

Zehn Jahre Netzwerk Fahrgastbeiräte – und jetzt?

Konrad Braun, M.Sc.; Ingrid Gottstein; Gerald List; Dr. Kristine Schaal; Harald Voß



Abb. 1: Bescheidene Anfänge des bundesweiten Netzwerks der Fahrgastbeiräte 2015 in Frankfurt am Main, organisiert durch die Beiräte von RMV und traffiQ.
Foto: traffiQ Frankfurt, Klaus Linek



Abb. 2: Im Jahr 2018 fand die Tagung in Berlin und Potsdam bei der S-Bahn Berlin statt.
Foto: S-Bahn Berlin, André Groth

Am 10. und 11. Oktober 2015 hat das bundesweite Netzwerk der Fahrgastbeiräte auf seiner Tagung in der Landeshauptstadt Saarbrücken sein zehnjähriges Bestehen gefeiert. Unter dem Motto „Verbinden, Vernetzen, Verstehen“ hat sich die Veranstaltung aktuellen Herausforderungen im öffentlichen Nahverkehr gewidmet. Im Fokus haben dabei die Themen, die den ÖPNV bewegen sowie Lösungsansätze aus Kundensicht gestanden. Die Teilnehmenden – rund 60 Fahrgastbeiratsvertreter aus dem gesamten Bundesgebiet – haben Einblicke in Praxisbeispiele wie das Projekt „VDV-TramTrain“ oder die Einführung neuer Wasserstoffbusse im Rahmen der Antriebswende erhalten. Zudem haben Vorträge von Vertretern aus Politik und kommunaler Wirtschaft die Gelegenheit geboten, gemeinsam über Lösungen für eine nutzerorientierte und attraktive Mobilität der Zukunft zu diskutieren. Gastgeber waren die Saarbahn mit ihrem Fahrgastbeirat in Zusammenarbeit mit dem Netzwerk Fahrgastbeiräte und seiner Geschäftsstelle bei der Frankfurter Nahverkehrsgesellschaft traffiQ.

Eine überraschende Erfolgsgeschichte

Im Herbst 2015 lud der Fahrgastbeirat Frankfurt am Main eine Gruppe von Bei-

räten zu einer eintägigen Veranstaltung in die Mainmetropole ein. Die Auswahl war eher zufällig, die Idee aber bereits sehr klar: Von der „Ersten bundesweiten Tagung der Fahrgastbeiräte“ sollte ein Impuls ausgehen, der zu einer Vernetzung dieser ehrenamtlichen Gremien in der Verkehrsbranche führen sollte. Denn es konnte als das große Manko der Fahrgastbeiräte angesehen werden, dass sie alle nur auf ihren eigenen Erfahrungsschatz und den Input der sie betreuenden Verkehrsorganisationen beschränkt waren. Ein Austausch guter Ideen konnte nicht stattfinden, der so oft hilfreiche „Blick über den Tellerrand“ war nicht möglich. Das wollte diese Initiative ändern.

Die Initiatoren, zu denen auch der Fahrgastbeirat des Rhein-Main-Verkehrsverbundes gehörte, waren von einem Erfolg ihrer Idee keineswegs überzeugt. Die Resonanz war damals überschaubar: 17 Personen aus neun Fahrgastbeiräten, zumeist aus Hessen und den ostdeutschen Bundesländern, nahmen an der Veranstaltung teil. Die Dynamik, die aus diesem Veranstaltungstag entstand, war jedoch beeindruckend: Es war klarer Konsens der Beteiligten, dass die bundesweite Tagung eine Fortsetzung finden müsse. Zu den Anekdoten dieser Geschichte gehört, dass sich nach der Medienresonanz auf die Tagung zahlreiche

Fahrgastbeiräte beklagten, dass sie nicht eingeladen worden waren – der beabsichtigte „Schneeballeffekt“ wirkte, die Idee sprach sich herum. Zur Etablierung des Formats trug bei, dass sich mit den Leipziger Verkehrsbetrieben und ihrem Fahrgastbeirat umgehend der Ausrichter für die nächste Tagung im Jahr 2016 fand. Damit waren die Tagungen des „Bundesweiten Netzwerks der Fahrgastbeiräte“ gesetzt. Anfang 2017 ging die eigene Internetpräsenz fahrgastbeiräte.de online, seit 2018 ist für Interessierte ein intensiver Austausch über WhatsApp möglich.

Die „Herbsttagungen“ des Netzwerkes sind inzwischen etabliert: 2017 beim Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein, 2018 S-Bahn Berlin, 2019 Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsgesellschaft, 2021 Nahverkehrsgeellschaft Baden-Württemberg, 2022 Hamburger Verkehrsverbund, 2023 Hallesche Verkehrs-AG, 2024 – erstmals im ländlichen Raum – auf der Ostalb. Zu den prominenten Gästen gehörten der Senator für Verkehr und Mobilitätswende der Freien und Hansestadt Hamburg, Anjes Tjarks, die Ministerin für Infrastruktur und Digitales des Landes Sachsen-Anhalt, Dr. Lydia Hüskens, und der Minister für Verkehr des Landes Baden-Württemberg, Winfried Hermann.

Die Zahl der Teilnehmenden nimmt kontinuierlich zu, wobei ebenso wie bei den bundesweiten Fahrgastzahlen ein vorübergehender Einbruch aufgrund der Corona-Pandemie zu verzeichnen war.

Im Jahr 2020 wurde die in der Planung bereits weit fortgeschrittene Tagung in Stuttgart coronabedingt abgesagt. Es war dem großen Engagement der NVBW zu verdanken, dass kurzfristig eine zweitägige digitale Veranstaltung organisiert werden konnte – das war der Start der Online-Konferenzen des Netzwerks, mit dem einem weiten Kreis von Teilnehmenden der unkomplizierte und kostengünstige Zugang zum Informationsaustausch von zu Hause aus möglich wurde. Acht Konferenzen haben inzwischen stattgefunden, die letzte im März 2025 widmete sich dem Thema „nachhaltige urbane Mobilitätspläne“.

Eine besondere Anerkennung seitens der Fahrgastverbände erfuhr das Netzwerk im Spätsommer: Der ProBahn-Landesverband Hessen hat stellvertretend für alle Aktiven zwei der Initiatoren des Netzwerks ausgezeichnet. Harald Wagner, bis Ende 2021 Sprecher im Fahrgastbeirat Frankfurt, und Klaus Linek, bis Mai 2025 Pressesprecher der Frankfurter Nahverkehrsgesellschaft traffiQ und dort für den Fahrgastbeirat zuständig, ist Anfang September der ProBahn-Fahrgastpreis Hessen 2024/25 überreicht worden.

Ein optimistischer Blick nach vorn – mit ein paar Fragezeichen

Wie soll es weitergehen mit dem Netzwerk? Die Perspektiven werden sich an den Möglichkeiten ausrichten. Das Netzwerk ist ein loser Zusammenschluss ohne feste Struktur, etwa in Form eines eingetragenen Vereins. Ein fünfköpfiges, natürlich ehrenamtlich wirkendes Organisationsteam ist für die Steuerung zuständig. Personelle Unterstützung in geringem Umfang erhält es durch die Geschäftsstelle Fahrgastbeirat bei der Frankfurter Nahverkehrsgesellschaft traffiQ, die sich dem Netzwerk aufgrund der Gründungsgeschichte besonders verbunden fühlt. Ein finanzielles Budget steht nicht zur Verfügung.

Das Netzwerk ist daher auf Unterstützung seiner Mitglieder und der Verkehrsorganisationen angewiesen.

Ausbau des Netzwerks: Das Netzwerk wächst langsam, aber kontinuierlich wei-



Zum Autor

Konrad Braun, M.Sc. (30) war seit 2012 in Fahrgastbeiräten, unter anderem in Ostthüringen (NVS) und in Erfurt (EVAG), sowie im Organisationsteam des Netzwerk Fahrgastbeiräte aktiv. Er ist Initiator und Webmaster der Online-Plattform fahrgastbeiräte.de. Als Stadt- und Raumplaner widmete er sich in seiner Masterthesis der Frage nach dem überregionalen Blick auf Fahrgastbeteiligung in Deutschland. Seit 2023 arbeitet Braun in der Fahrgastinformation der Frankfurter Nahverkehrsgesellschaft traffiQ und betreut dort seit 2025 auch die Geschäftsstelle von Fahrgastbeirat und Netzwerk Fahrgastbeiräte.



Zur Autorin

Ingrid Gottstein (65) ist seit 1984 aktives Mitglied beim Bund für Umwelt- und Naturschutz Deutschland (BUND) und seit der Gründung des Fahrgastbeirats OstalbMobil 2015 dessen Sprecherin. Durch ihre eigene Betroffenheit liegt der Fokus der Ergotherapeutin auf der barrierefreien Ausstattung des Nahverkehrs. Für sie spielen gerade im ländlichen Raum die Erreichbarkeit, der Komfort und die Sicherheit besonders für Frauen eine große Rolle. Sie war Mitglied im Organisationsteam des Netzwerks von 2021 bis 2025.



Zum Autor

Gerald List (69) ist seit 1999 Mitglied und seit 2006 Sprecher des Fahrgastbeirats des Hamburger Verkehrsverbunds hvv. Nach dem Studium der Elektrotechnik hat er mehrere Jahre in einem Schienenverkehrsunternehmen gearbeitet. Auch nach dem Wechsel der Branche und der Tätigkeit als Geschäftsführer in einem Unternehmen für Datenkommunikation ist er bis heute täglich mit Bahn und Bus unterwegs, mehrfach im Jahr auch in Wien und Paris. Seit 2023 ist er Mitglied im Organisationsteam des Netzwerks.



Zur Autorin

Dr. Kristine Schaal (60) ist seit 2015 im Fahrgastverband PRO BAHN aktiv, den sie seit 2017 im Fahrgastbeirat Frankfurt am Main vertritt. Im Juni 2022 wurde sie dort in das dreiköpfige Sprechergremium gewählt. Aufgrund ihrer Tätigkeit bei einem mittelständischen IT-Dienstleister ist die Diplom-Mathematikerin im Rhein-Main-Gebiet viel mit Bahn und Bus zu ihren Kunden unterwegs. Der Ausbau eines effizienten und attraktiven ÖPNV ist ihr besonders wichtig, da ohne diesen die Klimaziele im Verkehrssektor nicht erreichbar sind. Seit 2021 wirkt sie im Organisationsteam des Netzwerks mit.



Zum Autor

Harald Voß (58) ist seit 2010 Mitglied und stellvertretender Sprecher, seit 2023 Sprecher im Kundenbeirat der S-Bahn Berlin GmbH. Der selbstständige Software-Entwickler und Verleger ist ein glühender Verfechter eines solidarisch finanzierten Nahverkehrs und fordert einen Wechsel weg von der Sichtweise des ÖPNV als reiner Transportdienstleister hin zu einem wichtigen Träger der Daseinsvorsorge. Er ist Mitglied des Organisationsteams im Netzwerk Fahrgastbeiräte seit 2021.

ter. Hier sind Initiativen denkbar, gezielt auf noch nicht angeschlossene Fahrgastbeiräte zuzugehen. Positiv ist festzustellen, dass inzwischen sowohl Fahrgastvertreter als auch Verkehrsorganisationen auf das Netzwerk mit der Bitte um Beratung bei der Einrichtung von Beiräten zukommen. Mit den „Empfehlungen zur Einrichtung von Fahrgastbeiräten“ [1] gibt das Netzwerk nicht nur konkrete Hil-

festellung, sondern fordert auch die flächendeckende Einführung von Beiräten. Denn es gibt noch immer zu viele „weiße Flecken“ in der Republik.

Tagungen: Die jährlichen Tagungen werden weiterhin der Ankerpunkt des Netzwerks bleiben. Sie stehen in Reinform für den Grundgedanken des Netzwerks: persönlicher Austausch und Information. In den zurückliegenden Jahren fanden sich



Abb. 3: Auf der Tagung 2022 beim Hamburger Verkehrsverbund stellte der Hamburger Senator Dr. Anjes Tjarks dem Netzwerk der Fahrgastbeiräte das Mobilitätskonzept der Freien und Hansestadt Hamburg vor.

Foto: traffiQ Frankfurt, Klaus Linek



Abb. 4: 2024 kommen Fahrgäste in Aalen auf der Schwäbischen Ostalb und damit erstmals in einer ländlicheren Region zur Tagung zusammen.

Foto: traffiQ Frankfurt

stets engagierte Verkehrsorganisationen, die die Tagungen mit ihren Fahrgastbeiräten ausrichteten. Und auch für die Zukunft ist Interesse oder Bereitschaft vielfach vorhanden. Denn neben der Möglichkeit zur Eigendarstellung stellt die Ausrichtung einer Tagung natürlich auch eine deutliche Wertschätzung der Arbeit des eigenen Fahrgastbeirats dar. Der Ostalbkreis hat 2024 gezeigt, dass auch der ländliche Raum in der Lage ist, hochgradig interessante Tagungen auszurichten.

Kritisch ist zu bewerten, dass offenbar Fahrgastbeiräte einiger Institutionen ihre Teilnahme an den Tagungen unverändert aus eigener Tasche finanzieren müssen. Da stellt sich die Frage der Wertschätzung – wie viel oder wie wenig ist die Weiterbildung und der Kompetenzerwerb (denn um nichts anderes handelt es sich hier!) der Fahrgastbeiräte wert?

Online-Konferenzen: Mit den Online-Konferenzen hat das Netzwerk ein Format geschaffen, das Mitgliedern von Fahrgastbeiräten ohne große Zugangshürden offensteht. Durch Input-Vorträge von Verkehrspolitikern, Fachleuten und Wissenschaftlern können sie so ihr Wis-

sen erweitern und ihre Verkehrsorganisationen kompetent beraten.

Position beziehen: Der Wunsch innerhalb des Netzwerkes, auch eine stärkere Außenwirkung zu erzielen, wird immer wieder geäußert. Hier ist in Zukunft sicher mit einer zunehmend deutlichen Positionierung des Netzwerks zu bundesweit fahrgastrelevanten Fragen zu rechnen. Das wird aufgrund der Heterogenität der Fahrgastbeiräte und ihrer Meinungen herausfordernd sein, eventuell werden auch klarere Entscheidungsstrukturen etwa in Form eines handlungsfähigen Sprechergremiums notwendig werden. Mit der klaren Positionierung zum Deutschlandticket in Halle (Saale) 2023 war aber eine erste Marke gesetzt worden. Schwerpunkt wird aber sicher bleiben, dass die Teilnehmenden im Netzwerk den Input aus Informationen, Diskussionen und Workshops „mit nach Hause“ nehmen und in ihren jeweiligen Fahrgastbeiräten nutzbringend anwenden.

Insgesamt kann die Zukunft des Netzwerks als gesichert angesehen werden. Es ist fest etabliert und bringt deutlichen Nutzen für die teilnehmenden Fahrgastbeiräte – und ihre Verkehrsorganisationen!

Es bleibt der Appell an Verkehrspolitiker, Verbünde, Verkehrsunternehmen, dass sie einen Fahrgastbeirat einrichten sollen, wenn noch keiner vorhanden ist. Bestehende Fahrgastbeiräte sollen gefördert und ernst genommen werden. Als „Feigenblatt“ nutzen diese niemandem. Wenn Fahrgastbeiräte gut und kompetent sind, dann sind sie anstrengend und „nerven“ oft auch. Aber sie hinterfragen die engagierte Arbeit für einen guten Nahverkehr radikal aus Kundensicht – und helfen damit, noch besser, noch kundengerechter zu werden.

Und zum Schluss ein Appell an die Fahrgastbeiräte selbst: Sie sollen anspruchsvoll bleiben, aber auch realistisch. Mit lautstark geforderten Maximalpositionen kommt man nicht weiter. Verbesserungen werden erreicht mit guten Argumenten und fairen Kompromissen.

Literatur/Anmerkungen

[1] Siehe: Empfehlungen für die Einrichtung von Fahrgastbeiräten: [www.fahrgastbeiräte.de/download/empfehlungen-für-die-einrichtung-von-fahrgastbeiräten/](http://www.fahrgastbeiräte.de/download/empfehlungen-fuer-die-einrichtung-von-fahrgastbeiräten/)

[2] www.fahrgastbeiräte.de

Zusammenfassung/Summary

Zehn Jahre Netzwerk Fahrgastbeiräte – und jetzt?

Die politisch gewollte Verdoppelung der Fahrgäste in Bussen und Bahnen ist ein ehrgeiziges Ziel, das nur erreicht werden kann, wenn die Wünsche der Fahrgäste berücksichtigt werden. Für Verkehrsorganisationen können Fahrgastbeiräte wertvolle Impulse für die kritische Spiegelung neuer Angebote darstellen. Das bundesweite Netzwerk der Fahrgastbeiräte, das seit 2015 für den Informations- und Erfahrungsaustausch zwischen den ehrenamtlichen Gremien sorgt, ist inzwischen eine anerkannte Einrichtung. Der Austausch steigert die Kompetenz der Beiratsmitglieder, so dass sie ihren Verkehrsorganisationen wichtiges Optimierungspotenzial bieten können. Denjenigen, die sich auf die manchmal anstrengende Auseinandersetzung einlassen, bieten Fahrgastbeiräte daher deutliche Vorteile.

10 years passenger advisory board network – and now?

The politically targeted doubling of the number of passengers in buses and rails is an ambitious goal that can only be reached when the passengers' demands are taken into consideration. For transport organisations passenger advisory boards can be valuable impulses for the critical reflection of new offers. The nationwide network of passenger advisory boards which has been established since 2015 for the exchange of information and experience between the voluntary committees, has meanwhile become an approved organisation. The exchange increases the competence of the members of the advisory board, so they can offer their transport organisations important optimisation potential. To those, who engage in sometimes exhausting disputes, passenger advisory boards provide significant advantages.