

NaNa-Brief

Hintergründe, Analysen & Kommentare zum Personenverkehr

- 06 | MARKT ÖPNV: Monatsüberblick Ausschreibungen/Direktvergaben
- 11 | STELLENMARKT: Branchenjuristen gefragt
- 14 | FUNDSACHE: DEDIDBSUBAEDWF

Grundsatzkonflikt um das x-Euro-Ticket

Die Entscheidung in der Kabinettsklausur und im Koalitionsausschuss, ein x-Euro-Ticket mitzufinanzieren, wird begrüßt, teilweise sogar gefeiert. Tatsächlich offenbaren sich massive Interessenkonflikte.

Wer erinnert sich noch an „9 für 90“? Der erste Aufschlag des Bundes zur Bürgerentlastung, später als 9-Euro-Ticket bekannt, war aus Sicht der Ampelkoalition „ein großer Erfolg“. Es sei gut angenommen worden, habe die Ausgaben für Mobilität „deutlich gedämpft“. Nun verlangt der Koalitionsausschuss in Punkt 13 seines Beschlusses vom 4. September 2022: „Daher soll ein bundesweites Nahverkehrsticket eingeführt werden.“ Allerdings will der Bund, nachdem er den Erlösausfall durch „9 für 90“ allein

DURCHSAGE



„Die Maßnahmen, die wir mit früheren Entlastungspaketen auf den Weg gebracht haben, waren ja doch ganz populär, sogar solche, die anfangs sehr skeptisch beäugt wurden. Ich nenne einmal das 9-Euro-Ticket. Daraus haben wir gelernt, dass es Sinn machen kann, so etwas wie ein bundesweites Ticket für den Nahverkehr zu haben, natürlich nicht zu diesem Preis -

das ist ja selbstverständlich ... Wir werden 1,5 Milliarden Euro für ein solches Projekt zur Verfügung stellen und wollen mit den Ländern die notwendigen Vereinbarungen darüber treffen.“

Bundeskanzler Olaf Scholz (SPD, 2.v.l.) am 4. September 2022 nach dem Koalitionsausschuss. Gemeinsam mit dem Co-Vorsitzenden der Grünen, Omid Nouripour (l.), der SPD-Co-Vorsitzenden Saskia Esken (r.) sowie Christian Lindner, dem FDP-Bundesvorsitzenden und Bundesfinanzminister, hat er die Eckpunkte eines neuen Entlastungspakets für die Bürger vorgestellt.

schulterte, jetzt nicht einmal mehr die Hälfte bezahlen.

Denn: „Die Verantwortung für den Öffentlichen Nahverkehr liegt bei den Ländern und Kommunen“, wie betont wird.

Gleichwohl sei der Bund bereit, für ein x-Euro-Ticket 1,5 Milliarden Euro zur Verfügung zu stellen, „wenn die Länder mindestens den gleichen Betrag zur Verfügung stellen“. Als Tarifrahmen wurde eine Spanne von 49 bis 69 Euro genannt (Vorschläge SPD-Fraktion/Grüne bzw. VDV-Klimaticket). Ein Super-Sonderpreis ist laut Kanzler Scholz „natürlich“ und „selbstverständlich“ nicht noch einmal drin (s. „Durchsage“).

Die Verpflichtung des Bundes zum Klimaschutz: keine Silbe dazu. Seine verfassungsmäßige Pflicht, die Länder beim Nahverkehr zu unterstützen: Sie ist zusammengeschnürt zur Formulierung, dass der Bund die Länder beim ÖPNV „unterstützt“, „u.a. über die Regionalisierungsmittel“.

Bei der vom VDV veranstalteten Quasi-Presskonferenz der Länderverkehrsminister (VMK) vom 19. September 2022 ließ sich die Abwehr bereits ausmachen. Betont wurde die Bereitschaft, sich bis 50 Prozent an einem x-Euro-Ticket zu beteiligen. Erwartet wurde aber auch, dass der Bund die bereits eingesetzten Landesmittel für Tarifmaßnahmen anrechne und sich zu seiner Klimaschutz- Verantwortung bekenne (NaNa-Brief 35/22). Nun kontert der Bund, dass er Musik zwar bestellen will, sie aber zu weniger als der Hälfte bezahlt.

Auch die von den Ländern und der Branche dringend erwarteten Entlastungszusagen bei den Energie-, Personal- und Baukosten, bei den auch 2023 zu erwartenden Coronaschäden hat der Bund in seinem neuen „Entlastungspaket“ nicht adressiert. Entsprechend ernüchtert fielen die Kommentare der Länder, der Aufgabenträger und der Branche aus.

„Zu der Co-Finanzierung durch die Länder bedarf es auch einer Zusage des Bundes, endlich, wie im Koalitionsvertrag vorgesehen, die Regionalisierungsmittel anzuheben“, sagte die VMK-Vorsitzende und Bremer Verkehrssenatorin Maïke Schaefer (Grüne). Der Landkreistag warnt zusätzlich vor einer Unterdeckung des x-Euro-Tickets: Es bleibe abzuwarten, ob die 1,5 Milliarden Euro überhaupt ausreichen“, sagte Verbandspräsident Reinhold Sager (CDU).

Ins selbe Horn stößt der BDO, wenn er mit Blick auf die explodierenden Energiekosten dem neuen x-Euro-Bundeszuschuss eine kurze Halbwertszeit attestiert. Zudem vermissen die Privaten Gerechtigkeit: Es fehle ein Verteilmechanismus auch für kleine Private, und es fehle die Einbeziehung von Flixbus & Co., hält Hauptgeschäftsführerin Christiane Leonard fest. Das x-Euro-Ticket müsse auch auf Fernbusstrecken zwischen 50 bis 300 Kilometer gelten.

Auch die großen Verkehrsunternehmen auf Schiene und Straße (VDV) sowie die SPNV-Aufgabenträger (BSN) treibt die Sorge um, dass der Bund sich mit dem x-Euro-Ticket aus seiner Verantwortung für eine angebots- und inflationsgerechte Erhöhung der RegG-Mittel herausstiehlt. Ohne zusätzliche Bundesmittel drohten 2023 unweigerlich Abbestellungen. Eine zentrale Voraussetzung für den Erfolg des neuen X-Euro-Tickets sei jedoch, dass zumindest das heutige Angebot aufrechterhalten und idealerweise mit steigender Nachfrage auch ausgebaut werden kann, legt BSN-Hauptgeschäftsführer Frank Zerban im Pressedienst der SPNV-besteller dar.



„Im Tarifdschungel warst du unsere Machete!“ – Auch die ironische Befassung mit dem 9-Euro-Ticket belegt die öffentliche Wertschätzung
Quelle: thl

Mehrere Sonder-VMK noch in diesem Jahr denkbar

Für das Hauen und Stechen zwischen Ländern und Bund stehen bereits erste Termine fest: die vorbereitende Abteilungsleiterkonferenz für die reguläre Herbst-VMK ist am 8./9. September 2022.

Es folgt eine VMK-Sondersitzung zum x-Euro-Ticket mit Bundesverkehrsminister Volker Wissing am 19. September 2022, sodann die reguläre Herbst-VMK am 12./13. Oktober in Bremerhaven. „Weitere Sondertreffen sind nicht ausgeschlossen“, heißt es auf Anfrage im Büro der VMK-Vorsitzenden.

POLITIK

Hersteller erwarten CO₂-Flottengrenzwerte für Busse

Die EU-Kommission will noch in diesem Jahr die Verordnung zu CO₂-Flottengrenzwerten für schwere Nutzfahrzeuge überarbeiten. Auch für Stadtverkehrs- und Reisebusse sollen Hersteller dann über alle Fahrzeuge hinweg CO₂-Limits einhalten müssen. Das könnte über den geplanten Anreizmechanismus einen Einfluss auf die Omnibuspreise haben – wenn die Neuregelung nicht durch den CVD-Effekt ausgehebelt wird.

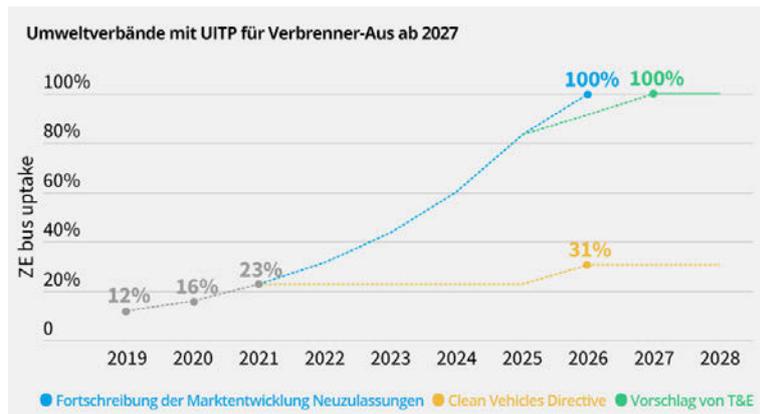
Flottengrenzwerte gibt es in der EU bislang nur für Pkw. Zwar sind sie auch in der gültigen EU-Verordnung zur Festlegung von CO₂-Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge von 2019 (EU/2019/1242) vorgesehen, allerdings erst ab 2025.

Nun aber soll diese Regelung schon überarbeitet werden, bevor sie ihre Wirkung entfaltet.

Die jetzige Fassung umfasst nur bestimmte Lkw-Fahrzeugklassen. Geht es nach der EU-Kommission, soll die Novelle auch Stadtverkehrs- und Reisebusse („buses“ und „coaches“) berücksichtigen. Das kündigt die Behörde für die anstehende Revision an.

Damit trifft sie den Nerv einer breiten Verbändelandschaft. Der Weltdachverband des gewerblichen Straßenverkehrs IRU, der europäische Automobilhersteller-Verband ACEA sowie der europäische Dachverband für nachhaltige Mobilität Transport & Environment (T&E) plädieren geschlossen für die Ausweitung der Regelung auf Busse. Ist das Ob bei den Verbänden auch unstrittig, so gibt es zum Wie deutliche Differenzen.

Dem T&E-Bündnis gehören überwiegend Verbraucher- und Umweltschutzorganisationen an, aus Deutschland etwa NaBu, VCD und Germanwatch. Mit der UITP umfasst die T&E-Mitgliederliste aber



Das Verbände-Bündnis Transport & Environment (T&E), zu dem u.a. die UITP gehört, setzt sich dafür ein, dass neue Stadtbusse in der EU ab 2027 zu 100 Prozent lokal emissionsfrei sein müssen. *Grafik: T&E*

ÖPNV Bücher & Reports

GEBÜNDELTES WISSEN – ÜBERSICHTLICH UND AKTUELL

www.busundbahn.de/fachbuecher-reports

**Jetzt
bestellen!**



auch den europäischen Wirtschaftsverband für den öffentlichen Verkehr.

Umweltverbände fordern mit der UITP ein Verbrenner-Aus für Busse

Die Novelle will nicht nur Busse einbeziehen, sondern für alle Fahrzeugklasse die Reduktions-Zielwerte für 2030, 2035 und 2040 verschärfen. Laut der bisherigen Version müssen die von der Verordnung erfassten Lkw ab dem Jahr 2025 15 Prozent weniger CO₂ als im Bezugszeitraum 2019/20 ausstoßen. Ab 2030 liegt der Ziel-Grenzwert bei 30 Prozent weniger Emission.



Wenn sogar osteuropäische Staaten wie Polen bereits 2021 bei Stadtbussen eine 28-prozentige ZEV-Quote geschafft haben, ist ein EU-weites Verbrenner-Aus bei dieser Fahrzeugklasse ein realistisches Ziel, sagt der Spitzenverband Transport & Environment (T&E). Der Trend zu alternativen Antrieben in Polen hält an: Am 7. Juli 2022 erfolgte die Auslieferung der ersten Wasserstoffbusse an einen polnischen Verkehrsbetrieb. Solaris-Chef Javier Calleja übergibt die Fahrzeuge an Krystian Białkowski, einen Fahrer von MKK Konin, die Chefin des kommunalen Betriebes Magdalena Przybyła und den Bürgermeister Piotr Korytkowski. Konin liegt zwischen Posen und Warschau und hat etwa 70.000 Einwohner.

Foto: Solaris

T&E spricht sich für eine deutliche Forcierung der Reduktionsziele aus, bis dahin, dass die Hersteller verpflichtet werden, Stadtbusse bereits ab 2027 nur noch lokal emissionsfrei in den Markt zu bringen (sog. Zero Emission Vehicles, ZEV). Angesichts einer ZEV-Verkaufsquote von 16 Prozent in Europa bei Stadtbussen (basierend auf den Daten des Branchenexperten Wim Chatrou für 2021, vgl. NaNa-Brief 34/22) hält T&E die Forderung für realistisch.

Einzelne Bushersteller haben angekündigt, in der EU bis zum Ende des Jahrzehnts nur noch E-Stadtbusse anzubieten. Daimler etwa nannte das Jahr 2030 (NaNa-Brief 18/22, 19+20/22).

Nach den Vorstellungen von T&E sollten darüber hinaus ab 2027 auch bei Fernlinien- und Reisebussen ZEV-Quoten greifen. Für diese Fahrzeugklasse fordert T&E das Verbrenner-Aus ab 2035, also acht Jahre nach der Stadtbusklasse.

Je nach Marktentwicklung könnten die T&E-Forderungen für die Industrieseite über das hinausgehen, was die Clean Vehicle Directive für die Beschaffungsseite vorschreibt. Bei öffentlichen Aufträgen müssen zwischen 2021 und 2025

45 Prozent, in der darauffolgenden Fünfjahresperiode bis 2030 sogar 65 Prozent der beschafften Fahrzeuge nach EU-Definition „sauber“ sein, die Hälfte davon wiederum „emissionsfrei“ (also weniger als 1 g CO₂/km ausstoßen).

Verkehrsgewerbe und Hersteller für Technologieoffenheit

Insbesondere für die Beschaffung von Reisebussen gibt es allerdings kaum Impulse aus der öffentlichen Beschaffung. Durch die großen Reichweiten der Fahrzeuge bestehen andererseits hohe infrastrukturelle Hürden für einen Antriebswechsel.

Die Verbände des Verkehrsgewerbes und der Fahrzeugindustrie gehen nicht so weit wie T&E. Der ACEA verlangt, dass die Ziele für 2035 und 2040 unbedingt noch einmal überprüft werden. Außerdem lehnt der Industrieverband ein Verbrenner-Aus kategorisch ab. Die IRU wiederum plädiert für „realistische CO₂-Reduktionsziele“ und sieht ein Verbot von Verbrennungsmotoren „nicht als Option“.

Angedachte Anreizwirkung soll preissenkend wirken

Für jeden Hersteller werden ab 2025 die jeweiligen durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen seiner Flotte in g/tkm berechnet. An diesem Prinzip will die EU-Kommission festhalten. Allerdings will der EU-Vorschlag das Anreizsystem ändern, das die Industrie für höhere Quoten lokal emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge (zero- and low-emission vehicles, ZLEV) belohnt.

Ab 2025 ist in der geltenden Verordnung ein Benchmark-basiertes System vorgesehen. Dabei werden die durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen eines Herstellers nach unten korrigiert, wenn der ZLEV-Anteil an seiner gesamten Flotte über zwei Prozent liegt.

Hier werden auch schwere Nutzfahrzeuge angerechnet, die in der aktuellen Richtlinie (noch) nicht

unter die Reduktionsziele fallen. Busse sind dabei aktuell allerdings ausgeschlossen. Mindestens 0,75 Prozentpunkte der ZLEV müssen aber Fahrzeuge sein, die den CO₂-Zielen unterliegen, d. h. die größten Fahrzeuge. Mit jedem Prozentpunkt, die die ZLEV-Quote des Herstellers die Benchmark überschreitet, sinken seine durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen um ein Prozent.

Die künftige Höhe der Benchmark soll im Revisionsprozess neu definiert werden. Bis 2024 funktioniert der ZLEV-Anreizmechanismus so, dass lokal emissionslose oder -arme Fahrzeuge bei der Berechnung des Flottenwertes höher gewichtet werden. Ein hoher Elektrobusanteil könnte für einen Hersteller, der z.B. Lkw mit Verbrennermotoren herstellt, künftig also einen Wettbewerbsvorteil bieten.

Könnten Busse günstiger werden?

Dass Busse künftig auch in der CO₂-Reduktionsverordnung abgebildet und damit auch in den Flottengrenzwert der Hersteller eingerechnet werden, soll den Anreiz für die Industrie steigern, vermehrt E-Busse statt konventionell angetriebener Modelle zu verkaufen. Bei den Flottengrenzwerten für Pkw etwa schreibt die Umwelt-Lobbyorganisation Greenpeace, dass die seit einigen Jahren steigenden Neuzulassungszahlen „vor allem ... durch die europäischen Flottengrenzwerte“ getrieben seien. „Entsprechend spürbar stiegen die Neuzulassungen von E-Autos 2021, dem Jahr, in dem die Autobauer wirksamere Grenzwerte erreichen mussten“, heißt es in einem aktuellen Positionspapier zu den Pkw-Regeln. Nach Einschätzung des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) ist ein solcher Effekt durch Flottengrenzwerte – auch im Hinblick auf eventuelle Preissenkungen für Fahrzeuge, um mehr emissionsärmere Produkte abzusetzen – bei den Bussen nicht zu erwarten: „Im Pkw-Markt geben Zulieferer und OEM (d.h. Hersteller, d. Red.) an, dass sie aktuell mit E-Pkw mehr Geld verdienen als mit herkömmlichen Verbrennern und eine eigene Motivation haben, E-Pkw zu verkaufen. Im E-Bus-Markt ist es ähnlich“, gibt sich der Verband überzeugt. Außerdem hätten Hersteller bereits angekündigt, dass sie ab 2027 bis 2030 mit der Einführung der Abgasnorm EURO VII keine Stadtlinienbusse mit Verbrennungsmotor mehr anbieten wollen. „Damit könnte möglicherweise ein Flottengrenzwert für Stadtbusse wenig Wirkung erzielen“, meint der VDV.

Der Verband der Deutschen Automobilindustrie (VDA) kann keine Einschätzung zu Preisentwicklungen abgeben. Nicht unerheblich für die Marktentwicklung dürften auch die Grenzwerte sein, bis zu denen E-Bus-Beschaffungen staatlich gefördert werden. [NaNa-Brief 06.09.2022 \(Julius G. Fiedler/Markus Schmidt-Auerbach\)](#)

Auftrag der Verordnung 2019/1242 wird abgearbeitet

In den Erwägungsgründen für die Einführung von EU-Flottengrenzwerten für schwere Nutzfahrzeuge (EU-VO 2019/1242 vom 20. Juni 2019) begründen EU-Kommission, Parlament und Rat ihre Initiative in Punkt (9) u.a. so:

(9) Die CO₂-Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen, einschließlich Lastkraftwagen und Bussen, machen in der Union rund 6 % der CO₂-Gesamtemissionen und rund 25 % der CO₂-Emissionen aus dem Straßenverkehr aus. Werden keine Maßnahmen ergriffen, steigt im Zeitraum von 2010 bis 2030 der Anteil der CO₂-Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen voraussichtlich um rund 9 %. Derzeit enthält das Unionsrecht keinerlei Vorgaben für die Senkung der CO₂-Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge, und daher bedarf es unverzüglich konkreter Maßnahmen für solche Fahrzeuge.

Anschließend wird in Artikel 15 der EU-Verordnung 2019/1242 unter der Überschrift „Überprüfung und Berichterstattung“ festgelegt:

(1) Die Kommission erstattet dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum 31. Dezember 2022 Bericht über die Wirksamkeit dieser Verordnung, die ab 2030 geltende CO₂-Emissionsreduktionszielvorgabe und den Umfang der Anreizmechanismen für emissionsfreie und emissionsarme schwere Nutzfahrzeuge, die Festlegung von CO₂-Emissionsreduktionszielvorgaben für andere Arten schwerer Nutzfahrzeuge einschließlich Anhängern, Bussen und Arbeitsfahrzeugen sowie die Einführung verbindlicher CO₂-Emissionsreduktionszielvorgaben für schwere Nutzfahrzeuge ab 2035 und 2040. Die Zielvorgabe für 2030 wird im Einklang mit den Verpflichtungen der Europäischen Union im Rahmen des Übereinkommens von Paris bewertet.

MARKT ÖPNV

Neue Direktvergaben und Ausschreibungen – Teil 1/2

Convia-Auswertung des „TED“ vom 1. bis 31. August 2022

Auftraggeber	Leistung	Verfahren	derz. Betreiber	Zeitraum	TNkm p.a.	Bemerkungen
Baden-Württemberg						
Radolfzell, Stadt	KN Stadtverkehr Radolfzell	Vorinfo Ausschreibung	Stadtwerke (Regie) DB SBG, Freiburg (Betrieb)	01.24-12.25	< 1000	
Tübingen, Kreis	TÜ LB Südost	Vorinfo Ausschreibung	HVB, Hechingen	07.24-07.32	< 2000	
Bayern						
Amberg, ZNAS	AS 471 Amberg - Ursensollen	Vorinfo Ausschreibung	Reichert, Amberg	08.24-06.26	< 100	
Bamberg, Kreis	BA LB 1 Nordost	Vorinfo Ausschreibung	DB OVF, Nürnberg / Stadtwerke Bamberg Verkehrs- und Park GmbH (STVP), Bamberg	08.24-07.34	k.A.	
Bamberg, Kreis	BA LB 2 Ost	Vorinfo Ausschreibung	MM-Hennemann / Bus-Classic / DB OV / STVP	08.24-07.34	k.A.	
Bamberg, Kreis	BA LB 3 Süd	Vorinfo Ausschreibung	Bus-Classic, Wiesentheid	08.24-07.34	k.A.	
Bamberg, Kreis	BA LB 4 West	Vorinfo Ausschreibung	Bus-Classic, Wiesentheid / DB OVF, Nürnberg	08.24-07.34	k.A.	
Bamberg, Kreis	BA LB 5 Nordwest	Vorinfo Ausschreibung	MM-Metzner / Basel, Viereth / DB OVF	08.24-07.34	k.A.	
Bamberg, Kreis	BA LB 6 Nord	Vorinfo Ausschreibung	DB OVF, Nürnberg / Hümmer, Kirchlauter	08.24-07.34	k.A.	
Erding, Kreis/MVV	ED 520/530/540/550/560/570/580	Vorinfo Ausschreibung	Scharf, Fraunberg	12.24-12.34	< 500	
Ingolstadt, Stadt	IN 44 Ingolstadt Audi - Pöttmes	Vorinfo In-housevergabe	INVG, Ingolstadt / Spangler, Pöttmes	09.23-12.29	< 500	
Kitzingen, Kreis	KT LB 6	Vorinfo Ausschreibung	Burlein, Abtswind	02.24-07.33	k.A.	
Lauf, Kreis	LAU LB 7	Vorinfo Ausschreibung	Meidenbauer Regio-bus, Altdorf	09.23-12.24	< 500	bislang eigenwirtschaftlich, vorzeitige Neuvergabe
Regen, Kreis	REG LB Teisnach	Ausschreibung	Wenzl, Bodenmais	12.22-08.23	< 100	
Regen, Kreis	REG LB 1 Viechtach	Vorinfo Ausschreibung	DB RBO, Regensburg	09.23-08.26	< 250	bislang eigenwirtschaftlich
Regen, Kreis	REG LB 2 Zellertal	Vorinfo Ausschreibung	Wenzl, Bodenmais	09.23-08.26	< 250	bislang eigenwirtschaftlich
Regen, Kreis	REG LB 3 Zwiesel	Vorinfo Ausschreibung	DB RBO, Regensburg	09.23-08.26	< 250	bislang eigenwirtschaftlich
Regen, Kreis	REG LB 4 Regen	Vorinfo Ausschreibung	DB RBO, Regensburg	09.23-08.26	< 500	bislang eigenwirtschaftlich
Regen, Kreis	REG LB Arber	Vorinfo Ausschreibung	DB RBO, Regensburg / Zellertal-Reisen	09.23-08.26	< 100	
Regen, Kreis	REG LB Teisnach	Vorinfo Ausschreibung	Vergabe läuft noch	09.23-08.26	< 100	
Straubing, Kreis	SR 15 St. Englmar - Straubing	Vorinfo Ausschreibung	DB RBO, Regensburg	01.24-12.28	< 250	
Straubing, Kreis	SR 58 Viechtach - Bogen	Vorinfo Ausschreibung	neue Linie / DB RBO, Regensburg	01.24-12.28	< 500	

Neue Direktvergaben und Ausschreibungen – Teil 2/2 Convia-Auswertung des „TED“ vom 1. bis 31. August 2022

Auftraggeber	Leistung	Verfahren	derz. Betreiber	Zeitraum	TNkm p.a.	Bemerkungen
Niedersachsen						
Bremen, ZVBN	WST LB Ammerland Ost	Vorinfo Ausschreibung	DB WEB, Bremen	08.24-07.34	< 3000	
Rheinland-Pfalz						
Daun, Kreis	DAU LB Kylltal Ost	Ausschreibung	Linden, Stadtkyll / Niesen, Birresborn / FriBus	12.23-07.33	< 500	
Daun, Kreis	DAU LB Kylltal West	Ausschreibung	Linden, Stadtkyll / Niesen, Birresborn	12.23-07.33	< 500	
Saarland						
Völklingen, Stadt	VK Stadt- und Regionalverkehr	Vorinfo In-housevergabe	VVB, Völklingen	01.24-12.38	< 2000	

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.

Abschied von der Eigenwirtschaftlichkeit

Nur 26 Verfahren im deutschen Bus-ÖPNV weist der europäische Ausschreibungsanzeiger „TED“ für den Monat August 2022 aus. Auffällig bei der von Convia für den NaNa-Brief durchgeführten Analyse ist der sich verstärkende Abschied von der Eigenwirtschaftlichkeit in Bayern.

So stehen im Landkreis Bamberg in sechs Bündeln nun fast alle Linien zur Neuvergabe an. Aktuell werden zahlreiche davon eigenwirtschaftlich betrieben. Der Aufgabenträger nutzt die Entwicklung zu einer Neugestaltung des Liniennetzes. Zusätzlich soll im Stadtgebiet Bamberg ein Teil der Linien auf die Stadtwerke Bamberg Verkehrs- und Park GmbH (STVP) konzessioniert werden. In ihrem Auftrag soll der künftige Betreiber auf dem entsprechenden Streckenteil fahren.

Neben der Erlössituation ist auch die Personalsituation schwierig

Als Vorbote dieser Entwicklung hin zum aufgabenträgerinitiierten Verkehr im Landkreis Bamberg kann die Übernahme der VGN-Linien 975, 978, 979, 982, 983, 988, 989, 990, 991 und 999 durch die Bus-Classic GmbH gesehen werden. Der Mittelständler hatte sich in einer Ausschreibung durchgesetzt, nachdem der Altbetreiber DB Omnibusverkehr Franken (OVF) sich zum 31. Dezember 2022 vorzeitig von der Betriebspflicht entbinden ließ.

Die 2017 gegründete Bus-Classic GmbH mit Sitz in Wiesentheid-Geesdorf (Landkreis Kitzingen) war bis dahin im Linienverkehr lediglich als Subunternehmer sowie im Freistellungsverkehr aktiv. Nun ergriff Geschäftsführer Christian Weiglein (Jg. 1979) die Chance, das Geschäft auf eine neue rechtliche Basis zu gründen. Seit Juli 2022 verspricht das Unternehmen Busfahrern eine Wechselprämie von 1.500 Euro. Bedingung: eine bestandene Probezeit von sechs Monaten.

Audi-Werkslinie geht an kommunale INVG

Ebenfalls vermutlich per Ausschreibung neu vergeben werden bislang eigenwirtschaftlich betriebene Linien in den Kreisen Regen und Nürnberger Land (Sitz in Lauf an der Pegnitz).

Für die Audi-Linie von Ingolstadt nach Pöttmes, zum Stammsitz des regional bedeutenden Mittelständlers Spangler, ist ebenfalls ein Regimewechsel angekündigt. Sie soll künftig per Inhouse-Vergabe an die Ingolstädter Verkehrsgesellschaft (INVG), gehen. Die INVG ist die Regiegesellschaft der kreisfreien Großstadt mit 137.000 Einwohnern.

RECHT

Klage gegen Klima-Sofortprogramm des BMDV

Das von Bundesverkehrsminister Volker Wissing (FDP) vorgelegte Klima-Sofortprogramm für den Verkehrssektor ist nach Auffassung der Deutschen Umwelthilfe nicht nur eine Farce, sondern auch rechtswidrig. Die DUH klagt daher vor dem Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg wegen Verstoßes gegen Paragraph 8 des Klimaschutzgesetzes (KSG). Die Regelung sei allerdings rechtlich unklar und klärungsbedürftig, findet der Expertenrat für Klimafragen (ERK), der die Klima-Sofortprogramme der Bundesregierung begutachten muss. Das Gremium weist darauf hin, dass das geplante Energieeffizienzgesetz Druck auf den ÖPNV ausüben könne.

In Paragraph 8 des Klimaschutzgesetzes (KSG) ist vorgeschrieben, dass es ein Sofortprogramm für Sektoren geben muss, die ihre Jahresemissionsmenge überschreiten. Mit den vom BMDV vorgelegten Maßnahmen im Verkehrsbereich würden bis 2030 bestenfalls gut 13 Millionen Tonnen CO₂-Einsparung erreicht, argumentiert die DUH. Das von der Bundesregierung selbst angegebene Minderungsziel von 271,4 Millionen Tonnen CO₂ werde hingegen krachend verfehlt.

Juristische Forderung nach mehr Bus und Bahn und weniger Auto

Vor dem OVG drängt die Umwelthilfe einerseits auf „den massiven Ausbau des ÖPNV und der Bahn, inklusive 365-Euro-Klimaticket“. Andererseits fordert sie wirksame Maßnahmen gegen den ausufernden Autoverkehr: ein Tempolimit, ein Ende der steuerlichen Abzugsfähigkeit von Dienstwagen mit mehr als 95 g CO₂-Ausstoß je Kilometer, die Abschaffung der Dieselsubvention und ein Baustopp bei Straßeneubauten. Auch das Ende der Steuerfreiheit von Kerosin steht auf der DUH-Vorschlagsliste.

Nach eigenen Angaben hat die DUH Bundeskanzler Olaf Scholz (SPD) am 29. Juli 2022 aufgefordert, das Wissing'sche Sofortprogramm „Verkehr“ nachzubessern. Diese Frist verstrich erfolglos, sodass sich der Weg für eine gerichtliche Klärung öffnete.

Die DUH wird nach eigenen Angaben vor dem OVG Berlin von Rechtsanwalt Remo Klinger vertreten. Der Fachanwalt für Verwaltungsrecht und Honorarprofessor der Hochschule für nachhaltige Entwicklung Eberswalde betreute bereits die DUH-Klagen zu Dieselfahrverboten und hat vor dem Bundesverfassungsgericht den Klimabeschluss miterstritten.

Auch Expertenrat für Klimafragen (ERK) sieht Abweichen vom Zielpfad

Auch der Expertenrat für Klimafragen (ERK), der allfällige Sofortprogramme der Bundesministerien prüfen muss, stuft das Sofortprogramm für den Verkehrssektor als unzureichend ein. Wenn man nur die 2021 zu viel ausgestoßenen 3,1 Mio. CO₂ einspare, komme man nicht auf den Zielpfad 2030 zurück.

Vor diesem Hintergrund hat der fünfköpfige Expertenrat das BMDV-Sofortprogramm nicht vertieft geprüft, sondern die Prüfung nach dieser Feststellung abgebrochen.

Diese Entscheidung fiel allerdings nicht einstimmig. Eine Minderheit im Gremium bezweifelt, ob dieses Vorgehen im Einklang mit dem Klimaschutzgesetz stehe. Gemeinsam ist man im ERK der Über-

Nächster NaNa-Brief am 27. September 2023

Mit dieser Ausgabe verabschiedet sich die Redaktion in eine kurze Sommerfrische. Unter anderem recherchieren wir auf der Innotrans für die nächste Ausgabe des NaNa-Briefes, der am Dienstag, den 27. September 2022, mit der laufenden Nummer 39/22 erscheinen wird. Dann unter anderem mit einem Rückblick auf die weltgrößte Bahnmesse, die sich mehr und mehr auch zu einer Busmesse für den deutschen ÖPNV entwickelt.

Bis dahin versorgt unser werktäglicher NaNa-Ticker die Abonnenten mit dem Wichtigsten aus der Welt von Bus und Bahn. Zum Beispiel zum weiteren Tauziehen von Politik und Zivilgesellschaft um das x-Euro-Ticket.

zeugung, wie § 8 KSG auszulegen ist. Insbesondere geht es darum, wie das Sofortprogramm die Einhaltung der Jahresemissionsmengen des Sektors „für die folgenden Jahre“ „sicherstellt“.

Laut BMDV ist übergreifendes Klimaschutz-Sofortprogramm in Arbeit

Das BMDV hat sein Vorgehen gerechtfertigt. Bestandteil des Klimaschutz-Sofortprogrammes (KSSP 2022), das sich derzeit in der Bundesregierung in Abstimmung befinde, seien unter anderem weitergehende Maßnahmen für den Verkehrssektor.

Dieses übergreifende Klimaschutz-Sofortprogramm müsse im Verkehrsbereich nach Überzeugung des ERK „erheblich über das vorgelegte sektorale Sofortprogramm hinausgehen.“ Anderenfalls könnten sich „kritische Herausforderungen auch in Bezug auf die europäischen Vorgaben ergeben“, d.h. Strafzahlungen in Milliardenhöhe.

Energieeffizienzgesetz versus ÖPNV?

Im ersten Teil seines Prüfberichts setzt sich der Expertenrat für Klimafragen (ERK) eingehend mit dem Sofortprogramm 2022 für den Gebäudesektor auseinander. Dort wird darauf hingewiesen, dass das geplante Energieeffizienzgesetz (EnEfG) öffentliche Auftraggeber verpflichten will, den Gesamtendenergieverbrauch ab 2024 jährlich um mindestens 1,7 Prozent zu senken.

Dieses Einsparziel betreffe, so führt der ERK aus, „nicht nur öffentliche Gebäude, sondern auch alle anderen Aktivitäten der öffentlichen Hand (Fuhrpark, Dienstreisen, Krankenhäuser und Alten-/Pflegeheime, ÖPNV)“.

Sollte das Minderungsziel nicht systemimmanent erreichbar sein, dürfte diese Regel schlecht ausgelastete Verbindungen auf einen strengen CO₂-Prüfstand stellen.

Für ein Energieeffizienzgesetz mit verbindlichen Einsparvorgaben hat sich u.a. ein breites Verbändebündnis ausgesprochen, bestehend aus dem Netzwerk für nachhaltiges Wirtschaften (BAUM), der Deutschen Unternehmensinitiative Energieeffizienz (DENEFF), dem Deutschen Naturschutzring (DNR), dem Bundesverband der Energie- und Klimaschutzagenturen (EAD), der Klima-Allianz Deutschland, dem Naturschutzbund Deutschland (NaBu), dem Verbraucherzentrale-Bundesverband (VZBV) sowie WWF Deutschland und der Deutschen Umwelthilfe (DUH).

NaNa-Brief 06.09.2022 (msa)

Willkommen beim DVV: Innotrans, Halle 4.2, Stand 335



Normalerweise erscheint der „NaNa-Brief“ nur als PDF-Newsletter. Unsere Abonnenten kennen und schätzen diese Form. Wenn Sie die vorliegende Ausgabe jedoch in Papierform in Händen halten, dann höchstwahrscheinlich als Besucherin bzw. Besucher der Innotrans in Berlin.

Für die Messegäste hat der Verlag eine Teilaufgabe in Druck gegeben. Haben wir Ihr Interesse geweckt? Dann empfehlen wir Ihnen die beiden letzten Seite der Druckversion besonders. Sie finden dort Bestellzettel für ein Probe- bzw. Dauerabonnement. Darin eingeschlossen ist auch der werktägliche „NaNa-Ticker“ per Mail.

Gerne begrüßen wir Sie auf der Innotrans auch an unserem Messestand in Halle Halle 4.2, Stand 335. Dort sind wir auch mit weiteren Titeln aus unserem umfangreichen Programm zum öffentlichen Verkehr vertreten, drunter die „Nahverkehrsnachrichten“ (kurz „NaNa“), die wissenschaftliche Fachzeitschrift „Der Nahverkehr“, das Magazin „Mobility Impacts“ für smarte, öffentliche Mobilität, die „Eisenbahntechnischen Rundschau (ETR)“, das Wirtschaftsmagazin „Rail Business“, der Techniktitel „Signal & Draht“, unsere Weltmarkt-Publikation „Railway Gazette International“ und weitere Fachzeitschriften.

Wir wünschen Ihnen eine gewinnbringende Lektüre!

Manuel Bosch
Verlagsleiter

Markus Schmidt-Auerbach
Chefredakteur NaNa-Brief

Tarifliche Coronaprämien für Busfahrer dürfen gepfändet werden

Beim Bundesarbeitsgericht ist die zugelassene Revision offensichtlich nicht eingelegt worden. Das hat Gerichtssprecher Oliver Klose dem NaNa-Brief mitgeteilt.

Ein Berliner Busfahrer hatte die pfändbaren Anteile seines Arbeitseinkommens abgetreten. Die BVG behielt daraufhin die tariflichen Coronaprämien für 2020 und 2021 teilweise ein, womit der Beschäftigte nicht einverstanden war. Er klagte auf vollständige Auszahlung. Nach seiner Rechtsauffassung gehörte die Corona-Prämie nicht zum pfändbaren Arbeitseinkommen.

Das Landesarbeitsgericht (LAG) Berlin-Brandenburg hat dem widersprochen. Die Coronaprämien des TV-N Berlin stellten keine Gefahren- oder Erschwerniszulage oder Aufwandsentschädigung in diesem Sinne dar (was sie unpfändbar gemacht hätte).

Das LAG verwies für seine Rechtsauffassung auf die Ausgestaltung im TV-N Berlin. Dort hätten die Tarifparteien nicht unterschieden, in welchem Maße die Beschäftigten besonderen Corona-Belastungen ausgesetzt waren. Vielmehr profitierten alle Beschäftigten gleichermaßen von der Prämie, unabhängig von den Umständen am Arbeitsplatz. Diese Ausgestaltung unterscheidet sich laut LAG von den Coronaprämien beispielsweise in der Pflege, wo der Prämienanspruch an das Maß der direkten Betreuung von Pflegebedürftigen gekoppelt war.

Gleichwohl ließ das LAG die Revision zum Bundesarbeitsgericht zu. Dort findet sich kein Verfahren, weder in den internen Verzeichnissen noch in der Juris-Datenbank, hieß es. Damit ist die LAG-Entscheidung rechtskräftig geworden.

Fundstelle: LAG Berlin-Brandenburg, Urteil vom 23. Februar 2022, Az. 23 Sa 1254/21

NaNa-Brief 06.09.2022 (msa)

NEUE MOBILITÄT



Frank Klingenhöfer, Vorstand von DB Regio Bus, treibt digitale Bedarfsverkehre voran, jetzt auch als Chef der „Neuen Mobilität auf der Straße“. Dafür wurde u.a. Ende 2021 eine Partnerschaft mit ZF zur Entwicklung automatisierter Auto-Busse (links im Bild) geschlossen.

ZF hat unterdessen Berichte dementiert, wonach man die Entwicklung des sog. People Mover einstellen bzw. die entsprechende Tochter 2getthere abgeben wolle. Der Serienstart der Fahrzeuge ist deutlich hinter Plan. „Unser Shuttle-Geschäft ist ein Kernfeld der Mobilität der Zukunft, das ZF nicht veräußern wird“, sagte ein ZF-Sprecher dem heimatischen „Südkurier“.

Mit Bezug auf „informierte Kreise“ hieß es weiter, es gebe auch keine Absicht, sich von der Sparte Nutzfahrzeugachsen zu trennen. ZF bestätigte allerdings die Meldung des „Manager-Magazins“, wonach man das Geschäft mit Pkw-Achsen mit Hilfe externer Geldgeber „noch erfolgreicher machen“ wolle.

Foto: ZF

„New Mobility road-based“: Neue Einheit bei „German Railways“

Zum 1. August hat die Deutsche Bahn (DB) die Tochtergesellschaften Ioki und Clevershuttle (CS) einer neuen Einheit namens „New Mobility road-based“ zugeordnet. Personell und organisatorisch ist diese sehr nah an der Bussparte des Konzerns angesiedelt.

Das zeigt sich bereits in der Spitzenfunktion: „Frank Klingenhöfer fungiert in Personalunion als Vorstand von DB Regio Bus und Leiter dieser neuen Einheit“, teilt die DB dem NaNa-Brief auf Nachfrage mit. Zu den Motiven hieß es: „Damit intensivieren wir die erfolgreiche Zusammenarbeit mit DB Regio Bus.“ Die gemeinsame Steuerung von DB Regio Bus, Clevershuttle und Ioki soll sicherstellen, dass die DB Linien- und Bedarfsverkehre für eine flächendeckende Mobilität bereitstellt.

(Forts. S. 12)

Der Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) ist eine von den drei Bundesländern Baden-Württemberg, Hessen und Rheinland-Pfalz sowie 24 kommunalen Gebietskörperschaften getragene Organisation zur Planung, Durchführung und Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs und weiterer Mobilitätsdienstleistungen im Rhein-Neckar-Dreieck. Zu den Verbund- und Mobilitätspartnern zählen zurzeit mehr als 50 Verkehrsunternehmen, zwei Carsharing-Anbieter, mehrere E-Tretroller-Anbieter sowie das Fahrradvermietssystem „VRNnextbike“.

Der VRN erstreckt sich über eine Fläche von fast 10.000 Quadratkilometern. Rund drei Millionen Menschen leben in diesem Raum. Der VRN ist der zentrale Mobilitätsdienstleister im Verbundgebiet und zählt nach einer Studie der Fachzeitschrift brand eins als „Beste Partner 2019“ zu den Top-300-Unternehmen in Deutschland. Im Bereich Transport, Verkehr & Logistik liegt der VRN auf Platz 3 der besten Reputationen.

Die Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (VRN GmbH) sucht zum 01.01.2023 für die Stabsstelle Recht und Gremienbetreuung eine/n

Volljuristen/in (m/w/d)

Die neue Stabsstelle ist direkt der Geschäftsführung zugeordnet. Bei entsprechender positiver Bewährung ist perspektivisch die Beförderung zum/zur Justitiar/in möglich.

Identifizieren Sie sich mit Ihrer Tätigkeit, beherrschen Ihr Fachgebiet, zeigen Sie vollen Einsatz und handeln kundenorientiert? Möchten Sie etwas bewegen? Dann freuen wir uns über Ihr Interesse an unserem Stellenangebot.

Ihre Aufgaben

- Eigenständige Bearbeitung von Rechtsfragen im Bereich des Personenbeförderungsrechts, des europäischen Beihilferechts, des Eisenbahnrechts, des Vergaberechts, des Kommunalrechts, der Personalüberleitung im Rahmen fingierter Betriebsübergänge, der Tariftreue sowie des Rechts der vertraglichen Leistungsstörung
- Betreuung der Verbundgremien, insbesondere abteilungsübergreifende Federführung und Koordinierung bei der Vorbereitung der Tagesordnungen und Sitzungsunterlagen
- Sicherstellung, Organisation, Koordination und Weiterentwicklung des Datenschutzes in Zusammenarbeit mit dem Datenschutzbeauftragten

Ihre Qualifikation

- Sie verfügen über ein erfolgreich abgeschlossenes juristisches Examen (1. und 2. Staatsexamen) gerne mit Berufserfahrung oder Sie sind Berufseinsteiger und haben Interesse an der Einarbeitung in ein neues Rechtsgebiet.
- Sie haben Verständnis für kommunalpolitische Abläufe und die Fähigkeit, komplexe Themen in politischen Gremien zu präsentieren.
- Sie überzeugen mit sehr guten Kommunikations- und Präsentationsfähigkeiten sowie mit einem professionellen Umgang mit MS Office.
- Sie können sich schnell und eigenständig in neue Aufgabengebiete einarbeiten, eine sorgfältige sowie lösungsorientierte Arbeitsweise rundet Ihr Profil ab.
- Eine berufsbegleitende Vertiefung der personenbeförderungsrechtlichen Grundlagenkenntnisse im Rahmen einer Promotion würde Seitens des Arbeitgebers ebenso wohlwollend unterstützt werden.

Die VRN GmbH bietet Ihnen

- einen interessanten Tätigkeitsbereich in einem motivierten Team und in einer zukunftsorientierten Branche an einem attraktiven Standort im Herzen Mannheims
- ein gutes Betriebsklima, eine vertrauensvolle und partnerschaftliche Unternehmenskultur, in der Weiterbildung gefördert wird
- kreative Gestaltungsspielräume, kurze Entscheidungswege in einer flachen Hierarchie mit Teamstrukturen
- eine leistungsgerechte Bezahlung nach den Bestimmungen des TVöD, je nach Qualifikation in der Entgeltgruppe 13 oder 14, eine tariflich festgelegte Jahressonderzahlung und Leistungszulage, vermögenswirksame Leistungen sowie betriebliche Zusatzleistungen wie Job-Ticket, Job-Rad und Altersvorsorge
- Work-Life-Balance durch flexible Arbeitszeitregelungen bei einer 39-Stunden-Woche
- Mobiles Arbeiten ist möglich

Für Fragen steht Ihnen der zukünftige Geschäftsführer Herr Dr. Winnes (Tel.: 0621/10770-475), gerne zur Verfügung. Wenn Sie an dieser anspruchsvollen Aufgabe interessiert sind, übersenden Sie uns bitte bis zum 23.09.2022 Ihre Bewerbungsunterlagen, vorzugsweise per Mail an stellenangebote@vrn.de.

Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH
B 1, 3-5
68159 Mannheim



Der Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) ist eine von den drei Bundesländern Baden-Württemberg, Hessen und Rheinland-Pfalz sowie 24 kommunalen Gebietskörperschaften getragene Organisation zur Planung, Durchführung und Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs und weiterer Mobilitätsdienstleistungen im Rhein-Neckar-Dreieck. Zu den Verbund- und Mobilitätspartnern zählen zurzeit mehr als 50 Verkehrsunternehmen, zwei Carsharing-Anbieter, mehrere E-Tretroller-Anbieter sowie das Fahrradvermietssystem „VRNnextbike“.

Der VRN erstreckt sich über eine Fläche von fast 10.000 Quadratkilometern. Rund drei Millionen Menschen leben in diesem Raum. Der VRN ist der zentrale Mobilitätsdienstleister im Verbundgebiet und zählt nach einer Studie der Fachzeitschrift brand eins als „Beste Partner 2019“ zu den Top-300-Unternehmen in Deutschland. Im Bereich Transport, Verkehr & Logistik liegt der VRN auf Platz 3 der besten Reputationen.

Die Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (VRN GmbH) sucht zum nächstmöglichen Zeitpunkt im Rahmen einer unbefristeten Stelle in der Abteilung Aufgabenträgerbetreuung und Vergabe eine/n

Referent/in (m/w/d) im Vergabemanagement

Identifizieren Sie sich mit Ihrer Tätigkeit, beherrschen Ihr Fachgebiet, zeigen Sie vollen Einsatz und handeln kundenorientiert? Möchten Sie etwas bewegen? Dann freuen wir uns über Ihr Interesse an unserem Stellenangebot.

Ihr Aufgabengebiet

- Vorbereitung, Durchführung und Begleitung europaweiter ÖPNV Vergabeverfahren sowie für das Fahrradvermietssystem
- Entwicklung neuer Vergabe- und Wertungskonzepte wie z.B. Integration von On-Demand-Verkehrsleistungen und alternativen Antriebstechnologien in wettbewerbliche Vergabeverfahren
- Koordination und Betreuung der Vergabepattform für alle elektronischen Vergabeverfahren
- Weiterentwicklung von Mustervergabeunterlagen unter Berücksichtigung aktueller Rechtsprechung im Hinblick auf vergaberechtliche Aspekte sowie deren Auswirkungen auf die Aufgaben der Vergabestelle
- Enge Zusammenarbeit mit der Verwaltungs- und Politikebene von Städten, Landkreisen und Gemeinden im VRN sowie mit den vor Ort tätigen Verkehrsunternehmen
- Erstellung von Gremienunterlagen für die Aufgabenträger und Teilnahme bei Gremiensitzungen sowie Bewertung von Anregungen/Wünschen der Aufgabenträger zur Fortentwicklung oder Erweiterung des Angebotes und Entwicklung von entsprechenden Umsetzungskonzepten im Rahmen von Vergabeverfahren

Ihre Qualifikation

- Sie verfügen mindestens über ein Bachelor-Hochschulstudium der Fachrichtung Verkehrswesen (wie z. B. Verkehrsbetriebswirtschaft, Verkehrswirtschaft oder Mobilität und Verkehr) oder über eine vergleichbare Qualifikation mit fundierter relevanter Berufserfahrung vorzugsweise aus dem im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV).
- Erfahrungen bei der Vorbereitung, Durchführung und Umsetzung von wettbewerblichen Vergabeverfahren sowie branchen- und fachspezifische Kenntnisse über den ÖPNV Markt sind wünschenswert.
- Sie überzeugen mit sehr guten Kommunikations- und Präsentationsfähigkeiten sowie mit einem professionellen Umgang mit MS Office (insbesondere PowerPoint und Excel).
- Sie haben ein sicheres und freundliches Auftreten gegenüber unseren Kontakten in den Verwaltungen der Städte, Landkreise und Gemeinden. • Sie bringen sehr gute Fähigkeiten zum konzeptionellen Arbeiten mit und sind in der Lage sich in komplexe Fachthemen schnell einzuarbeiten. • Eine eigenverantwortliche, sorgfältige sowie lösungsorientierte Arbeitsweise rundet Ihr Profil ab.

Die VRN GmbH bietet Ihnen

- einen interessanten Tätigkeitsbereich in einem motivierten Team und in einer zukunftsorientierten Branche an einem attraktiven Standort im Herzen Mannheims
- ein gutes Betriebsklima, eine vertrauensvolle und partnerschaftliche Unternehmenskultur, in der Weiterbildung gefördert wird
- kreative Gestaltungsspielräume, kurze Entscheidungswege in einer flachen Hierarchie mit Teamstrukturen
- eine leistungsgerechte Bezahlung nach den Bestimmungen des TVöD in der Entgeltgruppe 12, eine tariflich festgelegte Jahressonderzahlung und Leistungszulage, vermögenswirksame Leistungen sowie betriebliche Zusatzleistungen wie Job-Ticket, Job-Rad und Altersvorsorge
- Work-Life-Balance durch flexible Arbeitszeitregelungen bei einer 39-Stunden-Woche
- Mobiles Arbeiten ist möglich

Für Fragen steht Ihnen die Leiterin unserer Abteilung Aufgabenträgerbetreuung und Vergabe, Frau Eichhorn (Tel.: 0621/10770-482), gerne zur Verfügung. Wenn Sie an dieser anspruchsvollen Aufgabe interessiert sind, übersenden Sie uns bitte bis zum **23. September 2022** Ihre Bewerbungsunterlagen, vorzugsweise per Mail an stellenangebote@vrn.de.

Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH
B 1, 3-5
68159 Mannheim



Hohe Erwartungen des Staatskonzerns an seine neue „Gummibahn“

Die Messlatte des DB-Konzerns an die neue Einheit ist hoch. Von ihrem Angebot wird verlangt, dass es „sich im Alltag der Menschen bewährt, auch in ländlichen Regionen“. Die Neuorganisation ist darüber hinaus Teil der DB-Strategie „Starke Schiene“. Klingenhöfers Verantwortungsbereich muss sich nicht nur an Zahlen messen lassen, sondern auch daran, ob er auf der Straße einen konzernspezifischen Beitrag zu Verkehrswende und Klimaschutz leistet.

Neuorganisation offensichtlich seit längerem Plan im DB-Vorstand

Ein engeres Zusammengehen von DB Bus, loki und Clevershuttle hat sich bereits im Frühjahr 2022 angedeutet. Mit der Fraunhofer-Studie „Mobilitätswende 2030“ unterstrich Klingenhöfer den Anspruch, dass er die von ihm geführte Einheit „vom Linienbus zur öffentlichen Mobilität der Zukunft“ (so der Untertitel der Studie) entwickeln will.

Die Rückendeckung des DB-Vorstands artikulierte sich u.a. im Auftritt von Berthold Huber bei der Präsentation von „Mobilitätswende 2030“.

Ein weiteres Indiz war die vorzeitige Wiederbestellung von Frank Klingenhöfer als Busvorstand von DB Regio im Mai des Jahres. Der Manager erklärte damals, er wolle „den Nahverkehr mit Bussen und On-Demand-Angeboten für Kund*innen und den Klimaschutz mit voller Kraft weiterentwickeln und die Integration der einzelnen Mobilitätsangebote mit allen Komponenten in ein Gesamtverkehrssystem zu einem Schwerpunkte seiner Arbeit machen“.

Offensives Werben um die Aufgabenträger

Inzwischen wird der durch die Studie angestoßene Dialog mit den Aufgabenträgern in einem digitalen Weiterbildungsformat namens „Linie Zukunft“ weitergeführt. Rund um die Mobilitätswende werden allmonatlich halbstündige Weiterbildungsformate zur Mobilitätswende angeboten, etwa zum Biokraftstoff HVO, zu Innovationsbudgets in Ausschreibungen oder zu datenbasierten Mobilitätsanalyse ([Link](#)).

Seit 2019 hat die DB nach eigenen Angaben mit loki (App/Plattform) und Clevershuttle (Steuerung und Betrieb von Bedarfsverkehren) „rund 380 Bedarfsverkehre“ gestartet und damit mehr als acht Millionen Fahrgäste befördert. Für 2021 spricht Regio Bus von 420 Millionen Fahrgästen.

NaNa-Brief 06.09.2022 (msa)

Reorganisation passt zum Koalitionsvertrag

Der Koalitionsvertrag von SPD, Grünen und FDP für die laufende Legislaturperiode hält unter anderem fest:

„Zu guten Lebensbedingungen gehören ... alltagstaugliche, nachhaltige Mobilitätsangebote. ... Dazu werden wir ... Rahmenbedingungen für vielfältige Mobilitätsangebote in Stadt und Land weiterentwickeln. ... Die Infrastruktureinheiten ... der Deutschen Bahn AG werden ... zu einer neuen, gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte zusammengelegt. ... Die Eisenbahnverkehrsunternehmen werden markt- und gewinnorientiert im Wettbewerb weitergeführt. ... Die Bahn muss in ganz Deutschland zum Rückgrat der Mobilität werden – auch im ländlichen Raum. ... Wir wollen individuelle und öffentliche Mobilität verknüpfen und durch neue flexible Angebote auch privater Anbieter ergänzen. Dazu ... unterstützen (wir) die Kommunen bei diesen neuen Herausforderungen.“

NaNa-Brief 06.09.2022 (msa)

KOMMENTAR**Das Bauhaus-Design für ÖPNV-Systeme umsetzen – und: Vom Rufbus reden, wenn man Rufbus meint**

Angesichts der Klimakrise sind wir dringend aufgerufen, neu zu verhandeln, wie wir Mobilität organisieren. Eine Branche, die es gewohnt ist, dafür „große Gefäße“ bereit-

zustellen, tut sich naturgemäß schwer, ihr Angebot auf das Individuum herunterzubrechen. Aber diese radikale Orientierung auf die Kundenbedürfnisse ist unverzichtbar, wenn wir bis 2030 die Fahrgastzahlen verdoppeln wollen.

Für dieses Bewusstsein scheint es in der Branche noch Luft nach oben zu geben. Drei Streiflichter sollen dies belegen. Der 9-Euro-Ticket-Ansatz „einmal kaufen, gilt überall“ sei „sozusagen das klassische Bauhaus-Design umgesetzt für ÖPNV-Systeme“. So enthusiastisch hat ein Beraterkonsortium um die Karlsruher M-Five GmbH das Angebot für das Bundesverkehrsministerium charakterisiert (nachzulesen im Kurzreport für die [„Bewertung von Maßnahmen für ein Sofortprogramm nach Bundes-Klimaschutzgesetz“](#)). Weitere Mitglieder des Konsortiums waren u.a. PTV, BBG & Partner oder die TU Hamburg.)

Mehr als 100 Jahre nach der Bauhaus-Gründung tut sich der deutsche Nahverkehr mit dem „klassischen Bauhaus-Design“ aber immer noch schwer bis sehr schwer. Dem brancheneigenen, bundesweit buchbaren Handyticket über Mobility inside fehlt der Wums, wie Oliver Wolff auf der VDV-Jahresversammlung durchblicken ließ.

Gleichzeitig hat der VDV es nach eigenem Bekunden „so nicht erwartet“, dass die Kunden beim 9-Euro-Ticket „die Flexibilität, die Simplizität, das Ticket zu erwerben, es überall nutzen zu können“, in so hohem Maße schätzten (NaNa-Brief 35/22). Und das, obwohl der/die Durchschnittsdeutsche anderswo tagtäglich erlebt, dass Mobilität und Tarif auch einfach gehen: im Auto, am Handy oder mit der Uber-App.

Jetzt fegt zum zweiten Mal die Bundespolitik (in Form des Koalitionsausschusses) durchs Land und zwingt die Branche zu einem Aufbruch, zu dem sie selbst jahrelang außerstande war.

Das 9-Euro-Ticket stehe für einen „Befreiungsschlag“ und für: „Deutschland kann auch anders.“ So jedenfalls resümieren sechs Stammkund*innen und sechs Wieder- bzw. Neu-Kund*innen das innovative Angebot in Tiefeninterviews mit dem Kölner Rheingold-Institut.

Im Auftrag von „Fokus Bahn NRW“ hat dieses Marktforschungsinstitut auch herausgefunden, dass die Gesprächspartner übereinstimmend von „mehr oder weniger unzumutbar erlebten Entmündigungs-Erfahrungen“ berichten. In jedem Interview sei ein Stehen-bzw. Steckenbleiben ohne weitere Information zur Sprache gekommen. Hinzu komme, so das Rheingold-Institut weiter, dass der ÖPNV „oft als eher regelfreier Raum erlebt“ werde.

Auch diese Erkenntnisse überraschen nicht. Sie decken sich mit eigenen Erfahrungen und dem, was im Bekannten- und Freundeskreis in Bus und Bahn erlebt bzw. erlitten wird. Just im Augenblick der Niederschrift dieses Kommentars trudelt eine Nachricht ein: „Der angekündigte Zug ist ausgefallen.“

Für die Verdoppelung der Fahrgastzahl ist der Kapazitäts- und Angebotsausbau unbestritten wichtig. Beides braucht einen langen Atem. Die Kundschaft durch wertschätzende Kommunikation davor bewahren, in die „Entmündigungs-Erfahrung“ hineinzurutschen: Das geht sofort. (Meistens jedenfalls.)

Wenn die DB die neue Einheit Regio Bus+loki+Clevershuttle „New Mobility road-based“ nennt, dürfen ebenfalls Zweifel am Grad der Kundenorientierung aufkeimen. Natürlich steht es jedem Unternehmen frei, eigene Bezeichnungen zu entwickeln. Es gibt keine Pflicht, den Begriff „Straße“ zu benutzen, wenn man „Straße“ meint.

Aber in Deutschland verfügt die Hälfte der Bevölkerung über keine bis eingeschränkte Englischkenntnisse. Diesen potenziellen Kund*innen signalisiert die Organisationsbezeichnung, dass sie eigentlich gar nicht angesprochen werden soll. Wie glaubhaft ist vor diesem Hintergrund das Versprechen eines Angebotes, das sich, Zitat DB-Pressestelle, „im Alltag der Menschen bewährt, auch in ländlichen Regionen“?

Genau deswegen ist auch „On-Demand“, das Modewort von Politik und Branche, ein schlechter Begriff. Nicht, weil es ein englischer Begriff ist – diese Sprache ist wunderbar! Sondern weil nur jede*r zweite hierzulande weiß, was gemeint ist. Wie wäre es stattdessen mit einem allgemeinverständlichen Wort, etwa dem bekannten und bewährten „Rufbus“? Die Art des Rufens – mit der Stimme, mit dem Telefon, mit der App – darf unbestimmt bleiben.

Wichtig ist, dass jede*r sich angesprochen fühlt und künftige Tiefeninterviewte begeistert feststellen: „Die Öffis sind top, ihr Angebot kommt mir wie gerufen!“ NaNa-Brief 06.09.2022 (Markus Schmidt-Auerbach)

KORREKTUR

Saarländischer Verdi-Funktionär heißt Christian Umlauf

In Ausgabe 34/2022 wurde der Vorname von Christian Umlauf falsch angegeben. Als Vizeschäftsführer des Verdi-Bezirks Saar/Trier ist Umlauf unter anderem zuständig für die Tarif- und die politische Arbeit des Fachbereichs Verkehr im Saarland.

NaNa-Brief 06.09.2022 (msa)

FUNDSACHE



Das 9-Euro-Ticket ist Geschichte, das x-Euro-Ticket kommt. Vielleicht Anfang 2023. Schwerbehinderte mit den Merkzeichen H, BL, G, aG und Gl können schon jetzt Bus und Bahn bundesweit nutzen (sofern sie eine entsprechende Wertmarke erworben haben). In Großbritannien gibt es diverse Tarifiermäßigungen für Behinderte und Senioren, unter anderem den „Older Person’s Bus Pass“.

Es ist also hochaktuell, wenn uns das Kino jetzt ins entlegene Nordschottland entführt.

Der Pensionär Tom (Timothy Spall) macht sich auf den Weg nach Land’s End im Süden Englands – an jenen Ort, an dem seine kürzlich verstorbene Ehefrau Mary und er sich einst kennenlernten. Dort möchte er ihre Asche verstreuen, die er in einem kleinen Koffer bei sich trägt.

Der knorrige 90-Jährige plant, seine – inklusive umsteigebedingten Umwegen – 1349 Kilometer lange Reise ausschließlich mit Nahverkehrsbussen zurückzulegen. Das schont seine Kasse. Während den Fahrten trifft er auf Tiere, vor allem aber auf die unterschiedlichsten Menschen, die Anteil an seiner bewegenden Geschichte nehmen und den rüstigen Busreisenden zur landesweiten Berühmtheit machen.

Leicht ironisch wird „Der Engländer, der in den Bus stieg und bis ans Ende der Welt fuhr“ schon als DEDIDBSUBAEDWF abgekürzt. Regisseur Gillies MacKinnon („Ein Kind von Traurigkeit“, „Marrakesch“) hat ein einfühlsames, ja auch tragikomisches Roadmovie auf die Leinwand gebracht, eine herzerwärmende und inspirierende Geschichte über eine Reise in die Vergangenheit.

„Der Engländer, der in den Bus stieg und bis ans Ende der Welt fuhr“ erzählt von Aufbruch, Abschied und Erinnerung. Der Film habe wenig gemeinsam mit dem „Hundertjährigen, der aus dem Fenster stieg und verschwand“ und seinem Slapstickhumor, findet der NDR. Vielmehr sei DEDIDBSUBAEDWF ein „Film voller Melancholie und tiefster Menschlichkeit“.

NaNa-Brief 06.09.2022 (Markus Schmidt-Auerbach) | Foto: Filmverleih Capelight

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 (verantwortl., 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 (verantwortl.), 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, Fax +49 40 23714-243, kundenservice@dvvmedia.com | NaNa-Brief erscheint wöchentlich (dienstags) als PDF-Ausgabe. Mindestbezugszeit: 3 Monate. Abonnement jährlich: EUR 581,- 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.

JETZT
KOSTENLOS
ABONNIEREN!

SIE MÖCHTEN WISSEN, WAS DIE ZUKUNFT DER MOBILITÄT BEWEGT?

Mobility Impacts liefert Ihnen die Antworten!

Das neue Informationsangebot zur Zukunft der Mobilität mit dem Fokus auf zwei Themenfelder:

Unter „**New Mobility**“ finden Sie Beiträge und Meldungen zu Veränderungen im Mobilitätsverhalten, zur Stadt- und Verkehrsplanung, zur ganzen Bandbreite an Mobilitätsangeboten bis zum autonomen Fahren und zur Vernetzung der Verkehrsmittel.

Unter „**New Power**“ geht es um alternative Antriebe und Kraftstoffe übergreifend über alle Verkehrsträger – von Elektromobilität über Wasserstoff bis hin zu synthetischen Kraftstoffen.

www.mobility-impacts.de/bestellen-mobility

MOBILITY
impacts