

NaNa

NahverkehrsNachrichten
Informationen aus dem gesamten öffentlichen Personenverkehr

Nr. 38+39 | 18.9.2026
71. Jahrgang | www.nana-online.de

IVU TRAFFIC TECHNOLOGIES

IVU.controlcentre
**Intelligente Dienst-
steuerung** für effizienten
Personaleinsatz

www.ivu.de

Trassenpreisbescheide: Aussetzung gefordert

Kosten. Die Bundesnetzagentur (BNetzA) stellt die Bescheidung der Trassenentgelte 2027 noch vor dem Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2026 in Aussicht. Der Bundesverband SchienenNahverkehr (BSN) bedauert dies; er hatte die Beschlusskammer darum gebeten, diese Entscheidung vor dem Hintergrund des laufenden Klageverfahrens zum Trassenpreisbescheid 2026 auszusetzen. „Es ist äußerst bedauerlich, dass die Beschlusskammer unserer Bitte nach Aufschiebung der Trassenpreisbescheide für 2027 nicht nachkommen will. Das bisherige Berechnungsverfahren für die Trassenentgelte ist intransparent, unausgewogen und benachteiligt den Schienenpersonennahverkehr systematisch. Die BNetzA nimmt damit sehenden Auges kurzfristig unumkehrbare Angebotskürzungen im SPNV als Folge überhöhter Trassenentgelte im SPNV in Kauf“, betont Dirk Gründler, Syndikusrechtsanwalt des BSN.

BSN-Präsident Peter Panitz ergänzt: „Eisenbahnverkehrsunternehmen und Aufgabenträger haben ihre Verkehrsverträge unter Annahme deutlich geringerer Infrastrukturkosten kalkuliert. Steigerungsraten, wie die angekündigten 7,8 Prozent für das kommende Fahrplanjahr 2027, können wir nicht tragen. Streichungen im Verkehrsangebot werden damit immer wahrscheinlicher und von etlichen Aufgabenträgern bereits vorbereitet.“ (mab)

Bahnsteigerhöhungen für 63 Tramhaltepunkte

Ein- und Ausstieg. In diesem Sommer hat die Darmstädter HEAG mobilo an 63 Haltepunkten Bahnsteigerhöhungen eingebaut, die das vertikale Spaltmaß zwischen Straßenbahn und Bahnsteig verringern und den Ein- und Ausstieg damit erleichtern. Bereits in den Jahren 2022 und 2023 hatte das Verkehrsunternehmen zunächst 16 solcher Erhöhungen an Haltestellen getestet. Nach den erfolgreichen Langzeittests wurden nun die insgesamt 63 Haltepunkte in Darmstadt und im Landkreis Darmstadt-Dieburg mit den Bahnsteigerhöhungen ausgestattet.

In Darmstadt sind insgesamt 131 von 168 Straßenbahnhaltepunkten mit Hochborden versehen, von denen wiederum 79 nun eine solche Erhöhung haben. Etwa die Hälfte der Haltestellen ist damit so ausgerüstet, dass mobilitätseingeschränkte Menschen das Fahrzeug ohne fremde Hilfe erreichen können. An den anderen Stationen unterstützt das Fahrpersonal beim Ein- und Aussteigen, soweit die Klapprampen nicht durch Begleitpersonen bedient werden. (mab)



Die LVB wollen eine klimaresiliente Infrastruktur betreiben.

LVB-Hitzeplan wird weiterentwickelt

Nach den Hitzeschäden im Sommer 2026 an der Infrastruktur der Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) stellte der TÜV SÜD Rail am 14. September 2026 einen Abschlussbericht vor, um solche Schäden in Zukunft zu vermeiden und die Infrastruktur klimaresilienter für die Zukunft aufzustellen.

Gutachten. Ende Juni waren circa 36 km Gleisnetz durch Fugen-Bitumen verunreinigt, der Betrieb musste eingestellt werden. Der Deutsche Wetterdienst verzeichnete den zweitwärmsten Sommer seit der Wetteraufzeichnung, inklusive der Verdopplung der Hitzetage mit tropischen Nächten. In Leipzig wurde am 27. Juni 2026 der heißeste Tag mit mehr als 40 Grad gemessen. Allein an Schienen und Fugen verzeichneten die LVB mehr als 70 Grad. In Leipzig entstand dadurch ein Schaden von bis zu 4,5 Mio Euro. Auch in anderen Städten wie Nürnberg oder Essen kam es zu erheblichen Schadensbildern und Einschränkungen. Schrittweise, dank des Einsatzes von fast 2000 Menschen, die die Schienen reinig-

ten, konnte das Linienangebot im Juli wieder komplett aufgenommen werden. „Mit dem vorliegenden TÜV-Gutachten wollen wir nun den von uns entwickelten LVB-Hitzeplan weiter untersetzen, um zukünftige Schäden zu verhindern, und für die Zukunft weiter eine klimaresiliente Infrastruktur zu betreiben“, erklärte Toralf Müller, Geschäftsführer Technik und Betrieb der LVB.

Der TÜV SÜD Rail führte im Auftrag der LVB eine Reihe von Untersuchungen durch, darunter eine visuelle Bestands- und Schadensaufnahme von verschiedenen Jahrzehnten sowie eine Prüfung von Baufirmen hergestellter Fugen. Zudem wurden Dokumente der Planungs- und Bauakten kontrolliert und das einge-

setzte bituminöse Fugenmaterial laboranalytisch untersucht. Der Abschlussbericht zeige, dass es nicht einen Auslöser der Hitzeschäden gab, sondern das Zusammenspiel verschiedenster Faktoren wirkte: Durch die tropische Hitze über mehrere Tage und die Beanspruchung der Gleise durch den Auto-, Lkw- und Busverkehr kam es zu Schäden, die zur Betriebseinstellung führten. Mit Blick auf die Anforderungen an Gleislängsfugen empfiehlt der TÜV SÜD Rail weiterhin den Einsatz bituminöser Fugenmasse, eine Qualitätssicherung durch enge Kontrolle beim Bauen und Einbringen sowie Anpassungen für eine klimaresiliente Infrastruktur.

Fortsetzung auf S. 2

Schülerausweis mit Nahverkehrsticket

Berlin führt noch im laufenden Schuljahr einen neuen Schülerausweis ein, der zugleich als kostenloses Nahverkehrsticket (Schülerticket Berlin AB) genutzt werden kann. Damit werden zwei bislang getrennte Dokumente auf einer Karte zusammengeführt.

Pilotprojekt. Das reduziere Bürokratie, entlaste Schulen und Familien und mache einen zusätzlichen Antrag auf Fahrberechtigung überflüssig, heißt es von der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt. Derzeit wird das neue Verfahren an zehn Berliner Schulen mit bis zu 7000

Schülerinnen und Schülern erprobt. Im Laufe des zweiten Schulhalbjahres 2026/2027 soll der neue Schülerausweis auf alle öffentlichen Schulen ausgeweitet werden. Zusätzlich ist ein freiwilliges App-basiertes Angebot für einen digitalen Schülerausweis vorgesehen. Katharina Günther-Wünsch, Sena-

torin für Bildung, Jugend und Familie, stellte den neuen Schülerausweis unter anderem gemeinsam mit Ute Bonde, Senatorin für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt, und Michael Beer, Leiter Vertrieb der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG), vor.

Die Grundlage für den neuen Schülerausweis bilden die bereits vorhandenen Stammdaten in der Lehrkräfte-Unterrichts-Schul-Datenbank (LUSD). Auf dieser Basis können die Ausweise künftig zentral produziert werden; Herstellung und Versand an die Schulen übernimmt die BVG. (mab)

Personen Positionen

Dr. Arne Beck hat am 15. September 2026 als Director Transport, Infrastructure & Mobility die Leitung der Managementberatung für Aufgabenträger und Verkehrsverbünde in Deutschland bei Ramboll Management Consulting übernommen. Er kommt vom Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein (NAH.SH), wo er bis zum 3. September als Geschäftsführer tätig war. Zuvor war er Partner bei der auf den öffentlichen Verkehr spezialisierten Strategieberatung civity Management Consultants, die inzwischen Teil von Ramboll ist. Alleinige Geschäftsführerin der NAH.SH GmbH ist bis auf weiteres **Birgit Austen**, die seit dem 15. Januar 2026 das kaufmännische Ressort beim Verbund vertritt. Das Auswahlverfahren für die Nachfolge von Beck laufe, teilte das Verkehrsministerium in Schleswig-Holstein mit. Über die Nachbesetzung solle in den kommenden Wochen entschieden werden.

Dominic Kuhn wird nach neun Jahren in der Unternehmensleitung und sechs Jahren als Geschäftsführer seine Tätigkeit für die RBA Regionalbus Augsburg GmbH (RBA) zum Jahresende planmäßig beenden. Unter seiner Führung wurden weitreichende Transformations- und Restrukturierungsmaßnahmen umgesetzt und die wirtschaftliche Stabilisierung des Unternehmens nachhaltig erreicht. Die operative Leitung übernehmen **Martin Pöhler** und **Dr. Daniel Schrembs**. Gemeinsam wollen sie die strategische Weiterentwicklung der RBA mit Fokus auf nachhaltige, digitale und kundenorientierte Mobilitätsangebote fortführen.

Kim Sophie Menger leitet nun bei den Berliner Verkehrsbetrieben (BVG) die Strategische Unternehmenssteuerung. Sie kommt von der Deutschen Bahn. „Hier kommen Strategie, Daten und Governance zusammen – von strategischen Programmen und dem Verkehrsver-

ANZEIGEN

eMOBILE
E-Bus-Flotten smart einführen
und effizient betreiben –
Mobilität einfach machen.

init
www.initse.com

**Meet us at
InnoTrans**
22. – 25.9.2026
in Berlin.

atrón
atrón.com

MABEG®
ÜBERDACHUNGEN
STADTMOBILIAR
FAHRGASTINFORMATION
auch mit dynamischer FGI

www.mabeg.de

Kurhessenplatz

Linie	Ziel	5-Minuten-Straßenbahn
101	Waldhof 5-Bahn	11:38
101	Bieber 5-Bahn	12:43
101	Waldhof 5-Bahn	12:43
101	Bieber 5-Bahn	13:43
101	Waldhof 5-Bahn	13:43
101	Bieber 5-Bahn	14:43

Fled
• kontrastreich
• schlank
• energiearm

Lumino
Dynamische Fahrgastinformation
www.lumino.de

SCHEIDT & BACHMANN

**Besseres Fahrgeld-
management für alle**
Intelligent. Effizient. Zuverlässig.

www.scheidt-bachmann.com

Personen Positionen

trag bis zur Mobilität von morgen“, schrieb sie anlässlich ihres Starts auf „LinkedIn“. Bis Ende August war Mengerling bei der DB acht Jahre für den Bereich Standards, Analytics & KPIs Sustainability verantwortlich.

Michael Kobriger (55) wurde für weitere fünf Jahre, bis 2031, vom Aufsichtsrat der MAN Truck & Bus SE in den Vorstand für den Geschäftsbereich „Produktion & Logistik“ berufen. Kobriger, der nach seinem Maschinenbau-Studium 1997 seine berufliche Laufbahn bei MAN Truck & Bus als Projektingenieur in der Lkw-Produktion in München startete, ist seit Dezember 2018 Mitglied des Vorstands. Vor seiner Berufung in den Vorstand arbeitete er in verschiedenen Funktionen für MAN, unter anderem als Werkleiter in Polen und als CTO in Indien. Zuletzt war er als Sprecher des Geschäftsbereichs Bus von MAN Truck & Bus tätig.

Andreas Matthä, Vorstandsvorsitzender der ÖBB-Holding, erreicht am 30. Juni 2027 nach elf Jahren das Ende seiner Amtszeit. „Um eine geordnete Übergabe sicherzustellen“, habe man bereits mit der Suche nach einer oder einem neuen Vorstandsvorsitzenden begonnen, teilen die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) mit. Angesprochen sollen sich „überzeugende Führungspersönlichkeiten“ fühlen, die über „mehrjährige Praxis in einem Mobilitätsunternehmen“ verfügen. Gefragt seien auch „wirtschaftliche Kompetenz“ und „ausgeprägtes unternehmerisches Denken“. Darüber hinaus sei auch „internationale Expertise“ ausschlaggebend, denn die ÖBB seien in 18 Ländern tätig. Da sich das Unternehmen derzeit in einem großen Reformprozess befinde, solle darüber hinaus das Vorstandsteam neben CEO (Chief Executive Officer) und CFO (Chief Financial Officer) um den Posten COO (Chief Operating Officer) erweitert werden. Das neue Vorstandsmitglied übernehme die Aufgabe, den „Prozess ‚Bahn-Produktion‘ vom Fahrplan bis zur Zugbereitstellung neu aufzustellen“. Auch das IT-Management soll unter der neuen Leitung angesiedelt werden. Die Bewerbungsfrist für die Spitzenpositionen läuft bis zum 12. Oktober 2026. Bis zum Jahresende wollen die ÖBB eine Kandidatenauswahl getroffen haben.



Start einer „Jubiline“-Sonderfahrt in Hannovers zentraler U-Station Kröpcke.

Ein Angebot für Menschen über 60

Der traditionsreiche, zum 39. Mal durchgeführte Entdeckertag der Region Hannover bildete Anfang September den Rahmen für ein Fahrt-Experiment besonderer Art. Menschen im Alter „60+“ waren eingeladen, per Stadtbahn einen gemeinsamen, kontaktstiftenden Ausflug zu unternehmen.

Kennenlernfahrt. Neben der ausrichtenden Region Hannover – unter anderem zugleich Aufgabenträger für den Nahverkehr und Betreiber von Senioren- und Pflegestützpunkten – hatten unterschiedliche Institutionen ein gemeinsames Angebot für „Menschen Ü60“ gestaltet, um neue Begegnungen aktiv zu ermöglichen, eine Fahrt mit der „Jubiline“ zu unternehmen und dabei auch über Unterstützungs- und Beratungsangebote zu informieren. Die Idee zu „Jubiline“ war im Rahmen eines Innovationsworkshops des „Social Innovation Centers“ der Region Hannover in Teamarbeit entstanden. Die beiden angebotenen jeweils dreistündigen Touren am Premierentag mit kostenfreier Teilnahme waren schnell ausgebucht, es gab eine Warteliste.

Der Kunstname „Jubiline“ wurde in Anlehnung an die Londoner „Jubilee Line“ geschaffen, die anlässlich des silbernen Thronjubiläums von Königin Elisabeth II. so benannt wurde. Allerdings soll im hannoverschen Namen eine doppelte Bedeutung stecken, „Jubi“ steht laut Veranstalter für Jubel, Freude und Lebensfreude auch im Alter, „Line“ die Linie, die mehr als eine normale Fahrt durch die Stadt Menschen verbindet und gemeinsam auf den Weg bringt. Die „Jubiline“ könne als „Reise in die nächste Lebensphase“ verstanden werden. Ziel der ersten Fahrten mit Start im Stadtzentrum war der Tierpark, wo neben einem Rundgang auch Kaffee, Kuchen und „niedrigschwellige Kennenlern- und Gesprächsimpulse“ auf die jeweils knapp

30 Teilnehmenden warteten. Diese ersten Fahrten galten als Pilotdurchlauf. Es soll nun untersucht werden, ob bei entsprechender Resonanz beispielsweise monatliche Jubiline-Touren denkbar wären.

Mitveranstalter war die Landeshauptstadt Hannover, es wurde auch auf professionelle Gesprächsbegleitung sowie ehrenamtliche Unterstützung aus mehreren Organisationen gesetzt. Stadtbahnwagen und Fahrer stellte das Veranstaltungsmanagement der Üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG. Für Kinder hatte es vor Jahrzehnten im sozialen Kontext einmal eine Kinderwaldbahn „Waldtraut“ gegeben, da ist „Jubiline“ – hannöversch ausgesprochen – eine logische Fortführung. (ht)

Millionen für Frankfurts Stadtbahn

Bund und Land unterstützen die Verkehrsgesellschaft Frankfurt (VGF) mit weiteren 20,55 Mio Euro bei der grundhaften Erneuerung ihres Straßen- und Stadtbahnnetzes. Rund 13 Mio Euro kommen vom Bund, rund 7 Mio Euro vom Land Hessen.

Infrastruktur. Der hessische Wirtschafts- und Verkehrsminister und stellvertretende Ministerpräsident Kaweh Mansoori hat dazu einen Bescheid an die VGF übergeben. Die Gesamtausgaben für die geförderten Maßnahmen liegen bei etwa 35 Mio Euro. „Guter Nahverkehr muss im Alltag vor allem eines: zuverlässig funktionieren. Dafür braucht es nicht nur moderne Fahrzeuge und gute Verbindungen, sondern eine Infrastruktur, auf die sich die Menschen jeden Tag verlassen können“, betonte der Minister. Deshalb

investiere das Land gemeinsam mit dem Bund weiter in das Frankfurter Stadtbahnnetz. Mit den zusätzlichen 20,55 Mio Euro schaffe man die Voraussetzungen dafür, dass die Stadtbahn „auch in Zukunft zuverlässig durch Frankfurt fährt“. Yannick Schwander, Dezernent für Mobilität, Verkehr und Logistik der Stadt Frankfurt: „Ohne kontinuierliche Instandhaltung des U- und Straßenbahnnetzes ist kein zuverlässiger Nahverkehr möglich. Die vielfältige Infrastruktur von U-Bahn und Straßenbahn modern,

Fortsetzung von Seite 1

Lösungen entwickeln

Beispielsweise sollen die Fugen niedriger unter den Schienenkopf eingebaut werden. Eine Veredelung der Fugenmasse mit Kunststoffgranulat zur Vermeidung von Haftung an Reifen und Rädern wird derzeit noch untersucht. „Für das festgestellte Schadensbild konnte kein einzelner Einflussfaktor als Ursache identifiziert werden. Die Untersuchungsergebnisse sprechen für das Zusammenwirken verschiedener Einflussfaktoren. Als wesentlicher Rahmenfaktor gilt die langanhaltende Hitzeperiode. Gleichzeitig besteht Potenzial zur weiteren Verbesserung der Einbaudokumentation“, unterstrich Ian Veigl, Inspector und Lead Auditor beim TÜV Süd Rail.

Die Ergebnisse fließen nun in Grundsätze für klimaresilientes Bauen und Gestaltung der Infrastruktur sowie in den LVB-Hitzeplan ein. So sieht der zweistufige Plan bei 33 beziehungsweise 38 Grad verschiedenste Maßnahmen zur Überwachung, Kühlung und im Zweifel Sperrung einzelner Strecken vor. Bereits im Juli wurde der Hitzeplan angewendet und hat sich laut LVB bewährt.

„Nur durch das hohe Engagement der Leipziger und der Kollegen der Verkehrsbetriebe sowie der Leipziger Gruppe konnten wir schrittweise den Verkehr wieder aufnehmen“, betonte Stefan Röll, Bereichsleiter Infrastruktur der LVB. Man werde sich weiter systematisch mit den Auswirkungen der Klimaveränderungen auf die Infrastruktur beschäftigen, in der Branche austauschen und mit Experten aus Universitäten, Planungsbüros und Baubetrieben Lösungen „für unsere Ansprüche“ entwickeln.

Ein Großteil der beschädigten Fugen im LVB-Netz soll bis zum Jahresende wiederhergestellt werden. (mab)

MVG: Neues Angebot für Gelegenheitsnutzer

Ticketing. Die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) erweitert ihr digitales Ticketangebot: Fahrgäste können nun ausgewählte Tickets des Münchner Verkehrs- und Tarifverbunds (MVG) direkt über den neuen Online-Ticketshop erwerben. Die Tickets lassen sich kaufen und anschließend direkt in der Apple Wallet oder Google Wallet speichern.

Insbesondere Touristinnen und Touristen, Geschäftsreisende und Gelegenheitsfahrgäste ohne Abo, Monats- oder Wochenkarte sollen vom unkomplizierten Ticketkauf profitieren. „Wer München besucht oder nur gelegentlich mit Bus und Bahn unterwegs ist, kann sein Ticket künftig direkt online kaufen, auf dem Smartphone speichern und sofort nutzen – ganz ohne App und Registrierung“, erklärt Alexandra Diessner, Vertriebs-Chefin bei der MVG. (mab)

Kommentar

Die NaNa wird 70!

Seit nunmehr 70 Jahren informieren die NaNa Nahverkehrs-Nachrichten die ÖPNV-Akteure über das Branchengeschehen. Ein runder Geburtstag ist stets Anlass für einen Blick zurück: Auf den Extraseiten dieser Ausgabe spiegeln wir sieben Jahrzehnte NaNa an Meilensteinen der ÖPNV-Geschichte. Doch mehr noch interessiert uns der Blick nach vorne: Wohin wird sich die Mobilitätswirtschaft entwickeln? Und welche Rolle wird der NaNa dabei zukommen?



Manuel Bosch

Längst ist die NaNa mehr als eine gedruckte Wochenzeitung. Tagesaktuelle Informationen bieten die Website und der tägliche Newsletter NaNa-Ticker. Der NaNa-Brief recherchiert in die Tiefe und ordnet ein, NaNa plus stellt Daten und Analysen bereit und NaNa-Veranstaltungen runden das Portfolio ab.

Nutzwertige Inhalte in der passenden Tiefe, zum richtigen Zeitpunkt, über den geeigneten Kanal: Das ist unser Anspruch, damit unsere Leserinnen und Leser für ihre Aufgaben besser gewappnet, über Entwicklungen in Branche und Umfeld informiert sind. Das gilt umso mehr, als die Herausforderungen und Veränderungen im öffentlichen Verkehr nur mit fundiertem Wissen, aktuellen Informationen und Vernetzung mit anderen Akteuren zu bewältigen sein werden.

Die NaNa bietet dafür auch und gerade im Alter von 70 Jahren eine Plattform. Herzlichen Glückwunsch allen Beteiligten und herzlichen Dank allen Lesern und Partnern!

NaNa Nahverkehrs Nachrichten

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

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

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

Redaktion NaNa
Markus Bülls (verantwort.)
Julius G. Fiedler (Hauptstadtbüro)
Dominik Heuel
Mechthild Seiler (Redaktionsassistentin)
Maren Raillon-Fiest (Redaktionsassistentin)

Verlag
DVV Media Group GmbH
Heidenkampsweg 73–79,
D-20097 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
andrea.koett@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. Zusätzliche digitale Abonnements: Bezug auf Anfrage. Gültig ist die Vertriebspreisliste vom 1. Januar 2026.

Bezugspreise
NaNa-Basis-Abonnement: Inland jährl. 520 EUR inkl. Porto zzgl. MwSt.; Ausland mit VAT-Nr. jährl. 650 EUR inkl. Porto (ohne VAT-Nr. zzgl. MwSt.)
Das Basis-Abonnement beinhaltet die jeweiligen Ausgaben gedruckt und/oder als E-Paper, den Zugang zur Website www.nana-online.de (ohne NaNa plus), den Zugang zum ÖPNV-Archiv und den täglichen Informationsdienst NaNa-Ticker per E-Mail.

NaNa-plus-Abonnement: Inland jährl. 658 EUR inkl. Porto zzgl. MwSt.; Ausland mit VAT-Nr. jährl. 788 EUR inkl. Porto (ohne VAT-Nr. zzgl. MwSt.)
Das NaNa-plus-Abonnement beinhaltet alle Bestandteile des Basis-Abonnements zzgl. Zugang zu den Mehrwert-Inhalten auf www.nana-online.de/nana-plus sowie der E-Paper-Ausgabe des Monatsmagazins „DER NAHVERKEHR“. Einzelheft: 11,97 EUR inkl. MwSt.

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



Busse auf der IAA Transportation 2026: Mehr als nichts

Busse sind Nutzfahrzeuge, Busse dienen dem Transport, sie sind aber kein Kernthema der IAA Transportation 2026. Und doch gibt es Überraschungen für den Nah- und Regionalverkehr zu entdecken.

Messerundgang. Es bedarf eines längeren Rundgangs über die gesamte Messe, um die dort präsentierten Linienbusse aufzusuchen. Die IAA Transportation 2026 wirkt deutlich aufgeräumter als die Vorgängerveranstaltung 2024. Erneut wurden Ausstellungsbereiche neu sortiert, Hallen- und Geländenutzung umstrukturiert. Dass die Zeit der „Bushalle“ im Süden des Geländes vorbei ist und die Großen der Branche seither äußerste Bus-Zurückhaltung üben, manifestierte sich bereits mit der inhaltlichen Neuausrichtung der IAA: Aller Verkehrswendediskussion zum Trotz sind Busse im Rahmen der IAA seither kein Thema mehr, sie haben ihre Foren in Brüssel und Berlin. Das allerdings hinderte Aussteller, insbesondere aus Asien, keineswegs daran, auch diesmal mit neuen, explizit für europäische Märkte vorgesehenen Linienbussen nach Hannover zu reisen. Sogar eine Weltpremiere war unter den gezeigten Novitäten. Am Vortag der IAA enthüllten Unternehmenschef Ma Zhengang und Chen Xi, Leiter der Bussparte von Sunwin Bus, den unter bekanntem MG-Logo („Morris Garages“) laufenden neuen Low-Entry-Bus MG iev12LE. Der ebenso 100 Prozent elektrische Niederflur-Bruder iev12, 2025 in Brüssel präsentiert, wurde in Hannover gleich nebenan gezeigt. Angekündigt mit Premiere in Brüssel 2027 sind von MG/Sunwin nun noch Midi- und Gelenkbus sowie 12- und 18-m Trolley. Zur

Rheinbahn wirbt für „Halt auf Wunsch“

Fahrgastsicherheit. Um Fußwege in der Dunkelheit so kurz und so sicher wie möglich zu machen, bietet die Rheinbahn seit geraumer Zeit einen besonderen Service an: Ab 21 Uhr können Fahrgäste in den Bussen auch zwischen den regulären Haltestellen aussteigen: Den Service „Halt auf Wunsch“ gibt es überall dort, wo es die Verkehrslage und die Sicherheit für die Fahrgäste zulassen. Die Option gilt bis 6 Uhr morgens. Rheinbahn-Vorstandsvorsitzende Annette Grabbe: „Gerade in dunklen Straßen oder schlecht beleuchteten Ecken entsteht schnell Unbehagen – ein Gefühl, das viele Frauen, aber auch viele andere Fahrgäste nur zu gut kennen. Für unsere Fahrerinnen und Fahrer ist der Halt auf Wunsch nur ein kurzer Zusatzstopp – für unsere Fahrgäste bedeutet er aber ein echtes Plus an Sicherheit.“

Um den Service zu nutzen, genügt ein kurzer Hinweis an die Fahrerinnen und Fahrer. Wenn keine verkehrstechnischen Regeln dagegensprechen, hält der Bus dann an einer sicheren, gut beleuchteten Stelle entlang des regulären Linienwegs. Obwohl das Angebot bereits seit einiger Zeit existiert, ist es vielen Fahrgästen nicht bekannt. „Sicherheit im ÖPNV hängt auch davon ab, wie gut solche Angebote genutzt werden können. Deshalb ist es uns ein großes Anliegen, unsere Fahrgäste noch einmal gezielt darauf aufmerksam zu machen“, betont Grabbe. Im Rahmen der „Sicherheitsstrategie 2030“ wird der „Halt auf Wunsch“ mit neuen Aufklebern und Hinweisen in den Bussen nun noch einmal extra beworben. Auf diese Weise will das Düsseldorf Verkehrsunternehmen dafür sorgen, dass sichere Mobilität nicht an der offiziellen Haltestelle endet, sondern Fahrgäste „besser, schneller und sicherer“ an ihrem Ziel ankommen. (mab)

12-m-Klasse der E-Busse zählt auch der Foton eAurora auf zwei ZF-Achsen. Der BMC ProCity+ 12 M EV fährt rein elektrisch, während der ihm bei BMC zur Seite gestellte ProCity 18M DSL das längere Dieselpendant darstellt. Aus türkischer Produktion hingegen stammt der HBS Comfort City H2 von Haba, ein neuer Brennstoffzellenbus in Standardlänge. Markant sind hier unter anderem der Technikurm im Busheck sowie ein über drei Fensterlängen reichender, ausgedehnter Mehrzweckbereich in der Wagenmitte. Wie Foton zeigte Haba den Bus mit klassischen Rückspiegeln.

Ganz anders der Urban Elf Robobus der chinesischen Marke Skyworth (Skywell-Gruppe). Der Neun- bis Zwölfsitzer soll autonom fahren und mit seiner Größe eine Lücke schlie-

ßen, denn alternativ sind 19 Stehplätze möglich – wenn autonome Fahrt mit stehenden Fahrgästen zulässig ist. Die Batterien ruhen im Niederflurboden. Es wird eine Energieeffizienz von 92,7 Prozent versprochen. Wie bei seinen Transportern legt Skyworth Auto großen Wert auf Innen- und Außendesign. Der knapp 5,5 m lange Urban Elf kommt, für aktuelle Nutzfahrzeuge nicht selbstverständlich, optisch sehr freundlich daher. Die Fahrgastraumgestaltung ist flexibel: Der mit den Designpreisen „Reddot 2026“ und „iF Design Award 2026“ ausgezeichnete „Elf“ ist auf Wunsch mit festem Fahrerplatz, mit Sitzcken, als Bücherbus wie auch als Privatwagen mit Schlafraum konfigurierbar.

Neue Linienbusse gab es auch auf der hallenverbindenden Shuttlebus-



Der Robobus Urban Elf von Skyworth bietet neun bis zwölf Sitzplätze, kann aber auch mit 19 Stehplätzen konfiguriert werden.

Linie: BYD, MAN und Daimler nutzten die Gelegenheit, aktuelle Werksfahrzeuge der Typen B13B, eCitaro und Lion's City E zwischen anderen Bussen

auf der Messe kreisen zu lassen. Wie bei den Exponaten ist allerdings auch beim Busshuttle das Dieselzeitalter noch nicht ganz überwunden. (ht)

ANZEIGE

Die Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) gehört zu den größten Nahverkehrsunternehmen in Deutschland und betreibt als umweltfreundlicher Mobilitätsdienstleister den ÖPNV der Stadt Köln und der Region mit der Stadtbahn und den städtischen Buslinien sowie die Kölner Seilbahn. Der Bereich Werkstätten Stadtbahn & Bus verantwortet die Instandhaltung und Weiterentwicklung der Fahrzeugflotte sowie die Neubeschaffungen. Er gewährleistet die Verfügbarkeit von Stadtbahnen und Bussen und trägt maßgeblich zur Zukunftsfähigkeit des Kölner Nahverkehrs bei.

Im Rahmen einer Nachfolge suchen wir die



Bereichsleitung Werkstätten Stadtbahn & Bus

Ihre Aufgaben

- Gesamtverantwortung für die wirtschaftliche, personelle und fachliche Führung des Bereichs Werkstätten Stadtbahn und Bus
- Koordination und Verantwortung für die Fahrzeugneubeschaffungen
- Sicherstellung eines sicheren, effizienten und rechtskonformen Werkstattbetriebs
- Strategische Weiterentwicklung des Bereichs sowie Umsetzung der Unternehmensziele in enger Abstimmung mit dem Vorstand
- Führung, Entwicklung und Förderung der Mitarbeitenden und Führungskräfte sowie Verantwortung für Personalplanung und -gewinnung
- Planung, Steuerung und Überwachung von Budget, Kosten, Investitionen und Ergebnissen des Bereichs
- Weiterentwicklung und Optimierung von Prozessen, Instandhaltungsstrategien und Organisationsstrukturen
- Verantwortung für Arbeitssicherheit, Gesundheitsschutz, Umweltschutz und die Wahrnehmung der Unternehmerverantwortung
- Vertretung der KVB in relevanten Gremien sowie gegenüber internen und externen Stakeholdern

Ihre Kompetenzen

- Idealerweise erfolgreich abgeschlossenes einschlägiges Studium, z. B. Ingenieurwesen, eine vergleichbare Qualifikation oder entsprechende Berufserfahrung
- Langjährige einschlägige Berufserfahrung in der Verantwortung eines Werkstattbetriebs, idealerweise im SPNV oder ÖPNV
- Langjährige Führungserfahrung auch in der Führung mehrerer Hierarchieebenen
- Hohes Maß an Empathie und die Fähigkeit, Menschen zu begeistern
- Ausgeprägte strukturierte Arbeitsweise, Flexibilität, Belastbarkeit und Konfliktfähigkeit
- Argumentations- und Verhandlungsgeschick sowie Überzeugungskraft
- Erfahrung im Umgang mit Veränderungsprozessen/Changemanagement
- Eigenständige Arbeitsweise, Selbstorganisation
- Hoher Gestaltungsanspruch mit Eigeninitiative sowie Engagement

Sie haben Interesse?

Sie möchten die Zukunft der Kölner Verkehrsbetriebe maßgeblich mitgestalten? Dann freuen wir uns auf Ihre Kontaktaufnahme zu der Personalberatung LAB & Company – Boris Lenz und Holger Kasper – sowie die Zusendung Ihrer aussagekräftigen Bewerbungsunterlagen per E-Mail bis **zum 11. Oktober 2026**.



- kasper@LABcompany.net
- +49 211 159 799-16
- LAB & Company Düsseldorf GmbH
Hammer Straße 19 | 40219 Düsseldorf

Der ÖPNV im Spiegel der NaNa

Seit 70 Jahren erscheinen die Nahverkehrs-Nachrichten

Am 27. Januar 1956 erschien die erste Ausgabe der Nahverkehrs-Nachrichten. Keine Ansprache an die geeignete Leserschaft, kein Wort zu dem neuen Informationsdienst, den der Leser gerade in der Hand hält – sondern direkt zur Sache mit den ersten Meldungen. So präsentierte sie sich. Geschrieben in zwei Zeilen, die Anfangsbuchstaben „na“ von einem schwarzen Quadrat unterlegt. Damit war eine Abkürzung „na na“ erkennbar, aber nicht explizit genannt. Als Herausgeber wurde das „VERKEHRS-PRESSE-BÜRO Alf Teloecken“ genannt, mit Sitz in der Lindemannstraße 46 in Düsseldorf. Natürlich konnte man telefonisch mit dem Herausgeber Kontakt aufnehmen, wer und was sich im Einzelnen hinter dem Verkehrs-Presse-Büro verbarg, war nicht zu entnehmen.

Auf drei Seiten erschienen kurze Nachrichten aus der Welt von Bus und Bahn. Die erste Meldung betraf die Genehmigung von Wechseltarifen des Güter- und Personenverkehrs (Abgrenzung des Bundes und der Länder), mit der sich die anstehende Verkehrsministerkonferenz in Heilbronn befassen werde.

Den Geist der Zeit spiegelte – ebenfalls auf Seite 1 – der Verkehrsbericht des Landes Nordrhein-Westfalen für das dritte Quartal 1955 wider: Während bei den Straßenbahnbetrieben die Wagenkilometer-Leistungen und die Zahl der „Beförderungsfälle“ nur um wenig mehr als ein Prozent stiegen, legte der Busverkehr deutlich zu: +24,3 Prozent bei den Fahrleistungen und +27,2 Prozent bei den beförderten Personen. Die Straßenbahn wurde vielerorts als unzeitgemäß und als behindernd beim Ausbau des Straßennetzes angesehen. So wurden im Berichtszeitraum 1955 zum Beispiel in Mönchengladbach die Ringlinie 5 und Teile der Linie 3 sowie im benachbarten Viersen die Strecke nach Süchteln eingestellt.

Von Anfang an wurden für die einzelnen Nachrichten Rubriken gebildet: Dazu gehörten „Aus den Unternehmen“, „Industrie“, „Personelles“, „Gesellschaftsberichte“ und vor allem „Von Schiene und Straße“. Unter der letztgenannten wurden auch Meldungen über Kfz-Schäden veröffentlicht, von denen 1955 täglich 4500 bei den Versicherungen gemeldet wurden. Bei Bedarf kamen auch zusätzliche Rubriken hinzu, erstmals in der Ausgabe 5/56 „Das Wichtigste zuerst“, worunter etwas ausführlicher die Stellungnahme des Deutschen Industrie- und Handelstages zum geplanten Personenbeförderungsgesetz vorgestellt wurde.

Im ersten Jahr erschienen 82 Ausgaben von in der Regel zwei bis drei Seiten Umfang. Die Meldungen wurden durchlaufend nummeriert und erschienen in Maschinenschrift im einspaltigen Umbruch auf Matrizen vervielfältigt. Es gab weder Fotos noch Anzeigen, die Nachrichten standen nicht nur im Zentrum, sie waren die Nahverkehrs-Nachrichten. Diese waren gleichsam ein Newsletter in der prädigitalen Gutenberg-Galaxis.

Diese Konzentration auf das Wesentliche erlaubt dabei im Nachhinein einen guten Ausblick auf das Geschehen in den Verkehrsunternehmen. So berichten, um ein Beispiel zu erwähnen, die NaNa in der Ausgabe 9/56 über die wachsende Bedeutung des Busverkehrs im Jahr 1955, der gegenüber dem Vorjahr um fast ein Fünftel auf 1,851 Mrd Fahrgäste zulegte.

Dieses puristische Erscheinungsbild hielten die NaNa siebendreiviertel Jahre bei, bis im Oktober 1963 die Nahverkehrs-Nachrichten in einem deutlich übersichtlicheren Layout erschienen. Dabei wurde der Titel „na na“ (weiterhin zweizeilig) nun besonders hervorgehoben. Neu war, dass die beliebtesten Personalmeldungen nun immer auf der ersten Seite erschienen. Mit dem etwas „luftigeren“ Layout wuchs der Umfang von drei auf vier Seiten im DIN-A4-Format, sodass die Leser nicht auf Informationsgehalt verzichten mussten. Aber noch

immer gab es weder Bilder noch Anzeigen.

Dies änderte sich erst knapp 20 Jahre später im März 1982. Mit der Ausgabe 9/82 verwendete man erstmals ein Redaktionssystem als Vorstufe späterer Computer und Offsetdruck, statt wie zuvor Schreibmaschine und Matrizze. Oder in den Worten des Herausgebers an die Leser: „Nach all den Jahren und dem immer noch zunehmenden Interesse, das die NaNa finden, schien jetzt die Zeit gekommen, die Aufmachung weiterzuentwickeln und moderne Herstellungsmethoden anzuwenden. Schreibsatz und Offsetdruck in der hier praktizierten Form bieten nicht nur bessere Lesbarkeit und übersichtlichere Darstellung, sondern auch mehr Platz auf vergleichbarem Raum.“

Mit dem nun dreispaltigen Umbruch erfolgte der Schritt von einem Nachrichtendienst zu einer Fachzeitschrift, in der dann eben auch Fotos erschienen, wenn auch erstmal nur in begrenztem Umfang, und mit Anzeigen eine zusätzliche Finanzierungsquelle erschlossen wurde. Zudem wurde die Erscheinungsweise umgestellt. Erschien die NaNa bisher zweimal pro Woche, so landete diese „nur“ noch einmal pro Woche im Briefkasten der Leser. Dafür aber mit einem „garantierten“ Umfang von acht DIN-A4-Seiten.

Im nächsten Entwicklungsschritt zum Jahresbeginn 1989 erschienen die NaNa nun im heute noch üblichen größeren Format. Die Erscheinungsweise wechselte von wöchentlich zu dreimal monatlich, also alle zehn Tage. Der Umfang betrug nun zwischen vier und acht Seiten.

Auch wenn anders als heute noch keine Rubriken im Kopfbereich der Seiten genannt wurden, fanden sich doch die Meldungen aus dem Ausland grundsätzlich auf der letzten Seite. Außer den oben genannten Rubriken fand der Leser nahezu regelmäßig Zusammenfassungen von Geschäftsberichten, von denen häufig drei bis vier kompakt auf einer Seite jeweils mit Tabelle gebracht wurden. Hinzu kamen Termine, Buchrezensionen und Kurznachrichten. Mit letzteren gingen die NaNa gleichsam zu ihrem Ursprung zurück, der kurz prägnanten Nachricht. Nur dass sie jetzt oft eher Marginalien darstellten, von Geschehnissen berichten, die andernfalls unter den Tisch gefallen wären.

Anfang der 1990er-Jahre hatte der Computer längst Einzug gehalten, aber das Layout entstand immer noch mittels Schere und Klebstoff und natürlich dem guten Auge des Layouters. Und vor allem kamen die Informationen noch mit der Post. Und zahlreiche regionale Zeitungen wurden aus allen Regionen der Republik abonniert, um zu erfahren, was es an lokalen Neuigkeiten gibt und wo recherchiert werden musste, galt doch die feste Regel, dass kein Zeitungsbericht ungeprüft übernommen werden konnte, sondern überprüft werden musste. Was nicht immer einfach war, denn solange der Verlag in der Düsseldorfer Römerstraße residierte, saß die Redaktion im Dachgeschoss und besaß nur zwei Telefonanschlüsse. Zu mehr sah sich die damalige Deutsche Bundespost nicht in der Lage.

In den 1990er-Jahren entwickelte sich das Fax kurzfristig zu einem wichtigen Instrument, konnte man hiermit doch Texte wesentlich schneller übermitteln und musste nicht auf die einmal täglich gelieferte Post warten. Damit einher ging eine Entwicklung, die viele Bereiche prägt: Die Nachricht wurde von einem knappen Gut zu einer Massenware, aus dem Rinnsal wurde eine Flut. Wichtiger als die Akquisition neuer Nachrichten ist seitdem die Bewertung und Auswahl der Nachrichten.

Wiederum eine gute Dekade später kam die Farbe ins Blatt. Mit der Ausgabe 31/2004 änderten sich Typographie und Gestaltung. Insgesamt wurden die bildlichen Elemente im Lauf der Zeit immer

stärker betont, womit sich die NaNa den geänderten Lesegewohnheiten anpassten. So wurde das Aufmacherfoto auf Seite 1 immer wichtiger, auch wenn dies in der „ersten“ neuen Ausgabe noch nicht völlig gelungen war. Hinzu kamen nun die im Titelpopf aller Seiten (außer der Seite 1) ausgewiesenen Rubriken, die es bislang nur informell gab. Diese waren Verkehr in der Praxis, Industrie, Ausland und unregelmäßig Termine und Geschäftsberichte. Neu waren schließlich eigene Themenseiten, und Tabellen erschienen nun häufiger und auch visuell hervorgehoben.

Erschien die erste Ausgabe 1956 noch ohne jede Ansprache an die Leserschaft, so war dies in der 31/04 anders: Unter der Überschrift „Farbig nicht bunt“ heißt es: „Auch die NaNa gehen mit der Zeit! Nachdem wir fast 49 Jahre schwarz gedruckt haben, kommt ab heute Farbe ins Spiel. Damit sollen die NaNa zwar kein buntes Blatt werden, aber für Fotos und Grafik wollen wir die Farbe schon nutzen.“ So solle der NaNa ein zeitgemäßer und ansprechender Auftritt ermöglicht werden. Hoffnungsfroh endet das Editorial mit der Aufforderung: „Die NaNa in Farbe sind auch in Zukunft die schnelle, kurzgefasste Informationsquelle. Helfen Sie mit, dass sie sprudelt!“

Die vorerst letzte größere Änderung erfolgte im Jahr 2015, nachdem zuvor DVV Media den Alba Fachverlag erworben hatte und damit der neue Herausgeber wurde. Mit der Ausgabe 20/15 erschienen die Nahverkehrs-Nachrichten in einem neuen, frischen Layout. Die Erscheinungsweise änderte sich wieder auf wöchentlich. Neu hinzu kam der NaNa-Ticker als tagesaktuelle Ergänzung für Abonnenten. Damit schließt sich in gewisser Hinsicht der Kreis: Hatten die NaNa 1956 als gedruckter Newsletter begonnen, so wurden sie nun durch einen digitalen, werktäglich an Abonnenten gemailten Newsletter ergänzt. Und auch die jüngste Entwicklung des Tickers in diesem Jahr weist Parallelen zur Entwicklung der gedruckten NaNa auf. So gibt es hier nun auch wieder Fotos und ist das Design elaborierter als beim puristischen Newsletter, der der NaNa-Ticker zuvor war.

Wie gestaltete sich die Berichterstattung der Medien über Themen des ÖPNV und umgekehrt das Verhältnis der Verkehrsbetriebe zur Presse? Verleger und erster Redakteur der NaNa, Alf Teloecken, erinnerte sich vor zehn Jahren, dass das Thema ÖPNV Mitte des 20. Jahrhunderts in Öffentlichkeit und Politik unterreprä-

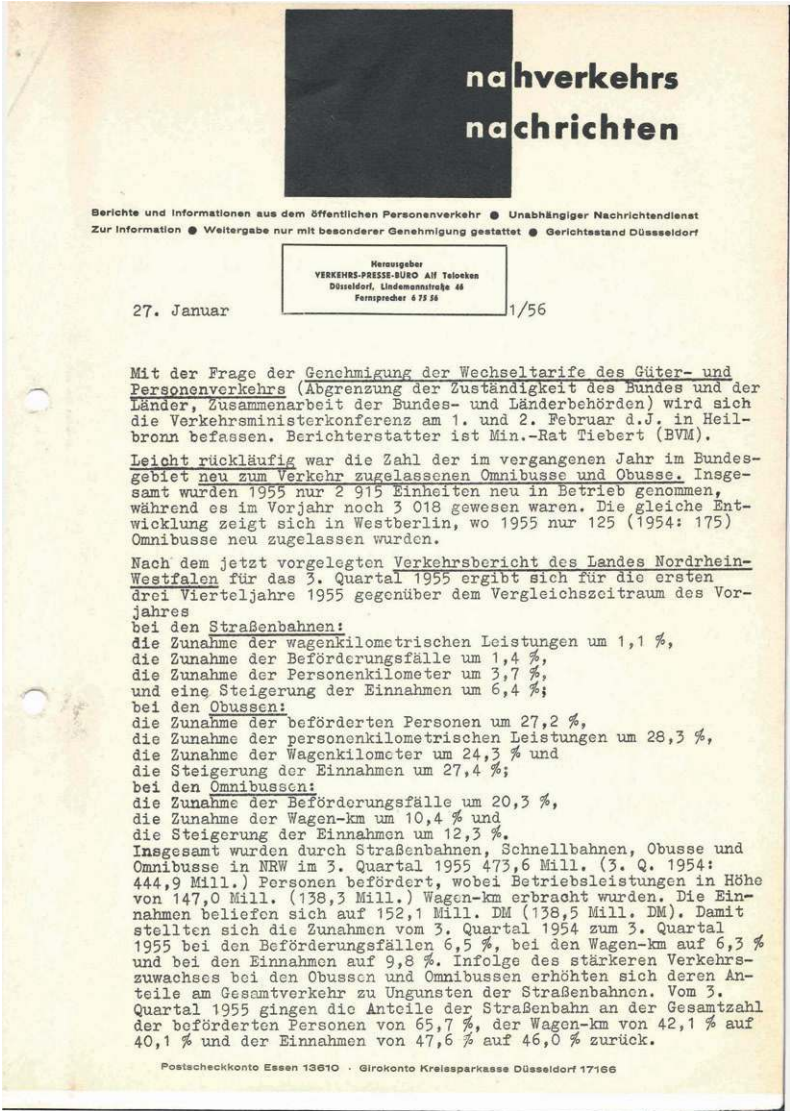
sentiert war, gemessen an der ökonomischen Bedeutung der Branche. Eine Zeitschrift wie die NaNa gab es zur Zeit ihrer Gründung nicht. Die damaligen Verbände VöV und BDE gaben nur selten Pressemeldungen heraus, und viele kommunale Verkehrsbetriebe verkehrten nur über das Rathaus mit der lokalen Presse. Entsprechend betrachteten etliche Verkehrsbetriebe die NaNa reserviert. Es habe Anfragen gegeben wie „Darf Alba so etwas überhaupt publizieren? Haben Sie dazu eine Genehmigung?“, erinnerte sich Alf Teloecken. Es habe etwa 15 Jahre gedauert, bis sich die NaNa auch finanziell etabliert hatten.

ÖPNV in der Bundesrepublik

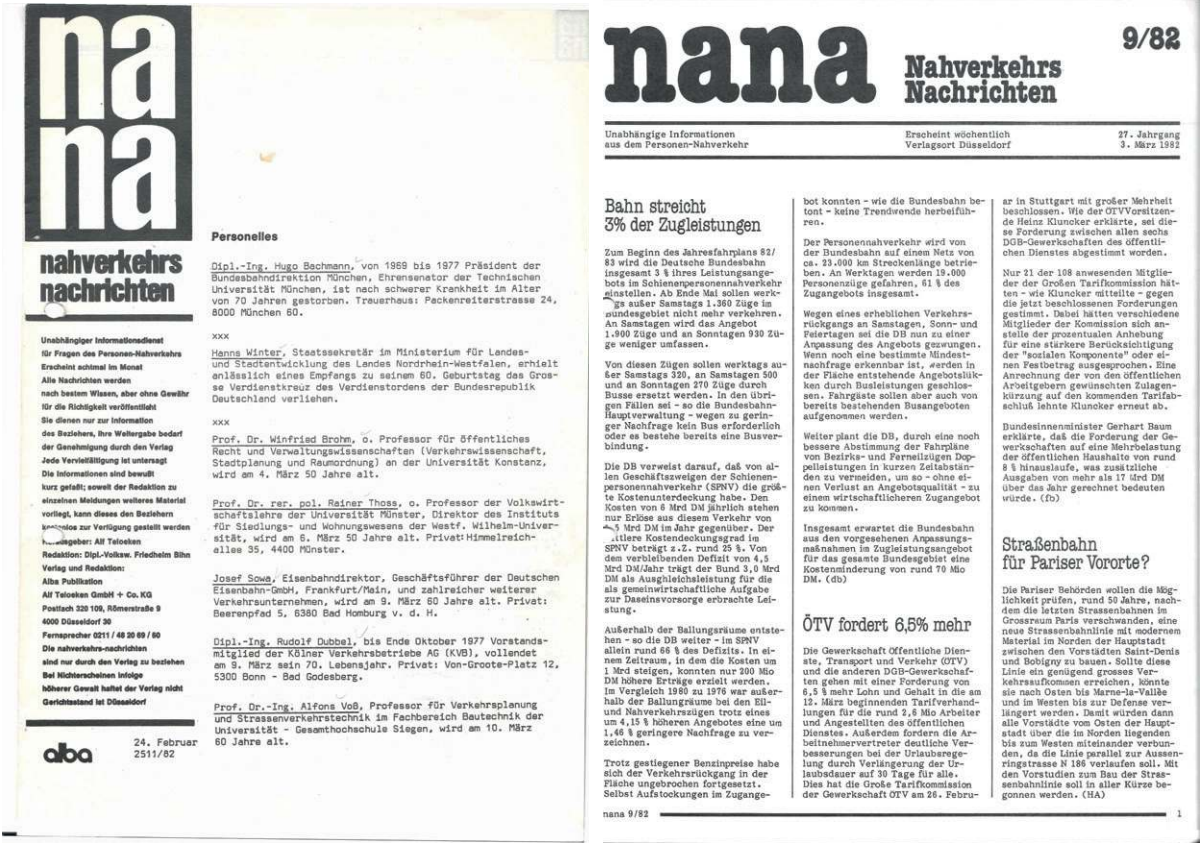
Zu der Zeit, in der die NaNa begann, im sogenannten Wirtschaftswunder, entwickelte sich der Pkw zum Massenverkehrsmittel. Straßenbahnen, die damals noch weitgehend den ÖPNV prägten, gal-

ten dagegen als altmodisch. Aus finanziellen Gründen und weil neue Fahrzeuge schnell geliefert werden mussten, entstanden anfänglich die sogenannten Verbandswagen, standardisierte zweiachsige Fahrzeuge mit ein bis zwei Beiwagen, die über zum Teil ausgeleierte Schienen polterten und recht altmodisch erschienen gegenüber den neuen Omnibussen. Daher wurden in kleineren Städten die Straßenbahnen ersetzt durch Busse, teilweise auch Obusse, die den Pkw-Verkehr weniger beeinträchtigten, vor allem aber Gleisbauarbeiten überflüssig machten, die durch Krieg und Nachkrieg ansonsten dringend erforderlich gewesen wären. Also scheinbar eine Win-win-Situation.

Mitte der 60er-Jahre setzte in den Großstädten der Trend zu U- und Stadtbahnen ein. Bereits 1953 begann Berlin mit dem Weiterbau seiner U-Bahn. Auch Hamburg setzte auf U-Bahnen. 1959 beschloss München den Bau einer U-



Die Titelseite der ersten Ausgabe der Nahverkehrs-Nachrichten vom 27. Januar 1956.



Für die Ausgabe 9/82 wurde erstmals ein Redaktionssystem genutzt. Bis zur Ausgabe 8/82 kamen Schreibmaschine und Matrizze zum Einsatz.



Nürnberg folgte in den 1970er-Jahren als vierte U-Bahn-Stadt Deutschlands auf München.



Griff ins Fotoarchiv: Dieses Foto entstand 1973 bei der Duewag in Düsseldorf-Lierenfeld, wo die ersten Prototypen des B-Wagens für KVB und KBE produziert wurden.

ersten des 21. Jahrhunderts. Anfang der 1990er-Jahre waren die Regionalisierung und die Bahnreform die großen Themen. So berichteten die NaNa 13/93: „Für Matthias Wissmann [seinerzeit Bundesverkehrsminister] hat die Bahnreform überragende Priorität“, um in der 29/93 fortzufahren: „Gespräche zur Bahnreform: Finanzierung bleibt weiter umstritten“ und in 32/93 „Minister ringen um Bahnreform“. In der vorletzten Ausgabe des Jahres konnte dann Vollzug gemeldet werden: „Bundesländer übernehmen 1996 den SPNV der Bahn“ und in der Folgenummer 35/93 hieß es: „Weg für Deutsche Bahn AG ist jetzt endgültig frei“.

Manche Themen bleiben der Branche (leider) erhalten: „Schwarzfahren bald nur Ordnungswidrigkeit?“ klingt wie eine Meldung von heute, entstammt aber der NaNa 28/93. Und auch der Streit um die Kosten für 2500 Brücken könnte von heute sein, war aber großes Thema in der Ausgabe 14/94. Und dass die DB „mit mehr Personal Sicherheitsgefühl erhöhen will“, ist heute so aktuell wie in der Ausgabe 26/94, aus der die Überschrift stammt. Heute nicht mehr vorstellbar ist allerdings ein Bericht aus der 33/96, demzufolge München und Würzburg gegen Handys in Bussen und Bahnen seien, aus Sorge um mögliche Störungen der Elektronik.

Die Ausgabe 29/95 berichtete ausführlich über die Jahrestagung des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) 1995 in München – über die Jahrestagungen wurde regelmäßig berichtet –, über den ersten Spatenstich für den Berliner Tiergartentunnel sowie die Rückkehr der Straßenbahn in den

Westen Berlins. Über die erste Oberhausener Straßenbahn auf der Schiene berichtete die 9/96.

Die erste Ausgabe des neuen Jahrhunderts, das zugleich den Übergang in ein neues Jahrtausend markiert, macht mit der Meldung auf: „Bombardier baut B-Wagen-Nachfolger“ für die Kölner Verkehrs-Betriebe. Als Leserservice enthält diese Ausgabe eine Jahrestesterminübersicht. Ein Service, der bis heute angeboten und nachgefragt wird. In der Ausgabe 7/00 berichten die NaNa über die Gütertram für Dresden, die von der Schalker Eisenhütte geliefert wird. Gebaut für den Verkehr von einem Güterbahnhof in der Dresdner Peripherie zur Gläsernen Manufaktur von Volkswagen, sind sie leider inzwischen Geschichte.

Nicht Geschichte, sondern Dauerbrenner bis heute ist die Meldung: „Deutsche Bahn fordert mehr Mittel für ihr Streckennetz“, die von heute sein könnte, aber der NaNa 14/00 entstammt. Überhaupt beschert einem die Durchsicht alter NaNa-Ausgaben so manches Déjà-vu-Erlebnis, so etwa die Meldung (18/00), dass Münster die Reaktivierung der WLE-Strecke (Münster-Sendenhorst) voranbringen will. Das will Münster noch heute. Die Fahrkastrekorde in Düsseldorf und Köln, die in der Ausgabe 19/00 vermeldet werden, entsprechen in ihrer Höhe (200,3 Mio in Düsseldorf, 235 Mio in Köln) ziemlich genau den Werten von 2025. Und die „Saubereitsoffensive“ für Bahnhöfe in Nordrhein-Westfalen in der 12/01 erinnert an zahllose weitere Meldungen zu solchen Offensiven im ganzen Bundesgebiet seitdem.

Große Themen in den Nullerjahren waren der Bau einer Transrapid-

Strecke in NRW oder Bayern sowie die Trennung von Netz und Betrieb bei der Deutschen Bahn und damit zusammenhängend die Frage nach der Zukunft der Deutschen Bahn mit den Stichworten Privatisierung und Börsengang oder auch: „Privatisierung ohne Börsengang? Diskussion um die Zukunft der Deutschen Bahn geht mit neuer Variante weiter“ (NaNa 15/06). Ende 2008 meldeten die NaNa: „Börsengang der DB verschoben“ (31/08) und „Monopolkommission empfiehlt Zerschlagung des DB-Konzerns“ (27/09).

Nicht kontrovers in der Zielsetzung ist die Barrierefreiheit im ÖPNV. Dass diese ein gesetzliches Ziel wird, konnten die Leser in der Ausgabe 25/01 erfahren. Mitte dieses Jahrzehnts standen Kürzungen der Regionalisierungsmittel um 3,1 Mrd Euro im Raum, worüber die NaNa 33/05 berichtete. Die geplante Anhebung der Trassengebühren bei der DB um vergleichsweise moderate 2,4 Prozent vermeldete die NaNa 5/07 und fragte: „Zu hohe Preise für marode Gleise?“ Schließlich wurden in jenem Jahrzehnt Streiks, die bisher vor allem den kommunalen ÖPNV betrafen, auch Thema bei der formalrechtlich privatisierten Bahn. So fragten die NaNa 1/08: „Tarifstreit: Streikt nach Lokführern demnächst auch das ÖPNV-Personal?“ Die Ausgabe 7/08 konnte dann Entwarnung geben: „Streik bei DB endgültig beigelegt. Schlichtungen im öffentlichen Dienst“.

Bei allen problematischen Entwicklungen und Herausforderungen konnten die NaNa doch auch über zahlreiche Streckeneröffnungen und neue Fahrzeuge berichten. Beispiele: 27/01: „Essen eröffnet Nordstrecke nach Altenessen und Karnap“, 3/06:



Ebenfalls historisch: Ein Foto des ersten M-Wagens der Essener Verkehrs-AG.

„Bogestra eröffnen Tunnel unter der Bochumer City“, in der 15/06 wird die Eröffnung des Berliner Hauptbahnhofs mit einem großen Aufmacherfoto bedacht. Die Eröffnung der ersten vollautomatischen U-Bahn in Nürnberg wurde in der 17/08, die Eröffnung der Hamburger Flughafen-S-Bahn in der 34/08 und der Start der sogenannten Kanzler-U-Bahn in Berlin in der 22/09 gemeldet.

Gegen Ende des Jahrzehnts hellte sich analog zur wirtschaftlichen Erholung die Stimmung auch in der Branche auf, so meldeten die NaNa 24/08: „Nahverkehr boomt auch 2008“ und in einer weiteren Meldung: „Drei von vier Autofahrern zum Umstieg auf den ÖPNV bereit“. Und sie legten in der folgenden Ausgabe nach: „Weltweite Eisenbahn-Renaissance“.

Weitere Themen waren: „Staatsanwaltschaft ermittelt nach Einsturz an U-Bahn-Baustelle“ in Köln (7/09), „Grünes Licht für Stuttgart 21“ (10/09), nachdem die NaNa noch in der 31/08 fragten: „Kosten für Stuttgart 21 explodiert?“ und sich dabei auf einen Bericht des Bundesrechnungshofes bezogen, in welchem erhebliche Mehrkosten von mindestens 5,3 Mrd Euro befürchtet wurden. Ab der Ausgabe 17/09 berichteten die NaNa in zahlreichen Beiträgen über die Berliner S-Bahn-Krise, die teilweise zum Ausfall großer Teile des Netzes führte und deren Nachwirkungen bis in die Gegenwart reichen.

Die Autoren dieser Chronik sind der ehemalige Leiter der ÖPNV-Redaktion von DVV Media, Lothar Kuttig, und der ehemalige NaNa-Redakteur Jürgen Burmeister.

ANZEIGE

**VOM TICKET
ZUM TAP.
DÜSSELDORF
ZEIGT DIE
ZUKUNFT.**

20. – 22. OKTOBER 2026



Jetzt QR-Code
scannen & anmelden.

**Erstes deutschsprachiges
UITP-Training zu IDBT**

- Praxiswissen & Fallstudien
- Internationale Perspektiven
- Austausch mit Branchenexperten und exklusive Insights
- Neue Impulse für Ihre Ticketing-Strategie



Rheinbahn

Wir gratulieren

Führende Köpfe der Nahverkehrsbranche bringen auf den Punkt, warum sie die NaNa lesen.

Foto: Senatskanzlei Hamburg



Dr. Anjes Tjarks, Senator für Verkehr und Mobilitätswende
„Herzlichen Glückwunsch zum Jubiläum und danke für 70 Jahre Nachrichten und Informationen über den ÖPNV! In einer Zeit, in der Mobilität im Umbruch ist, zeigt „NaNa“, wie unentbehrlich unabhängige Berichterstattung ist. Spezialisierte Fachmedien liefern jene Tiefe, Einordnung und analytische Substanz, die in der tagesaktuellen Hektik oft zu kurz kommen. Auf unserem Weg, den Verkehr der Zukunft nachhaltig zu gestalten, brauchen wir diesen fundierten Journalismus!“

Foto: DVB



Andreas Hemmersbach, Vorstand Mobilität Dresdner Verkehrsbetriebe AG und VDV-Landesgruppenvorsitzender Sachsen/Thüringen
„Die Mitarbeitenden der Dresdner Verkehrsbetriebe und auch ich persönlich schätzen die NaNa als wichtiges und unverzichtbares Medium für alle Informationen rund um den ÖPNV. Dabei werden Artikel zu technischen Entwicklungen, politischen Rahmenbedingungen oder personellen Veränderungen gleichermaßen interessiert gelesen. Wir wünschen der NaNa noch viele weitere Ausgaben und gratulieren ganz herzlich zum 70. Jubiläum.“

Foto: Hamburger Verkehrsverbund



Anna-Theresa Korbitt, Geschäftsführerin Hamburger Verkehrsverbund (HVV)
„70 Jahre NaNa stehen für eine lange Ära fundierten Nahverkehrs-Journalismus, die hoffentlich nie zu Ende geht. Was ich an der NaNa schätze, lässt sich schnell zusammenfassen: Fundierte Recherchen, Publikationen und Veranstaltungen, die so vielfältig sind wie der öffentliche Nahverkehr selbst, und stets das richtige Gefühl für die zentralen Themen. Herzlichen Glückwunsch zum 70.!“

Foto: Daimler Truck AG



Till Oberwörder, CEO Daimler Buses
„Seit 70 Jahren begleiten die Nahverkehrs-Nachrichten die Entwicklungen, Herausforderungen und Innovationen im ÖPNV. Mit Fachkompetenz und einem klaren Blick auf die Branche bieten sie Orientierung in einem dynamischen Umfeld. Im Namen von Daimler Buses gratuliere ich herzlich zum Jubiläum und freue mich auf viele weitere Jahre engagierter Berichterstattung.“

Foto: Marcus Schlap MVV GmbH



Dr. Bernd Rosenbusch, Geschäftsführer Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH
„Innovationen kommen, Kolleginnen und Kollegen wechseln, Verkehrsverträge enden und beginnen neu, Verbünde erweitern sich, Angebote werden ausgeweitet – und all das kommt fast täglich kompakt per Mail, ergänzt um einen übersichtlichen Onlineauftritt, auf Handy und Laptop. So sind umfangreiche Informationen aus unserer spannenden und abwechslungsreichen Branche jederzeit verfügbar. Im Namen des MVV danke ich der NaNa für 70 Jahre Recherche, Analyse, Aufarbeitung und Informationsversand. Schön, dass es euch gibt!“

Foto: Cottbusverkehr



Ralf Thalmann, Geschäftsführer der Cottbusverkehr GmbH
„Positiv an den NaNa Nahverkehrs-Nachrichten ist die Vielfalt der Formate. Informationen sind jederzeit online verfügbar, sodass man sich schnell über aktuelle Entwicklungen im ÖPNV informieren kann. Newsletter per E-Mail liefern wichtige Nachrichten direkt, während die gedruckte Ausgabe ein klassisches und entspanntes Lesen ermöglicht.“

Foto: MUNV NRW/Mark Hermenau



Oliver Krischer, Minister für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
„Der öffentliche Personennahverkehr ist ein wichtiger Pfeiler moderner Mobilität. Um ihn zukunftsfähig weiterzuentwickeln, müssen aktuelle Herausforderungen und Anforderungen frühzeitig erkannt und eingeordnet werden. Die Nahverkehrs-Nachrichten leisten dazu seit nunmehr 70 Jahren einen wichtigen Beitrag. Woche für Woche liefern sie verlässliche Informationen und wertvolle Impulse für die Branche. Zu diesem besonderen Jubiläum gratuliere ich herzlich und wünsche den Nahverkehrs-Nachrichten auch für die Zukunft viele interessierte Leserinnen und Leser.“

ANZEIGE

MABEG®

ÜBERDACHUNGEN · FAHRGASTINFORMATION · STADTMOBILIAR

Herzlichen Glückwunsch zu 70 Jahren NaNa!

Als Hersteller von Fahrgastinformationssystemen mit über 50 Jahren Erfahrung wissen wir:
Eine starke Branche braucht gute Informationen und einen verlässlichen Austausch.

Seit vielen Jahren begleitet uns die NaNa dabei mit aktuellen Nachrichten, spannenden Entwicklungen und wichtigen Themen rund um den Nahverkehr.

Wir gratulieren herzlich zu 70 Jahren NaNa und freuen uns auf viele weitere Jahre gemeinsamer Wegbegleitung!

Ihr MABEG Team



www.mabeg.de

Foto: Christian Ernst

Prof. Dr. Alexander Pischon, Vorsitzender der Geschäftsführung Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH, Vorsitzender Landesgruppe VDV Baden-Württemberg

„Die NaNa muss man in unserer Branche nicht vorstellen. Wer im Nahverkehr Verantwortung trägt, kennt sie. Ich schätze besonders, dass sie einen verlässlichen Blick auf alles das gibt, was über das eigene Unternehmen hinaus wichtig ist. Seit 70 Jahren gelingt ihr das. Das ist eine bemerkenswerte publizistische Leistung. Herzlichen Glückwunsch zum Jubiläum!“



Foto: VRR



Oliver Wittke, Vorstandssprecher des Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR

„Seit vielen Jahrzehnten begleitet die NaNa die Entwicklung des öffentlichen Nahverkehrs mit fachlicher Kompetenz, Verlässlichkeit und einem wachen Blick für aktuelle Herausforderungen. Besonders schätze ich die fundierte Berichterstattung und die Nähe zur Praxis, die sie für Fachleute wie für Interessierte gleichermaßen wertvoll macht. Zum 70-jährigen Jubiläum gratuliere ich herzlich und wünsche der NaNa weiterhin viel Erfolg.“

Foto: rnv



Martin in der Beek, Technischer Geschäftsführer der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv)

„Seit beachtlichen 70 Jahren sind die Nahverkehrs-Nachrichten bereits ein wichtiges Medium für Verkehrsunternehmen, Aufgabenträger und Verkehrsverbünde. Die geschätzte NaNa ist dabei stets am Puls der Zeit und hört bereits früh „das Gras wachsen“, was aktuelle Entwicklungen angeht. Dabei werden wichtige Branchentrends stets auf den Punkt gebracht.“

Foto: RSAG/Erik Gross



Jan Bleis, Vorstand Markt und Technik der Rostocker Straßenbahn AG (RSAG) und Vorsitzender VDV-Landesgruppe Nord

„Die NaNa ist für mich seit vielen Jahren eine unverzichtbare Informationsquelle und stets aktueller Spiegel der Entwicklungen im öffentlichen Nahverkehr. Sie schafft es, Fachthemen verständlich und praxisnah auf den Punkt zu bringen und den Austausch innerhalb der Branche zu fördern. Herzlichen Glückwunsch zu 70 Jahren erfolgreicher Berichterstattung.“

Foto: SWB



Anja Wenmakers, Geschäftsführerin der Stadtwerke Bonn GmbH

„Wer die NaNa liest, ist up to date von Wien über Basel bis nach Bonn. Auch Branchentrends wie Autonomes Fahren und innovative Ticket- und Tarifsysteme werden aufgegriffen. Ihr sorgt dafür, dass mir keine Nahverkehrs-Nachrichten entgehen. Als Fachmedium wurde die NaNa über Jahrzehnte konsequent weiterentwickelt, deshalb herzlichen Glückwunsch zu diesem runden Geburtstag und alles Gute für die nächsten Jahre!“

Foto: IVU



Martin Müller-Elschner, Vorstandsvorsitzender der IVU Traffic Technologies AG

„Wer im Nahverkehr schnell wissen will, was die Branche bewegt, findet in der NaNa einen aktuellen Überblick. Sie ist für mich eine feste Informationsquelle. Als Werbekunde schätzen wir die Reichweite in der richtigen Zielgruppe und belegen deshalb seit Jahren prominent die Titelpkopfanzeige. Herzlichen Glückwunsch zum 70. Jubiläum!“

Foto: MVB / Andreas Lander



Birgit Münster-Rendel, Geschäftsführerin Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH & Co. KG (MVB)

„70 Jahre NaNa – herzlichen Glückwunsch zu diesem besonderen Jubiläum! Ich schätze an der NaNa besonders die fachliche Tiefe, die Nähe zur Praxis und die vielfältigen Einblicke in die Themen, die unsere Branche bewegen. Die NaNa ist damit seit Jahrzehnten eine wichtige Begleiterin und Stimme des öffentlichen Nahverkehrs.“

Foto: RMV/Holger Peters



Prof. Dr. Knut Ringat, Geschäftsführer der Rhein-Main Verkehrsverbund GmbH, Vizepräsident des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)

„Seit 70 Jahren schaut die NaNa genau hin, ordnet ein und benennt, was uns in der Branche bewegt. Das ist manchmal unbequem, aber immer wertvoll. Denn wer öffentliche Mobilität voranbringen will, braucht Austausch, klare Positionen und den Blick über den eigenen Tellerrand. Weiter so!“

Foto: VVS



Cornelia Christian, Geschäftsführerin Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS)

„70 Jahre NaNa sind ein beeindruckendes Jubiläum! Seit Jahrzehnten sind die NahverkehrsNachrichten eine verlässliche Informationsquelle für alle, die den öffentlichen Verkehr gestalten und voranbringen. Ich schätze besonders die Aktualität, die fachliche Einordnung und den Blick auf die vielfältigen Entwicklungen unserer Branche. Herzlichen Glückwunsch!“

ANZEIGE



Plasser & Theurer

Flüstergleise für urbane Netze

Der **Plasser ATMO** sorgt durch präventives Schleifen für einen optimalen Rad-Schiene-Kontakt: Das reduziert Lärm, Erschütterungen und Verschleiß und steigert den Fahrkomfort. Er ist im Regelbetrieb einsetzbar, arbeitet in engsten Profilen sowie Bogenradien und ermöglicht Stop-and-Go-Schleifen bei jeder Geschwindigkeit.



Berlin 2026
22. - 25. Sept.
Halle 26, Stand 270
T2/50 + T3/55



„Plasser & Theurer“, „Plasser“ und „P&T“ sind international eingetragene Marken

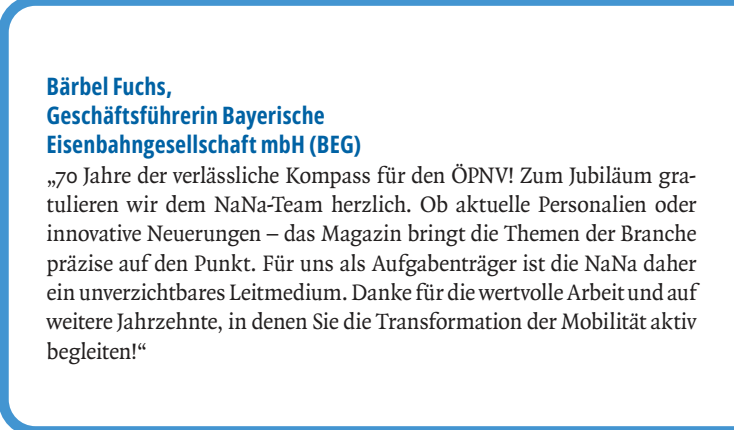
Foto: Hochbahn



**Jens-Günter Lang,
Sprecher des Vorstandes und Vorstand Technik
der Hamburger Hochbahn AG**

„Die NaNa ist seit vielen Jahrzehnten ein wichtiger Begleiter unserer Branche. Ich schätze die Mischung aus fundierter Information, kritischem Blick und der Nähe zu den Menschen und Unternehmen, die täglich daran arbeiten, Mobilität besser zu machen. Herzlichen Glückwunsch zum 70-jährigen Jubiläum – und weiterhin viel Neugier, Haltung und Freude am öffentlichen Verkehr!“

Foto: BEG



**Bärbel Fuchs,
Geschäftsführerin Bayerische
Eisenbahngesellschaft mbH (BEG)**

„70 Jahre der verlässliche Kompass für den ÖPNV! Zum Jubiläum gratulieren wir dem NaNa-Team herzlich. Ob aktuelle Personalien oder innovative Neuerungen – das Magazin bringt die Themen der Branche präzise auf den Punkt. Für uns als Aufgabenträger ist die NaNa daher ein unverzichtbares Leitmedium. Danke für die wertvolle Arbeit und auf weitere Jahrzehnte, in denen Sie die Transformation der Mobilität aktiv begleiten!“



**Claudia Wiest, kaufmännische Vor-
ständin der Bremer Straßenbahn AG
(BSAG):**

„Die NaNa ist eines der wichtigsten Informationsmedien für die Mobilitätsbranche und seit vielen Jahren eine verlässliche Partnerin. Sie darf für mich auf keinem Schreibtisch von Verantwortlichen fehlen. Herzlichen Glückwunsch liebe NaNa, und einen Dank an alle Mitarbeitenden, die mit ihrer Arbeit diese spannende und informative Zeitung ermöglichen.“

Foto: init SE



Dr. Gottfried Greschner, CEO der init SE

„Die Nahverkehrsnachrichten sind nicht nur für mich, sondern auch für viele meiner Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ein wichtiges Sprachrohr für Neuigkeiten aus der ÖPNV-Welt. Seit vielen Jahren bieten sie Orientierung in einer Branche, die sich kontinuierlich weiterentwickelt, und geben wichtigen Themen eine Stimme. Herzlichen Glückwunsch zum Jubiläum – und auf viele weitere informative Jahre!“

Foto: Murat Celebi/SSB AG



**Thomas Moser,
Technischer Vorstand und
Vorstandssprecher Stuttgarter Straßenbahnen AG**

„Mit der NaNa hat jeder den Wandel in der Branche im Blick, und das immer hochaktuell. Jede neue Ausgabe bedeutet für mich: Inspiration – und Bestätigung. Nicht weniger: Ansporn – und Freude. Und Respekt. Wir sind gemeinsam unterwegs!“



**Lilian Meyer,
Geschäftsführerin, Alstom Österreich**

„Herzlichen Glückwunsch zu 70 Jahren NaNa! Ich schätze besonders, dass die NaNa technologische Entwicklungen und ihre Bedeutung für den täglichen Betrieb des öffentlichen Verkehrs sichtbar macht. Für Alstom ist dieser Praxisbezug besonders wichtig: Denn gute Mobilität zeigt sich dort, wo technische Lösungen im Alltag überzeugen. Für die Zukunft wünsche ich der NaNa weiterhin viel Erfolg.“



**Henrik Falk, Vorstandsvorsitzen-
der der Berliner Verkehrsbetriebe
(BVG)**

„Herzlichen Glückwunsch zum Siebzigsten! Die NaNa sind seit vielen Jahren ganz nah dran und bringen immer auf den Punkt, was unsere Branche bewegt. Aus Berlin wünschen wir alles Gute, weiterhin viel Erfolg und vor allem: noch viele gute Geschichten!“

Foto: BVG/Alena Schmick



**Birgit Austen, Geschäftsführerin
NAH.SH:**

„Wer den öffentlichen Verkehr gestalten will, muss Entwicklungen verstehen und Zusammenhänge erkennen. Die NaNa leisten dazu seit Jahrzehnten einen wichtigen Beitrag. Ihr fundierter Überblick schafft Orientierung, macht Entwicklungen verständlich und bietet gerade auch denjenigen einen wertvollen Zugang, die neu in die Branche kommen. Herzlichen Glückwunsch zum Jubiläum!“

Foto: nah.SH



**Christiane Leonhard, Hauptgeschäfts-
führerin Bundesverband Deutscher
Omnibusunternehmen (bdo) e.V.**

„Die NaNa ist seit vielen Jahren eine wichtige Stimme der Nahverkehrsbranche. Auch bei uns im bdo wird sie regelmäßig gelesen und liefert wertvolle Impulse für unsere Arbeit. Ich gratuliere herzlich zum 70-jährigen Bestehen und wünsche weiterhin viel Erfolg!“

Foto: bdo



ANZEIGEN

- Digitalisierung und KI im Einkauf**
29.-30.09.2026 – Köln
- Lenk- und Ruhezeiten im ÖPNV**
28.-29.10.2026 – Bremen
- VDV Meisterfachgespräch DC-Bahnstromanlagen**
03.-04.11.2026 – München
- VDV itcs Forum**
03.-04.11.2026 - Würzburg
- Führung in der KI-Transformation des ÖPNV wirksam gestalten**
10.-11.11.2026 - Frankfurt am Main
- VDV Ladeinfrastruktur für E-Busse
in kleinen und mittleren Betriebshöfen**
24.-25.11.2026 - Göttingen
- VDV Kabel und Leitung**
07.-08.12.2026 - Köln



Sprechen Sie uns gerne an:
beKa GmbH
c/o Design Offices
Erfstraße 15-17 • 50672 Köln

Anmeldung und weitere Veranstaltungen
unter www.bekaseminare.de

beKa

Informationen sind der Schlüssel

Um erfolgreiche Entscheidungen treffen zu können, sind fundierte Informationen essenziell. **Wir freuen uns, dass die NaNa diese dem ÖPNV seit nunmehr 70 Jahren zuverlässig zur Verfügung stellt und gratulieren zu diesem außergewöhnlichen Jubiläum.**

Informationen für die Verkehrsunternehmen gezielt aufzubereiten, ist in der immer komplexeren Landschaft des ÖPNV auch für INIT ein wesentliches Ziel. Egal ob mit KI oder klassischen Methoden der Smart Intelligence.

Möchten Sie mehr erfahren? Besuchen Sie uns auf der InnoTrans!

sales@initse.com | www.initse.com | INIT Group

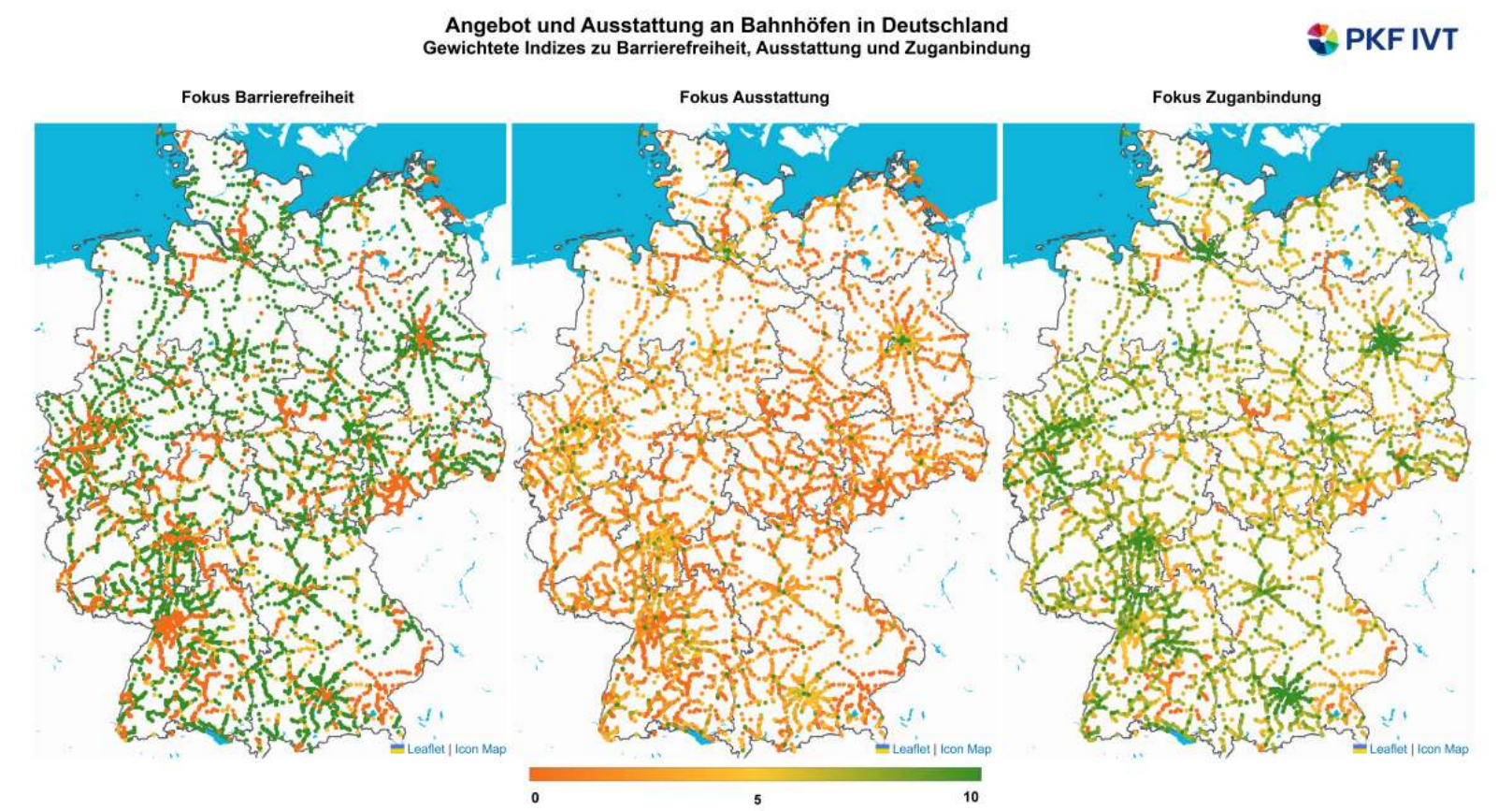
Ausstattung und Angebot an Bahnhöfen in Deutschland: Gewich-tete Indizes zu Barrierefreiheit, Ausstattung und Zuganbindung

In Zusammenarbeit mit PKF IVT werden in der NaNa regelmäßig öffentlich verfügbare Quellen (Open Data) von Geo-, Mobilitäts-, Umwelt- bezie-hungsweise Klimadaten vorgestellt und beispielhaft visualisiert. Zur Aufbereitung und Darstellung der Daten werden Geo-Informationssysteme, Analytics- beziehungsweise Business Intelligence-Werkzeuge und Kartendienste genutzt.

Die aktuelle Ausgabe des PKF IVT Data Labs zeigt anhand von drei unterschied-lich gewichteten Indexdarstellungen zur Barrierefreiheit, Ausstattung und Zuganbindung an deutschen Bahnhöfen Möglichkeiten zur kombinierten Ver-wendung von Fahrplan- und Stations-daten. Grundlage bilden Fahrplandaten des GTFS-Feeds (General Transit Feed Specification) im Schienenpersonenver-kehr (SPV) für die Beispielwoche vom 31. August bis 6. September 2026. Aus diesem können die Abfahrten je Halt sowie die Anzahl möglicher Direktver-bindungen als Indikator für die verkehr-liche Anbindung verwendet werden. Als zweite Datenquelle werden Stations-daten (StDa) der Deutschen Bahn AG herangezogen und in Kategorien ein-geteilt, die relevante Merkmale für die Fahrgäste an Bahnhöfen abbilden. Dazu gehören multimodale Angebote wie Fahrrad- und Taxistellplätze, Haltestel-len des kommunalen Nahverkehrs sowie die stufenlose Erreichbarkeit im Bereich der Barrierefreiheit. Die vorhandenen Daten wurden zu einem „Bahnhofsindex“ kombiniert und durch gezielte Ge-wichtungen wurden drei Karten erstellt, die Barrierefreiheit, Ausstattung oder die Zuganbindung in den Fokus rücken, ohne die anderen Faktoren außer Acht zu lassen. Die Karten zeigen exemplar-isch, wie an individuelle Bedürfnisse ausgerichtete Indizes für Bahnhöfe und deren Infrastruktur erstellt werden kön-nen.

Für die Indexberechnung werden die Eingangsdaten zunächst bahnhofsbezo-gen zusammengeführt. Aus den GTFS-Daten werden pro Bahnhof die Anzahl der Abfahrten je Woche sowie die An-zahl der eindeutig vorhandenen Direkt-verbindungen abgeleitet. Diese beiden Werte beschreiben die verkehrliche An-gebotsqualität: Eine hohe Zahl an Ab-fahrten weist auf eine dichte Bedienung hin, während eine hohe Zahl an Direkt-verbindungen auf eine zentrale Netzla-ge und damit attraktive, umsteigefreie Relationen schließen lässt. Damit trotz großer Bandbreiten bei der Anzahl der Abfahrten und Direktverbindungen die Bewertung erfassbar bleibt, wurden die stark streuenden, absoluten Werte aus dem GTFS-Feed auf eine logarithmische Skala von 0 bis 10 überführt. Dadurch werden hoch frequentierte Knotenpun-kte gut bewertet, ohne dass kleinere und mittlere Bahnhöfe nicht mehr sinnvoll dargestellt werden können.

Die bahnhofsbezogenen Merkmale werden in drei Kategorien eingeteilt. Die Kategorie „Multimodalität“ umfasst Merkmale, die den Zugang zum Bahn-hof und die Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln beschreiben, darunter Parkmöglichkeiten, Fahrradabstell-anlagen, lokaler öffentlicher Verkehr, Taxistand, Mobilitätsservice und Miet-wagenangebote. Die Gruppe „Bahnhof-seinrichtungen“ bündelt Ausstattungs- und Serviceangebote wie öffentliche Einrichtungen, Schließfächer, Reisebe-darf, WLAN, Reisezentrum, Bahnhofs-mission, DB-Lounge und Fundservice. Die Barrierefreiheit wird separat be-trachtet und insbesondere über den stufenlosen Zugang abgebildet, da die verwendeten Stationsdaten keine In-formationen zu weiteren Aspekten der Barrierefreiheit, wie zum Beispiel taktile Leitsysteme, beinhalten. Auf diese Weise werden sowohl funktionale Zugänglich-keit als auch Aufenthalts- und Service-qualität berücksichtigt. Diese Merkmale aus StaDa werden anschließend nach den vordefinierten Kategorien gebündelt und auf Basis der Anzahl vorhandener



Ausstattungsmerkmale in lineare In-dizes von 0 bis 10 überführt. Anschließend werden diese mit den verkehrlichen In-dizes kombiniert.

Für die Veröffentlichung in der NaNa wurden drei Themen definiert, für die je ein Mischindex aus den Merkmalen mit entsprechend angepasster Gewichtung erstellt wurde. Im Fokus „Barrierefrei-heit“ steht der barrierefreie Zugang im Vordergrund. Die Barrierefreiheit erhält ein Gewicht von 60 Prozent, während Multimodalität, Bahnhofseinrich-tungen, Abfahrten je Woche und Direkt-verbindungen jeweils mit zehn Prozent einfließen.

Der Fokus „Ausstattung“ gewichtet Multimodalität und Bahnhofseinrich-tungen jeweils mit 35 Prozent. Barriere-freiheit, Abfahrten je Woche und Direkt-verbindungen gehen jeweils mit zehn Prozent ein. Diese Darstellung hebt so-mit insbesondere Bahnhöfe hervor, die neben dem reinen Verkehrsangebot über eine gute Ausstattung und eine gute Verknüpfung mit dem ÖSPV und Individu-alverkehr verfügen. Die drei gewichteten Indizes werden in den drei Karten auf einer Farbskala von Rot (niedriger Bahn-hofsindex) über Gelb bis Grün (hoher Bahnhofsindex) dargestellt.

Der Fokus „Zuganbindung“ legt den Schwerpunkt auf das Verkehrsangebot. Abfahrten je Woche und Anzahl Direkt-verbindungen werden mit je 35 Prozent gewichtet. Multimodalität, Bahnhof-

seinrichtungen und Barrierefreiheit gehen jeweils mit zehn Prozent ein. Da-durch werden insbesondere Bahnhöfe sichtbar, die eine hohe Bedienungshäuf-igkeit und Netzeinbindung aufweisen. Während große Knotenpunkte bei der Zuganbindung naturgemäß gute Werte erreichen, können kleinere Bahnhöfe nach erfolgtem Ausbau bei der Barriere-freiheit leichter einen guten Wert errei-chen, da die Herstellung vollständiger Barrierefreiheit an großen Knoten mit hoher baulicher Komplexität und ent-sprechendem Zeitbedarf einhergeht. Dies ist zum Beispiel auf der Kartendar-stellung an den Zentren München und Berlin, aber auch bei der Stadt Karlsru-he erkennbar. Dort stehen ein attrak-tives Fahrtenangebot und eine an den Hauptbahnhöfen gute Ausstattung ein-er eingeschränkten Barrierefreiheit an zahlreichen zentralen Bahnhöfen und Strecken gegenüber, wodurch die Nut-zung dieses Angebots für einen Teil der potenziellen Fahrgäste nicht gewähr-leistet ist. Bereits der temporäre Ausfall von Liftanlagen kann sich dabei erheb-lich auf Reiseketten auswirken.

In Summe erreichen Hamburg Hauptbahnhof (9,63 bei der Barrierefrei-heit / 9,42 bei der Ausstattung / 8,92 bei der Zuganbindung); Köln Hauptbahn-hof als 500.000 Einwohnern dominierte der Fußverkehr mit 68 Prozent, gefolgt vom Autoverkehr mit 66 Prozent und einem ÖPNV-Anteil von 47 Prozent.

Maßnahmen, den Autoverkehr in den Innenstädten einzuschränken, lehnten 54 Prozent ab. In Städten über

verbinden umfangreiche Bahnhofsein-richtungen, barrierefreie Erschließung und eine hohe Bedienungsdichte, wes-halb Änderungen der Gewichtung nur begrenzte Auswirkungen haben.

Wie erläutert handelt es sich bei dem Datensatz um eine Beispielwoche, die den Zustand beziehungsweise die GTFS-Daten nur dieses Zeitraums abbildet. Dieser fällt in die Korridorsanierung Regensburg–Passau und zeigt daher Datenlücken an Bahnhöfen entlang des Sanierungskorridors, wodurch keine In-dexbildungen erfolgen konnten. Zudem weisen wir darauf hin, dass die Bewer-tung des stufenlosen Zugangs aus dem Originaldatensatz und den vorliegenden Metadaten nicht eindeutig nachvollzieh-bar ist.

Mit der Darstellung soll beispielhaft aufgezeigt werden, wie mit öffentlich verfügbaren Quellen und Werkzeugen Geo- beziehungsweise Mobilitätsdaten ausgewertet und Zusammenhänge visu-alisiert werden können. Die Darstellung ist für rein illustrative Zwecke erstellt worden. Für die Richtigkeit, Aktualität, Vollständigkeit und laufende Verfüg-barkeit der Inhalte kann keinerlei Haftung übernommen werden.

Die interaktive Visualisierung dieser Ausgabe befindet sich auf der Websi-te von PKF IVT im Bereich „Data Lab“. Durch benutzerdefinierte Gewichtun-gen der Themenbereiche können eigene Darstellungen und Analysen der Sta-

tionsindizes erstellt werden. Weitere Darstellungen ausgewählter georefe-renzierter Datenquellen finden sich auf der Homepage von PKF IVT. Sollten Sie Anregungen oder Vorschläge für weite-re Darstellungen von Open Data haben, senden Sie diese gerne an die Redaktion.

Links

PKF IVT: www.pkfivt.de/data-lab/
GTFS-Feeds (General Transit Feed Specification): <https://gtfs.de/de/feeds/>
Stationsinformation der Deutschen Bahn AG: <https://developers.deutschebahn.com/db-api-marketplace/apis/product/stada>
Power BI (Microsoft): <https://powerbi.microsoft.com>
Icon Map: www.icon-map.com
QGIS 3.44.0: <https://qgis.org/>

Daten & Bearbeitung

Entnommen aus: GTFS-Feeds (Ge-neral Transit Feed Specification)
- Fahrplandaten der Verkehrsver-bünde und Anbieter des SPV und SPNV in Deutschland
Entnommen aus: Station Data – DB API Marketplace der Deut-schen Bahn AG
- Geodaten der aktuellen Statio-nen der Deutschen Bahn AG

„Die breite Mehrheit hat ein Auto“

Eine Mehrheit der Befragten im Rahmen der TÜV Mobility Studie 2026 wünscht sich einen Ausbau des ÖPNV. Zugleich verfügten 88 Prozent aller deutschen Haushalte über ein Auto, 30 Prozent sogar über mehrere, zeigt das Papier.

Erhebung. Auf die Frage, worauf die Verkehrspolitik künftig stärker setzen sollte, antworteten 76 Prozent: auf eine Förderung des ÖPNV. Mehr Mittel für Regional- und Fernverkehr wünschten sich 72 Prozent, 50 Prozent nannten den Autoverkehr. 2025 haben 83 Prozent der Befragten ein Auto genutzt, 63 Prozent waren zu Fuß unterwegs, Fahrrad und Nahverkehr nutzten je-weils 20 Prozent. Deutliche Unter-

schiede gab es in Bezug auf die Größe des Wohnorts. In Orten mit weniger als 5000 Einwohnern lag der Autoan-teil bei 96 Prozent, in Städten mit mehr als 500.000 Einwohnern dominierte der Fußverkehr mit 68 Prozent, gefolgt vom Autoverkehr mit 66 Prozent und einem ÖPNV-Anteil von 47 Prozent.

Maßnahmen, den Autoverkehr in den Innenstädten einzuschränken, lehnten 54 Prozent ab. In Städten über

500.000 Einwohnern waren 47 Prozent dafür und 49 Prozent dagegen. Um Au-tofahren in den Innenstädten einen Anreiz zum Umsteigen zu geben, sprachen sich 91 Prozent der Befragten für einen Ausbau des ÖPNV aus.

„Die Nachfrage nach einem leis-tungsfähigen öffentlichen Verkehr ist da – insbesondere auch im ländlichen Raum“, bewertete der VDV die Studie. „Jetzt kommt es darauf an, die ent-sprechenden Rahmenbedingungen zu schaffen und den öffentlichen Verkehr dort zu stärken, wo ein attraktives An-gebot heute noch fehlt“, kommentierte VDV-Geschäftsführer Technik Martin Schmitz via „LinkedIn“. (jb/dhe)

ANZEIGE

ISIDATA
Gesellschaft für elektronische Datenverarbeitung mbH

über 40 Jahre
IT-Lösungen für den ÖPNV

**Elektromobilitätsplanung
Fahr- und Dienstplanung
Dienstplanoptimierung
Zähldatenauswertung
Datenvisualisierung**

www.isidata.de