verfeinert. Die mechanischen Neuerungen ergeben so ein Familienspiel, das etwas anspruchsvoller als „Next Station London“, „Next Station Paris“ und „Next Station Tokio“ ist. Wobei auch die Vorgänger durchaus reizvoll waren. Nicht umsonst gelangte die zuerst erschienene Londoner Variante 2023 auf die (nur drei Spiele umfassende) Bestenliste zum Spiel des Jahres. Fortgeschrittene können mit Durchgangseffekten und Zielkarten neue Reize hinzufügen.

Abermals hat Maxime Morin die Illustrationen beigesteuert. In gewisser Weise erinnern „Next Station Berlin“ und die Geschwisterspiele an „Scotland Yard“. Auch dort ging es darum, Strecken durch eine Großstadt ökonomisch zurückzulegen, zum Beispiel mit der „Tube“, dabei aber taktisch vor auszuplanen. Man spielte vernetztes Denken, durfte gleichzeitig aber das eigene Wissen nicht (komplett) aufdecken. „Next Station Berlin“: Für einen bis vier Spielende ab acht Jahren, erschienen bei Pegasus Spiele.

NaNa-Brief 15.09.2026 (msa) | Abb.: Pegasus Spiele

**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 | Redaktion Hamburg: Dominik Heuel (dhe), dominik.heuel@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, andreakoett@dvvmedia.com; Anzeigentechnik: Nicole Junge, Tel. +49 40 23714-263, nicole.junge@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 750,- 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.