

NaNa-Brief

Hintergründe, Analysen & Kommentare zum Personenverkehr

- 9 | Zehn Jahre NaNa-Brief – Rückblick, Ausblick, neues Layout
- 11 | INTERVIEW: Mit BDO-Präsident Karl Hülsmann
- 18 | FUNDSACHE: Elke Heidenreich, der Verkehrsfluss und der Kunstpalast

Datenbank pro Wettbewerb am Start

Nach eigener Einschätzung haben der Mittelstand und die hierzulande tätigen Buskonzerne „ein neues Zeitalter im Nahverkehr“ eingeläutet. Für das heute in Berlin freigeschaltete ÖPNV-Transparenzregister wenden sie fünf Jahre lang insgesamt 450.000 Euro auf. Die teure Lobbymaßnahme soll vordergründig Qualitäts- und damit Wettbewerbsdiskussionen befördern. Die Frage nach dem Sinn von Rekommunalisierungen wird später aufgerufen.



BDO-Präsident Karl Hülsmann drückt den roten Knopf, das ÖPNV-Transparenzregister ist ab sofort im Internet einseh- und abrufbar. Sehr zur Freude von Professor Tobias Bernecker, dem Leiter des wissenschaftlichen Projektteams.

Foto: msa

Zur Pressevorstellung hat der BDO Räume in der FDP-Parteizentrale angemietet. Das Gebäude liegt verkehrsgünstig zur Hauptgeschäftsstelle des Mittelstandsverbandes in der Reinhardtstraße und zum Bahnhof Friedrichstraße. Aber man darf die Ortswahl mit Fug und Recht auch als programmatisch einstufen. Verbandspräsident Karl Hülsmann, Busunternehmer mit Betrieben in Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen, lobte jedenfalls schon zur

Begrüßung die Liberalisierung als Mechanismus, um Marktkräfte freizusetzen und nachfrageorientierte Angebote zu entwickeln, so beim Mobilfunk oder beim Fernbus. Und er lobte Transparenz als eine Voraussetzung dafür, dass (potenzielle) Fahrgäste ebenso wie Steuerzahler, Unternehmen und Aufgabenträger die beste Lösung für ihren jeweiligen Bedarf erkennen und verfolgen können. Die von der EU ausdrücklich gewollte Transparenz im ÖPNV-Markt sei ein Wert an sich, auch wenn er heute noch gar nicht abschätzen könne, ob er in seiner eigenen Unternehmertätigkeit daraus Kapital schlagen könne.

Über fünf Jahre lang stehen 450.000 Euro zur Verfügung, um eine Datenbank zu Leistungskennziffern, Zuschussbedarfen und weiteren Parametern im (Bus-)ÖPNV einzurichten, zu pflegen und weiterzuentwickeln.

Mit Erwartungen bezüglich eines bezifferbaren Nutzens haben sich die Chefs der Buskonzerne, die das Projekt maßgeblich mitfinanzieren, heute früh auffallend zurückgehalten. Jost Knebel wies im Gespräch mit dem NaNa-Brief allerdings darauf hin, dass die Aufgabenträger schon vor der Öffentlichkeit informiert wurden und es von dieser Seite schon etliche Reaktionen gibt. Netinera hofft, aus diesen Kontakten fruchtbare Gespräche über einen „vernünftigen ÖPNV“ zu entwickeln.



Haben Mittel aus den Konzernkassen bewilligt und bauen nun auf den Rückfluss der Mittel: Klaus Müller (DB Bus), Jost Knebel (Netinera) und Tobias Heinemann (Transdev) (v.l.n.r.).
Foto: msa

sich ebenfalls in diese Richtung. „Es ist unheimlich wichtig, dass wir eine Qualitätskomponente in die Diskussion bringen“, sagte er in der Pressekonferenz. „Gute Leistungen sind nur für gutes Geld zu haben.“ Als Wettbewerbspionier sei sein Haus stets dafür eingetreten, nicht den Billigsten zu küren, sondern die beste Lösung zu suchen. Erfasst das Transparenzregister in einem späteren Stadium vielleicht auch Zuschüsse für Fahrzeuge und Antriebe, kann dies aus Heinemanns Sicht dazu beitragen, die Ökologisierung des Busverkehrs deutlich voranzubringen.

Betaversion soll entwickelt und erweitert werden

Noch liegt das ÖPNV-Transparenzregister nur als Betaversion vor. Anregungen und Rückmeldungen, auch von Aufgabenträgern, will die wissenschaftliche Projektgruppe der Fachhochschulen Worms und Heilbronn aufgreifen und in die für nächstes Jahr geplante Alphaversion einfließen lassen. Leis-

Auch für DB Bus ist ein zentrales Motiv. Vorstand Klaus Müller lobte das Transparenzregister als Mittel, bislang zerstreute Informationen zentral und für alle zugänglich zu machen. „Die Zukunft des ÖPNV werden wir nur dann aktiv gestalten können, wenn alle sehen, was sie im Busverkehr bekommen, und was nicht“, hat er die Unterstützung für das Projekt erklärt.

Tobias Heinemann von Transdev Deutschland äußerte

LAB gratuliert herzlich zu 10 Jahren NaNaBrief

Die neue Welt der Mobilität – haben Sie die richtigen Führungskräfte?

ÖPNV ist vor allem eins: von Menschen für Menschen.
Als Personalberater helfen wir mit, die besten Köpfe an die richtige Stelle zu bringen.

LAB – Ihr Personalberater für die Mobilitätswirtschaft.

Dr. Klaus Aden
Geschäftsführer

Heike Schoon-Pernkopf
Partner



tungsdaten sind für alle Aufgabenträger eingestellt, bei den Ausgleichsbedarfen bzw. öffentlichen Zahlungen klafft hingegen eine Spannbreite. Nicht immer lassen sich Aufwendungen der öffentlichen Hand für Tram und Bus auseinanderrechnen, Zahlungen für den Schülerverkehr können vom ÖPNV über Freistellungsverkehr bis zum Kostenersatz für Eltern ebenfalls eine große Spannbreite aufweisen. Daten fehlen vielfach, wo eigenwirtschaftliche Verkehre ohne Finanzierungsbeiträge nach der EU-Verordnung 1370/07 verkehren. Umgekehrt sind Haushaltsmittel für allgemeine Vorschriften nach Möglichkeit erfasst worden. Angesichts dieser teilweise unklaren Ausgangslage weist das ÖPNV-Transparenzregister bei einer Abfrage auch auf die Datenqualität hin.

Man habe nur öffentlich zugängliche Daten verwertet, betonte der Sprecher des wissenschaftlichen Projektteams, Professor Tobias Bernecker. Dafür wurden auf Berichte nach der EU-Verordnung 1370/07 ausgewertet, aber auch Nahverkehrspläne, Haushaltsdaten und Meldungen an das Statistische Bundesamt.

Bei der Vorstellung des Projektes am 15. Oktober vergangenen Jahres (NaNa-Brief 41, 42, 43/18) war noch viel davon die Rede, dass sich die Projektpartner gegen einen Trend zur Rekommunalisierung stemmen wollen. Darüber fiel nun kein Wort. Warum?, wollte der NaNa-Brief wissen. Heute sei es nur um die Datenbank und die darin enthaltenen Daten gegangen, antwortete BDO-Präsident Karl Hülsmann. Man habe den daraus resultierenden Ergebnissen nicht vorgreifen wollen. „Aber Rekommunalisierung ist natürlich immer unser Thema.“

NaNa-Brief 12.11.2019 (msa)

DURCHSAGE



Foto: VDV

„Glückwunsch an den NaNa-Brief für zehn Jahre aktuelle Nachrichten und Wahrheiten – manchmal auch unbequeme – aus der Herzkammer des ÖPNV. Immer am Puls der Zeit und der Themen und damit stets lesenswert!“

Ingo Wortmann, Vorsitzender der Geschäftsführung der Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) und Geschäftsführer für den Bereich Mobilität der Stadtwerke München GmbH, und Präsident des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)

NaNa-Brief 12.11.2019

POLITIK

„Kleine“ PBefG-Novelle: Dem Bundesrat reichen Klimaschutzvorgaben für die kleinen Gefäße

Die Länderkammer unterstützt einen Gesetzentwurf der Bundesregierung, der regional strengere Emissionsvorgaben im Taxi- und Mietwagenverkehr ermöglicht. Damit stellt sich das Plenum des Bundesrats jedoch gegen einen Antrag des eigenen Verkehrsausschusses. Der wollte erreichen, dass die Länder die neue Kompetenz auch bei Omnibussen einsetzen dürfen.

Diese Entwicklung belegt das Ergebnis der Abstimmung am vergangenen Freitag, 8. November, im Bundesrat. Dessen Verkehrsausschuss hatte dafür plädiert, „andere Formen der gewerblichen Personenbeförderung, insbesondere mit Bussen im Linien- und Gelegenheitsverkehr“ in die Kompetenzerweiterung der „kleinen“ PBefG-Änderung einzubeziehen.

Nun wird es spannend, wie sich der Bundestag zu dem Thema stellt. Forderungen, in Sachen Umweltschutz vergleichbare Rahmenbedingungen für alle im PBefG definierten Mobilitätsformen zu schaffen, liegen auf dem Tisch, so seitens der Grünen und aus dem Taxigewerbe. Dessen Spitzenverband BZP bemängelt konkret, dass Verkehre nach der PBefG-Freistellungsverordnung sowie der

Ähnlichkeits- und der Experimentierklausel im PBefG, also auch die neuen Sammeldienste, dann nicht von strengeren Emissionsgrenzen erfasst werden könnten (NaNa-Brief 45/19).

Der Verkehrsausschuss im Bundestag wird sich erst am morgigen Mittwoch mit dem Gesetzentwurf befassen. Unter Tagesordnungspunkt 16 geht es um den Gesetzentwurf „zur Umsetzung des Klimaschutzprogramms 2030 im Steuerrecht“, in dem die Koalition die „kleine“ PBefG-Novelle versteckt hat ([Bundestags-Drucksache 19/14338](#)).

Bei der ersten Lesung im Bundestag und in einer Anhörung des Finanzausschusses war die PBefG-Novelle nicht thematisiert worden. Das Gesetz wird vermutlich am Donnerstag oder Freitag vom Plenum in zweiter und dritter Lesung verabschiedet.

NaNa-Brief 12.11.2019 (thr/msa)

DURCHSAGE



Foto: Verdi

„Dem NaNa-Brief gelingt eine umfassende und detaillierte Berichterstattung für die Branche, von neuen Technologien über Vergabe, Recht und Tarifverhandlungen. Weiter so.“

Christine Behle, Bundesvorstandsmitglied, Vereinigte Dienstleistungsgewerkschaft (Verdi), zu 10 Jahre „NaNa-Brief“

NaNa-Brief 12.11.2019

PBefG: Findungskommission hat nicht getagt

Das für den 8. November geplante Treffen der PBefG-Findungskommission hat nicht stattgefunden. Zunächst wollen Union und SPD eine gemeinsame Linie entwickeln, ehe sie in die Auseinandersetzung mit Vertretern von FDP und Grünen gehen, heißt es in gut informierten Kreisen. Einen Ersatztermin gibt es anscheinend noch nicht. Unterdessen haben führende BDO-Vertreter ihre Enttäuschung darüber geäußert, dass ein innerhalb der Koalition angeblich anvisierter PBefG-Handel nicht zustande kam. Demnach soll die Mehrwertsteuersenkung für den Bahnfernverkehr zunächst mit der Forderung nach einer Pflicht zum Erlass allgemeiner Vorschriften (aV) gekoppelt gewesen sein. Diese Forderung habe sich aber nicht durchhalten lassen, ließ Verbandspräsident Karl Hülsmann die Besucher des Parlamentarischen Abends der Buswirtschaft gestern Abend in Berlin wissen.

BDO-Hauptgeschäftsführerin Christiane Leonard zeigte sich besorgt, dass der laufende EU-Trilog um das „Mobility Package“ deutliche Verschlechterungen für die privaten (Reise-)Busunternehmer mit sich bringen würde. Sie appellierte an die Vertreter von Regierung und Koalition, sich dem im Rat beherzt entgegenzustellen. Allerdings waren weniger Abgeordnete als bei früheren BDO-Veranstaltungen dieser Art zugegen. Der Grund: eine Terminkollision mit den Sitzungen der Landesgruppen im Bundestag. Die gewohnte Rede eines führenden Verkehrspolitikers aus der Union fiel daher aus. Immerhin kamen aber der Parlamentarische Staatssekretär Enak Ferlemann, der PBefG-Berichterstatter der Union Michael Donth und der frühere Verkehrsexperte der Union Dirk Fischer (alle CDU) gestern Abend in die BDO-Geschäftsstelle.

NaNa-Brief 12.11.2019 (msa)

GVFG-Gesetzentwurf: Enttäuschung für BRT-Planer

Schon ab Anfang 2020 soll es möglich sein, auch die Grunderneuerung von U- und Stadtbahnstrecken aus dem GVFG zu fördern. Die bisher zumindest theoretisch mögliche Förderung von Bussystemen entfällt allerdings komplett.

Das sieht der Gesetzentwurf zur GVFG-Reform vor, den das Bundeskabinett vergangenen Mittwoch, 6. November, verabschiedet hat. Eine andere grundsätzliche Neuerung bleibt hingegen wie angekündigt: Die Förderquote und das Mindestprojektvolumen werden künftig je nach Vorhabenart zwischen 10 und 30 Mio. Euro differenziert.

Künftig werden Projekte im Grundsatz mit 75 % statt 60 % der förderfähigen Kosten gefördert. Auch für DB-Eisenbahnprojekte im Rahmen des Deutschlandtaktes ist eine Förderung von maximal 75 % möglich. Abweichende Quoten gelten für die Reaktivierung oder Elektrifizierung von Schienenstrecken sowie den Bau von Tank- oder Ladeinfrastruktur (maximal 90 % Förderquote) und den Neu- und Ausbau von Bahnhöfen oder Haltestellen (60 %). Für diese Projekttypen wird das Mindestvolumen auf 10 Mio. Euro gesenkt.

Für Projekte, die aus Gründen des Klima- und Umweltschutzes, der Verkehrsverlagerung oder der Daseinsvorsorge „im besonderen Bundesinteresse“ liegen und deshalb höher bewertet werden als es die Standardisierte Bewertung eigentlich hergibt, können bis zu 60 % Förderung gewährt werden. Nachrangig zu Neu- und Ausbau ist auch die Grunderneuerung von Verkehrswegen von Straßen-, Stadt und U-Bahnen sowie von NE-Bahnen förderfähig (50 %).

Bestandteil des Gesetzes ist außerdem die schon länger angekündigte Erhöhung der jährlichen Mittel auf 667,5 Mio. Euro für 2020 und auf 1 Mrd. Euro für 2021 ff. Ab 2024 werden jährlich 2 Mrd. Euro bereitgestellt und ab 2026 mit jährlich 1,8 % dynamisiert.

Dass das reformierte GVFG nicht mehr kategorisch einen besonderen Bahnkörper verlangt, sondern nur „weit überwiegend“, wertet der VDV-Sicht zwar als Fortschritt. Aber gerade für die ostdeutschen Straßenbahnsysteme plädiert der Verband dafür, auch „straßenbündige Bahnkörper mit dynamischer Straßenraumfreigabe“ zu akzeptieren (NaNa-Brief 45/19).

NaNa-Brief 12.11.2019 (thr/msa)

DURCHSAGE



Foto: Mofair

„Wir gratulieren ganz herzlich zum ‚Zehnjährigen‘. Der NaNa-Brief berichtet zuverlässig über die gesamte Breite des Nahverkehrssektors. So fühlen wir uns als Bündnis für den fairen Wettbewerb im Schienenpersonenverkehr immer gut informiert.“

Christian Schreyer, Vorstand im Transdev-Konzern und frisch im Amt bestätigter Präsident des Wettbewerbverbandes Mofair

NaNa-Brief 12.11.2019



**Wir gratulieren  lich
zu 10 Jahren NaNa- !**



www.avv.de

Planungsbeschleunigung 1 – Bund verzichtet auf Wiedereinführung der Präklusion

Das BMVI ist schon ganz am Anfang des Gesetzgebungsprozesses mit seinem Vorhaben gescheitert, die sogenannte Präklusion – den „Einsendeschluss“ für Einwendungen im Planfeststellungsverfahren – wieder einzuführen. In einem noch nicht ressortabgestimmten Referentenentwurf für das Gesetz „zur weiteren Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren“ hatte das Ministerium vorgesehen, für Schienen- und Wasserwege sowie die Bundesfernstraßen eine neue Präklusionsregelung in modifizierter Form zu schaffen.

Demnach sollte die Frist für Einwendungen nach dem Ende der Planauslegungsfrist von zwei Wochen auf zwei Monate verlängert werden, im Gegenzug sollte es im Grundsatz unzulässig sein, Einwendungen erst später in einer Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss geltend zu machen. In der Vergangenheit hatten Umweltverbände immer wieder erst auf dem Klageweg neue Themen eingebracht, um Projekte möglichst lange zu blockieren.

In dem am 6. November verabschiedeten Regierungsentwurf ist diese Präklusionsregelung nun nicht mehr enthalten. Ob Bedenken anderer Bundesministerien oder das Ergebnis der Länder- und Verbändeanhörung maßgeblich waren, blieb bis Redaktionsschluss unklar.

Tatsache ist, dass sich gegen die Pläne des BMVI zur Wiedereinführung der Präklusion nach Kenntnis des NaNa-Briefs auch mindestens drei eher wirtschaftsnahe Verbände der Mobilitätsbranche aussprachen. Einer hielt die vom BMVI gewählte Lösung für juristisch zweifelhaft. Zwei andere befürchteten, dass der unausweichliche Streit über die Präklusion die Akzeptanz für den Ausbau von Schiene und Wasserstraße noch weiter schmälern könnte.

Im Gesetzentwurf verblieben ist ein neuer Schlüssel für die Kostenverteilung für Eisenbahnkreuzungen mit Kommunalstraßen: Bisher trugen Bund, DB und Kommune je ein Drittel der Kosten. Nun will der Bund seinen Anteil auf 50 % erhöhen, die DB soll wie bisher ein Drittel schultern und das betroffene Bundesland das letzte Sechstel tragen. Die kommunale Mitfinanzierungspflicht hat in der Vergangenheit unter anderem den Ausbau der Bahnstrecke Berlin – Dresden verzögert, weil die Kommunen ihren Anteil nicht aufbringen konnten und deshalb langwierige Verhandlungen über andere Finanzierungsmodelle nötig wurden.

Erleichtert werden durch das geplante Gesetz ferner Ersatzneubauten von Eisenbahnanlagen, zum Beispiel auch Brücken, durch eine Änderung des AEG. Danach sind diese nur dann als „Änderung“ planfeststellungsbedürftig, wenn sich der Grundriss wesentlich verändert.

NaNa-Brief 12.11.2019 (thr)

DURCHSAGE



Foto: BDO

„Der öffentliche Personenverkehr ist eine überaus komplizierte Materie – politisch, organisatorisch und wirtschaftlich. Der NaNa-Brief bohrt sich für seine Leserinnen und Leser sehr tief in dieses schwierige Thema hinein. Dafür: Respekt und Chapeau.“

Christiane Leonard, Hauptgeschäftsführerin Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer (BDO), zu 10 Jahre NaNa-Brief

NaNa-Brief 12.11.2019

Planungsbeschleunigung 2 – VDV drängt auf PBefG-Novelle

Die Halbzeitbilanz des Verbandes zur Arbeit der Großen Koalition fällt angesichts neuer Förderprogramme nicht schlecht aus. Aber noch fehlt ihm im Rechtsrahmen ein Scharnier, damit das viele Bundesgeld auch verbaut werden kann.

Beschlüsse zum GVFG, zu RegGMittel, zur LuFV III bucht VDV-Präsident Ingo Wortmann auf die Habenseite der Bundesregierung. Aber es gebe auch eine Schattenseite: „Wir warten noch immer dringend auf Neuregelungen für die Planungsbeschleunigung und Genehmigung bei Bauvorhaben für die Straßen-, Stadt- und U-Bahnsysteme.“

Zwar hat der Bund 2018 und 2019 Gesetze zur Planungsbeschleunigung erlassen bzw. angesprochen. Aber für Straßen-, Stadt- und U-Bahnsysteme greifen sie noch nicht, weil das Baurecht hier im PBefG definiert ist. Dass der Bund willens ist, im PBefG eine kleine Reform zu technischen Fragen vor die große Klammer der künftigen Marktordnung zu ziehen, hat er gerade bewiesen: Länder und Kommunen sollen künftig besondere Emissionsvorschriften für Taxen und Mietwagen erlassen können (s. Beitrag in diesem Heft).

NaNa-Brief 12.11.2019 (msa)

DURCHSAGE



Foto: RMV/Holger Peters

„Beim ersten NaNa-Brief hatte ich die Ehre, das Editorial zu schreiben. Umso mehr freut es mich, dass er auch zehn Jahre später messerscharf wie eh und je die Branche analysiert. Auf die nächste Dekade!“

Prof. Knut Ringat, Geschäftsführer Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV), Vorsitzender des VDV-Verwaltungsrates Verbund-/Aufgabenträgerorganisationen und VDV-Vizepräsident

NaNa-Brief 12.11.2019

MARKT ÖPNV

Monatsüberblick von Convia zum ÖPNV-Wettbewerb

Die europaweiten Vergabebekanntmachungen im Oktober stehen ganz im Zeichen neuer Linien und Angebotsausweitungen, wie unsere Exklusivauswertung zeigt.

Bei dem genannten Thema sticht wieder einmal der Münchner Verkehrsverbund (MUV) heraus. Allein vier neue Linien kommen dort in den Wettbewerb, hinzu kommen Linien-Neustrukturierungen im Rahmen der Neuvergabe.

Im oberbayerischen Ruhpolding (7.000 Ew., Lkr. Traunstein) wird der Dorfbus neu strukturiert. Im Bodenseekreis wiederum richtet die Stadt Markdorf für ihre 14.000 Einwohner einen neuen Stadtbus ein. Bei einem Testtag drehte ein Fahrzeug von Wegis aus der Nachbargemeinde Bermatingen seine Runden. Laut „Südkurier“ stützt sich die Verwaltung auf ein Konzept von Rechtsanwalt Holger Zuck, über die Finanzierung ist der Gemeinderat aber noch uneins.

In Rheinland-Pfalz hat der Kreis Mayen-Koblenz drei große Linienbündel für eine Vergabe im Wettbewerb angekündigt, zudem wird der Stadtverkehr Andernach abermals ausgeschrieben. Damit verbunden ist eine komplette Neuordnung des Liniennetzes im linksrheinischen Kreisgebiet. Bislang dominiert im Kreis noch DB Regio Bus mit den Unternehmen Rhein-Mosel-Verkehr (RMV) und Rhein-Mosel-Bus (RMB), denen allerdings die Neugründung FriBus von Holger Friederichs in den letzten Jahren zahlreiche Linien im Genehmigungswettbewerb streitig gemacht hat. Fast völlig zerrieben wurde dabei auch der Verkehrsbetrieb Rhein-Eifel-Mosel (VREM). Die Transdev-Filiale, ein früheres Sterzenbach-Unternehmen, betreibt nur noch einzelne Linien und wird von der benachbarten Schwester Ahrweiler Verkehrs GmbH (AWV) gemanagt und gemeinsam als „Verkehrsbetriebe Mittelrhein“ vermarktet. Bei einer ersten Teilausschreibung des Linienbündel Maifelds war 2016 DB Regio Bus erfolgreich. Für elf Linien steht noch eine Interimsvergabe ab Sommer/Winter 2020 aus.

Im Saale-Holzland-Kreis verdienen die geplanten Direktvergaben an die kommunale JES der besonderen Erwähnung. Hier bahnt sich eine gesellschaftsrechtliche Veränderung an. Bereits ab 2020 strebt man die Verschmelzung der Kreisverkehrsgesellschaft mit dem Jenaer Nahverkehr (JeNah bzw. JNV). Bereits seit vielen Jahren arbeiten beide Unternehmen intensiv zusammen. Nun werden die Potenziale als ausgeschöpft angesehen, zudem erwarten sich die beiden Aufgabenträger von einer Fusion eine Signalwirkung für die interkommunale Kooperation in der Region, wie es in einer Vorlage für den Stadtrat Jena heißt. Mit der Verschmelzung soll es keinerlei

(Forts. S. 10)

Neue Direktvergaben und Ausschreibungen Convia-Auswertung des „TED“ vom 01.10.2019-31.10.2019

Auftraggeber	Leistung	Verfahren	derz. Betreiber	Zeitraum	TNkm p.a.	Bemerkungen
Baden-Württemberg						
Markdorf, Stadt	FN Stadtbus Markdorf	Vorinfo Direktvergabe	neu	12.20-12.30	< 250	geplant sind 2 Linien mit 4 Midibussen im 30-Minuten-Takt
Bayern						
Amberg, ZNAS	AS ZNAS 55	Ausschreibung	DB RBO, Regensburg	08.20-07.26	< 500	
Amberg, ZNAS	AS ZNAS 339	Ausschreibung	Cermak, Auerbach	05.20-11.24	< 100	
Ebersberg, Kreis/MVV	EBE 459 Poing Süd – Messestadt	Vorinfo Ausschreibung	neue Linie	12.21-12.24	< 500	
Erding, Kreis/MVV	ED 515	Vorinfo Ausschreibung	Bayernbus, Fraunberg	12.21-12.30	< 250	
Freising, Kreis/MVV	FS X660 Freising – Garching FZ	Vorinfo Ausschreibung	neue Linie	10.21-12.26	< 500	
Freising, Kreis/MVV	FS 692 Flughafen – Neufahrn	Vorinfo Ausschreibung	Stanglmeier, Mainburg	12.21-12.26	< 1000	derzeit nur Hallbergmoos – Neufahrn
Fürstenfeldbruck, Kreis/MVV	FFB 853/854/861/862/863	Vorinfo Ausschreibung	Transdev Griensteidl / Demmelmair / neu	12.21-12.29	< 1000	Neustrukturierung im Rahmen der Neuvergabe
Fürstenfeldbruck, Kreis/MVV	FFB 855 Puchheim	Vorinfo Ausschreibung	Transdev Griensteidl, Gröbenzell	12.21-12.24	< 100	
Fürstenfeldbruck, Kreis/MVV	FFB 875 Gernlinden – Maisach	Ausschreibung	neue Linie	12.20-12.24	< 100	
München, Kreis/MVV	M 260 Fürstenried – Germering	Vorinfo Ausschreibung	Watzinger, München	12.21-12.26	< 500	
Ruhpolding, Gemeinde	TS Dorfbus Ruhpolding	Ausschreibung	Alpenland, Siegsdorf	12.19-11.24	< 250	Neustrukturierung im Rahmen der Neuvergabe
Starnberg, Kreis/MVV	STA X920 Großhadern – FFB	Ausschreibung	neue Linie	03.20-12.24	< 1000	
Hessen						
Hofheim, RMV	DA LB LDD Darmstadt/ Odenwald	Vorinfo Ausschreibung	Winzenhöler, Groß Zimmern	12.21-12.29	k.A.	
Rheinland-Pfalz						
Bad Dürkheim, Stadtwerke	DÜW Stadtverkehr Dürkheim	Ausschreibung	Zipper, Grünstadt	07.20-06.30	< 250	
Mayen, Kreis/VRM	MYK LB Maifeld	Vorinfo Ausschreibung	DB RMV / RMB / Transdev VREM / FriBus	12.21-12.31	k.A.	
Mayen, Kreis/VRM	MYK LB Vordereifel	Vorinfo Ausschreibung	DB RMV / RMB / Transdev VREM / FriBus	12.21-12.31	k.A.	
Mayen, Kreis/VRM	MYK LB Pellenz	Vorinfo Ausschreibung	DB RMV / RMB / FriBus / Stadtwerke Andernach	12.21-12.31	k.A.	
Mayen, Kreis/VRM	MYK Stadtverkehr Andernach	Vorinfo Ausschreibung	Stadtwerke Andernach / Transdev AWW	12.21-12.31	k.A.	
Thüringen						
Eisenberg, Kreis	SHK Teilnetz 3	Vorinfo Inhousevergabe	JES, Eisenberg	01.21-08.27	< 2000	drittes von vier JES-Teilnetzen, die auf 08.27 harmonisiert werden
Eisenberg, Kreis	SHK Teilnetz 4	Vorinfo Inhousevergabe	JES, Eisenberg	03.21-08.27	< 1000	viertes von vier JES-Teilnetzen, die auf 08.27 harmonisiert werden

Quelle: Convia, Legende: LB: Linienbündel; TNkm: Tsd. Nutzwagenkilometer

LB: Linienbündel; TNkm: Tsd. Nutzwagenkilometer; für die Angabe des Leistungsvolumens wurden sieben Größenklassen gebildet (bis 100, bis 250, bis 500, bis 1000, bis 2000, bis 3000 TNkm/a und größer), da Bedarfsverkehre und Optionen nicht enthalten sind und in Einzelfällen Abschätzungen erfolgen mussten.

Veränderung bei Aufgabenträgerschaft oder Finanzierung geben, allerdings versprechen sich Stadt und Kreis von einer Fusion auch mehr Einfluss im Verkehrsverbund Mittelthüringen (VMT). Ein Problem stellt dem Vernehmen nach noch dar, dass JES nach dem privaten Tarif bezahlt (TV-MDO), während bei JeNah der kommunale TV-N angewandt wird.

NaNa-Brief 12.11.2019 (msa)

DURCHSAGE



Foto: DB

„Der NaNa-Brief hat sich in den letzten zehn Jahren zu einem der wichtigsten Branchenmedien für den Nahverkehr entwickelt – vor allem in unserer Busbranche. Deshalb gehört er bei mir schon längst zur Pflichtlektüre. Weiter so!“

Klaus Müller, Vorstand DB Regio Bus

NaNa-Brief 12.11.2019

ZEHN JAHRE NANA-BRIEF

Rückblick – Ausblick – Neues Layout

Am 9. November 2009 ist der NaNa-Brief zum ersten Mal erschienen, damals noch unter dem Titel ÖPNV aktuell. Zu diesem Geburtstag hat die DVV Media Group ihrer Fachzeitschrift ein neues Kleid geschenkt.

Mit einem Titel in Blau und Grün greift die Jubiläumsausgabe zurück auf das Farbschema der ersten Ausgabe vor zehn Jahre. Aber das schon einmal Vorhandene wird nicht simpel reproduziert, sondern aufgenommen und weiterentwickelt. Der NaNa-Brief mit seinen „Hintergründen, Analysen und Kommentaren zum Personenverkehr“ soll so auf den ersten Blick deutlich erkennbar werden. Mit der Schwesterzeitschrift NaNa Nahverkehrs-Nachrichten hat er bislang das Farbschema Blau/Grau geteilt.

Nun also Blau/Grün. Auch der Satz ist aufgeräumt worden, ruhiger. Das trägt veränderten Leserbedürfnissen Rechnung. Vielfach war es in den Anfangsjahren üblich, den als PDF ausgelieferten NaNa-Brief selbst auszudrucken und dann zu lesen. Inzwischen erfolgt die Lektüre immer häufiger am Tablet genutzt, auch unterwegs am Handy, wie Verlagsleitung und Redaktion in Gesprächen und aus Kundenbefragungen erfahren hat.

An mobilen Geräten aber ist das Scrollen von oben nach unten der Standard. Der NaNa-Brief reagiert darauf. „Nach unserem Kenntnisstand ab sofort“ (wenn der Jahrestag auf den 9. November fällt, sei dieses historische Zitat erlaubt) bleibt die Randspalte frei, aufgenommen wenige, begründete Einzelfälle. Auch rücken die Rubriktitel Politik, Recht usw. in den Text, ebenso Bilder oder Kästen, einschließlich der beliebten „Durchsagen“. Damit entfällt ein Wischen nach links und wieder zurück. Dem Trend zur Digitalisierung folgt auch der Verlag seit Jahren. Jetzt also der neue Auftritt des NaNa-Briefes. Zuvor wurde beispielsweise ein modernes Abomodell eingeführt, basierend auf einer elektronischen Basis- und ergänzenden Zusatzlizenzen. Obendrein erhalten die Leser



www.oepnaktuell.de

Nr. 91/09 | 9.11.2009 | Seite 5

INTERVIEW

Jürgen Fenske: „Den Gesamtverband zum Branchenverband entwickeln“

Möglichst alle unter ein Dach: Die finanziellen Ressourcen für den Nahverkehr langfristig zu sichern – darin sieht der neue Präsident des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Jürgen Fenske, eine seiner Hauptaufgaben. Zuhause will der Vorstandssprecher die Produktivität der Kölner Verkehrsbetriebe (KVB) steigern, wie er im Gespräch mit dem Chefredakteur von ÖPNV aktuell, Markus Schmidt-Auerbach, ankündigte.

ÖPNV aktuell: Bis zur Wahl des neuen VDV-Präsidenten deutete alles auf eine Kampfkandidatur. Übernehmen Sie einen innerlich zerrissenen Verband?

Jürgen Fenske: Nein, der VDV ist geschlossen wie eh und je. Das einstimmige Wahlergebnis im Präsidium zeigt: Ich genieße das Vertrauen aller Kollegen – ein wichtiges Signal, auch an die Politik. Wir wissen alle um die Bedeutung des ÖPNV für Mobilität, Wirtschaft und Klimaschutz. Unser Ziel muss es nun sein, die finanziellen Ressourcen für diese von allen akzeptierte Kernaufgabe zu sichern. Die neue Bundesregierung hat versprochen, Mitte der Legislaturperiode über ein GVFG-Nachfolgegesetz zu entscheiden. Ich hoffe,



Interviewpartner der ersten Ausgabe:
Der neu gewählte VDV-Präsident Jürgen Fenske



Premiere im Oktober 2019 für das Sonderheft „Neue Mobilität“. Die nächste Ausgabe ist bereits in Planung.

Der Blick in die alten Ausgaben – mehr als 500 an der Zahl – macht deutlich: Diese Branche ist von einer hohen Dynamik geprägt. Zugleich fällt auf, dass viele Themen sich wiederholen, ja wiederholen müssen. Mehr Markt oder mehr Staat ist beispielsweise eine Frage, die sich nicht abschließend beantworten lässt. Verkehr und insbesondere Nahverkehr ist in hohem Maße wirtschaftlich-gesellschaftlich bestimmt, fällt daher zwangsläufig unter eine politische Dauerdiskussion. Gerade heute früh hat BDO-Hauptgeschäftsführerin Christiane Leonard bei der Präsentation des ÖPNV-Transparenzregisters gesagt: „Nach der PBefG-Novelle ist bekanntlich vor der nächsten PBefG-Novelle“. Der Aufmacher vom 1. März 2013 behandelte eine Fachveranstaltung der IHK'en in Baden-Württemberg und lief im Blatt unter der Überschrift: „Nach der PBefG-Novelle ist vor Gericht.“

Überhaupt bietet der Blick durch das Archiv manches Aha-Erlebnis, aber auch Erheiterndes. Die mehr als 500 Titelseiten bieten, nebeneinander aufgereiht, einen Schnelldurchlauf durch zehn Jahre Branchendiskussion und Branchenentwicklung. Zwei weitere Beispiele haben wir für die Folgeside ausgewählt. NaNa-Brief 12.11.2019 (msa)

seit ein paar Jahren einen digitalen Zusatzdienst: den werktäglichen NaNa-Ticker mit Kurzmeldungen als integralen Bestandteil ihres Abonnements. Zusätzlich sind die Ausgaben des in Frankfurt produzierten NaNa-Briefes online unter www.öpnv-archiv.de abrufbar. Der DVV-Kundenservice (s. Impressum) informiert über die Zugangsdaten. Die digitale Entwicklung macht auch vor der in Düsseldorf hergestellten Schwesterzeitschrift NaNa nicht halt: Früher nur gedruckt verfügbar, hat der DVV auch hier nach der Übernahme des Blattes eine Digitalausgabe eingeführt.

Auch nach dem Relaunch werden Berichte zur Regulierung und Marktordnung, zu Finanzierung und Wettbewerb im NaNa-Brief Themenschwerpunkte bilden. Und natürlich die Digitalisierung, ohne die Phänomene wie Sharing und Plattformen gar nicht denkbar wären. Mit einem ersten Sonderheft „Neue Mobilität“ hat der NaNa-Brief im Oktober seine laufende Berichterstattung zu diesem Themenfeld ergänzt, das nächste Heft ist bereits in Planung.



MTC Deutschland GmbH

Ihr Partner für qualitative Serviceleistung

Die MTC Deutschland GmbH ist seit 2007 Ihr kompetenter Partner in den Bereichen Fahrzeuginnen- und Außenreinigung, Grund- und Intensivreinigung für Schienenfahrzeuge und Busse im ÖPNV und Fernverkehr. Das nach ISO 14001 und ISO 9001 zertifizierte Unternehmen mit dem Hauptsitz in Hannover und aktuell ca. 900 Mitarbeitern wächst kontinuierlich. Bundesweit mit zurzeit 19 Niederlassungen wie unter anderem Hamburg, Berlin, München, Köln etc., erzielen wir durch perfekte Ablaufsteuerung auch bei kurzen Standzeiten hervorragende Ergebnisse.

Sogar bei außergewöhnlichen Sonderreinigungen, Notfällen o. Ä. ist durch unsere Vielzahl an Standorten der Einsatz eines Reinigungsteams jederzeit sichergestellt. Um den hohen Anforderungen unserer Kunden gerecht zu werden, setzen wir ausschließlich qualifiziertes Personal mit Erfahrungen in der Verkehrsmittelreinigung ein. Reinigungsgeräte und Reinigungschemie sind stets auf dem neuesten Stand der Technik für hochwertige Resultate. Dabei hat die Einhaltung der Umweltschutzrichtlinien höchste Priorität in unserem Unternehmen. Hohe Qualität und Flexibilität zeichnet uns aus.

MTC Deutschland GmbH

für ein optimales Ergebnis in der Fahrzeugreinigung

Gruppenstr. 3
30159 Hannover

Telefon: +49 (0) 511 - 59 09 72-0
Telefax: +49 (0) 511 - 59 09 72-49

info@mtccleaning.de
www.mtccleaning.de

„Am ÖPNV als Bestandteil der Daseinsvorsorge werden wir nicht rütteln“

Patentrepte für die Probleme des Nahverkehrs auf dem Lande gibt es nicht, wohl aber Anpassungsdruck, macht Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) im Interview mit „ÖPNV aktuell Spezial“ deutlich. Das gedruckte Themenheft von „ÖPNV Spezial“ erscheint morgen.

In der E-Mobilität erblickt der Minister Chancen für den Nahverkehr im ländlichen Raum. Zur Zeit prüfe sein Haus, wie die Ideen zur Fernbusliberalisierung im Detail umgesetzt werden könnten. Wahlfreiheit für den Kunden sei dabei ein zentrales Motiv. „Negative Auswirkungen für den Schienenpersonennahverkehr erwarte ich nicht“, sagte der Minister. Ramsauer vermied Festlegungen zu Kernfragen wie der künftigen Finanzierung, der Verwendung von Infrastrukturgeldern und dem Rechtsrahmen. Die Fragen stellte ÖPNV-aktuell-Chefredakteur Markus Schmidt-Auerbach kurz vor der NRW-Wahl am 9. Mai.

Der Minister bekannte sich klar zum ÖPNV als einem „unverzichtbaren Bestandteil der Daseinsvorsorge – auch und gerade in den ländlichen Regionen“. Dort brauche man „ein Grundangebot im öffentlichen Verkehr, ... für alle zugänglich, umweltfreundlich und bezahlbar“. Im Einklang mit dem Koalitionsvertrag bezeichnete er den ÖPNV auf Schiene und Straße als unverzichtbare Aufgabe der Daseinsvorsorge. „An diesem Grundsatz werden wir auch bei der anstehenden Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes nicht rütteln.“ Wichtig sei dabei auch, die bestehende Anbietervielfalt zu erhalten.

Für die Revision der Regionalisierungsmittel sicherte Ramsauer die Beteiligung der Länder zu. Für Trassenlöse und Stationsentgelte werde ein Modell geprüft, damit sie in den Eisenbahninfrastrukturunternehmen verbleiben. „Hier stehen wir allerdings noch am Anfang.“ „ÖPNV aktuell Spezial“ geht Abonnenten von „ÖPNV aktuell“ automatisch per Post und PDF zu. Übrige Interessenten erhalten die PDF-Ausgaben auf Anfrage beim Verlag. Das Heft wird zudem am DVV-Stand auf dem VDV-Kongress, der InnoTrans sowie weiteren Veranstaltungen bereitgehalten.

Ramsauer-Widerstand nur noch gegen „unverhältnismäßige“ Einsparungen –
Werbene für Investitionen in Tunnel-Infrastruktur. Minister Peter Ramsauer (CSU)

Das Interviewthema mit Verkehrsminister Peter Ramsauer: Auch neun Jahre später noch aktuell.



Ramsauer will viele Anbieter im ÖPNV.

Marktabstottung bis 2041 ist große Streitfrage im Trilog

Im Ringen um das 4. Eisenbahnpaket droht Verkehrskommissarin Bulc den Eisenbahnen unvorhergesehen mit dem Entzug der Unterstützung durch die EU-Kommission, wenn sie nicht die Erwartungen der Kommission an Effizienz und Attraktivität erfüllen. Im Trilog von Rat, Parlament und Kommission gibt es noch keinen Kompromiss zu Themen wie Marktöffnung oder Sozialstandards.

„Ich möchte, dass die Schiene ein neues Geschäftsmodell entwickelt. Wir wollen, dass Sie ein attraktives System schaffen, das sowohl ein bisschen sexy als auch marktorientiert ist“, verlangt die EU-Kommissarin Violeta Bulc am 23. November auf der gemeinsamen Konferenz der Europäischen Eisenbahngesellschaft (ERA) und der Luxemburger Präsidentschaft zum einheitlichen europäischen Eisenbahnmärkte in Luxemburg.

DURCHSAGE

„Es geht nicht an, dass beispielsweise die Pariser RATP Verträge im Ausland gewinnt, also vom freien Markt profitiert, und sich im Inland durch Direktvergaben gegen Konkurrenz abschotten kann.“

Michael Cramer (Grüne), Vorsitzender des Verkehrsausschusses im EU-Parlament (TRAN), im Interview mit unserer Schwesterzeitschrift „ETK“

ÖPNV aktuell | 06.11.2015 | 10/15

„Wir haben eine Menge Geld in die Schiene investiert, aber ich werde keinen Cent mehr geben, wenn sich die Eisenbahnen nicht engagieren“, warnte Bulc.

Die Verkehrskommissarin hob auch hervor, das 4. Eisenbahnpaket sei die letzte Chance für neue Regelungen. Eine Reihe von Mitgliedstaaten habe noch nicht einmal das 1. Eisenbahnpaket vollständig umgesetzt, andere seien noch mit dem zweiten und dritten Paket beschäftigt. Weitere Eisenbahnpakete werde es nicht geben, bekräftigte sie.

Bulc warb erneut für das geplante 4. Eisenbahnpaket: Für neu in den Markt eintretende Unternehmen werde eine Kostenreduktion um 20 % bringen. Um weitere 20 % würden die Kosten sowie der Zeitbedarf für die Inbetriebnahme von neuem Roll-

material sinken. Den Gesamtbetrag der Einsparungen bezifferte sie auf 500 Mio. EUR bis 2025. Die Mittel könnten für Innovationen eingesetzt werden.

Die Kommissarin wies auch auf die Bedeutung neu-

In dieser Ausgabe:

POLITIK Olaf Scholz über den HVV als „kleine Revolution“ Seite 2

Ende 2015 wird ÖPNV aktuell umgetauft in NaNa-Brief. Der Kopf ist nun blau und grau.

DURCHSAGE



Foto BCS

„Der NaNa-Brief: eine Orchidee im Informationsdschungel, von Journalisten, die ihr Handwerk noch ausüben können, differenziert, sehr gut informiert, Hintergründe verständlich ausleuchtend, aktuell, stets aus einer gewissen Distanz zu allen Akteuren. Aber mit Zuneigung zum ÖPNV.“

Michael Ziesak, Referent für Verkehrspolitik, Bundesverband Carsharing (BCS), zum Jubiläum des NaNa-Briefes

NaNa-Brief 12.11.2019

INTERVIEW

„Eine Verkehrspolitik mit hoher Dynamik ist ein gutes Zeichen“

BDO-Präsident Karl Hülsmann erläutert, warum er die allgemeine Vorschrift für ein herausragendes Prinzip im Personenverkehr und darum für alternativlos hält. Der Familienunternehmer beklagt nicht nur, dass der Staat den umweltverträglichen Omnibus im Fernlinien- wie im Gelegenheitsverkehr zu wenig fördert, sondern auch, dass laufende „Stützarbeiten“ für die DB zulasten des fairen Wettbewerbs gehen werden. Anlass für das Interview war die bevorstehende Freischaltung des Transparenzregisters von BDO und Bus-Konzernen. Die Fragen stellte „NaNa-Brief“-Chefredakteur Markus Schmidt-Auerbach.

NaNa-Brief: Mit einer kleinen PBefG-Novelle ist die Bundesregierung im Steuergesetz zum Klimaschutzprogramm vorgeprescht. Kommunen sollen künftig Taxen und Mietwagen Umweltstandards vorschreiben dürfen. Der Verkehrsausschuss im Bundesrat will die Vorschrift aber auch auf Linien- und Reisebusse ausweiten. Wie finden Sie das?

Karl Hülsmann: Wir haben das Glück, heute in einem vereinten Europa zu leben. Diese Union steht für gemeinsame Werte und ermöglicht übergreifende verlässliche Standards. Der Ansatz, jetzt wieder regionale Einzelvorschriften erlassen zu wollen, ist ein Schritt rückwärts. Zudem droht diese Idee doch gegen die Falschen gerichtet zu werden, wenn hier jetzt ausgerechnet der Bus in den Fokus gerät. Der Bus ist im Reiseverkehr unbestritten das umweltfreundlichste Verkehrsmittel. Wir sollten uns über jede Reisegruppe freuen, die nicht mit dem Flugzeug zu uns kommt, sondern mit dem Bus. Ebenso über jeden Touristen, der sich bewusst für den Bus und gegen den eigenen PKW entscheidet. Eine solche Kleinstaaterei schafft wieder zusätzliche Hürden. Wir brauchen für die Verkehrswende mehr Busfahrgäste und weniger Reisende in Flugzeugen und Pkw.



Karl Hülsmann sieht in Vielfalt und Wettbewerb auf Anbieterseite die Grundvoraussetzung dafür, dass die Nachfrager optimal bedient werden. Foto: BDO

Auch wenn der Wunsch nachvollziehbar ist, die politischen Gremien vor Ort darüber entscheiden zu lassen, welchen Stellenwert der Umweltschutz in der Region erhalten soll, ist es falsch, hier einen Flickenteppich zu schaffen. Es bedarf einheitlicher Vorgaben, über die vor Ort entschieden werden kann. Die roten, gelben und grünen Umweltplaketten sind dafür ein gutes Beispiel. Sie gelten für alle Verkehrsteilnehmer, die Entscheidungsmöglichkeiten und Regelungen sind einheitlich, über die Anwendungen wird vor Ort entschieden. Es darf nicht passieren, dass ein Busunternehmer vor Reiseantritt erst die Internetseiten der einzelnen Kommunen durchsuchen muss, welche Vorgaben da gemacht werden. Die Bürokratie bei Busreisen ist ohnehin viel zu hoch und zwingt inzwischen Unternehmen zur Aufgabe.

NaNa-Brief: Diese „kleine PBefG-Novelle“ hat Schwarz-Rot beim so genannten Klimagipfel verabredet. Gleichzeitig wurde eine massive Förderung des öffentlichen Verkehrs beschlossen. Wird der Bus dabei ausreichend berücksichtigt?

Hülsmann: Der Busverkehr trägt in Deutschland bereits heute massiv dazu bei, das Klima zu schützen. Wir könnten mit unseren Fahrzeugen aber noch deutlich mehr leisten. Die Richtung stimmt. Aber es ginge eben besser. Wir brauchen beispielsweise mehr verlässliche Investitionen in einen flächendeckenden Angebotsausbau insbesondere in den ländlichen Räumen – und weniger Testprojekte für künstlich vergünstigte 365-Euro-Tickets, die dazu führen, dass am Ende weniger Geld zur Verfügung steht als heute.

Der Zuwachs der für den Bus zur Verfügung stehenden Bundesmittel könnte deutlicher ausfallen, schneller kommen und mittelstandsfreundlicher gestaltet sein. Bislang ist bei unseren Mitgliedern keine Bundesförderung angekommen – nicht, weil kein Geld da wäre, sondern weil die Förderbedingungen mittelstandsfeindlich sind und das nicht zulassen. Hier muss dringend eine einheitliche und unbürokratische Förderkultur entstehen, die auch Mittelständler einbindet. Auch beim Beispiel der Umsatzsteuerreduzierung für den Schienenpersonenfernverkehr habe ich natürlich Bedenken, da sie den Bus benachteiligt.

Insgesamt scheint das Klimaprogramm der Bundesregierung so zugeschnitten, dass vor allem öffentliche Betreiber wie die DB im Schienenfernverkehr oder kommunale Busunternehmen profitieren – und nicht der Mittelstand. Im Gegenteil: Sollte der Bus bemauteet werden und unsere Fahrzeuge aus politischen Gründen nicht mehr in die Städte gelassen werden, kann das existenzbedrohend für die Bustouristik und die Fernlinie sein. Das ist eine Abkehr von europäischen Rechtsvorschriften und führt zu Kleinstaaterei, die wir eigentlich mal für überwunden hielten.

NaNa-Brief: Stichwort Mehrwertsteuersenkung im Fernverkehr. Sie fordern die Gleichbehandlung des Fernbusses mit der Bahn. Das Finanzministerium aber sagt, man dürfe die beiden Verkehrsmittel unterschiedlich besteuern, schließlich unterscheiden sie sich ja auch substantiell, beispielsweise bei der Flächen- und Zeitabdeckung oder der Netzwirkung. Was halten Sie dem entgegen?

Hülsmann: Gerade die Argumente „Flächen-, Zeitabdeckung und Netzwirkung“ sprechen dafür, dass der Bus auf keinen Fall schlechter gestellt werden darf, denn darin ist er ja wohl unschlagbar durch seine Flexibilität. Nach meiner Kenntnis bedient allein Flixbus mehr Haltestellen als der Bahnfernverkehr. Wenn der Hinweis auf die „Umwelt“ nicht nur vorgeschoben ist, gibt es kein Argument, diese Mehrwertsteuersenkung nicht auf den Bus auszudehnen. Das gilt ausdrücklich für den Fernlinienverkehr wie auch für den Gelegenheitsverkehr. Denn ob Klassenreise, Chorfahrt, Ausflug oder Sportvereinstour: Der Bus steht immer im direkten Wettbewerb zur DB und muss daher steuerlich natürlich gleichbehandelt werden.

Und dass wir grundsätzlich den Umweltverbund von Bus und Bahn an dieser Stelle im Vergleich zu Pkw und Flieger stärken sollten, muss eigentlich auch klar sein. In Berlin gab es beispielsweise vor wenigen Wochen die Meldung, dass mittlerweile jede vierte Klassenreise von der Hauptstadt aus mit dem Flugzeug absolviert wird. Das zeigt doch, wie wichtig ein politischer Impuls für den Busverkehr ist. Eine umweltfreundlichere Form des Reisens gibt es über größere Entfernungen nicht.

NaNa-Brief: Welche Chancen räumen Sie dem Antrag aus den „Bus-Bundesländern“ Bayern und Baden-Württemberg im Bundesrat ein, der im Ergebnis auf die umsatzsteuerliche Gleichbehandlung von Flixbus und ICE hinausläuft?

Hülsmann: Herr Schmidt-Auerbach, Sie kennen mich: Spekulationen liegen mir nicht. Aber die Fakten zur Sachfrage liegen doch an sich klar auf dem Tisch. Wie ausgeführt, stehen Bus und Bahn natürlich im direkten Wettbewerb. Das hat die Bundesregierung mit der Liberalisierung zum 1. Januar 2013 ja auch so eingeschätzt und gerade deshalb auf den Weg gebracht. Die DB selber beschreibt in ihrem Wettbewerbsbericht den Fernbus als direkten Konkurrenten. Und der Staatskonzern versucht auch gezielt mit Supersparpreisen in diesem direkten Wettbewerb zu bestehen.

Wir haben zusätzlich noch ein Rechtsgutachten auf den Weg gebracht, dass in dem bisherigen Entwurf der Bundesregierung zur einseitigen Bevorzugung der Schiene einen klaren Verstoß gegen Grundgesetz und europäisches Recht sieht. Mit Verlaub: Die Argumentation des Bundesfinanzministeriums klingt im Vergleich dazu nicht überzeugend. Die Stützarbeiten für die DB dürfen nicht die wirtschaftliche Grundordnung und den fairen Wettbewerb aushebeln. Man muss doch auch einmal an das Überleben der Unternehmen und die Arbeitsplätze im Fernlinien- und Gelegenheitsbusverkehr denken.

3. NaNa-Konferenz

SMART DATA

Asset Management bei Bahnen
und im öffentlichen Verkehr

**JETZT
ANMELDEN
05.12.2019
HAMBURG**

www.busundbahn.de/smartdata

Eine Veranstaltung der **NaNa**
Itinerarverkehrsberichter

NaNa-Brief: Die große Koalition steht durch die selbstgewählte Halbzeitbilanz unter akutem Handlungsdruck. Welche Belastung bedeutet es für den BDO, wenn die Regierung Stellungnahmen zu Referentenentwürfen binnen weniger Tage, ja manchmal unter 24 Stunden einfordert?

Hülsmann: Dazu sollten Sie die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der Geschäftsstelle des BDO in Berlin befragen, die einen wirklich erstklassigen Job machen. Ich werte es grundsätzlich als gutes Zeichen, wenn in der Verkehrspolitik die Entscheidungen mit hoher Dynamik vorangetrieben werden sollen. Wir brauchen dabei aber trotzdem auch noch die notwendige Ruhe, um seriöse Diskussionen führen und faktenbasierte Abschätzungen vornehmen zu können. Das fehlt mir zurzeit.

Gerade im Hinblick auf eine Busmaut wird häufig von einer Benachteiligung der Bahn gesprochen. Die Bahn hat eine exklusive Trasse und an jeder Kreuzung Vorfahrt. Davon träumen wir mit unseren Bussen, wenn wir gemeinsam mit Pkw und Lkw im Stau stehen. Fakten, die eine gefühlte Benachteiligung der Bahn belegen, gibt es nicht. Im Gegenteil: Die vielen hochsubventionierten Quer-durchs-Land-Tickets benachteiligen die Busse massiv. Dies muss nachhaltig wissenschaftlich aufgearbeitet werden, bevor man die mittelständischen Busunternehmen in Gefahr bringt – aufgrund einer gefühlten, aber nicht vorhandenen Benachteiligung der Bahn.

NaNa-Brief: Nach dem für den Mittelstand niederschmetternden Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes zu allgemeinen Vorschriften, kurz aV genannt, fordern Sie eine gesetzliche Nachbesserung. Die kommunale Seite trägt vor, es gebe dafür weder Bedarf noch europarechtliche Spielräume. Macht der Kampf für eine aV-Pflicht noch Sinn?

Hülsmann: Auf jeden Fall macht das Sinn. Zum einen, weil wir alle noch nicht wissen, wie das BVerwG diese Entscheidung begründet. Zum anderen, weil im Koalitionsvertrag ausdrücklich der Vorrang der eigenwirtschaftlichen Verkehre festgeschrieben wurde. Wenn das Urteil die uneingeschränkte Wahlfreiheit der Aufgabenträger in der Urteilsbegründung zum Ausdruck bringt, ist der Gesetzgeber gefordert – gemäß der Festlegung im Koalitionsvertrag – den Vorrang durch eine entsprechende Gesetzesänderung wieder herzustellen. Eine Alternative zur Verbindlichkeit der allgemeinen Vorschrift sehe ich im Moment nicht. Sie war auch ein wesentlicher Teil des Kompromisses bei der letzten PBefG-Novellierung.

NaNa-Brief: Mit einer aV lässt sich nicht jeder Finanzbedarf im ÖPNV befriedigen. Wäre es unternehmerisch da nicht sinnvoller, sich auf Erfolge in Ausschreibungen zu konzentrieren? Und wäre es in der Folge für den BDO nicht sinnvoller, dass er mittelstandsfreundliche Rahmenbedingungen für Bruttoverträge und Direktvergaben verankert?

Hülsmann: Es ist richtig: Mit einer aV lässt sich nicht alles finanzieren. Aber sie stellt den Vorrang der eigenwirtschaftlichen Verkehre sicher, wie es PBefG und Koalitionsvertrag vorsehen. Es geht bei dieser Frage nicht nur um die Sicherung eines Auftrags. Es geht um ein Prinzip, das von herausragender Bedeutung für die Leistungsfähigkeit des Personenverkehrs in Deutschland ist. Im eigenwirtschaftlichen Verkehr findet ein starker Wettbewerb statt – um nicht zu sagen: Nur dort findet ein Wettbewerb um den öffentlichen Personennahverkehr und insbesondere um den Fahrgast statt.

Bei Bruttoverträgen läuft doch nur noch ein Rennen um die geringsten Fahrerkosten, egal ob ein Tarifvertrag vorgegeben ist oder nicht. Alles andere – wie Busse oder Fahrpläne – ist im Detail von Planern vorgegeben und für viele Jahre festgeschrieben. Zudem gibt es für die einzelnen Anbieter nur sehr geringe Kostenunterschiede bei Fahrzeugen, Energie und Reparaturen. Nur wenn der Unternehmer selbst ein Interesse am Fahrgast hat, wird er mit den vorhandenen finanziellen Mitteln auch das optimale Angebot für den Fahrgast schaffen. Nur im eigenwirtschaftlichen Verkehr zählt der zahlende Fahrgast wirklich, da er nur hier den wirtschaftlichen Erfolg für den Unternehmer positiv beeinflussen kann.

NaNa-Brief: Am 12. November, dem für die Veröffentlichung dieses Interviews geplanten Erscheinungstermin, soll das „Transparenzregister“ von BDO und Buskonzernen online gehen. Wie kann dieses Instrument gegen den vom BDO beobachteten „Trend zur Rekommunalisierung im ÖPNV“ wirken?

Hülsmann: In einer funktionierenden Marktwirtschaft bestimmt die Nachfrage sowohl das Angebot als auch den Preis. Im PBefG und auch in den Erwägungsgründen der Verordnung 1370 wird zunächst davon ausgegangen, dass es einen Wettbewerb im Markt um den Kunden gibt. Die kommunale Betätigung im Markt, mit den daraus resultierenden hohen Zuschussbedarfen außerhalb jeglichen Wettbewerbs, entspricht nicht unserer gewerberechtlichen Grundordnung. Eine solche „Ausnahme“ ist in Deutschland inzwischen aber zur Regel geworden.

Auch im sogenannten Ausschreibungswettbewerb sind dem Unternehmer doch die wesentlichen Merkmale eines Agierens im Markt genommen worden: Er definiert weder das Produkt noch dessen Qualität oder Quantität und schon gar nicht dessen Marktpreis. Alles was den Kunden bewegen kann, sein Produkt zu nutzen, wird ihm vom Aufgabenträger vorgegeben. Unser gemeinsames ÖPNV-Transparenzregister wird uns zeigen, welchen Anteil die echte unternehmerische Betätigung im Markt um den Fahrgast noch bei den Unternehmen hat. Ich bin sehr neugierig.

NaNa-Brief: Viele Mittelständler sagen auch, ihnen wehe der Wind immer stärker ins Gesicht. Sie beklagen immer mehr Bürokratie, bei zurückgehender Förderung, zum Beispiel für den Umstieg auf umweltfreundliche Busse, und sehen sich gegenüber kommunalen oder Konzernakteuren benachteiligt, beispielsweise durch die Nicht-Anerkennung privater Lohnabschlüsse als „repräsentativen Tarifvertrag“. Wie kann Ihre BDO-Präsidentschaft dazu beitragen, bessere Rahmenbedingungen zu erreichen?

Hülsmann: Leider müssen wir immer wieder erleben, dass unter dem falschen Vorwand, es würde gegen das Beihilferecht verstoßen, unsere Mitgliedsunternehmen von Förderungen ausgeschlossen bleiben. Für mich ist das unverständlich, da es in der Regel nicht stimmt. Und da, wo es zutrifft, sind die Förderrichtlinien falsch ausgestaltet worden. Der Umwelt und dem Fahrgast ist es egal, ob der umweltfreundlichere und komfortablere Bus von einem privaten Unternehmen oder einem kommunalen eingesetzt wird.



RWP
RECHTSANWÄLTE

**Wir sorgen für
bahnbrechende
Entscheidungen!**

www.rwp.de

NaNa-Brief: Nicht alle Busunternehmer engagieren sich als Genehmigungsinhaber oder in Ausschreibungen, viele beschränken sich auf Subunternehmerleistungen. Aus dieser Gruppe höre ich immer wieder, dass Konzerne mit extrem niedrig kalkulierten Preisen um Marktanteile konkurrieren und dann Mittelständler zu noch billigeren Preisen einbinden wollen. Welches Gewicht haben die Interessen dieser Mitgliedergruppe in der Verbandspolitik des BDO?

Hülsmann: Die Interessen dieser Unternehmen haben ein sehr großes Gewicht beim BDO. Eine erhebliche Anzahl unserer Mitgliedsunternehmen ist hier tätig. Ich persönlich bin auch mit einigen Kolleginnen und Kollegen befreundet, die sich nur in diesem Marktsegment bewegen. Wir sehen allerdings eine explosionsartige Zunahme von nicht auskömmlichen Bruttoausschreibungen, die auch zu Insolvenzen führen. Es geht deshalb genau um das, was ich vorhin beschrieben habe: Die Reduzierung des Wettbewerbs auf die billigste Fahrleistungserbringung führt inzwischen sehr häufig zu Problemen, wenn einige Kosten sich auch nur geringfügig negativer entwickeln als geplant. Da sowohl bei den Einnahmen als auch den Leistungen keine Optionen existieren, die Wirtschaftlichkeit zu sichern, wird dann letztlich nur noch versucht, die Verluste durch den Einsatz von Subunternehmen – mit häufig unauskömmlicher Vergütung – zu minimieren.

Wir plädieren auch gerade deshalb für die allgemeinen Vorschriften, weil sie alles beinhalten, was wir brauchen. Sie können das Angebot ebenso regeln wie dessen Qualität und die Marktpreise. Zudem können sie dem Mittelstand vor Ort ein Überleben sichern. Vor allem aber können sie sicherstellen, dass absolut transparent die Unternehmen nicht in die Insolvenz getrieben und gleichzeitig deren Gewinne auf einem sehr geringen Niveau gedeckelt werden.

NaNa-Brief: Welche Rolle sollte die „neue Mobilität“ künftig im ÖPNV-Regime spielen? Sollte es einen eigenwirtschaftlichen IÖV, also einen eigenwirtschaftlichen „individuellen öffentlichen Verkehr“ zwischen Taxi und Linienbus geben?

Hülsmann: Ich stehe zur sozialen Marktwirtschaft, da nur sie optimale Angebote für die Kunden schafft. Nur wenn sichergestellt wird, dass neue Anbieter sich im Markt – mit möglichst geringen Einflussnahmen der Planer und Verwalter – frei bewegen und entwickeln können, werden die potentiellen Kunden optimale Angebote erhalten. Natürlich sollte dabei aber auch sichergestellt werden, dass eine Plattform wie Uber nicht ein Monopol aufbauen kann und die Fahrleistungen unter Umgehung aller sozialen Standards erbringen lässt. Alle im ÖPNV tätigen Unternehmen – egal ob als Taxi oder als Bus – unterliegen heute Regelungen zum sozialen Schutz der Mitarbeiter, die auch zwingend für alle beibehalten beziehungsweise auf die neuen Anbieter ausdehnt werden sollten. Eine darüber hinausgehende Ausweitung der Vorgaben bringt für alle Beteiligten wenig und ist auch nicht nötig, da wir in Zukunft einen Arbeitsmarkt haben werden, in dem die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer sich ihren Arbeitsplatz aus vielen Angeboten aussuchen können. Reglementierungen führen nur wieder zu Vereinheitlichungen und reduzieren die mögliche Vielfalt, die Unternehmen den Menschen bieten können und wollen, damit diese für sie tätig werden.

NaNa-Brief: Vom klassischen Anrufbus bis zum Ridepooling: Bislang schreibt wohl kein IÖV-Anbieter schwarze Zahlen, es sei denn, die öffentliche Hand schießt Geld zu. Öffnet sich hier ein neuer Markt für flexible Mittelständler?

Hülsmann: Diese Aussage ist nicht ganz richtig. Wir sollten nicht so tun, als würde die Mobilität gerade neu erfunden. Taxis, Anrufsammeltaxis, Linienbusse und viele andere Mobilitätsangebote sind die Grundformen des IÖV. Wir erleben nur eine neue Vermarktung und ein neues Image für diese Verkehre, worüber ich mich sehr freue.

Wenn es gelingt, die Rahmenbedingungen für alle Marktteilnehmer gleich zu gestalten, sehe ich hier großes Potential für den Mittelstand, insbesondere in den ländlichen Räumen. Leider ist aber zu befürchten, dass wir Mittelständler mit Vorgaben und Beschränkungen so stark eingeschränkt werden, dass wir gegen die Konzerne und Plattformen chancenlos bleiben könnten. Und dann gibt es noch eine andere Gefahr: Falls die Novellierung in die falsche Richtung läuft, ist zu befürchten, dass wir auch im Bereich der On-Demand-Verkehre eine Kommunalisierung haben werden. Schon jetzt sieht man

die meisten Projekte im Bereich des Poolings eingebettet in eine kommunale Direktvergabe. Ich habe jedenfalls bislang noch von keinem Wettbewerbsverfahren gehört, bei dem ich mich hätte beteiligen können. Die Zusammenarbeit der Anbieter mit den Städten ist intransparent und außerhalb jeglichen Wettbewerbs.

Das geht aus meiner Sicht in die falsche Richtung. Ich fürchte, wir werden in einigen Jahren im IÖV ähnliche oligopolartige Strukturen vorfinden, wie wir sie heute schon im ÖPNV haben. Wir sollten auch deshalb gespannt sein auf die Ergebnisse in unserem neuen Transparenzregister, auch wenn die am 12. November vorgestellte Betaversion noch nicht vollständig und umfassend sein wird. [NaNa-Brief 12.11.2019](#)

DURCHSAGE



Foto: PWC

„Der NaNa-Brief, eine gelungene Verbindung aus fachlichen Inhalten, aktuellen Ereignissen und politischen Entwicklungen aus und für die Branche. Gratulation zu zehn informativen Jahren. In diesem Sinne: Auf die Zukunft!“

Maren Weber, Rechtsanwältin und Steuerberaterin, Partner PricewaterhouseCoopers Legal AG Rechtsanwalts-gesellschaft

[NaNa-Brief 12.11.2019](#)



**SMART
METRO**

Co-located with



**CBTC
WORLD
CONGRESS**

25-27 November 2019, Madrid, Spain

www.smartmetro.eu

THE FUTURE OF URBAN MOBILITY

Produced by



A division of:



Supported by:



In association with:



“Opening new windows for sharing ideas”

Carlos Esquiroz, CEO
Metros Ligeros de Madrid



Platinum Sponsor

SIEMENS

Gold Sponsors

SYSTRA

Bronze Sponsor

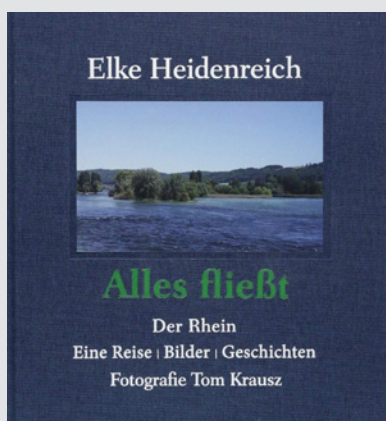
ALSTOM **CLEARSY**
SYSTEMS ENGINEERING

Exhibitors

IKOS **PROVER**
Innovation & Technology TECHNOLOGY

clear-vu
lighting

FUNDSACHE



Alles fließt, panta rhei: Mit dieser Formel bringt Heraklit seine Lehre vom beständigen Wandel auf den Punkt. Alles fließt: Was beschrieb den Idealzustand des Verkehrs besser? Einem jeden Fahrzeugströme ist der Stau von Übel. Vielmehr soll er auf einer Grünen Welle schwimmen, ab der Quelle. Alles fließt lautet auch der Titel eines Buches von Elke Heidenreich über den Rhein. Sprachkundler führen das altgriechische Wort „rhei“, „fließt“, auf dieselbe Wurzel wie den Namen des Stroms zurück. Unsere Bestsellerautorin macht sich auf den Weg von seinen Quellen zur Mündung. Zu Fuß, mit dem Auto, der Bahn. Vor allem aber mit dem Schiff.

Ein Verkehrsunternehmen hat sie und den Fotografen Tom Krausz an Bord geholt und dort offensichtlich auch den Rosé gesponsert.

Während Heidenreich auf Landschaften und Städte, aber auch auf Industrieanlagen und die Schleusen im Rheinseitenkanal blickt, erinnert sie sich: Als junge Moderatorin pendelt sie mit dem TEE Rheingold zwischen dem SWF in Baden-Baden und dem WDR in Köln, inklusive Bundesbahnlyrik in freier Form. Diesmal widmet sie sich moderner Kunst im alten Bahnhof Rolandseck. Flussab entpuppen sich die römischen Brückenbögen bei Wesel als Ruinen einer im Zweiten Weltkrieg zerstörten Eisenbahnbrücke. Zuvor besichtigte sie ein dampfgetriebenes Rhein-Bähnle und ein Museum zur Rheinkorrektur. Auch zum Oberalppass fuhr sie, um die sogenannte Rheinquelle am Tomasee zu erkunden.

Leider wohl nicht auf der Schiene, denn es fehlt jeder Hinweis auf die überaus reizvolle Fahrt mit der Matterhorn-Gotthard-Bahn von Chur über Disentis durch das Vorderrheintal.

Das schön aufgemachte Buch zeigt gestalterische Schwächen: In einer Karte fehlen der Tomasee und ein großes Stück Vorderrhein. In einer anderen bleiben die niederländischen Mündungsarme Lek und Waal namenlos. Oft trennt der Bildbeschnitt Motive falsch ab. Aber Heidenreich wollte weder das x-te Sachbuch über den Rhein verfassen noch einen neuen Reiseführer. Fünfhundertzweiundfünfzig Schritte lebt die Wahlkölnlerin vom Rhein entfernt. Ihr genügt es, seine Breite zu schätzen statt sie nachzuschlagen, denn: „Es ist MEIN Rhein, ich blicke auf ihn und mache mir meine Gedanken.“ Die Stärke des Buches ist der gefühlvoll-schnoddrige Ton Heidenreichs, in dem sie über ein Naturwunder und einen menschengemachten Verkehrsweg sinniert und kulturelle Hinweise mit eigenen Erfahrungen verbindet: „Alles fließt, eben auch Tränen.“ Das Hörbuch wurde von ihr selbst eingesprochen.

Am 12. Januar liest Elke Heidenreich im Düsseldorfer Kunstpalastr, Marc-Aurel Floros spielt dazu vom Rhein inspirierte Klaviermusik: „Alles fließt ...“

NaNa-Brief 12.11.2019 (msa)

FACHMEDIEN FÜR DIE GESAMTE ÖPNV-BRANCHE



Jetzt
testen!

NaNa

- ▶ Unverzichtbare Nachrichtenquelle für Vorstände und Fachabteilungen des ÖPNV

NaNaBrief

- ▶ Das Expertenmedium für Entscheider und Führungskräfte

DER NAHVERKEHR

- ▶ Qualifiziertes Detailwissen rund um den öffentlichen Personenverkehr

**ÖPNV
Archiv**

- ▶ Publikationsübergreifendes Fachwissen für den gesamten ÖPNV



NaNa Nahverkehrs-Nachrichten

- die Wochenzeitung zum aktuellen Geschehen im gesamten ÖPNV
- bietet regelmäßige Berichterstattung zu Personalien und Stellenmarkt

MEDIENPAKET

- **Print:** wöchentlich freitags auf Ihrem Schreibtisch
- **E-Paper:** bereits vorab informiert mit der PDF-Ausgabe
- **Online:** Zugriff auf erweiterte NaNa-Inhalte
- **Newsletter:** werktäglicher NaNa-Ticker mit tagesaktuellen Nachrichten
- **Archiv:** Zugriff auf alle NaNa-Inhalte im ÖPNV-Archiv
- **App für Smartphone und Tablet:** alle Ausgaben sind auf Ihren mobilen Geräten verfügbar

► Jahresabo: EUR 419,- zzgl. MwSt. inkl. Porto



NaNa-Brief

- Ihr wöchentlicher Expertenbrief für den gesamten Personenverkehr
- legt besonderen Fokus auf Branchenentwicklungen und aktuelle Trends

MEDIENPAKET

- **E-Paper:** wöchentlich dienstags informiert mit der PDF-Ausgabe
- **Online:** Zugriff auf erweiterte NaNa- und NaNa-Brief-Inhalte
- **Newsletter:** werktäglicher NaNa-Ticker mit tagesaktuellen Nachrichten
- **Archiv:** Zugriff auf alle NaNa-Brief-Inhalte im ÖPNV-Archiv
- **App für Smartphone und Tablet:** alle Ausgaben sind auf Ihren mobilen Geräten verfügbar

► Jahresabo: EUR 545,- zzgl. MwSt.



DER NAHVERKEHR

- Fachbeiträge aus dem gesamten Themenspektrum des öffentlichen Verkehrs
- Branchenautoren liefern fundierte Inhalte und Detailwissen

MEDIENPAKET

- **Print:** 10x jährlich auf Ihrem Schreibtisch
- **E-Paper:** bereits vorab informiert mit der PDF-Ausgabe
- **Archiv:** Zugriff auf alle DER NAHVERKEHR-Inhalte im ÖPNV-Archiv
- **App für Smartphone und Tablet:** alle Ausgaben sind auf Ihren mobilen Geräten verfügbar

► Jahresabo: EUR 148,- zzgl. MwSt. inkl. Porto



ÖPNV-Archiv

- umfangreiche Fachdatenbank rund um den öffentlichen Verkehr
- einfache Volltextsuche über verschiedene Publikationen und Jahrgänge hinweg
- Sofort-Download aller Artikel im Originallayout und mit fester URL möglich

- Jahresabo: **Basic-Zugang:** EUR 254,- zzgl. MwSt.
- Premium-Zugang:** EUR 545,- zzgl. MwSt.
- 30 Tage Premium-Zugang: 59,- zzgl. MwSt.

@ kundenservice@dvvmedia.com | ☎ 040 237 14 240 | ☎ 040 237 14 258 (Fax)

✉ DVV Media Group GmbH, Heidenkampsweg 73-79, 20097 Hamburg