www.busundbahn.de

MUSTER

NaNa-Brief

Hintergründe, Analysen & Kommentare zum Personenverkehr

03 | D-TICKET: Technologische und juristische Herausforderungen

06 | TWITTER: Lindner zur Einigung beim 49-Euro-Ticket

08 | URTEIL: Bau der Düsseldorfer U81 bestätigt, NKV nur noch bei 1,0

Alte Zöpfe abschneiden ist noch schwerer als sie zu digitalisieren

Bis zum 1. Mai dürfte es knapp werden, das Deutschland-Ticket allen Nutzern digital zugänglich zu machen. Auf dem VDV-Digitalgipfel verspricht die Branche daher, mit dem Schwung der neuen Flatrate auch den Zugang zu Tarifen „darunter" zu vereinfachen. Sie setzt dabei auf einen Kulturwandel – und auf Inspiration aus der Schweiz.

Der VDV-eTicket-Service rechnet damit, für das 49-Euro-Ticket etwa 200 Verkehrsunternehmen aufnehmen zu müssen, die bislang noch keinerlei digitales Ticketing betreiben. Das sagte Geschäftsführer Nils Zeino-Mahmalat beim online abgehaltenen VDV-Digitalgipfel.

Das sei eine „gigantische Herausforderungen von der Menge und von der Zeit her". Daher werde es kaum in der „vorgegebenen Zeit, die die Politik sich vorstellt, funktionieren", dämpfte Zeino-Mahmalat die Erwartungen. Zwar sei der VDV-eTicket-Service technisch in der Lage, diese 200 Firmen anzubinden.

DURCHSAGE

„90 Prozent ist ab jetzt unser 100 Prozent nach Corona. Das ist der neue Level, von dem wir starten. … Wir müssen mit diesem Ticket einen signifikanten Zuwachs an Fahrgästen erzielen. Einmal um die Finanzierungsquote zu erhöhen. Und andererseits, um die CO2-Einsparung zu realisieren. "

VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff positioniert sich auf der Jahrespressekonferenz des Verbandes am 24. Januar 2023 in Berlin zu den Fahrgastveränderungen durch die Pandemie und den Konsequenzen des 49-Euro-Tickets ab dem 1. Mai 2023

NaNa-Brief 24.01.2023 (msa) | *Foto: M. Schmidt-Auerbach*

NaNa-Brief
www.busundbahn.de
MUSTER

Aber die Entwicklung von Digitalisierungskonzepten und das Auslösen von Aufträgen für die Digitalisierung in den Unternehmen könne man nicht übernehmen.

Mobility-inside hofft auf neuen Rückenwind

Es müssen aber nicht unbedingt unternehmenseigene Ansäte sein: VRR-Vorstand José Luis Castrillo betonte, dass auch das Branchenprojekt Mobility-inside die Chance biete, kurzfristig in einen umfassenden Digitalvertrieb einzusteigen.

Der politische Druck zum Digitalvertrieb ist im Zusammenhang mit dem D-Ticket immens, betonte VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff. Im vergangenen Sommer habe das 9-Euro-Ticket bewiesen, dass der klassische Fahrschein auf Papier immer noch „up-to-date" sei. Für das 49-Euro-Ticket ließen sich aber der Bund und viele Länder „nicht auf den Weg bringen", das D-Ticket zum jetzt fixierten Starttermin 1. Mai 2023 auf diese Weise auszugeben: Handyticket oder Chipkarte, etwas anderes werde nicht akzeptiert.

Praxisgerechte Übergangslösung: QR-Code auf Papier

Eine praxisgerechte Übergangslösung zeichnet sich trotzdem ab. Denn nicht nur die Verkehrsunternehmen müssen um- und aufrüsten, auch viele Lieferanten können absehbar nicht fristgerecht liefern. Deswegen wird im VDV, aber auch bei Ländervertretern ein Procedere vergleichbar mit dem Bahncard-Kauf ins Spiel gebracht: Der Kauf des digitalen D-Tickets wird mit einem Papierausdruck inklusive QR-Code bescheinigt. Dieses Dokument würde dann, in Verbindung mit einem Ausweis, gelten, bis die Chipkarte mit dem eigentlichen Ticket ausgeliefert werden kann (s.a. den Beitrag zur D-Ticket-Werkstatt in der Rubrik „Politik").

Viele Insellösungen, wenig Kooperation

Eine weitere Herausforderung beim D-Ticket ist die deutschlandweite Prüffähigkeit. Zeino-Mahmalat sieht hier erheblichen Bedarf an Harmonisierung. Diese wiederum könnte tief ins „Getriebe" eingreifen.

Denn der heutige Standard im Digitalvertrieb, die VDV-Kernapplikation (VDV-KA), ist so ausgestaltet war, dass sie – politisch gewollt – dem einzelnen Unternehmen möglichst viele Freiräume zur Ausgestaltung der eigenen Tarifwelt gibt. Zeino-Mahmalat fordert daher „viel größere Kooperation, dass wir Sachen nicht doppelt und redundant machen". Das schone zudem Ressourcen, „die es schlicht und ergreifend nicht gibt".

Druck auf Tarifangebote billiger als 49 Euro

Das D-Ticket wird nach allgemeiner Erwartung massiv auf die ganze Vertriebslandschaft durchschlagen, und sei es nur allein durch einen „Druck für Einfachheit", den Fairtiq-Chef Gian-Mattia Schucan voraussagt. Dass sehr einfachen Tarifprodukten für Vielfahrer ein äußerst komplexes Tarifsystem für Gelegenheitskunden gegenüberstehe, hält der Manager des App-Herstellers für „nicht aushaltbar".

Schucan zeigte sich überzeugt, dass es bei entsprechenden Rahmenbedingungen „innerhalb eines Jahres" möglich sei, deutschlandweite Vertriebslösungen anzubieten, sogar bei unterschiedlichen Ausgangssystemen. Der Vertriebsspezialist nennt aber Grundbedingungen, darunter den wechselseitigen Verkauf sowie angemessene Provisionen.

Fairtiq schlägt EAV-Modell vor

Fairtiq-Chef Schucan regte mit Blick auf Fragen der Einnahmeaufteilung auch an, eine – wohl nur auf längere Sicht realisierbare – vollständige Einführung eines Check-In-Check/Be-Out-Modells mit Höchstpreisdeckelung anzudenken.

Jede einzelne Fahrt werde dabei erfasst, die Zahlpflicht des Kunden aber bei monatlich 49 Euro, also dem D-Ticket-Tarif, gekappt. Der Vorteil dieser Lösung: Sie bietet scharfe Daten zur ÖPNV-Nutzung.

Insgesamt müsse die Branche nun die Chance nutzen, nicht nur die „alten Zöpfe" zu digitalisieren, sondern sie komplett abzuschneiden, wünschte sich VRR-Vorstand Castrillo.

Diese Aufgabe sei noch nicht vollbracht. Denn, so Castrillo weiter, es sei die Aufgabe der Branche auch gewesen, die Nutzerfinanzierung hochzuhalten.

NaNa-Brief
www.busundbahn.de
MUSTER

HVV kontra VDV-eTicket-Service

Der Digitalgipfel behandelte auch Grundsätzliches. Wo sollen digitale Ticketdaten gespeichert werden? Was ist der richtige Modus bei Kontrollen? Hier sagt HVV-Chefin Anna-Theresa Korbutt dem Account-based Ticketing (ABT) eine große Zukunft voraus.

Dabei werden der Fahrschein und die zugehörigen Daten in einer Cloud abgespeichert. Das „Ticketmedium", etwa eine Chipkarte, führt über seine ID lediglich zu dieser Cloudadresse hin.

Das ermöglicht laut Korbutt diverse kundenfreundliche Lösungen. Ohnehin vorhandene Kreditkarten könnten eine zusätzliche ÖPNV-ID erhalten und damit als „Ticketmedium" gelten. Wenn die Branche künftig taggenau ein- und ausschaltbare Tarife anbieten wolle, sei sie auf solche Cloudlösungen mehr oder weniger angewiesen.

Neben dieser einen Spielart gebe es viele weitere im ABT, wandte Zeino-Mahmalat ein. Deswegen möchte er zunächst europaweit die Bezeichnungen für das ABT finden und harmonisieren. Entsprechende Arbeitsprozesse liefen.

Gegen das von Korbutt favorisierte ABT mit reiner ID-Version brachte er vor, dass die Ticketkontrolle in einem solchen System stets eine Internetverbindung benötige. Die aber fehle mancherorten. Außerdem dauere sie wegen der Latenzen zu lange.

Auch dafür gebe es Lösungen, erwiderte Korbutt. Man müsse die Gültigkeit des Tickets in der Cloud nicht zwingend im Moment der Kontrolle feststellen. Man könne auch einfach die ID des „Trägermediums" erfassen und diese bei wiederhergestellter Internetverbindung später abgleichen. Ein allfälliges Erhöhtes Beförderungsentgelt (EBE) wird dem Ticketsünder dabei später zugestellt.

Ruf nach engeren Leitplanken der Politik

Offensichtlich schafft es die Branche trotz ihrer großen Nähe zur Politik nicht alleine, derartige Harmonisierungsfragen zu klären. Jedenfalls forderte VRR-Vorstand Castrillo hierfür engere Leitplanken der Politik: Bund und Länder müssten bei einigen Entscheidungen „den Korridor kleiner machen und sagen: So wird es jetzt gemacht".

Es sei allerdings „traurig, dass wir als Branche sagen müssen, das wir dafür den Bund brauchen", sagte Korbutt.

Auch Zeino-Mahmalat beklagt die „unheimlich hohe Skepsis" bei Zentralisierungsfragen, etwa beim zentralen Ausspielen von Barcodes für Tickets. Er kritisierte ein übertriebenes Festhalten vieler Verkehrsunternehmen an „vermeintlich wichtigen zentralen Dingen". Viele wollten „den Server unter dem eigenen Schreibtisch stehen haben und selbst mit der Hand nachfühlen: Ist der noch schön warm?"

Tu felix, Helvetia!

In der Schweiz gibt es diesbezüglich offensichtlich eine andere Kultur. Ein lange eingeübter Föderalismus fordert übergreifende Lösungen im Sinne des größeren Ganzen geradezu ein. Schucan verwies auf den Nationalen Direkten Verkehr (NDV). Dieser Tarifverbund ermöglicht durchgehende Reisen zwischen allen Haltestellen der Schweiz, auch mit den Seilbahnen, unabhängig von der jeweiligen Verbundzugehörigkeit.

Dennoch müssen in der Alliance Swiss-Pass, die den NDV organisiert, gewisse Strukturen und zentrale Systeme nicht einstimmig beschlossen werden. Es genügt eine Mehrheit. Das sei für die Schaffung harmonisierter Strukturen „matchentscheidend".

NaNa-Brief 24.01.2023 (Julius G. Fiedler/msa)

POLITIK

D-Ticket: Blick in die Werkstatt der technischen und rechtlichen Herausforderungen

Die massive öffentliche Kritik der Länderverkehrsminister an der Verhandlungsführung des Bundes zum 49-Euro-Ticket hat gewirkt: In ihrer 9. Sitzung konnte die gemeinsame Arbeitsgruppe am vergangenen Freitag, 27. Januar 2023, endlich den Knoten durch-

NaNa-Brief
www.busundbahn.de
MUSTER

schlagen. Dem Vernehmen nach hat eine hochrangige Vertreterin des Bundesverkehrsministeriums dazu beigetragen, dass bislang zwischen dem Bund und den Ländern strittige Eckpunkte festgezurrt wurden.

Damit kommt es am 3. April zum bundeseinheitlichen Vertriebsbeginn des neuen Angebots. Zum 1. Mai 2023 beginnt im deutschen Nahverkehr eine neue Ära unter dem Motto: Ganz Deutschland ein Tarifgebiet, ein Preis, ein Fahrschein.

Digitaler Vertrieb: jein

Manches an der Einigung wirkt noch handgestrickt, etwa das Digitalticket (Chipkarte oder Handyticket), auf dem der Bund beharrte. Da derzeit nicht alle Unternehmen ein solches Digitalticket anbieten können – sei es wegen fehlender eigener Voraussetzungen, sei es wegen Lieferproblemen der Hersteller –, läuft es nun auf folgende Lösung hinaus: Verkehrsunternehmen oder Verbünde erfassen ihre D-Ticket-Kunden digital, stellen ihnen aber dann, nach dem Vorbild der Bahncard, eine Art vorläufiges D-Ticket auf Papier aus, gegebenenfalls mit einem QR-Code, und reichen bis spätestens Ende 2023 eine Chipkarte nach.

Kein bayerischer Sonderweg

Bayerns Verkehrsminister Christian Bernreiter, der nach der Einigung noch ankündigte, man werde sich „nicht gängeln lassen" und trotzdem Papiertickets ausgeben, ist inzwischen zurückgerudert. Sein Haus hat klargestellt, dass auch die Mittelständler und anderen Anbieter in Bayern, die noch ohne Digitalvertrieb operieren, das D-Ticket mindestens auf Chipkarte ausgeben werden. Übersetzt heißt das: auch sie werden notfalls eine vorläufige Papierbescheinigung ausstellen.

Unterdessen stellen sich diverse Dienstleister für den Vertrieb des D-Tickets auf, neben dem Deutschland-Tarifverbund (DTV) auch Softwarehäuser wie Hacon oder TAF mobile.

Beihilfe oder keine Beihilfe?

Ein zentrales Detail harrt weiter seiner tragfähigen Lösung: Bislang gibt es noch keine beihilferechtliche Unbedenklichkeitsbescheinigung der EU-Kommission.

Deswegen besteht weiterhin ein Rückzahlungsrisiko für Verkehrsunternehmen, wenn sie staatliche Ausgleichsmittel für das 49-Euro-Ticket annehmen. Außerdem kann der Gesetzgeber das Regionalisierungsgesetz sinnvollerweise erst ausformulieren, wenn die vorgesehenen Finanzierungsregelungen anschließend von Brüssel auch akzeptiert werden.

Derzeit werde ein Vorschlag ausgearbeitet, heißt es in mit den Vorgängen vertrauten Kreisen. Vor-

ÖPNV Bücher & Reports
GEBÜNDELTES WISSEN – ÜBERSICHTLICH UND AKTUELL
www.busundbahn.de/fachbuecher-reports
Jetzt bestellen!

NaNa NaNa-Brief DER NAHVERKEHR
DVV Media Group

NaNa-Brief
www.busundbahn.de
MUSTER

DURCHSAGE

„Wir benötigen aber eine dauerhafte Finanzierung für nächstes Jahr und übernächstes Jahr und all die Jahre, die dann folgen. Die höhere Zahlungsbereitschaft, die schöpfen wir mit diesem Ticket nicht mehr ab und ersetzen die Fahrgeldeinnahmen durch Haushaltseinnahmen. … Man sollte die öffentliche Dienstleistung aus meiner Sicht nicht verramschen."

VDV-Präsident Ingo Wortmann äußert sich auf der Jahrespressekonferenz des Verbandes am 24. Januar 2023 in Berlin zu den Konsequenzen des 49-Euro-Tickets

NaNa-Brief 24.01.2023 (msa) | *Foto: M. Schmidt-Auerbach*

stellungen und Anregungen der EU-Kommission aus den vorangegangenen Diskussionen würden in das deutsche Papier einfließen.

Demnach besteht eine Chance, dass die EU-Kommission die Ausgleichszahlungen nicht als Wirtschaftszuschuss an Unternehmen, sondern als Subjektförderung der Fahrgäste einstuft. Das wiederum würde einen direkten Anspruch der Verkehrsunternehmen gegen die Länder begründen.

Sollte diese Lösung nicht durchgehen, müsste der Ausgleich auf Tarifvorgaben und damit auf allgemeine Vorschriften der Aufgabenträger gestützt werden. Ein Vorbild dafür ist jener Mechanismus, wie er 2020 für den ersten Corona-Rettungsschirm entwickelt und von der EU-Kommission gutgeheißen wurde.

Eine aV des Bundes kommt angeblich nicht in Frage. Ob die Länder eine zentrale aV formulieren oder dies ihren Aufgabenträgern überlassen, ist offen.

Versprechen des Bundes zur zentralen Genehmigungsfiktion

Ohne bundesweite Genehmigungsfiktion des 49-Euro-Tickets drohen nicht nur zeitliche Verzögerungen, sondern D-Ticket-freie Zonen über den 1. Mai 2023 hinaus, wie VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff am Dienstag vergangener Woche im Haus der Bundespressekonferenz deutlich machte.

Wolff hatte bei dieser Gelegenheit an Volker Wissing (FDP) appelliert, zu einer „größtmöglichen Homogenität" beizutragen, die der Minister „ja auch bei anderen Fragestellungen einfordert".

Eine Bundes-Genehmigung, wie er 2021 für das 9-Euro-Ticket formuliert worden war, steht aber bislang nicht in den Gesetzesentwürfen des BMDV. Das Haus habe in der entscheidenden 9. Sitzung der Arbeitsgruppe vom vergangenen Freitag zugesagt, sich nicht zu versperren, sollte ein entsprechender Nachtrag beispielsweise im Rahmen der Länderanhörung angeregt werden.

Lösung für Jobtickets gefunden

Klar geregelt haben Bund und Länder nun die Behandlung von Jobtickets. Wenn Arbeitgeber das Ticket ihren Beschäftigten mit mindestens 25 Prozent bezuschussen, wird ihnen ein „Übergangsabschlag" von fünf Prozent auf den Ausgabepreis gewährt.

EAV der Zukunft noch offen

Offen ist weiterhin die Einnahmeaufteilung. In den beiden Anfangsjahren wird die Zuscheidung, ähnlich wie beim Corona-Rettungsschirm und dem 9-Euro-Ticket, nach den Leistungskennziffern des Jahres 2019 erfolgen.

Für eine dauerhafte Lösung liegen diverse Vorschläge auf dem Tisch. Alles steckt laut VDV jedoch noch „in den Kinderschuhen".

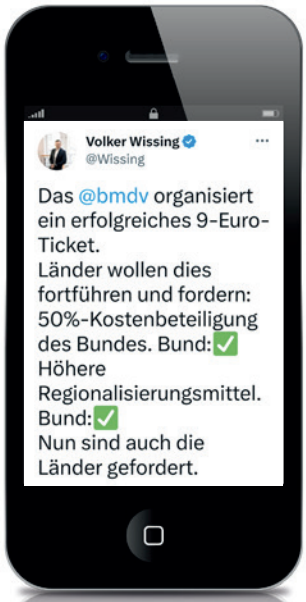
Spätestens nach der Evaluationsphase und einer Zusage von Bund und Ländern zu einer dauerhaften Finanzierung des Tarifangebotes soll auf eine gerechte Einnahmeaufteilung auf neuer Basis organisiert werden.

NaNa-Brief
www.busundbahn.de
MUSTER

Wissing überlässt Lindner das Twittern zur Bund-Länder-Einigung

Bislang hat sich Bundesverkehrsminister Volker Wissing stets als Verfechter eines innovativen Bundestickets präsentiert. Nach der Einigung von Bund und Ländern vom vergangenen Freitag erkannte er „ein gutes Signal für all die Menschen, die dringend auf die Einführung des Tickets warten".

Bemerkenswert war allerdings, dass Wissing, der frühere Phasen des Ringens um diese Reform gerne auch auf seinem Twitterkanal kommentierte, ausgerechnet bei diesem Durchbruch darauf verzichtete. Stattdessen begnügte sich der Minister damit, den Tweet des FDP-Parteivorsitzenden und Kabinettskollegen Christian Lindner zu verlinken. Lindner heftete sich darin den Erfolg in gewisser Weise an die eigene Brust bzw. den eigenen Bizeps (s. Screenshots).



Volker Wissing hat sich zum letzten Mal am 23. Januar 2023 direkt auf Twitter zum D-Ticket geäußert, dabei das 9-Euro-Ticket wieder ins Spiel gebracht und eine Bringschuld der Länder eingefordert. *Twitter / NaNa-Brief*

Aufgabenträger drängen auf raschen Abschluss des AMP

Unterdessen verstärken die Aufgabenträger ihre Forderungen nach Nachbesserungen im ÖPNV-Finanzierungssystem. Der Präsident des Deutschen Landkreistags Bernhard Sager kritisierte das Deutschlandticket als „Treppenwitz unserer Marktwirtschaft".

Zwar sei eine alltagstaugliche Alternative zum Auto gut. Aber es müsse dann auch das Angebot stimmen, ebenso die Finanzierung, verlangte der CDU-Politiker in der FAZ. Sager forderte eine vorgezogene Einigung beim Ausbau- und Modernisierungspakt für Bus und Bahn (s. „Durchsage").

Doch anscheinend wollen Bund und Länder zunächst schauen, wie viele Neukunden vom Auto umsteigen. Bei einer sehr hohen Zahl ließen sich die Tarifverluste und damit der staatliche Zuschussbedarf in Grenzen halten, heißt es. Angesichts der 5,6 Millionen Neueinsteigern, die der VDV abschätzt, ergebe sich womöglich sogar ein Überschuss. NaNa-Brief 24.01.2023 (Markus Schmidt-Auerbach)

Den Durchbruch beim D-Ticket heftet sich Christian Lindner („CL") als „starker Mann" und Entscheider an seine Twitter-Brust. Volker Wissing retweetet. *Twitter / NaNa-Brief*

TEN-V-Votum erst im März erwartet

Eigentlich war das Votum schon früher vorgesehen, aber es seien mehr als 2.000 Änderungsanträge eingereicht worden, über die nun geredet werde, heißt es im Europäischen Parlament.

Über die Neufassung der EU-Verordnung für die transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V) wird der Verkehrsausschuss daher wohl im März abstimmen.

Dominique Riquet (Liberale) und Barbara Thaler (EVP) suchen als EP-Berichterstatter nach Kompromissen zwischen den Fraktionen. Es dürfte bis mindestens Mitte Februar dauern, bis sich diese abzeichnen. Sobald das Parlament seine Position festgelegt hat, können die Verhandlungen mit den EU-Staaten über den endgültigen Gesetzestext beginnen. NaNa-Brief 24.01.2023 (dvz)

NaNa-Brief
www.busundbahn.de
MUSTER

DURCHSAGE

„Es ist ein Treppenwitz unserer Marktwirtschaft, erst den Preis festzulegen, und dann das Angebot dementsprechend zu ordnen. … An jeder Ecke wird nachgebessert werden müssen. … Es wäre ein Unding, wenn die kommunalen Verkehrsbetriebe die Kosten tragen müssten, die Bund und Länder nicht decken. … Ein alltagstaugliches Angebot als Alternative zum Auto ist gut. … Mit einem Billigticket allein schafft man das nicht. … Was nutzt mir ein 9-Euro-Ticket für einen Bus, der nicht fährt? Jetzt versuchen wir es mit einem 49-Euro-Ticket. Aber der Bus fährt in vielen Gegenden noch immer nicht."

Reinhold Sager (CDU), Landrat im Ostholstein (Plön) und Präsident des Deutschen Landkreistages, am 30. Januar 2023 im Interview mit der FAZ.
Das Präsidium des kommunalen Spitzenverbands forderte vom Bund bereits am 10. Januar 2023 eine Nachschusszusage sowie deutlich mehr RegG-Mittel. Die bislang bewilligten Zusagen (plus 1 Milliarde Euro, Dynamisierungsrate künftig bei 3 Prozent) reichten nicht aus, um das Bestandsangebot zu sichern. Darüber hinaus fehle für den Ausbau- und Modernisierungspakt (AMP) noch immer eine verlässliche finanzielle Perspektive. Diese Mittel seien der MPK vom 2. November 2022 erst für 2025 in Aussicht gestellt worden. Damit würden sie zumeist „nicht vor 2027 auf Straße und Schiene ankommen". Um die Klimaziele 2030 zu erreichen, müsse schon im laufenden Jahr 2023 eine erste AMP-Finanzierung kommen, sagt das DLT-Präsidium. NaNa-Brief 24.01.2023 (msa) | *Foto: Kreis OH / O. Franke*

DURCHSAGE

„Die Gesellschaft wird eine Tochter der Deutschen Bahn. Die Rechtsform wollen wir so ausgestalten, dass der Zugriff des Ministeriums gewährleistet ist. Denn wir benötigen Steuerungsmöglichkeiten. Das ist sicherlich eine Herausforderung, da wir einerseits eine selbstständige Gesellschaft haben und uns andererseits nicht heraushalten können. Infrastruktur gehört zur Daseinsvorsorge."

Bundesverkehrsminister Volker Wissing (FDP) im Interview unserer Schwesterzeitschrift DVZ, Ausgabe vom 24. Januar 2023, zu seinen Plänen für die gemeinwohlorientierte DB-infrastrukturgesellschaft („InfraGo"). Der Bundesverband Schienen-Nahverkehr (BSN) fordert parallel eine neue Finanzarchitektur, damit der Umbau auch wirkt (mehr in „Politik"). NaNa-Brief 24.01.2023 (msa)| *Foto: DVZ / Xander Heinl*

HL 3 Artikel
Vorspann

NaNa-Brief
www.busundbahn.de
MUSTER

DURCHSAGE

„Der Plan ist, dass wir bis 2030 rund 200 Millionen Fahrgäste im On-Demand-Verkehr transportieren."

Evelyn Palla, DB-Vorständin Regionalverkehr und Vorstandsvorsitzende DB Regio, am 26. Januar 2023 in Berlin. Damit würde dann jede zweite Fahrt auf dem Land mit einem solchen Dienst abgewickelt, von denen viele sinnvollerweise mit unbemannten Kleinbussen erbracht werden sollten.

Auf dem DB-Symposium „Wettbewerb und Regulierung im Eisenbahnsektor" warb die Managerin um entsprechende Aufträge der Aufgabenträger. Noch sei hier allerdings einige Überzeugungsarbeit zu leisten, fügte Palla an. Sie hielt auch ein Plädoyer für integrierte Mobilität: Gegenwärtig würden einzelne Verkehrsträger noch zu sehr „im Silo" gedacht und optimiert.

In diesem Jahr wird der VDV zum ersten Mal seinen „Zukunftskongress Autonomes Fahren im öffentlichen Verkehr" in Verbindung mit seiner Elektrobuskonferenz ausrichten. Der Doppelkongress Elekbu/Auto-Bus wird am 27. und 28. März 2023 veranstaltet, ebenfalls in Berlin.

NaNa-Brief 24.01.2023 (jgf/msa) | *Foto: DB / Hans-Christian Plambeck*

DURCHSAGE

„Berlin und München: Das ist perfekte Infrastruktur … Aber die Leute fahren Auto … Ob wir da jetzt so ein bisschen … gepoolte Taxis in der Oberpfalz machen, das ist irrelevant … Wir müssen uns schon konzentrieren. Wir haben keine Zeit, wir müssen Dinge lösen. Und zwar dort wo der große Hebel ist, … und der liegt nicht in der Oberpfalz."

André Schwämmlein, Gründer und Geschäftsführer von Flix, engagiert sich am 26. Januar 2023 in Berlin auf dem DB-Symposium „Wettbewerb und Regulierung im Eisenbahnsektor" für prohibitive Maßnahmen gegen den Pkw, etwa eine Citymaut. Bei der Unternehmensberatung Boston BCG hat der Plattform- und Verkehrsunternehmer gelernt, wie wichtig es ist, mit dem richtigen Team konsequent auf das gesetzte Ziel hinzuarbeiten. Dementsprechend favorisiert er nun Prioritäten bei der Verkehrsverlagerung.

NaNa-Brief 24.01.2023 (jgf/msa) | *Foto: Flix*

RECHT

Düsseldorf: OVG weist Klage gegen U81-Planfeststellung ab

Dank des vorläufigen Rechtsschutzes wird an der technisch anspruchsvollen Stadtbahn zum Düsseldorfer Flughafen bereits seit 2019 gebaut. Nun ist die Planfeststellung auch im Hauptverfahren bestätigt worden. Der klagende Anwohner kann aber noch gegen die Nichtzulassung der Revision Beschwerde einlegen.

Das OVG NRW bescheinigt dem ersten, 1,9 Kilometer langen Bauabschnitt der neuen U81 im Düsseldorfer Norden, dass er planerisch gerechtfertigt und das Vorhaben vernünftigerweise geboten sei. Denn mit der neuen Linie werde der Düsseldorfer ÖPNV leistungsfähiger und attraktiver.

Lärm, Immissionen sowie Erschütterungen habe die Bezirksregierung Düsseldorf in ihrem Plan-

NaNa-Brief
www.busundbahn.de
MUSTER

feststellungsbeschluss vom 22. Juli 2019 abwägungsfehlerfrei berücksichtigt, heißt es in dem Urteil. Entsprechende Schutzmaßnahmen seien angeordnet worden. Eine eindeutig bessere Trassenvariante gebe es nicht.

Deswegen haben die Richter in Münster die Revision nicht zugelassen. Dagegen kann Nichtzulassungs-Beschwerde beim Bundesverwaltungsgericht erhoben werden.

Die mündliche Verhandlung wurde wegen Corona wiederholt verschoben.

Stadt Düsseldorf: „Aktuell unser wichtigstes Verkehrs-Infrastrukturprojekt"

Die Erweiterung des Rheinbahn-Netzes um die neue Linie U81 ist nach Aussage der Düsseldorfer Stadtspitze derzeit ihr wichtigstes Verkehrs-Infrastrukturprojekt: Mit der neuen Linie U 81 wird das Stadtbahnnetz 2025 zum Flughafen erweitert. In drei weiteren Stufen folgen Verlängerungen bis in die Nachbarstädte Ratingen und Neuss sowie mittelbar auch nach Meerbusch und Krefeld.

Der 1. Bauabschnitt trifft niveaugleich nördlich des Freiligrathplatzes auf die Bestandsstrecke der U79, die ihrerseits südlich zum Hauptbahnhof Düsseldorf und nördlich zum Hauptbahnhof Duisburg führt. Auf einer neuen Brücke überspannt die U81-Trasse die Verteilerkreuzung des sog. Nordsterns und die A44, um schließlich unterirdisch im neuen U-Bahnhof „Flughafen-Terminal" zu enden. Am 12. Dezember 2022 verkündete die Stadt die „Hochzeit" der beiden Brückenteile der Nordsternbrücke.

Ab 2025 soll die neue U81 zunächst den Düsseldorfer Flughafen am Freiligrathplatz mit der Linie U79 der Rheinbahn verbinden und so Direktfahrten zum Hauptbahnhof und seinen Fernzügen ermöglichen. Spätere Streckenverlängerungen der U81 binden die Nachbarstädte Ratingen (im Osten) und Neuss (im Südwesten) an und bieten so verbesserte Anschlüsse auch nach Meerbusch und Krefeld. *Karte: Stadt Düsseldorf*

Neues NKV bei gerade einmal 1,0

Parallel hat der Stadtrat weitere 80 Millionen Euro für das Projekt bewilligt. Damit erhöhen sich die Gesamtkosten für den ersten Bauabschnitt auf 336,3 Millionen Euro brutto. „Extreme Mehrkosten", bedingt durch die Inflation, machen etwa die Hälfte des Mehrbedarfs aus.

Wie viel davon Bund und Land NRW übernehmen werden, ist noch unklar. Basis dafür ist ein positives Nutzenkosten-Verhältnis (NKV). Eine überschlägige neue Sensitivitätsbetrachtung ergibt derzeit den Wert 1,0 und ist damit laut Stadt Düsseldorf „positiv".

Fundstellen

OVG NRW, Az. 20 D 94/19.AK, Urteil vom 26. Januar 2023. Vorangegangenes Eilverfahren: Beschluss vom 23. April 2020, Az. 20 B 1353/19.AK.

NaNa-Brief 24.01.2023 (msa)

NaNa-Brief – Hintergründe, Analysen & Kommentare zum Personenverkehr. ISSN: 2190-4812 | Verlag: DVV Media Group GmbH, Postfach 10 16 09, D-20010 Hamburg, Heidenkampsweg 73-79, D-20097 Hamburg, Tel. +49 40 23714-100 | Geschäftsführer: Martin Weber | Verlagsleitung: Manuel Bosch, Tel. +49 40 23714-155, manuel.bosch@dvvmedia.com | Chefredaktion: Markus Schmidt-Auerbach (verantw., msa), Tel. +49 69 2729 2757, Fax: +49 40 23714-379, msa@dvvmedia.com | Büro Berlin: Julius G. Fiedler (jgf), julius.fiedler@dvvmedia.com | Anzeigen: Anzeigenleitung ÖPNV: Silke Härtel (verantw.), Tel. +49 40 23714-227, silke.haertel@dvvmedia.com; Anzeigenverkauf: Andrea Kött, Tel. +49 211 505-26536, andrea.koett@dvvmedia.com; Anzeigentechnik: Juliane Schell, Tel. +49 40 23714-368, juliane.schell@dvvmedia.com | Vertrieb: Leiter Marketing & Vertrieb: Markus Kukuk, Tel. +49 40 23714-291, markus.kukuk@dvvmedia.com; Unternehmenslizenzen: lizenzen@dvvmedia.com; Leser- und Abonnentenservice: Tel. +49 40 23714-260, Fax +49 40 23714-243, kundenservice@dvvmedia.com | NaNa-Brief erscheint wöchentlich (dienstags) als PDF-Ausgabe. Abonnement jährlich: EUR 610,– 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.