

MUSTER

NaNa-Brief

Hintergründe, Analysen & Kommentare zum Personenverkehr

- 05 | MARKT: Busmittelstand für zeitige Einführung der EAV-Stufe 3 beim D-Ticket
- 06 | LOHN + TARIF: Busgewerbe – WBO und Verdi bei Tarifkonflikt weit auseinander
- 09 | POLITIK: Verbände formulieren Kernforderungen zur Bundestagswahl

VDV und Verdi fordern gemeinsam ÖPNV-Betriebskostenunterstützung des Bundes

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und die Gewerkschaft Verdi haben sich vor der Bundestagswahl für ein gemeinsames „Zielbild ÖPNV bis 2035“ zusammengetan. Das Papier des Unternehmensverbandes und der Gewerkschaft enthält einige klare Positionen und Maßnahmen – und auch Forderungen nach Bundesunterstützung bei den Betriebskosten. Indes zeigt sich der VDV zunehmend offen für Verbündestrukturenreformen.

Auch wenn „unsere örtlichen Organisationen hart über Tarifverträge verhandeln und sich da auch nichts schenken“, bestünde auf der Zielebene für die zukünftige Entwicklung des ÖPNV Einigkeit, sagte VDV-Präsident Ingo Wortmann bei der Pressekonferenz zur Vorstellung des „Gemeinsamen Zielbilds von Verdi und VDV für den deutschen ÖPNV bis 2035“ in der Verdi-Bundeszentrale in Berlin.

So vereine das siebenseitige Papier „die Perspektiven der Branche und der Beschäftigten, denn ein modernes Angebot und gute Arbeitsbedingungen sind zwei Seiten derselben Medaille“, heißt



VDV-Präsident Ingo Wortmann und Christine Behle, stellvertretende Vorsitzende der Gewerkschaft Verdi, stellten am Montag (20. Januar) in Berlin ihr gemeinsames „Zielbild ÖPNV bis 2035“ vor. Bild: VDV

es in der Einführung. Wortmann betonte, dass sich der Unternehmensverband und die Gewerkschaft mit dem – für manche möglicherweise verwunderlichen – Schulterschluss ganz bewusst auch gegen eine „konfrontative Position“ entschieden hätten, sondern „alle einladen, an diesem Diskurs teilzunehmen“ und an die Politik zu appellieren, Verantwortung für die „große Branche mit wichtiger Daseinsvorsorge

aufgabe“ zu übernehmen, aber auch an die Gesellschaft, „mitzuziehen“ und etwa Baumaßnahmen zu akzeptieren, so Wortmann.

VDV und Verdi arbeiteten immer dann zusammen, „wenn es besonders ernst im Öffentlichen Personennahverkehr wird“, sagte Wortmann. So hatten sie sich etwa im Zusammenhang mit der EU-Richtlinie 1370/2007 (erfolgreich) dafür eingesetzt, dass Direktvergaben an die kommunalen Verkehrsunternehmen weiter möglich blieben. Nun sei man aufgrund des Personalmangels und der Finanzierungssituation wieder in „ernsthaften Zeiten“ für die Zukunft des ÖPNV, sagte Wortmann.

Drei Themenbereiche abgedeckt

Viele der grundsätzlichen Zielformulierungen in den Bereichen „Qualität und Angebot“, „Attraktivität der Arbeit“ und „Finanzen und Regulierung“ im Papier sind zumindest innerhalb der ÖPNV-Branche wenig kontrovers: Man setze sich „für die Umsetzung eines Deutschlandangebots für einen leistungsstarken ÖPNV in Ballungsräumen und ein verlässliches Grundangebot in ländlichen Räumen ein“. Guter ÖPNV sei „nur mit den Beschäftigten möglich“. Gute Arbeitsbedingungen sorgten „für eine Bindung von Mitarbeitenden und reduzieren Arbeitsbelastungen“. Notwendig sei ein modernes Arbeitsumfeld in den Betriebshöfen, Werkstätten, Büros und Fahrzeugen. Einsetzen wolle man sich gemeinsam „für eine dauerhafte Finanzierung und regulatorische Gewährleistung eines verlässlichen und an den Mobilitätsbedürfnissen der Menschen in den unterschiedlichen regionalen Raumstrukturen ausgerichteten ÖPNV-Angebot“.

Gefordert ist auch die Wiederaufnahme der Arbeit an einem Ausbau- und Modernisierungspakt (AMP). Im Papier ist von der Festlegung „bundesweiter, verbindlicher Standards bei Angebot, Infrastruktur und Betrieb“ die Rede, die auch in der Arbeitsbeschreibung des in dieser Legislaturperiode gescheiterten AMP gefordert war.

Konkrete Maßnahmen und Forderungen

Das Zielbild enthält auch gemeinsamen Punkte, bei denen sich Arbeitgeber- und Arbeitnehmerseite klassischerweise nicht immer einig sind. VDV und Verdi konnten sich in Zeiten der gegenwärtigen Personalsituation aber offenbar unschwer einigen. „Wir sind beim Ziel ganz nah beieinander. Es gibt für jeden Bereich nochmal besondere (...) Punkte; das Thema Digitalisierung und Automatisierung hat natürlich was mit Arbeitsplätzen zu tun“ sagte Behle. Da laufe die Diskussion aber so, dass auch Verdi die Entwicklung positiv sehe, man die Menschen aber mitnehmen müsse.

Zur Automatisierung wird im Papier festgehalten: „Automatisierung, und neue Technologien schaffen neue Berufsbilder und verändern bestehende Berufe.“ Damit solle eine „konsequente Personalentwicklung“ einhergehen. VDV und Verdi wollen Standards für die Branche entwickeln, die u. a. die Felder Führung, Mitarbeiterentwicklung, Arbeitszeitmodelle und Entlastung im Fahrdienst berücksichtigen.

DURCHSAGE



„Meine Mutter ist gebürtige Dresdnerin und die hat die Zerstörung ihrer Heimatstadt erlebt im Bombenkrieg. Und ich kann ihr nicht begreiflich machen, warum in Friedenszeiten eine Brücke einfällt. Für mich ist das schon der Beginn von Staatsversagen.“

Ingo Wortmann, VDV-Präsident, zur Lage der Infrastruktur in Deutschland bei der Pressekonferenz zur Vorstellung des Verdi/VDV-Zielbildes ÖPNV 2025 in Berlin.

NaNa-Brief 21.01.2025 (jgf) | Bild: VDV

Einig sind sich VDV und Verdi auch darin, dass „zunehmende Automatisierung im Fahrbetrieb und in der Instandhaltung“ Möglichkeiten und Lösungen für eine gesteigerte Angebotsqualität bieten. Für die Unternehmen soll das auch eine „Diversität der Fuhrparks ...“, z. B. kleinere Fahrzeuge“, ermöglichen. Hintergrund dürfte sein, dass Bedienformen mit kleineren Gefäßen wie On-Demand-Verkehre, die im Betrieb mit Fahrer äußerst viel Personal pro Fahrgast erfordern, erst mit automatisiertem, etwa fahrerlosem, Betrieb, in Größenordnungen wirtschaftlich werden könnten.

Festgestellt wird auch, dass „eine angemessene und attraktive Vergütung im Rahmen von Tarifverträgen“ zu den guten Arbeitsbedingungen im ÖPNV dazugehört. Wortmann sagte, „wir müssen auch genau gucken, wie viel müssen unsere Kolleginnen und Kollegen verdienen, damit sie sich diese Städte leisten können“. Er spreche dabei nicht als Gewerkschafter, sondern als Geschäftsführer eines Verkehrsunternehmens (MVG). Es dürfte als Hinweis darauf zu verstehen sein, wie nahe VDV und Verdi bei einem Zielbild zusammenliegen. Zu den konkreten Forderungen dahingehend zählt ein „bundes einheitliches Tariftreuerecht“, das auch wirksam kontrolliert wurde. Gleichzeitig solle das Vergaberecht entbürokratisiert werden und „durch ein neues Vergaberecht Qualität, gute Arbeit und Preis“ als Prämissen austariert werden.

Für Forschung und Entwicklung von Innovationen fordern Verdi und VDV gemeinsam, dass künftig „eine bundesweite partizipative Bündelung und Steuerung“, unter Einbezug der Mitbestimmung, stattfindet.

VDV zeigt sich offener als bislang für Verbündereform

In den Gesprächen sei intensiv darüber gesprochen worden, was das Papier fordern soll, aber auch, was die Branche liefert, sagte Wortmann. „Dieses Papier ist nicht nur Anforderung an die Politik, sondern auch eine Selbstverpflichtung“, so Behle.

Dazu zählten Digitalisierung, KI, Automatisierung, unter anderem zur besseren Gestaltung der Kundenschnittstelle, sagte Wortmann. Allerdings gehe es auch um eine stärkere Bündelung. „Ich stelle mal die Frage, ... warum mehrere Unternehmen am Thema automatisiertes Fahren arbeiten und wir nicht da eine gemeinsame nationale Aktion daraus machen, und gemeinsam daran arbeiten, einen automatisierten Bus zu entwickeln, zusammen mit den Herstellern hier vor Ort“, so Wortmann. Das gleiche gelte für die ÖPNV-Apps. Aber auch die Verbundstrukturfrage ist gemeint: „Hier müssen wir diskutieren: Kann man das effizienter gestalten, diese Strukturen? Am Ende, ... muss das Geld, das wir bekommen, vor allem im Betrieb und in der Dienstleistung ankommen und weniger in bestimmten Verwaltungsbereichen.“

Das sind vom VDV bei der Frage nach einer Verbündereform deutlich offenere Töne als bislang. Zu Beginn derartiger Diskussionen mit Aufkommen des D-Tickets – auch etwa durch Bundesverkehrsminister Volker Wissing angeregt – verwies der VDV stets darauf, dass das nicht der entscheidende Hebel sei und die Verbünde auch wichtige regionale Aufgaben übernehmen würden. Eine Tendenz in zur Offenheit für Verbündereformen hatte sich bei größeren Mitgliedern des VDV bereits abgezeichnet, zuletzt etwa auch im NaNa-Brief-Interview mit Knut Ringat (NaNa-Brief 50/24). Nun scheint sich auch die Verbandsposition in diese Richtung zu bewegen.

Konsequenterweise enthält das VDV-Verdi-Zielbild auch die Aussage, dass sich an Logik und Rahmenbedingungen des Deutschlandtickets „künftig alle anderen Tarife orientieren werden“. Bestehen bleiben müsse „vor allem auch die Kofinanzierung des Deutschlandtickets durch die öffentliche Hand“. Auch auf das nötige „Deutschlandangebot“ wird hingewiesen.

Bund in Finanzierungsverantwortung

Trotz der Anstrengungen der Branche: Als Verantwortungsträger auch für den kommunalen ÖPNV sehen VDV und Verdi ebenso die staatlichen Ebenen Bund und Länder. „Die Kommunen, die im Prinzip das schwächste Glied in der Kette sind, sind nicht in der Lage, das zu tragen“, sagte Behle. Auch die Querverbünde kämen an ihre Grenzen. „Deshalb braucht es mehr Finanzierungsverantwortung bei Bund und Ländern auch für den kommunalen ÖPNV“, so Behle.

Wenngleich sich Behles und Wortmanns Auffassung in der Frage nach der grundsätzlichen Notwendigkeit einer Schuldenbremse etwas unterscheidet, sehen sie eine Aufgabe des Bundes in deren Reform: Im gemeinsamen Zielbild besteht Konsens, dass „die Reform der „Schuldenbremse“ für mehr

Investitionen in alle Teile der Infrastruktur und des Betriebs der Mobilität“ ein finanzpolitisches Ziel der nächsten Bundesregierung sein müsse. Zur Finanzierung von Infrastruktur müsse auch die „Abschaffung klimaschädlicher Subventionen“ im Bundeshaushalt diskutiert werden.

VDV arbeitet an „Leistungskostengutachten 2.0“

Konkret enthält das Zielbild die Forderung, gesetzliche Grundlagen neben der Finanzierung kommunaler Investitionen auch für Betriebskosten zu schaffen, „zum Beispiel durch Reformen des Regionalisierungsgesetzes und des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes“ (GVFG). Ingo Wortmann schlug bei der Frage nach der Finanzierung konkret vor, im GVFG den Fördertatbestand der Grunderneuerung zu entfristen. Im GVFG brauche man so 1 Mrd. EUR mehr. Auch die Antriebswende (E-Busse) sollten ins GVFG aufgenommen werden, ebenfalls mit 1 Mrd. EUR jährlich. Zur Finanzierung der Betriebskosten („das was uns am meisten umtreibt“) brachte er ins Spiel, das Regionalisierungsgesetz höher zu dotieren und Betriebskosten des allgemeinen ÖPNV darüber zu finanzieren. Als Betrag seien mindestens die 3 Mrd. EUR jährlich mehr, die die Bundesregierung in ihrer ÖPNV-Finanzierungsstudie ermittelt hatte, anzusetzen.

Das Thema Betriebskosten soll dem Vernehmen nach eines der stärker diskutierten Felder gewesen sein. Es gibt durchaus Zweifel, ob eine solche Forderung sinnvoll ist, wo schon die ausreichende Befüllung dieser Fördertöpfe für ihre originären Zwecke (SPNV, Infrastrukturförderung) schwierig ist. VDV und Verdi begrüßen einhellig die Idee eines Infrastrukturfonds.

Wortmann gab auch bekannt, dass der VDV aktuell ein neues Leistungskostengutachten unter den veränderten Bedingungen der enormen Kostensteigerungen erstellen lässt. Nach NaNa-Brief-Informationen soll ein Konsortium aus vier Beratungsunternehmen daran arbeiten.

NaNa-Brief 21.01.2025 (Julius G. Fiedler)

Die Zukunft auf die Straße bringen

**01.-03. April 2025
Estrel Berlin**

JETZT TICKET UND HOTEL SICHERN

www.mobility-move.de



Konferenzen und Fachmesse für den ÖPNV

elektrisch | autonom | digital | menschlich

**mobility
move '25**

Partner:



DER NAHVERKEHR

Eine Initiative von:



DEVK

MARKT

Busmittelstand für zeitige Einführung der EAV-Stufe 3 beim Deutschlandticket

Das private Omnibusgewerbe und sein Verband BDO haben in der Frage der Einführung der postleitzahlbasierten Stufe 2 der Einnahmeaufteilung beim Deutschlandticket eine weniger dezidierte Haltung als Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und kommunaler ÖPNV, die insbesondere mit Blick auf die Liquiditätsverteilung widerstreitende Interessen haben.

Über die Rettungsschirm-Ausgleichssystematik sei die Stufe 1 praktikabel gewesen und habe bei allen Unternehmen für ausreichend Liquidität gesorgt, sofern die Länder die Prozesse für Abschlagszahlungen vernünftig organisiert hätten, heißt es aus BDO-Kreisen gegenüber dem NaNa-Brief. Entsprechend habe sich der BDO dafür eingesetzt, die Ressourcen von Politik, Verwaltung und Verbänden gezielt dafür zu nutzen, Stufe 3 zu konzipieren, und auf die Übergangslösung der Stufe 2 zu verzichten. Nichtsdestotrotz sei der EAV-Vertrag für Stufe 2 ein Schritt nach vorne.

Wie die Vertreter der SPNV, so pocht auch das private Omnibusgewerbe auf eine zeitige Einführung der konkret leistungsbezogenen Stufe 3. Dort sei für die als Wirtschaftsunternehmen agierenden privaten Omnibusunternehmen wichtig, dass möglich exakt erhoben wird, wie die Nutzung des Deutschlandtickets tatsächlich erfolgt und dass diese gegenüber den Unternehmen auch transparent dargestellt wird. Bei dem befördernden Unternehmen müsse ein Erlösanspruch entstehen. Nur über eine digitale Nutzungserfassung könnten die Einnahmen leistungsgerecht und anhand eines Schlüssels, der sowohl die Zahl der Fahrgäste („P“) als auch die Beförderungsweite je Fahrgast („Pkm“) berücksichtigt, auf die Unternehmen und Tariforganisationen verteilt werden.

Erratum zum Beitrag im NaNa-Brief 1-3/25

Im Text „Bei Stufe 2 der D-Ticket-Einnahmeaufteilung sind nun die Länder dran“ (NaNa-Brief 1-3/25) hat sich eine logisch missverständliche Formulierung eingeschlichen, was die Berechnung der „Aufteilungsmasse“ angeht: Dort hieß es, von der Summe aller Einnahmen aus D-Ticket-Verkäufen würden „zunächst“ drei Prozent in die „17. Schublade“ fließen, „weiter“ behielten die D-Ticket-Ausgabestellen einen Vertriebsanreiz ein. Das ist missverständlich: Da die D-Ticket-Ausgabestellen den Vertriebsanreiz eben gleich einbehalten, wird er gar nicht Teil der Summe, von der dann die drei Prozent in die „17. Schublade“ fließen. Die D-Ticket-Einnahmen, die dann auf Basis der Postleitzahlen der Kunden den Ländern rechnerisch zugeordnet werden, berechnen sich also wie folgt: Summe der Bruttoeinnahmen aller D-Tickets abzüglich einbehaltener Vertriebsanreiz abzüglich drei Prozent für die „17. Schublade“.

NaNa-Brief 21.01.2025 (jgf)

Keine Entscheidung in Abteilungsleiterrunde

Am gestrigen 20. Januar hat die Abteilungsleiterrunde vor der für den 29. Januar geplanten Sonder-Verkehrsministerkonferenz (VMK) getagt. Angaben aus Teilnehmerkreisen zufolge konnten dort keine wesentlichen Vorentscheidungen zur VMK vereinbart werden.

Ungelöst zu sein scheinen somit noch einige Grundproblematiken bei der Einnahmeaufteilung, nämlich wie die aktuell auf Länderebene zugeschlagenen Mittel innerhalb der Länder verteilt werden: nach einem tatsächlich neuen, bundesweiten und spitz leistungsbezogenen Ansatz oder nach einem Ansatz, in dem die bisherigen Einnahmeaufteilungsmechanismen der Verbünde weiter eine große Rolle spielen. Dafür – so ist zu vermuten – könnte die Stufe 2 richtungsweisend sein: Wenn der postleitzahlbezogene und potenziell Bestands-EAV-kompatible Ansatz einmal etabliert ist, so die Befürchtung etwa der SPNV-Akteure, könnte der Druck zur Einführung eines konkret leistungsbezogenen Ansatzes sinken, sich seine Einführung verzögern oder Stufe 3 nur eine fortentwickelte Stufe 2 werden.

NaNa-Brief 21.01.2025 (jgf)

Busgewerbe im Südwesten: Nun auch mehrtägige, flächendeckende Streiks möglich

Eine Lohnerhöhung von 9 Prozent für das private Busgewerbe in Baden-Württemberg bei einer Laufzeit von 12 Monaten versus „Inflationsausgleich“ (etwas über 2 Prozent) für einen Zeitraum von 24 Monaten: So weit liegen die Gewerkschaft Verdi und der Verband Baden-Württembergischer Omnibusunternehmen (WBO) bei ihren Tarifverhandlungen auseinander. Zum Ende der Verhandlungsrunde am 15. Januar, die alles andere als „berauschend“ verlaufen sei, wie der NaNa-Brief aus der Runde erfuhr, war immerhin auf die letzte Minute „im Gehen“ noch auf Initiative des WBO ein zusätzlicher nächster Verhandlungstermin für den 31. Januar verabredet worden. Sonst wäre man erst am 13. Februar wieder zusammengekommen.

Den geforderten Lohnschritt begründet die Gewerkschaft damit, „konkret den Anschluss an die Beschäftigungsbedingungen der anderen Verkehrsunternehmen, die es in Baden-Württemberg gibt, nicht zu verlieren“, wie Verdi-Verhandlungsführer Jan Bleckert gegenüber dem NaNa-Brief betonte. Die kommunalen Verkehrsunternehmen lägen mittlerweile um 12 bis 15 Prozent über dem Niveau des Tarifvertrags privates Omnibusgewerbe. Daher seien 9 Prozent Lohnerhöhung eine Forderung „mit Augenmaß, zumal die anderen parallel auch noch in Tarifverhandlungen sind“ – wodurch sich der Abstand zu den Kommunalen nochmals vergrößern würde.

Von WBO-Seite hält Horst Windeisen, Vorsitzender der WBO-Tarifkommission, dagegen, die Tariflöhne im privaten Omnibusgewerbe seien in den letzten 20 Monaten um rund 14 Prozent gestiegen, es bestehe keinerlei Nachholbedarf. Auch WBO-Geschäftsführerin Yvonne Hüneburg betonte gegenüber dem NaNa-Brief, die privaten Omnibusunternehmen in Baden-Württemberg zahlten heute schon die bundesweit höchsten Tariflöhne innerhalb dieser Sparte. Ein Berufskraftfahrer Bus verdiene in Baden-Württemberg im reinen Grundlohn ohne Zuschläge 21,46 Euro. „Damit liegen wir bereits 8 Euro über Mindestlohn, und im Jahresdurchschnitt verdient das Fahrpersonal bereits heute rund 45.000 bis 50.000 Euro“ im Land, so die WBO-Geschäftsführerin – und fügt hinzu: „Offenbar ist das Lohnniveau bislang einfach noch nicht gut bekannt.“ Für die Attraktivität eines Berufsbildes sei die Entlohnung zudem nur ein Faktor von mehreren.

Verdi warnt vor Abwanderung zu Kommunalen, WBO sieht viele Gründe für Fahrermangel

Verdi-Mann Bleckert indes fordert vor dem Hintergrund des herrschenden Personal- und Busfahrermangels auch deshalb eine weiter steigende Entlohnung, weil bereits an anderer Stelle Nachteile für das private Omnibusgewerbe bestünden, etwa bei den Pausenregelungen. Die privaten Busfirmen deckten einen Großteil der Überlandfahrten ab, bei denen sich oft längere Pausenzeiten ergäben. „Da stellt sich die Frage, ist das bezahlte Zeit, ist das nicht bezahlte Zeit“, so Bleckert. Ein Busfahrer im „normalen“ ÖPNV habe Schichtzeiten von 10 oder 11 Stunden, der Fahrer im privaten Busgewerbe von bis zu 14 Stunden, bekomme aber nur 11 bezahlt. „Damit haben wir uns arrangiert“, so der Verdi-Verhandlungsführer, und man sei in dieser Frage auf einem guten Weg, mit dem WBO Verbesserungen zu erzielen. Doch stehe das erst nächstes Jahr wieder auf der Tagesordnung, weshalb die Schere zu den Kommunalen nun „wenigstens bei den Entgelten nicht noch weiter auseinandergehen“ dürfe. „Andernfalls werden die Busfahrer, die jetzt den ÖPNV auf dem Land sicherstellen, zu den kommunalen Unternehmen abwandern“, so Bleckert. WBO-Geschäftsführerin Hüneburg hingegen betont, die Mangelsituation beim Personal habe viele Gründe. „Verantwortlich dafür ist aus unserer Sicht insbesondere ein Busführerschein, der 14.000 Euro kostet“. Das schaffe Hürden im Berufszugang, die für den Mangel sorgten. „An der Entlohnung liegt es in Baden-Württemberg jedenfalls nicht“, ist sie überzeugt.

Auch eine Zusatzforderung von Verdi im Tarifstreit, die sich auf zwei Tage Sonderurlaub für Gewerkschaftsmitglieder bezieht, lehnte WBO-Geschäftsführerin Hüneburg gegenüber NaNa-Brief strikt ab. „Es gibt immer wieder in Tarifrunden Versuche von Verdi, Sonderlocken für die eigenen Mitglieder

durchzusetzen, die eine Zweiklassengesellschaft in den Unternehmen zum Ergebnis hatten.“ Das sorge ergänzt WBO-Vertreter Windeisen, „für Unruhe, ist durch nichts zu rechtfertigen – und dient Verdi lediglich als weiteres Instrument bei der Mitgliederwerbung“. Verdi-Verhandlungsführer Bleckert indes begründet den Punkt gegenüber dem NaNa-Brief damit, „dass die Arbeitgeber häufig über das Vertragsrecht alle Beschäftigten im Grunde gleichbehandeln“. Den Anspruch auf den Tarifvertrag hätten aber eigentlich nur Gewerkschaftsmitglieder. Die Gleichbehandlung sei „in Ordnung, aber wir brauchen auch noch mal ein Alleinstellungsmerkmal für die Beschäftigten, die mit ihrem Beitrag dafür sorgen, dass wir überhaupt ein Tarifsysteem in Deutschland haben“, so Bleckert.

Streikvorbereitungen bei Verdi, neue Maßnahmen angelaufen

„Was das Druckpotenzial der Arbeitnehmerseite anbelangt, sagte Bleckert dem NaNa-Brief, bislang seien nur Unternehmen einzeln bestreikt worden. „Das würden wir nun im nächsten Schritt flächendeckender machen – und dann nicht nur einzelne, sondern mehrere Tage bis zur nächsten Verhandlung“, so der Verdi-Repräsentant. Derzeit liefen Vorbereitungen, etwa die Abfrage sowohl in der Tarifkommission als auch unter den Beschäftigten, „wie denn die Beteiligungswilligkeit ist“, darauf werde man, wenn nötig, auch zurückgreifen. Tatsächlich beginnt nun laut Verdi eine weitere zweitägige Welle bereits am 21. Januar, dem Erscheinungstag dieser NaNa-Brief-Ausgabe. Zu dieser Streikplanung könnten „noch weitere Betriebe in den nächsten Tagen dazukommen, die dann gegebenenfalls auch zu einem späteren Zeitpunkt bestreikt werden“, teilt Verdi mit. Der WBO indes hat bereits Informationen über aktuell dreitägige Warnstreiks vom 21. bis 23. Januar. Betroffen von den bisherigen Arbeitsniederlegungen an zwei Einzeltagen im Januar waren – wie nun auch wieder – rund 30 Betriebe in ganz Baden-Württemberg. In den meisten Fällen fand kein Linienbetrieb statt.“

NaNa-Brief 21.01.2025 (dhe)

POLITIK

Vor der Wahl: ÖPNV im ländlichen Raum Thema bei BDO wie VDV

Die Bundestagswahl steht an und die Nahverkehrsbranche formuliert ihre Forderungen – so auch der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen (BDO) für den Mittelstand. Zur Situation speziell im ländlichen Raum hat unterdessen der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) bereits im Dezember ein Positionspapier vorgelegt.

„Wer es sich leisten kann, greift auf das Auto zurück“, so die Bestandsaufnahme von VDV-Präsident Ingo Wortmann mit Blick auf die „Mangelsituation im Mobilitätsangebot“ abseits der Städte. Wer wirtschaftlich schwächer sei, habe es daher schwerer auf dem Arbeitsmarkt. „Dies führt zur Flucht aus dem ländlichen Raum in die verkehrlich überlasteten Ballungsräume“, so Wortmann. Das Nahverkehrsangebot konzentriere sich dabei zunehmend auf den Schülerverkehr, was zu „erheblichen Einschränkungen für andere Bevölkerungsgruppen“ führe, heißt es im VDV-Positionspapier.

In der Folge fordert der Verband, für die Raum- und Standortplanung den ÖPNV „von Beginn an bei der Entwicklung von Gewerbegebieten, Verkaufsflächen, Hochschulen und Schulen mitzudenken“. An allen Tagen müsse ein 60-Minuten-Takt plus ergänzendem On-Demand-Angebot bereitstehen, gibt man als Ziel aus. Im ländlichen Raum dürften Reisezeiten nicht mehr als das 1,5-fache der Dauer einer Autofahrt betragen. Die Verzahnung von Raumentwicklung und Verkehrsentwicklung sollte dabei gesetzlich festgeschrieben werden.

BDO: Bus und Bahn im Regionalisierungsgesetz gleichstellen

Druck machen die Verbände umso dringlicher, als viele Versprechen etwa aus dem Ampel-Koalitionsvertrag nicht eingelöst wurden – allem voran der Ausbau- und Modernisierungspakt (AMP), der auf ein gemeinsames Verständnis zum ÖPNV-Ausbau über die staatlichen Ebenen und unterschiedlichen Raumtypen hinweg und eine entsprechende Finanzierung abzielte. „Das Projekt des AMP sollte in der nächsten Legislaturperiode fortgesetzt werden“, heißt es nun vom BDO. Darüber hinaus fordert der Mittelstandsverband, im Regionalisierungsgesetz klarzustellen, dass „die Mittel gleichrangig für Schienenpersonennahverkehr sowie den öffentlichen Personennahverkehr genutzt werden können“.

Finanzierungs-Appelle beider Verbände betreffen vor allem das Deutschland-Ticket. Das brauche eine „langfristige finanzielle Ausstattung“ mit „zweckgebundenen Mitteln von Bund und Ländern“, die Planungssicherheit biete, wobei es dabei zu allererst um „die finanzielle Sicherstellung der Bestandsverkehre“ gehe, so der VDV. Hinzutreten müsse eine „Anreizstruktur, die es sowohl Ländern als auch Kommunen ermöglicht, stärker in den Ausbau des ÖPNV-Angebots zu investieren“. Der BDO fordert noch konkreter „ausreichend Bundes- und Landesmittel für den Ausgleich“ der 58 Euro-Tarifvorgabe „für die nächsten zehn Jahre“ – „entpolitisiert“ und mit „klaren Governance-Strukturen“.

Dem VDV ist zudem wichtig, dass im Verhältnis zu urbanen Regionen sichergestellt sei, dass die Angebote im ländlichen Raum bei der „Einnahmeverteilung unter Berücksichtigung der strukturellen Bedingungen gleichbehandelt“ werden. Dem BDO schwebt vor allem eine komplett digitale Nutzungserfassung für das D-Ticket vor, durch die der ÖPNV zudem optimal auf die Bedürfnisse der Fahrgäste zugeschnitten werden könne.

Alternative Antriebe: Fahrzeugförderung oder Fahrstrompreis?

Weiterhin unterschiedlich sind die politischen Forderungen der Verbände, nachdem die Förderung emissionsfreier Busse auf Bundesebene im vergangenen Jahr zum Erliegen gekommen war. Während der VDV die „Wiedereinführung, Fortsetzung und Verstetigung von Fördermitteln zur Flottenmodernisierung“ fordert, nennt der BDO eine andere Option. Alternativ zu „Fördermitteln“ könne eine „Nachjustierung bei den Betriebskosten“ sicherstellen, dass sich die höheren Investitionskosten über die Lebensdauer des Busses amortisieren. Dem Verband schwebt hier vor allem ein – von der öffentlichen Hand einzuführender – gedeckelter „Fahrstrompreis“ vor, finanziert aus den Einnahmen aus dem Klimasozialfonds des EU-ETS 2. Durch geringere Betriebskosten über die gesamte Lebensdauer gegenüber Dieselnissen sollen die Unternehmen E-Busse „auch ohne eine Fahrzeugförderung“ wirtschaftlich betreiben können. Aufwendige Förderanträge würden obsolet, „Reibungsverluste oder Fehlallokationen“ würden vermieden. Weitere BDO-Forderung: Regulatorische Hemmnisse, Dritten nichtöffentliche Ladeinfrastruktur entgeltlich anzubieten, seien abzubauen. Mit Blick auf die Kosten grüner Antriebe müsse zudem generell die Geltungsdauer der Liniengenehmigung im ÖPNV auf 15 Jahre verlängert werden, so der Verband.

Als spezifisch ländliche Problematik hat der VDV wiederum fehlendes „flächendeckendes WLAN“ ausgemacht. Das brauche es für Echtzeit-Fahrgastinformation, E-Ticketing und App-basierte Systeme, hier fordert der VDV Ausbau-Anreize. Digitalisierung spiele aber auch bei der Berufsausbildung im ländlichen Raum eine Rolle, „um den Aufwand für Unternehmen und Auszubildende zur Erreichung der zuständigen Berufsschule zu verringern und gleichzeitig die Bildung von Berufsschulklassen zu erleichtern“, wie es heißt. Und: Es brauche eine „in jeder Hinsicht spürbare Willkommenskultur“. „Die Syrerinnen und Syrer, die bei uns weiterhin arbeiten wollen, wollen wir unbedingt halten“, appellierte VDV-Präsident Wortmann jenseits der verkehrspolitischen Überlegungen an die Politik.

NaNa-Brief 21.01.2025 (dhe/mb)

DURCHSAGE



„Die CSU wird nach der Wahl nicht den Verkehrsminister stellen.“

Christian Bernreiter, bayerischer Verkehrsminister und aktueller Vorsitzender der Verkehrsministerkonferenz, in einem Interview mit der Süddeutschen Zeitung.

NaNa-Brief 21.01.2025 (jgf) | Bild: StMB/Atelier Krammer

Kernforderungen der Bahnverbände zur Bundestagswahl Prechtl erwartet „Bewegung“ auch von innen

Zur bevorstehenden Bundestagswahl haben sich die acht Eisenbahnverbände in Deutschland auf gemeinsame Kernforderungen verständigt. Am 8. Januar wurden die drei Punkte unter dem Titel „Schiene stärken“ vorgestellt. BSN-Präsident Thomas Prechtl untermauert die gemeinsamen Forderungen derweil mit sechs eigenen Thesen, die sich nicht nur an die Politik, sondern auch an die Branche selbst richten.

Trotz der großen und individuellen Herausforderungen im jeweils eigenen Interessengebiet und der zwangsläufig teils auch widerstreitenden Interessenlagen haben sich die acht Eisenbahnverbände erneut auf gemeinsame politische Forderungen geeinigt. Sie sehen „Handlungsbedarf auf allen Ebenen“ und fordern eine „entschlossene Verkehrspolitik, die die Schiene als zentrale Säule der Mobilitätswende etabliert“.

Im Fokus stehen dabei die Infrastruktur und ihre Finanzierung. „Langfristige Finanzierung der Infrastruktur sicherstellen“ lautet die erste Forderung, verbunden mit dem Wunsch nach der „Schaffung einer überjährigen und gesetzlich verankerten Fondslösung für die Finanzierung von Ersatzinvestitionen, Instandhaltung und Modernisierung“. Damit durchaus verbunden ist die zweite Forderung nach einer „Reform der Infrastrukturentgelte“, für die sich die Verbände explizit für die Einführung einer Grenzkostenbepreisung aussprechen, bei der die unmittelbaren Kosten einer Zugfahrt aus Trassenentgelten gedeckt werden, während nicht gedeckte Infrastrukturkosten über Haushaltsmittel ausgeglichen werden.

Etwas allgemeiner und zugleich breit kommt die dritte Forderung daher, die mit „Schienengüterverkehr stärken, Kapazitäten im Personenverkehr ausbauen“ überschrieben ist. Während für den Schienengüterverkehr der Ausbau von Überhol- und Verladegleisen sowie Gleisanschlüssen und die Digitale Automatische Kupplung explizit genannt werden, wird für den SPNV ein Aufwuchs der Regionalisierungsmittel gefordert, „die auch den fortlaufenden Betrieb des Deutschlandtickets langfristig absichern“, außerdem attraktive Bahnhöfe und durchgängige Tickets. Auch der Fernverkehr auf der Schiene findet ausdrückliche Erwähnung, hier wird die „Bedeutung eines wettbewerblich ausgestalteten Marktrahmens, um privates Kapital zu mobilisieren und die Angebotsvielfalt zu erhöhen“, betont.

BSN-Präsident Thomas Prechtl adressiert sechs Thesen

In einem Gastkommentar für die Fachzeitschrift DER NAHVERKEHR, die wie der NaNa-Brief bei der DVV Media Group erscheint, wird Thomas Prechtl als Präsident des Bundesverbands Schienennahverkehr (BSN) aus der Perspektive der SPNV-Aufgabenträger deutlich konkreter. In dem Beitrag, der in der Ausgabe 1+2/25 Anfang Februar erscheint und dem NaNa-Brief vorab vorliegt, richtet sich Prechtl an Branche und Verkehrspolitik gleichermaßen mit einem deutlichen Aufruf: „Wir müssen uns bewegen, um etwas zu bewegen“. Dazu stellt er sechs Thesen auf (siehe Infokasten), mit denen er die verschiedenen Akteure der Branche in die Pflicht nimmt.

Neben der Infrastrukturfinanzierung und der Sicherung des Deutschlandtickets greift Prechtl, im Hauptberuf Geschäftsführer der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG), beispielsweise auch die Digitalisierung auf – und bezeichnet ETCS als ein Festhalten „an einer Technik aus dem letzten Jahrtausend“, um zugleich die eigene Zunft der Aufgabenträger darauf hinzuweisen, dass „mehr Komponenten der Leit- und Sicherungstechnik in die Fahrzeuge verlagert werden und finanziert werden müssen“. Und auch die These, dass „Fern- wie Nahverkehrszüge mit vier oder fünf Wageneinheiten [...] wertvolles Potenzial [verschenken]“, daher „weniger Züge mit größeren Kapazitäten“ eingesetzt werden müssten, dürfte durchaus aufrütteln.

Konsens von acht Verbänden – orientiert an den politischen Realitäten

Prechtl verbindet damit die Forderungen an die künftige Verkehrspolitik auf Bundesebene mit Erwartungen an den Infrastrukturbetreiber DB InfraGo wie auch an die eigenen Reihen. Der vom BSN traditionell im Frühjahr veranstaltete „Treff.SchienenNah“ in Fulda findet in diesem Jahr am 13. Februar statt, also zehn Tage vor der Bundestagswahl.

Dort sollen auch die Kernforderungen der Schienenverbände nochmals vorgestellt werden. Hinter den Forderungen versammeln sich neben dem BSN die Allianz pro Schiene (ApS), der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), die Betreiberverbände Mofair und Die Güterbahnen, der Verband der Güterwagenhalter (VPI), der Verband der Bahnindustrie (VDB) und der Verkehrsclub Deutschland (VCD).

Die vorgelegten Kernforderungen spiegeln nicht nur den Konsens der beteiligten Verbände wieder, sondern auch die politischen Realitäten im Jahr 2025. Das wird im Vergleich mit den drei Kernforderungen zur vorangegangenen Bundestagswahl 2021 deutlich: „Infrastruktur ausbauen“, „Bahnsystem digitalisieren“ und „Verkehrswende forcieren“ lauteten die merklich progressiveren Schlagworte damals.

NaNa-Brief 21.01.2025 (mb)

Sechs Thesen von BSN-Präsident Thomas Prechtl

• 1. Infrastrukturfinanzierung

Wir brauchen eine über die Legislatur hinausgehende Planungssicherheit und stabile Finanzierung für die Infrastruktur durch einen nachhaltig angelegten und finanzierten Infrastrukturfonds für den Erhalt und Ausbau eines leistungsfähigen Schienennetzes auch in der Fläche.

• 2. Langfristige Sicherung des Deutschlandtickets

Das Deutschlandticket braucht eine verlässliche langfristige Finanzierungsgarantie. Fahrgäste und Unternehmen müssen sich darauf verlassen können, dass das Deutschlandticket ein günstiges Tarifangebot bleibt, um die Akzeptanz zu steigern und die Ausgleichsbeträge für die Erlösausfälle zu minimieren.

• 3. Zukunftsgerichtete Digitalisierung

Auf der Straße sind selbstfahrende Fahrzeuge in Pilotregionen bereits Wirklichkeit. Auf der Schiene gibt es bislang auch nur Insellösungen. Obwohl die Schiene hier mit ihrer Spurgebundenheit geringere Anforderungen an die technischen Systeme stellt, halten wir mit ETCS an einer Technik aus dem letzten Jahrtausend fest. Wir brauchen zukunftsgerichtete, updatefähige und kompatible Lösungen für die digitale Steuerung des Schienenverkehrs. Das bedeutet, dass sich die Aufgabenträger auch darauf einstellen müssen, dass mehr Komponenten der Leit- und Sicherungstechnik in die Fahrzeuge verlagert werden und finanziert werden müssen.

• 4. Infrastrukturausbau in den Knoten

Ein Ausbau der Strecken zwischen den Knoten oder eine Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik mögen die Kapazität einer Strecke erhöhen. Die Knoten und deren Infrastruktur bilden den Flaschenhals. Wo nicht genügend Bahnsteigkanten, Weichenverbindungen oder Abstellgleise vorhanden sind, kann das System wachsende Fahrgastzahlen nicht verdauen. Man kann es nicht oft genug wiederholen: Es reicht nicht, Strecken wieder zu ertüchtigen oder in ihrer Kapazität zu erweitern oder in der DB-Sprache auf „Hochleistung“ zu trimmen, wenn Knoten wie die Bahnhöfe des Netzes nicht entsprechend mitwachsen.

• 5. Weniger ist mehr

Wo zu viele Züge das Netz verstopfen, müssen weniger Züge mit größeren Kapazitäten eingesetzt werden. Fern- wie Nahverkehrszüge mit vier oder fünf Wageneinheiten verschenken wertvolles Potenzial, „verstopfen“ die Bahnknoten mit ungenutzten Kapazitätsoptionen und tragen so wesentlich zur Verspätung wie auch zur Verspätungsübertragung bei. Die aktuellen Schienennutzungsbedingungen werden dem nicht gerecht.

• 6. Die Qualität muss besser werden

Eine Definition von Qualität und Pünktlichkeit bleibt der große deutsche Schienen-Infrastrukturbetreiber bis heute schuldig: Wenn über Monate, gar Jahre Verlässlichkeit von unter 90 Prozent zur Regel, gar zur Selbstverständlichkeit wurden, ist ein Infrastruktur-Betreiber verpflichtet, ein Programm aufzulegen, das wieder Planbarkeit und Verlässlichkeit für die EVU wie auch deren Kunden auch in der Fläche herstellt.

NaNa-Brief 21.01.2025 (mb)

RECHT**VG Leipzig: Mindestentgelte für Miet-Fahrdienste zulässig, Preisvorgaben aber zu strikt**

Die Stadt Leipzig durfte bzw. darf taxiähnlichen Mietwagen-Fahrdiensten nach dem Muster von Uber oder Bolt eigene Mindestpreise vorschreiben. Das hat das dortige Verwaltungsgericht jüngst per Urteil dem Grunde nach bestätigt. Allerdings ist die Kommune nach Ansicht der Richter mit ihren Preisvorstellungen übers Ziel hinausgeschossen. Gestritten wurde um ein Angebot mit 20 Mietwagen. Anfang Januar 2025 sind nun die Urteilsgründe der VG-Entscheidung vom 15. November 2024 veröffentlicht worden.

Als „deutschlandweit erstes Urteil in dieser Frage“ begrüßte der Bundesverband Taxi und Mietwagen (BVTM) die Leipziger Mindestpreis-Entscheidung. Sie bestärke „alle Städte, die derzeit konkret an der Einführung solcher Regelungen arbeiten“, so BVTM-Präsident Herwig Kollar. Jüngste Presseberichte hätten gezeigt, dass die von den Mietwagen-Plattformen vorgegebenen Fahrpreise „für die angeschlossenen Unternehmen nicht kostendeckend sind“. Im Herbst hatten etwa Uber-Betriebe in Frankfurt mit Streiks eine „leistungsgerechtere“ Vergütung gefordert, die sie in die Lage versetze, Mindestlohn und Sozialabgaben zu zahlen.

Besonders negative Schlagzeilen machten Fahrdienste zuletzt in Berlin. Der verkehrspolitische Sprecher der Berliner SPD, Tino Schopf, sorgte sich schließlich, dass die Taxi-Branche „durch die teils kriminellen Machenschaften im Mietwagengewerbe sprichwörtlich unter die Räder“ komme. In Berlin waren im Mai 2024 1700 „illegale“ Fahrzeuge gesperrt worden. Der Rundfunk Berlin-Brandenburg (RBB)

berief sich aber auch in der Folgezeit auf eigene Recherchen, wonach weiterhin zahlreiche „dubiose“ Firmen unterwegs seien, deren Fahrten über Freenow oder Uber vermittelt würden. Hintergrund der Vorwürfe ist meist, dass die Anbieter als „Geister-Firmen“ nicht, wie es Pflicht ist, über einen Büro-Firmensitz mit Auftragsverteiler, Pausenraum und Stellplätzen verfügen.

Unabhängig davon, aber um zu verhindern, dass der Taxiverkehr durch Mietwagen-Konkurrenz, die generell geringeren Vorgaben unterliegt, verdrängt wird, hatte die Stadt Leipzig den Fahrdiensten per Verwaltungsrichtlinie (VR) Mindestbeförderungsentgelte vorgeschrieben. Ohne die Vorgabe könne eine „tragende Säule des ÖPNV ins Rutschen“ geraten, so die Stadt mit Blick auf



Im Dezember 2024 demonstrierten vor dem Berliner Abgeordnetenhaus Vertreter des Taxi-Gewerbes gegen die Missstände im Gelegenheitsverkehr in der Hauptstadt.

Bild: BVTM

die Rechtsgrundlage des erst 2021 zum Schutz „öffentlicher Verkehrsinteressen“ ins PBefG eingefügten § 51a Abs. 1. Das VG Leipzig bestätigt nun die Argumentation der Stadt und stuft das Taxi-Angebot als „sinnvolle Ergänzung des ÖPNV“ und letztlich als im „öffentlichen Verkehrsinteresse“ liegend ein. Taxis unterlägen anders als die Mietfahrdienste der (teils sogar bußgeldbewährten) Betriebs-, Beförderungs- und Tarif-Pflicht, so die Begründung. Schichtdienste könnten vorgegeben werden, um in verkehrsschwachen Zeiten das Angebot abzusichern, wird Rechtsprechung zitiert. Auch dürften nicht nur „lukrative“ Fahrten angenommen werden. Mietwagen-Fahrdienste hingegen hätten – ohne solche Vorgaben – die Möglichkeit, nur rentable Zeitfenster zu bedienen. Es bestehe die „Gefahr von Dumpingpreisen und ruinösem Wettbewerb“, auf den tarifgebundene Taxis nicht flexibel reagieren könnten.

Das Urteil stellt auch fest, dass die Behörde ihre „präventiven“ Maßnahmen bereits treffen durfte, ohne zuvor genauere Entwicklungen der Verkehrsarten abzuwarten bzw. zu analysieren. Denn sei der

Taximarkt „erstmal marginalisiert, habe die Kommune kaum Möglichkeiten, diesen durch bewusste Maßnahmen wiederzubeleben“, heißt es im Urteil. Beispielsweise Uber und Bolt, so die Richter, seien bzw. waren in Leipzig (zum Zeitpunkt des VR-Erlasses) noch gar nicht aktiv, so dass die Entwicklung kaum vorwegzunehmen gewesen sei.

Preisvorgaben am Taxi-Tarif orientieren

Einen Dämpfer verpasst das VG Leipzig allerdings den Preisvorstellungen in der Leipziger Entgelt-VR – der Höhe nach. Die Kommune hatte als Mindestbeförderungsentgelt das Dreifache des Tarifs im Mittel-deutschen Verkehrsverbund (MDV) in der Zone 110 für eine Stunde, derzeit 3,50 Euro, zuzüglich 2 Euro je Kilometer festgelegt. Die sich daraus ergebenden 12,50 Euro für 1 km, 14,50 für 2 km, 20,50 Euro für 5 km, 31,50 für 10 km und 50,50 Euro für 20 km seien überzogen. Beim Taxi betragen die Werte zwischen 7,10 Euro und 49,50 Euro. Für 1 km liege die Mietfahrdienst-Entgeltvorgabe damit, dann gestuft sinkend, 75 Prozent über dem Taxitarif. Zwar sei die Bezugnahme auf den MDV-Ticketpreis dem Grunde nach zulässig und sogar naheliegend. Gerade aber da bei der noch jungen Regelung kaum auf Erfahrungswerte zurückgegriffen werden konnte, sei „nicht ersichtlich“, warum die Mindestentgelte – auf den kurzen Strecken sogar überaus deutlich – über den Taxi-Tarifen liegen. Man hätte sich „am Taxitarif orientieren können, für den jahrzehntelange Erfahrungswerte bestehen“, so die Richter.

Mit hocheffizienter Datennutzung Taxipreise mühelos unterbieten

Für die Einführung von Mindestpreisen für Miet-Fahrdienste hatte der BVTM zuletzt auch mit einer beim Beratungsunternehmen IGES Mobility beauftragten Studie geworben. In der Untersuchung heißt es kritisch, die Mietwagenplattformen könnten „dank datengetriebener Preis-/Nachfragemodelle Taxipreise mühelos systematisch unterbieten sowie die Zahlungsbereitschaft der Kundschaft und Vergütungs-bereitschaft der Fahrer gleichermaßen ausschöpfen“. Überdies sieht die Studie „die ökonomischen Anreize digitaler Plattformmodelle als starken Beschleunigungsfaktor“, da „zur schnellstmöglichen Festigung großer Marktanteile auch unwirtschaftliche Preisnachlässe jahrelang durch Großinvestoren finanziert“ würden.

Einen anderen Ton hingegen vermittelt eine Studie des Instituts der deutschen Wirtschaft (IW) von Oktober 2024, die an positiven Wirkungen von Mindestpreisvorgaben zweifelt. Die Nutzer müssten im Schnitt höhere Preisen zahlen. In der Folge würden sie auf Alternativen ausweichen, dann auch auf motorisierten Individualverkehr, so der Studien-Tenor. Das IW bescheinigt den App-vermittelten Mietwagenunternehmen, sie seien „insgesamt im Branchenvergleich überdurchschnittlich wirtschaftlich“. Die Unternehmen erzielten gemittelt eine Umsatzrendite von 1,6 Prozent, „doppelt so viel wie durchschnittliche Unternehmen im Landverkehr in Großstädten“, deren Umsatzrendite bei 0,8 Prozent liege, so das Institut. Fundstelle: VG Leipzig, Urteil vom 15. November 2024, Az: 1 K 311/23.

NaNa-Brief 21.01.2025 (dhe)