

# NaNa

## Nahverkehr Nachrichten

Informationen aus dem gesamten öffentlichen Personennahverkehr

# MUSTER



Wie von selbst.  
**Autonome Fahrzeuge**  
planen, laden, disponieren und steuern.



www.ivu.de

### DB verkauft ioki an Benteler-Gruppe

Die Benteler-Gruppe übernimmt von der Deutschen Bahn deren Tochterunternehmen ioki, Anbieter für software-basierte Mobilität. Über die Details der Transaktion wurde Stillschweigen vereinbart. Der Abschluss der Übernahme wird zeitnah erwartet. Mit der Übernahme entsteht aus ioki in Kooperation mit Holon und Benteler Mobility der erste Full-Service-Anbieter für autonome Mobilität in Europa, teilt die Benteler-Gruppe mit. Konkret produziert Holon das autonom fahrende Shuttle Holon urban. Das Unternehmen ioki bringt Plattform- und Routing-Technologie für On-Demand- und ÖPNV-Integration mit in die Gruppe. Benteler Mobility kümmert sich um den Betrieb und die Finanzierung autonomer Flotten. (jb)

### „SMILE24“: Weiter in angepasster Form

Das ÖPNV-Modellprojekt „SMILE24“ wird auch nach dem Auslaufen der Förderung durch den Bund weitergeführt – wenn auch in angepasster Form. Zwischen den regionalen Zentren in den Landkreisen Rendsburg-Eckernförde und Schleswig-Flensburg besteht künftig mindestens im Stundentakt eine schnelle Busverbindung, auch an Wochenenden. Die Feinverteilung der Fahrgäste in die Fläche übernimmt weiterhin das On-Demand-Angebot NAHSHUTTLE. Der Kreis Schleswig-Flensburg weitet zudem das NAHSHUTTLE-Bediengebiet aus. Das Projekt habe jedoch auch gezeigt: Außerhalb des Schulverkehrs werden Linienbusangebote nicht gut angenommen, wenn die Busse seltener als stündlich fahren und mit Umwegen viele Zwischenstationen bedienen. Die saisonal entlang der Schleidörfer und der Ostseeküste getesteten Tourismuslinien werden deshalb nicht weiter verkehren. Auch einige weitere Verbindungen werden deshalb ab 2026 nur noch für den Schulverkehr befahren – die übrige Anbindung übernimmt das NAHSHUTTLE. Das Land Schleswig-Holstein fördert die Fortsetzung mit jährlich 2 Mio Euro. Verkehrsminister Claus Ruhe Madsen: „SMILE24 ist ein echtes ÖPNV-Erfolgsprojekt mit großer Strahlkraft weit über die Schlei-Region und Schleswig-Holstein hinaus.“ Er dankte allen, die dazu beigetragen haben, „den deutschlandweit umfangreichsten ÖPNV im ländlichen Raum ins Rollen zu bringen“. (jb)



Die Neuregelung garantiert unter anderem auch ein gesetzlich festgeschriebenes Grundangebot auf der Schiene.

## NRW: Strukturreform im SPNV

Der Schienenverkehr in Nordrhein-Westfalen steht vor einigen Herausforderungen: Viele Strecken und zentrale Knotenpunkte müssen saniert werden, was Baustellen, längere Fahrzeiten und Zugausfälle zur Folge hat.

Das Land will mit der Novellierung des ÖPNV-Gesetzes einen Beitrag leisten, die Auswirkungen dieser Modernisierung so gut wie möglich zu organisieren. Der Gesetzentwurf der Landesregierung für eine Strukturreform im SPNV soll dafür sorgen, dass Planung, Betrieb und Abstimmung künftig aus einer Hand erfolgen – für mehr Verlässlichkeit im Alltag der Fahrgäste. Kern der Gesetzesnovelle ist die Schaffung einer neuen, landesweiten Organisation „Schiene.NRW“, die den gesamten Schienennahverkehr im größten SPNV-Markt Europas steuert. Bisher war diese Aufgabe auf Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL), Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) und

go.Rheinland verteilt – was zu mehr Abstimmungsaufwand, Reibungsverlusten und unterschiedlichen Standards geführt habe. Durch die zentrale Verantwortung von Schiene.NRW werden Entscheidungswege verkürzt, die Verwaltung verschlankt und Ressourcen gebündelt, heißt es vom Landesverkehrsministerium. Der Gesetzentwurf ist im Dialog mit allen Beteiligten, darunter den drei Aufgabenträgern und den kommunalen Spitzenverbänden Landkreistag und Städtetag NRW, in den vergangenen Monaten vorbereitet worden. Gemeinsam wurden Anpassungen beraten und Grundlagen erarbeitet, damit die neue Struktur sowohl effizient als auch regional verankert ist.

„Mit dieser Reform machen wir den Schienenpersonennahverkehr für die Fahrgäste zuverlässiger und komfortabler“, erklärte Verkehrsminister Oliver Krischer (Grüne).

Es werden drei Beispiele dafür angeführt, wie die Strukturreform konkret die Abläufe dort verbessern kann, wo Fahrgäste und Kommunen die Probleme derzeit am deutlichsten spüren würden: So haben Bauräger bei der Abstimmung von Baustellen künftig nur noch einen zentralen Ansprechpartner, was auch die Organisation der Ersatzverkehre erleichtern soll. Eine einheitliche Taktung von Fahrplänen über Verbundgrenzen hinweg soll Wartezeiten reduzieren.

Fortsetzung auf S. 2

## Hannover: Anstieg der Stadtbahnunfälle

Vier Mal pro Woche ein Zusammenstoß mit Stadtbahnen: In Hannover gab es 2025 laut Medienberichten einen „rapiden Anstieg“ der Unfallzahlen.

In den ersten elf Monaten habe es mehr als 200 derartige Unfälle gegeben, berichten „Hannoversche Allgemeine Zeitung“ und „Neue Presse“, das seien zwölf Prozent mehr als 2024. Demnach sei jeder Dritte dieser Unfälle von Autofahrern verursacht worden. Dabei habe auch die Zahl der Unfälle mit Verletzten stark zugenommen. Hauptgründe seien Un-

aufmerksamkeit und Leichtsinn, hinzukommen dürften häufige Verstöße gegen Abbiege- oder Wendeverbote und gegen Rotlicht. Die Üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG selbst teilte dazu nichts mit. Bei der Stadtbahn gebe es zunehmend Großschäden und aufwendige Reparaturen, die vermehrt bei externen Auftragnehmern ausgeführt werden, hieß es.

Den Berichten zufolge sei auch die eigene Werkstatt verstärkt worden. Schwer sind meist die Schäden nach Flankenfahrten ohne Beteiligung Dritter, deren Zahl ebenfalls hoch ist. Den Zeitungen zufolge setzt die Üstra täglich 281 ihrer 351 Stadtbahnwagen ein. Bekannt ist eine seit Monaten anhaltende Fahrzeugknappheit im Bereich Stadtbahn. Sie verschärft sich mit jedem Unfall, also durchschnittlich alle zwei Tage. Laut den Blättern hofft das Verkehrsunternehmen für 2026 „weiter auf Entspannung“. (ht.)

### Personen Positionen

**Finanzstaatssekretär Dr. Till Kaesbach** wurde in der jüngsten Aufsichtsratssitzung der Hessischen Landesbahn GmbH (HLB) einstimmig zum Aufsichtsratsvorsitzenden der HLB gewählt. Er übernimmt damit die Nachfolge von **Staatssekretär a. D. Uwe Becker**. Der Aufsichtsrat der HLB besteht aus fünf Mitgliedern. Drei dieser Mitglieder werden vom Gesellschafter Land Hessen entsandt und zwei weitere von der Gesellschafterversammlung gewählt, davon eines auf Vorschlag des Landes und eines auf Vorschlag des Gesamtbetriebsrats.

**Manfred Richter (56)** wurde am 18. Dezember 2025 in der konstituierenden Sitzung des Aufsichtsrats der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) als Vorsitzender des Gremiums wiedergewählt. **Marco Steinborn**, kaufmännischer Arbeitnehmer im Personalmanagement der KVB, bleibt weiterhin stellvertretender Vorsitzender. Richter, der seit April 2024 als Aufsichtsratsvorsitzender im Amt ist, ist seit 2015 im Fraktionsvorstand der Grünen-Ratsfraktion und davon fünf Jahre als stellvertretender Fraktionsvorsitzender tätig. Zudem verfügt er über mehr als 15 Jahre Erfahrung als Aufsichtsratsmitglied in städtischen Gesellschaften. Seit über 25 Jahren arbeitet er hauptberuflich in leitenden Funktionen im Personalbereich.

**Dr. Klaus Vornhusen** hat sich nach 25 Jahren im Deutsche-Bahn-Konzern in den Ruhestand verabschiedet. Vornhusen war 20 Jahre lang als Konzernbevollmächtigter für Hessen tätig. Im Jahr 2019 übernahm er zudem die Verantwortung für Rheinland-Pfalz und das Saarland. Zudem war er seit Mai 2023 Vorsitzender der Landesgruppe Hessen des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV). Der Beauftragte für nachhaltige Mobilität Europa, **Ismail Ertug**, hat am 1. Januar 2026 die Nachfolge von Vornhusen als Konzernbevollmächtigter übernommen. Davor war Ertug 14 Jahre als Mitglied des Europäischen Parlaments im Verkehrsausschuss tätig.

**Arne Beck**, seit August 2020 Geschäftsführer des Aufgabenträgers



**Energiekosten sparen**  
Leerfahrten einsparen,  
Standzeiten reduzieren



www.initse.com

ITCS von ATRON

**Die Leitstelle für die Hosentasche**



atron.com

**MABEG®**

ÜBERDACHUNGEN  
FREIRAUMMOBILIAR  
FAHRGASTINFORMATION  
auch mit dynamischer FGI



www.mabeg.de

IMMER SICHER UNTERWEGS

**NOTRUFSAULE**



An der Haltestelle, mit direkter Verbindung zur Leitstelle und schneller Hilfe im Ernstfall.  
Desweiteren akustische Fahrgastinformation auf Knopfdruck



www.lumino.de



**Ticketing**

**Kostenlos testen**  
ximedes.com

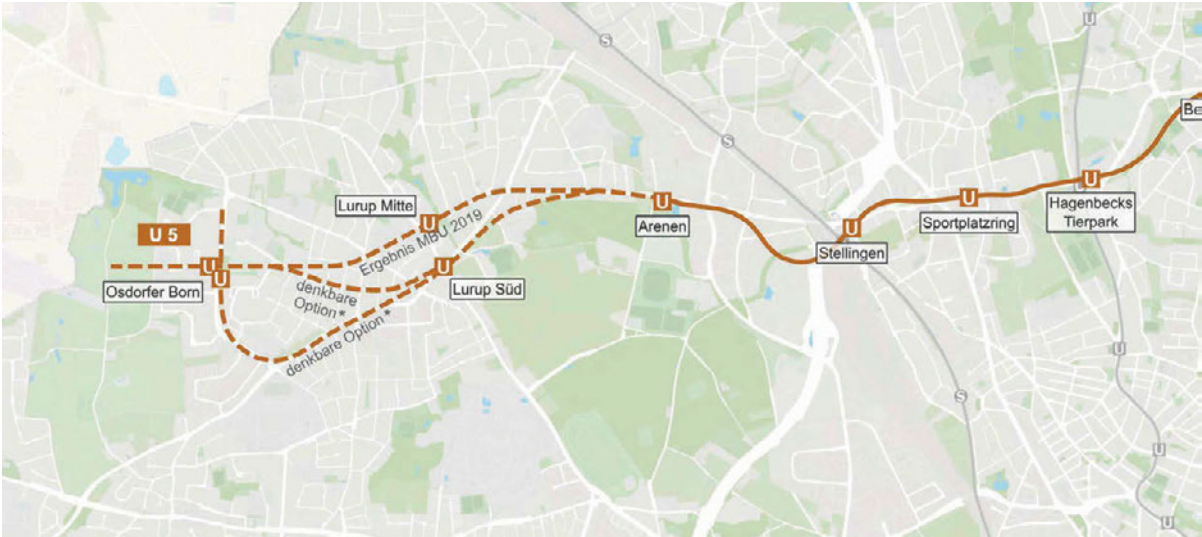


Personen  
Positionen

Nah.SH, hat seinen vorzeitigen Abschied angekündigt. Wie er am 20. Dezember 2025 bekannt gab, wolle er das Unternehmen zum 4. September 2026 verlassen. Er habe sich entschlossen, sich „beruflich und privat neu zu orientieren“. Bezüglich der Nachfolge schrieb er: „Die zum 16. Januar 2026 anstehende Verpflichtung von **Birgit Austen** als zweite Geschäftsführerin der Nah.SH GmbH stellt einen nahtlosen Übergang der Geschäftsführung auf meine Nachfolge sicher.“ Vor seiner Tätigkeit bei der Nah.SH war Beck mehr als zehn Jahre bei der Civity Management Consultants tätig, davon fünf Jahre als Gesellschafter beziehungsweise Partner.

**Bernd Hasenfratz** (45) ist vom Aufsichtsrat des Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbunds (bodo) vorzeitig für die kommenden fünf Jahre als Geschäftsführer bestellt worden. Er ist seit 2006 für die Verbundgesellschaft tätig. Seit 2023 ist er Geschäftsführer, mit dem Auftrag, den vor gut 20 Jahren gegründeten Verkehrsverbund zu reformieren. Der Verbundraum umfasst den Bodenseekreis, den Landkreis Lindau und den Landkreis Ravensburg. Die Gesellschafter sind die drei Landkreise sowie die Eisenbahn- und Omnibusunternehmen im Bedienungsgebiet.

**Christiane Auffermann**, bisherige Geschäftsführerin des Zweckverbands Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL), ist von der Verbandsversammlung einstimmig zur hauptamtlichen Vorstandsvorsteherin gewählt worden. Ziel der „Aufwertung“ des Postens und der Zusammenlegung mit der wegfallenden Geschäftsführungsstelle ist es, die „strategische und operative Führung des NWL künftig hauptamtlich aufzustellen und die Mobilitätsentwicklung in der Region noch wirkungsvoller voranzutreiben“, teilt der NWL mit. Die Verwaltung bereite die weiteren Schritte zur formellen Übertragung der Stelle vor. Die Bestellung von Auffermann zur hauptamtlichen Vorstandsvorsteherin konnte nicht unmittelbar mit der Wahl erfolgen, da noch eine Prüfungsfrist nach der Information des unterlegenen Bewerbers abzuwarten war. Die eigentlich schon vor Monaten geplante Besetzung mit Auffermann war laut regionalen Medien durch eine Klage des Mitbewerbers und vorherigen nebenamtlichen Vorstandsvorstehers **Klaus Drathen**, Kreisdirektor des Hochsauerlandkreises, verhindert worden.



Die Grafik zeigt in einem Ausschnitt die Varianten für die Verlängerung der U 5 nach Westen.

U 5 nach Osdorf: Start der Planung

Drei Monate nach der Beauftragung hat die Hamburger Hochbahn kurz vor dem Jahresende 2025 einen ersten Planungsstand für die Verlängerung der geplanten U 5 Richtung Westen vorgestellt.

Die Vorzugsvariante soll im Frühjahr 2026 vorliegen und die Vorplanung bis Ende 2026 abgeschlossen sein. Vorgesehen ist eine Strecke vom bisher geplanten Endpunkt bei den Arenen westwärts über Lurup (37.000 Einwohner) in die Großsiedlung Osdorf (11.000 Einwohner). Die bisher mit einer Länge von 25 km geplante U 5 soll nun rund 4 km länger ausfallen und zwei weitere Haltestellen in Lurup und am Osdorf Born erhalten. Konkret wird weiter eine schon 2019 erwogene, aber damals verworfene geradlinige Streckenführung geprüft. Diese umfasst eine Station Lurup-Mitte und eine zentral gelegene Endstation in Ost-West-Richtung quer zum Straßenzug

Bornheide in der Mitte der Großsiedlung. Die Hochbahn will aber auch noch einmal eine südlichere Haltestellenlage für Lurup prüfen, mit einer bogenförmigen Streckenführung unter den Straßenzügen Rugenbarg und Bornheide bis zu einer nach Norden weisenden Endstation in Osdorf. Auch eine Kombination aus der Südvariante mit einer nach Westen weisenden Endstation wäre möglich. Hinter der Endstation wird eine größere Abstellanlage angelegt. Auch soll eine Verlängerung über die Landesgrenze bis in die nordwestlich unmittelbar anschließende Kleinstadt Schenefeld baulich offengehalten werden. Weitere Varianten schließen sich durch die Lage der U 5-Station bei den

Arenen und Konflikte mit teils unterirdisch verlaufenden empfindlichen Forschungsanlagen in dem Bereich aus. Die Pläne für die Abstellanlage bei den Arenen sollen angepasst werden. Die Planer können sich dabei auf Voruntersuchungen aus der Zeit vor 2019 stützen, als zunächst mehrere S- und U-Bahn-Varianten mit zwei grundsätzlich unterschiedlichen Streckenführungen auf ihre Machbarkeit geprüft worden waren. Von dem anschließend weitergeplanten S-Bahntunnel hatte der Hamburger Senat im September 2025 Abstand genommen, nachdem sich herausgestellt hatte, dass dieser erst etwa 2050 fertig wäre. Die U 5 soll dagegen schon etwa zehn Jahre früher in Betrieb sein. (FM)

Fortsetzung von Seite 1  
Regionale Balance

Außerdem könne eine landesweite Organisation zentral gesteuert dafür sorgen, unterschiedliche technische, bauliche und digitale Standards anzugleichen und damit die Barrierefreiheit voranzutreiben. Von der Neuregelung sollen neben den Fahrgästen auch die Kommunen profitieren. Erstmals wird ein gesetzlich festgeschriebenes Grundangebot auf der Schiene garantiert. Diese 85 Mio Zug-km pro Jahr sichern die Kommunen laut des Ministeriums auch gegen unerwartete Kostensteigerungen ab. Zudem garantiert das Land eine regionale Balance: Mehrleistungen in einer Region sind nur möglich, wenn auch in anderen Landesteilen zusätzliche Angebote bestellt werden. Außerdem erhöht das Land die finanziellen Sicherheitspolster für den SPNV und damit auch für die letztlich verantwortlichen Kommunen: Der Mindestbetrag der SPNV-Pauschale steigt von 1 Mrd Euro auf 1,6 Mrd Euro jährlich und soll weiterhin regelmäßig angepasst werden. Nicht verausgabte Mittel eines Kalenderjahres können künftig 18 Monate länger verwendet werden. Die Kommunen finanzieren derzeit keine Regionalzüge und S-Bahnen, was auch so bleiben soll. Die Kommunen und kommunalen Verkehrsbetriebe erhalten mit der Erhöhung der ÖPNV-Pauschale auf 160 Mio Euro und drei-prozentiger regelmäßiger Anpassung ebenfalls mehr Spielräume. Schiene.NRW soll zum 1. Januar 2027 die Arbeit aufnehmen. (mab)

Hannover: Verbote auf Hochbahnsteigen

Seit dem Jahresbeginn gilt im Stadtbahnnetz der Üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG etwas überraschend ein umfassendes Alkohol- und Rauchverbot auf allen oberirdischen Hochbahnsteigen. Neben einem Rauchverbot für Tabak, Cannabis und E-Zigaretten gibt es ein umfassendes Alkoholverbot: Untersagt ist sowohl der Konsum als auch das Mitführen alkoholischer Getränke in offenen oder nicht verschließbaren Behältnissen. Laut Üstra komme sie mit der neuen Regelung „wiederkehrenden Bitten von Fahrgästen und Wünschen aus der Regionspolitik nach“. Zudem werde durch die Ausweitung der Verbote „ein gepflegter Gesamteindruck der Bahnsteige sowie Einsparungen bei deren Reinigung angestrebt“. Entsprechende Hinweise auf den Hochbahnsteigen gibt es, abgesehen von kurzzeitigen Einblendungen in den digitalen Abfahrtsanzeigen, bislang nicht. Haltestellen ohne Hochbahnsteig – also auch sämtliche Bushaltestellen – sind von dem neuen Verbot ausgenommen, da sie „häufig nicht eindeutig“ vom übrigen Verkehrsraum abgegrenzt seien. (ht.)

Reaktivierung schreitet planmäßig voran

Die Arbeiten für die Reaktivierung der grenzüberschreitenden Bahnverbindung auf der Strecke der Bentheimer Eisenbahn AG (BE) zwischen Neuenhaus und dem niederländischen Coevorden schreiten planmäßig voran.

Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2026 soll der Zugverkehr auf der Linie RB 56 aufgenommen werden. Neben den Maßnahmen zur Ertüchtigung der Strecke selbst rücken nun auch die Verkehrsstationen in den Fokus. So sollen die Bahnhofsumfelder in Neuenhaus-Veldhausen, Hoogstede, Emlichheim und Laarwald umgestaltet und aufgewertet werden. Bei diesen Vorhaben unterstützt der Landkreis Grafschaft Bentheim die Kommunen und beteiligt sich an den Kosten. Insgesamt rund 1,9 Mio Euro stellt der Landkreis zur Verfügung, die für den Bau von Bushaltestellen, Parkplätzen und Fahrradabstellanlagen, Fahrradboxen und E-Ladesäulen verwendet werden. Für die Umsetzung der Maßnahmen haben die Kommunen Fördermittel bei der Landesnahverkehrs-

gesellschaft Niedersachsen (LNVG) beantragt. Zusätzlich beteiligt sich der Landkreis mit 111.000 Euro an den Kosten für ein Bahnsteigdach im Bahnhof Emlichheim sowie mit 33.000 Euro am Bau einer Rampe und eines Wetterschutzes am Haltepunkt Hoogstede. Grundsätzlich sind an der Finanzierung der erforderlichen Infrastruktur zur Reaktivierung der Verbindung zwischen Neuenhaus und Coevorden auf deutscher Seite der Bund (90 Prozent), das Land Niedersachsen (fünf Prozent) und der Landkreis Grafschaft Bentheim (fünf Prozent/1,25 Mio Euro) beteiligt. Darüber hinaus beteiligt sich das Land mit 1 Mio Euro an der notwendigen grenzüberschreitenden Schnittstelle und der Zugsicherung. Vom Landkreis ist dafür eine Kofinanzierung von 210.000 Euro geplant. Das

Reaktivierungsvorhaben wurde vorbereitet und wird begleitet durch ein internationales Kooperationsprojekt, an dessen Finanzierung der Landkreis mit rund 700.000 Euro beteiligt ist. Insgesamt fließen von Landkreiseite rund 4,2 Mio Euro in das SPNV-Reaktivierungsvorhaben. Unterdessen hat die BE für die ebenfalls geplante Reaktivierung des 5,2 km langen Abschnitts Bad Bentheim–Gildehaus den Planungsauftrag vergeben. Die Kosten für die Planungsleistungen, die Ertüchtigung der Strecke und den Bau von Haltepunkten liegen bei 11,7 Mio Euro. Zu klären ist auch, wie künftig das ehemalige Bahnhofsgebäude in Gildehaus genutzt werden kann, das in Privatbesitz ist. Bei dieser Strecke gibt es laut des Parlamentarischen Lenkungskreises in Niedersachsen „gute Voraussetzungen“ für eine SPNV-Reaktivierung. Entsprechend hatte sie es als eine von sechs Verbindungen in die letzte Stufe des niedersächsischen Reaktivierungsprogramms geschafft. (ms)

NaNa

Nahverkehrs  
Nachrichten

Die NaNa-Nahverkehrs-Nachrichten erscheinen 2026 im 71. Jahrgang

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

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

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

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

**Geschäftsführer**  
Martin Weber, Hamburg

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

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

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

**Anzeigentechnik**  
Frank Schnakenbeck, Hamburg, +49 40 23714-332  
frank.schnakenbeck@dvvmedia.com  
Gültig ist die Anzeigenpreisliste Nr. 40 vom 1. Januar 2026.

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

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

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

**Erscheinungsweise**  
wöchentlich freitags

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

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

**Bezugsgebühren Abonnement**  
Inland jährlich 520,00 EUR inkl. Porto zzgl. MwSt. Ausland mit VAT-Nr. 650,00 EUR inkl. Porto. Ausland ohne VAT-Nr. inkl. Porto zzgl. MwSt. Einzelheft 11,97 EUR (inkl. MwSt.)  
Das Abonnement-Paket enthält die jeweiligen Ausgaben als Print, Digital und E-Paper sowie den werktäglichen Nachrichten-Service per E-Mail.

**Layout**  
SiMa Design – Michael Sieger, Laura Bartel, Lena Carstens

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

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



Kommentar

Aus drei mach eins



Markus Büles

Nordrhein-Westfalen steht bei der Herausforderung längst nicht alleine da: Auf der Schiene gilt es, Verbindungen und Knotenpunkte auf Vordermann zu bringen. Das Land will mit einer Novellierung des ÖPNV-Gesetzes dafür sorgen, dass die aufwendige Modernisierung bestmöglich organisiert wird. Eine Strukturreform im SPNV soll künftig für Planung, Betrieb und Abstimmung aus einer Hand sorgen. Statt der Aufgabenträger NWL, VRR und go.Rheinland soll die neue Organisation „Schiene.NRW“ den SPNV steuern. Die Maßnahme soll auch dafür sorgen, dass Entscheidungswege verkürzt und Verwaltung verschlankt werden. Der entsprechende Gesetzentwurf sei mit allen Beteiligten, darunter auch die drei Verbünde, vorbereitet worden. Die Neuregelung sieht zudem ein gesetzlich festgeschriebenes Grundangebot auf der Schiene sowie ein finanzielles Sicherungspolster für den SPNV und die letztlich verantwortlichen Kommunen vor. Große und hehre Pläne. Es wird sich zeigen, wie sich die Neustrukturierung, auch mit Blick auf die künftige Rolle der Verbünde, in der Umsetzung bewährt.







## Beschwerde über staatliche Gesellschaft

Die unter der Verwaltung des Wirtschafts- und Fischereiministeriums stehende staatliche norwegische Bahngesellschaft Flytoget hat sich bei der Aufsichtsbehörde Statens jernbanetilsyn über Geschäftsgebaren der staatlichen Infrastrukturgesellschaft Bane NOR beschwert.

Nach Ansicht von Flytoget nutzt Bane NOR ihre Monopolstellung, um Risiken und Kosten auf Zugbetreiber abzuwälzen. Die Vertragsvorlage für den Zugang zum Schienennetz (AST), die alle Zugbetreiber unterzeichnen müssen, um Slots und Infrastruktur zugeteilt zu bekommen, mache es den Betreibern nahezu unmöglich, bei Mängeln an der Infrastruktur Entschädigungen zu bekommen. Laut AST müsse Bane NOR nur bei Fahrlässigkeit oder Vorsatz haften. Außerdem würden praktisch alle relevanten Verluste, darunter verlorene Einnahmen und Kosten für alternative Beförderungen, als indirekte Verluste definiert, für die Bane NOR nicht aufkomme.

Auch Vy, SJ Norge und Go-Ahead haben gegen diese Unausgeglichenheit protestiert und schon 2014 gefordert, eine gegenseitige, verschuldensunabhängige Haftung einzuführen. Bane NOR hat sie nicht eingeführt – nur für die Zugbetreiber. Flytoget weist in diesem Zusammenhang auf die Untersuchung von Jernbanetilsyn zur Einstellung des Zugverkehrs am 1. Weihnachtstag 2024, in der die Behörde Bane NOR zu einem besseren Krisenmanagement auffordert. Bane NOR teilte Teknisk Ukeblad derweil mit, dass die Gesellschaft den Standpunkt von Flytoget nicht teile und im Übrigen die Angelegenheit nicht kommentieren werde. (hz)



Stefan von Mach

Einer der beiden Vossloh-/Stadler-Citylinks, der nun durch die Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec auf zwei Vorortstrecken zum Einsatz kommt.

## Vorortbahnen für Südost-Mexiko

Mit der Inbetriebnahme des Tren Maya auf der Halbinsel Yucatán sowie der interozeanischen Verbindung zwischen Pazifik und Golf von Mexiko Ende 2023 hat Mexiko eine bemerkenswerte Renaissance des Schienenverkehrs eingeleitet.

Noch im vergangenen Jahr bestellte die mexikanische Eisenbahnbehörde ARTF bei CRRC Zhuzhou Locomotive Co insgesamt 15 dreiteilige Elektrotriebzüge für die 23 km lange, in Bau befindliche Neubastrecke, zwischen Mexiko-Stadt, dem Flughafen Felipe Angeles und der Stadt Pachuca im Nordosten der Hauptstadt. Weitere Intercity-Strecken sind in der Umsetzungsphase.

Neben dem Neubau und der Modernisierung bestehender Infrastruktur umfasst die Strategie auch die Reaktivierung stillgelegter Linien, um abgelegene Gemeinden bes-

ser mit regionalen Zentren zu verbinden. Übergeordnetes Ziel ist, die wirtschaftliche Teilhabe der strukturschwächeren Regionen Mexikos zu verbessern. In diesem Kontext steht der neue Vorortzug „El Tehuanito“ des von der mexikanischen Marine betriebenen Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec nun kurz vor dem Betriebsstart. Der Name „Tehuano“ ist die liebevolle Verkleinerungsform von Tehuano und bezeichnet einen Menschen aus der Region Isthmus von Tehuantepec. In diesen Wochen sollen zwei mit gebrauchten Tram-Train-Fahrzeugen betriebene Linien mit insge-

samt rund 189 km Länge in Betrieb gehen. Es handelt sich konkret um die Südstrecke Salina Cruz–Unión Hidalgo sowie eine Nordverbindung von Ciudad Ixtepec nach Ubero.

Für dieses Jahr ist eine Verlängerung der knapp 500 km langen Strecke nach Guatemala vorgesehen – die erste grenzüberschreitende Bahnlinie Lateinamerikas seit Jahrzehnten. Zum Einsatz kommen zwei dieselektrische Citylink-Tram-Train-Züge (Vossloh/Stadler), die ursprünglich für das nie realisierte Projekt in León (Spanien) gebaut wurden und zuletzt als touristische Bahn in Puebla fuhren. (svm)

## Brennstoffzellenbus von Iveco für Bretagne

Iveco hat in Europa seinen ersten Brennstoffzellenbus ausgeliefert. Kunde ist die Lorient Agglomération, ein Zusammenschluss mehrerer Gemeinden in der Bretagne mit Lorient als Zentrum. Dem vom französischen Tochterunternehmen Heuliez gefertigten Fahrzeug des Typs GX 337 H2 sollen 18 weitere Busse folgen. Sie werden von einem 310-kW-Elektromotor angetrieben. Dieser bezieht seine Energie aus einem Brennstoffzellensystem von Hyundai mit einer Leistung von 100 kW. Der vom System erzeugte Strom wird in einem Batteriepaket mit einer Kapazität von 69 kWh zwischengespeichert. Die Brennstoffzelle selbst wird aus vier auf dem Dach angebrachten Tanks gespeist, die insgesamt 31 kg Wasserstoff speichern. Zusätzlich können die Batterien noch per CCS-Anschluss geladen werden. Die Reichweite des Busses ist mit bis zu 450 km angegeben. Iveco gibt an, dass der Wasserstoffverbrauch um 15 bis 20 Prozent unter dem der Mitbewerber liegt. (hz)

ANZEIGE

ANZEIGE

**ISIDATA**  
Gesellschaft für elektronische Datenverarbeitung mbH

über 40 Jahre  
IT-Lösungen für den ÖPNV

**Elektromobilitätsplanung  
Fahr- und Dienstplanung  
Dienstplanoptimierung  
Zähl datenauswertung  
Datenvisualisierung**

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

### Sie überzeugen durch Ihre Erfahrung, Ihre Führungspersönlichkeit und Ihr diplomatisches Geschick!

Der Aachener Verkehrsverbund (AVV) ist zusammen mit dem Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) Träger des Zweckverbandes go.Rheinland. Dieser ist Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und Behörde für die Infrastrukturförderung und -finanzierung und regionale Organisation für Mobilitätsmanagement und regionale Mobilitätsentwicklung. Alle drei Organisationen sind kommunal getragen durch die Kreise und kreisfreien Städte im Rheinland. Gemeinsam gestalten wir zukunftsfähige Mobilitätslösungen, koordinieren Verkehrsunternehmen und Infrastrukturträger und setzen landesweite Strategien auf regionaler Ebene um.

Im Zuge einer Nachfolgeregelung suchen wir ab sofort eine engagierte und führungserfahrene Persönlichkeit als

## Geschäftsführung (w/m/d) Aachener Verkehrsverbund / go.Rheinland – Schwerpunkt SPNV –



### Ihre Kernaufgaben

- ▶ Verantwortung für die strategische, operative und wirtschaftliche Steuerung insbesondere im SPNV
- ▶ Durchführung eines professionellen Asset-, Vertrags- und Qualitätsmanagements
- ▶ Sicherstellung der strategischen und operativen Angebotsplanung sowie des SPNV-Nahverkehrsplans
- ▶ Umsichtige Führung und Entwicklung der unmittelbar zugeordneten rund 70 Mitarbeitenden sowie Organisationsentwicklung
- ▶ Weitsichtige Vertretung der Interessen der Gesellschaften gegenüber Politik, Öffentlichkeit und Medien
- ▶ Integration regionaler und landesweiter Interessen in ein konsistentes Mobilitätskonzept im Rheinland

### Unsere Anforderungen

- ▶ Abgeschlossenes Hochschulstudium (z. B. Betriebswirtschaft, Verkehrs- oder Wirtschaftsingenieurwesen, Verwaltungswissenschaften) oder vergleichbare Qualifikation
- ▶ Mehrjährige Führungserfahrung im ÖPNV/SPNV-Umfeld oder in einer öffentlichen Verkehrsorganisation
- ▶ Gute Kenntnisse in Betriebswirtschaft, Controlling und im Management großer Projekte sowie im Umgang mit komplexen Finanzierungsstrukturen und Fördermechanismen (Verantwortung für die strategische, operative und wirtschaftliche Steuerung insbesondere im SPNV)
- ▶ Exzellente Erfahrungen in der Steuerung und Umsetzung regionaler und regionalpolitischer Prozesse
- ▶ Vertrautheit mit landesweiten und kommunalen Abstimmungsprozessen sowie politischen Entscheidungsstrukturen im Rheinland und in NRW
- ▶ Belastbare Führungspersönlichkeit mit einem sicheren und souveränen Auftreten in einem anspruchsvollen politischen und unternehmerischen Umfeld

Als ausgleichende Persönlichkeit sind Sie in der Lage, mit unterschiedlichen Interessengruppen angemessen zu kommunizieren und zu kooperieren. Sie verstehen es, Menschen für Ihre Ziele zu begeistern und mitzunehmen. Darüber hinaus zeichnen Sie sich durch eine ausgeprägte politische und unternehmerische Netzwerkkompetenz aus und verfügen über Erfahrungen mit Transformationsprozessen.

Wir stellen hohe Erwartungen an Sie. Gleichzeitig bieten wir Ihnen eine herausgehobene Aufgabe mit einem hohen Maß an Gestaltungs- und Verantwortungsspielraum.

Gehen Sie davon aus, dass unsere vertraglichen Rahmenbedingungen Sie überzeugen werden.

Wir setzen uns für Chancengleichheit ein.

### Interessiert?

Bewerben Sie sich direkt bei der von uns beauftragten Beratungsgesellschaft **zfm**. Für einen ersten vertraulichen Kontakt stehen Ihnen dort unter der Rufnummer 0228 265004 Roland Matuszewski, Josefine Harig oder Yanna Schneider gerne zur Verfügung. Lassen Sie uns Ihre aussagekräftigen Bewerbungsunterlagen bitte **bis zum 15.01.2026** über die **zfm-Jobbörse** unter [www.zfm-bonn.de/jobboerse](http://www.zfm-bonn.de/jobboerse) zukommen.

Wir freuen uns auf Ihre Bewerbung!

