

„E-Mobilität und Transport-on-Demand gute Gründe für mehr Wettbewerb“

Beim kostenlosen Nahverkehr ziehen die Städte nicht mit, aber sie wollen gerne mit Hilfe des Bundes attraktive Tarifmodelle entwickeln, um den Umstieg auf Bus und Bahn zu befördern. Nun erlaubt ihnen das Bundesverwaltungsgericht auch noch Fahrverbote. Das Urteil könnte den ÖPNV voranbringen, könnte ihn aber auch ausbremsen. Das jedenfalls meint Tobias Heinemann. Der neue Chef von Transdev Deutschland ruft Staat und Kommunen auf, bei der Verkehrswende nicht nur auf öffentliche Unternehmen, sondern auch auf die Privaten zu vertrauen. Im SPNV hält er eine weitere Konsolidierung für möglich, insbesondere bei kommunalen Bahnbeteiligungen.

Ein Gratis-Nahverkehr scheint unrealistisch, auch in ein bis zwei der fünf „Modellstädte“. „Den komplett kostenlosen Personennahverkehr hat keine der Kommunen vorgeschlagen“, zitiert die „Welt“ den Bonner Oberbürgermeister Ashok Sridharan (CDU) nach einem Treffen mit dem Bundesumweltministerium in der letzten Woche. Dort aber hat man die Hoffnung noch nicht aufgegeben, dass es doch einen Interessen geben könnte.

Ungeachtet dessen nähmen die Städte gerne Bundeshilfen in Anspruch, um mehr Menschen zum Umstieg auf Bus und Bahn zu bewegen. Gedacht ist unter anderem an „attraktive Tarifmodelle“.

Fest steht: Die Bundesregierung hat mit ihrem Vorstoß für Gratis-ÖPNV eine breite öffentliche Diskussion angestoßen, wie umweltfreundliche Mobilität gestaltet werden soll (NaNa-Brief 8/18). Trotz des Gegenwindes, der nun aus den Modellstädten weht, lässt sich festhalten: Die Saat geht auf und treibt an vielen Orten bereits Blüten (s. „Politik“).

Mit dem Fahrverbotsurteil des Bundesverwaltungsgerichts vom vergangenen Dienstag steht den Kommunen nun ein weiteres Gestaltungsmittel zur Hand. Die Reaktion bei Transdev Deutschland ist ambivalent.

Einerseits könnten die Kommunen auf dieser Basis Bus und Bahn deutlich voranbringen, meint Tobias Heinemann, der neue Deutschlandgeschäftsführer des Konzerns, im Gespräch mit dem „NaNa-Brief“.

Voraussetzung dafür sei jedoch ein massiver und konsequenter Ausbau der Infrastruktur und eine über



Foto: Transdev

DURCHSAGE

„Bei Elektrobussen und Transport-on-Demand (ToD) jetzt auf die Überholspur gehen!“

Tobias Heinemann, Geschäftsführer von Transdev Deutschland, zu den Konsequenzen des BVerwG-Urteils. Transdev betreibt nach eigenen Angaben Europas größte E-Bus-Flotte.

NaNa Brief | 06.03.2018 | msa

In dieser Ausgabe:

MARKT 1	Qualität in Frankfurt	Seite 2
POLITIK	Union für „passgenaue“ ÖPNV-Förderung	Seite 4
FUNDSACHE	„Gladbeck“	Seite 5
MARKT 2	Convia-Übersicht Februar	Seite 5
MENSCHEN	Scheuer, Suchanek	Seite 8
DURCHSAGE	Olaf Schubert	Seite 8
KORREKTUR	Madsack und der Leipziger Clevershuttle	Seite 8
INTERVIEW	mit MET-Chef David Leeder zu den Viabus-Vorwürfen	Seite 9
STELLENMARKT		Seite 12

das heutige Maß hinausgehende Förderung des Betriebs. „Gefragt sind auch jetzt schnelle und vor allem unbürokratische Förderungen für erste Pilotprojekte im Bereich der E-Mobilität“, setzte Heinemann hinzu.

Das Urteil der Leipziger Bundesrichter birgt aus Sicht von Transdev allerdings auch erhebliche Gefahren. Der Manager verweist zum einen auf die Fahrzeugsituation: „Sollte es zu Diesel-Fahrverboten kommen, muss es unbedingt Ausnahmegenehmigungen für die Fahrzeuge des Öffentlichen Verkehrs geben, denn nur mit mehr Bus und Bahn lassen sich die Klimaziele im Verkehr erreichen.“ Weiter seien viele ältere Dieselmotoren im Einsatz.

Ähnlich formuliert es auch der Bus-Mittelstand. „Der Bus ist nicht Teil des Problems, sondern Teil der Lösung“, betont BDO-Präsident Karl Hülsmann und setzt hin-

Frankfurter Busverkehr nicht eigenwirtschaftlich darstellbar

2016 hat Traffiq 17,2 Mio. Buskilometer bestellt (+0,4 Mio. Nkm). Der Betrieb erforderte 64,0 Mio. EUR Aufwand. Hinzu kamen 11,4 Mio. EUR für die Infrastruktur. Insgesamt hat die städtische ÖPNV-Regie also 75,4 Mio. EUR für den ÖPNV auf dem Gummirad aufgewendet, wie die in ihrem jüngsten „Gesamtbericht“ nach Art. 7 Abs.1 der EU-Verordnung 1370/07 festhält.

Dieser Summe stehen Tariferlöse von voraussichtlich 51,7 Mio. EUR gegenüber. (Genaue Werte stehen erst nach der zeitversetzten Einnahmeverteilung im RMV fest.)

Unterm Strich also muss Traffiq infolgedessen 23,7 Mio. EUR „Ausgleichsleistungen“ im Busverkehr aufgebracht werden. Dabei wird nur ein aggregierter Wert veröffentlicht. Wie viel Zuschuss der einzelne Bündelbetreiber in den „Normalbündeln“ A, B, C, D und E sowie den „Kleinbündeln“ F1, F2 und H erhält, bleibt im Dunkeln.

Andere Aufgabenträger sind hier sehr viel konkreter, nennen oft unternehmensbezogene, zum Teil sogar Zuschussbeträge. Trotzdem dürfte der „Gesamtbericht“ der Traffiq zu den umfassendsten Dokumenten dieser Art im deutschen ÖPNV gehören.

Neben den Betreibern im Bus- wie im Straßenbahn- und U-Bahnverkehr werden die Vergabeart und gemeinwirtschaftliche Vorgaben transparent gemacht. Nachvollziehbar wird auch, wie einzelne Betreiber bei subjektiven und objektiven Qualitätsmerkmalen abschnitten.

Im Busverkehr ist Netinera Sippel (Bündel C) Spitzenreiter mit der Gesamtnote 1,97 auf einer fünfstufigen Skala, gefolgt von der städtischen ICB (Direktvergaben in den Bündeln D und E, Noten 2,10 und 2,30), Transdev im Bündel A (Note 2,37) und der DB im Bündel E (Note 2,47). Mit 2,02 bzw. 2,13 schnitten der U- bzw. Trambereich der VGF ab. Besonders hoch wurde dabei der Unterpunkt „Sicherheit“ bewertet, die schlechtesten Noten gab es in der Einzeldisziplin „Information bei Betriebsstörungen“.

Deutlich besser als der Betrieb im Bus- wie im Bahnbereich wurde der Vertrieb beurteilt: Die von Traffiq analysierten Verkaufsstellen erhielten die Note 1,61 für Freundlichkeit und 1,69 für Kompetenz.



Abb.: Traffiq

NaNa Brief | 06.03.2018 | msa

zu: „Wir brauchen jetzt eine Stärkung des Busverkehrs.“ Insbesondere der Ausbau der Angebote für Pendler im weiteren Umfeld von Städten ist dem BDO ein

Anliegen. Neben der Fahrzeugproblematik treibt Heinemann die Sorge um, dass sich das Heft des Handelns zunehmend auf die Kommunen und die kommunalen Verkehrsunternehmen verlagert.

„Wir sehen die große Gefahr, dass die bevorstehende Mobilitätswende zum Anlass genommen wird, Direktvergaben zu forcieren und Wettbewerb einzuschränken“, sorgt sich der Konzernmanager. Aus Transdev-Sicht sprächen die Entwicklungen im Bereich von E-Mobilität und Transport-on-Demand-Systemen jedoch dafür, den Wettbewerb zu beschleunigen.

Hier zeigt sich abermals eine bemerkenswerte Übereinstimmung der Positionen von Verkehrskonzern und Bus-Mittelständlern. Auch BDO-Präsident Hülsmann wandte sich nach dem BVerwG-Urteil gegen einen Trend zur Rekommunalisierung und brach eine Lanze für „privat vor Staat“. Zugleich warnte der Busunternehmer vor einer Deregulierung der neuen Fahrdienste (NaNa-Brief 8, 9/18).

Der Transdev-Konzern fände es gut, wenn in einem ländlichen Verkehrsraum einmal ein ToD-System in den Wettbewerb gegeben würde. „Leider nehmen wir keine große Bereitschaft unserer Auftraggeber wahr, innovative Mobilitätskonzepte in den Markt zu stellen“, bedauert Heinemann.

Als Beispiel nennt er die aktuell größte Buss Ausschreibung in Düren, in der er außerdem „ein entscheidendes Signal in Richtung E-Mobilität“ vermisst. „Unsere gesamtwirtschaftliche Verpflichtung, den CO₂-Ausstoß zu reduzieren, sollte sich auch in Ausschreibungsbedingungen wiederfinden und auch von den Vergabestellen gewertet werden“, fordert er.

Im Aachener Raum ist Transdev mit der Filiale Taeter aktiv, zusätzlich betreibt der Konzern kurz hinter der Grenze in Eindhoven Europas größte Elektrobusflotte.

Auch die anhaltende Rekommunalisierungsdiskussion in Frankfurt am Main bereitet Transdev unverändert Sorgen. Die Konzernmarke „Alpina“ bedient das Busbündel A noch bis 2020. Heinemann geht daher davon aus, dass bis Anfang 2019 klar sein muss, ob die Weichen hier abermals in Richtung Wettbewerb gestellt werden oder aber die städtische ICB auch für dieses Bündel eine Direktvergabe bekommen soll.

OB Peter Feldmann (SPD), der als hoher Favorit am kommenden Sonntag in die Stichwahl gehen wird, hat sich im Wahlkampf, aber auch davor, als entschiedener Befürworter von Direktvergaben und Gegner einer „kalten Privatisierung“ durch Wettbewerb positioniert (NaNa-Brief 26/17).

Auch über Düren und Frankfurt hinaus beobachtet Transdev nach Angaben des neuen Deutschlandchefs intensiv die Wettbewerbsmärkte. „Der Wechsel an der Spitze bedeutet keinen Wechsel der von meinem Vorgänger Christian Schreyer verfolgten Strategie“, betont Heinemann. „Wir wollen weiter wachsen, organisch durch Ausschreibungen, wo es Sinn ergibt, auch durch Übernahmen.“

Eine Fülle von Ausschreibungsverfahren habe man in Bearbeitung, im ÖPNV wie im SPNV, außerdem im Vertrieb. „Wir setzen uns dafür ein, dass jedes Unternehmen alle Fahrkarten vertreiben darf“, sagt Heinemann. „Weiterhin beteiligen wir uns an Vertriebsausschreibungen, möchten aber durch unsere Innovationen und unsere kundengerechten Angebote auch darüber hinaus aktiv werden und so neue Fahrgäste für Bus und Bahn gewinnen helfen.“

Die Forderung nach einer Vertriebsöffnung erheben auch bislang branchenfremde Akteure wie Daimler Moovel oder der IT-Verband Bitkom (NaNa-Brief 4/18). Während sich die Marktneulinge auf den Digitalvertrieb konzentrieren, nimmt Transdev sehr betont auch die klassischen Kanäle in den Blick.

Dass man damit aufs richtige Pferd setzt, beweisen nach Heinemanns Überzeugung die bisherigen Erfolge im Niedersachsentarif, im RMV und demnächst auch im VRR, wo Transdev ab 2020 den gesamten Vertrieb in allen Kanälen betreibt. „Mit der Erfurter Bahn und einem Kleinauftrag der Saarbahn haben wir auch erste Aufträge bei Verkehrsunternehmen an Land ziehen können“, fügt der Manager hinzu. Zusammen mit dem Wettbewerberverband Mofair, wo man eine führende Rolle spielt, setzt sich Transdev für eine Reform der Vertriebsregulierung auf der Schiene ein.

Ziel ist es, dass die NE-Bahnen wie die DB das Recht erhalten, durchgehende Fahrscheine auszustellen, und zwar in allen Vertriebskanälen.

Heinemann verweist beispielhaft auf die App „Meridian BRB BOB“, intern „Bayernapp“ genannt. Über diese Lösung können Kunden neben den Transdev- und vielen MVV/AVV-Angeboten auch das Bayern- oder das Quer-durchs-Land-Ticket (QDL) beziehen, aber eben keine Fahrscheine mit DB-Fernverkehrsanteil.

Eine Schieflage, findet der Transdev-Manager, „denn umgekehrt kann die DB über ihren ‚Navigator‘ jeden Fahrschein für Fern- und Nahverkehr ausstellen, auch in unsere Netze.“

Obwohl Transdev im SPNV-Wettbewerb in der jüngeren Zeit „einige bittere Niederlagen“ verkraften musste und diese auch nicht durch Neugeschäft ausgleichen konnte: Heinemann setzt auch in diesem Geschäftsbereich unverändert auf Wachstum. „Auch 2018 stehen größere Ausschreibungen an, die wir uns gezielt anschauen.“

Ob sich in absehbarer Zeit Chancen aus einer Konsolidierung der Anbieter ergeben könnten, „wird man sehen“, meint Heinemann. „Interessant wird vor allem sein, ob die Unternehmen in öffentlicher Hand langfristig ihre Gesellschafter behalten oder ob sich die öffentlichen Gesellschafter auf ihre Bestellerfunktion zurückziehen werden.“

NaNa Brief | 06.03.2018 | Markus Schmidt-Auerbach

POLITIK

Erneute Diskussion über Gratis-ÖPNV im Bundestag

Die „Chancen des kostenlosen öffentlichen Personennahverkehrs nutzen“ – das ist das Anliegen der Grünen. Der Bundestag hat am 1. März über den Antrag (Drs. 19/977) in erster Lesung beraten. Zuvor war der Vorstoß der Bundesregierung gegenüber der EU-Kommission bereits Thema einer Aktuellen Stunde.

Nun forderte der Grünen-Fraktionsvorsitzende Anton Hofreiter „endlich Geld für den Ausbau von Bus und Bahn“, damit man dort nicht „Pusher“ brauche wie in Tokio. Unions-Verkehrsexperte Michael Donth (CDU) bestätigte, dass keine der fünf „Modellstädte“ einen Gratis-ÖPNV anstrebt (s. S. 1) und fügte hinzu. „Deshalb ist es zielführender, das zusätzliche Geld für Maßnahmen zu verwenden, die jeweils passgenau ... am sinnvollsten sind.“ Genau danach suchen die Kommunen, wie diese Streiflichter zeigen:

- Landkreis Freyung-Grafenau: Gratisfahrten für Kinder angedacht, Überlegungen im Zuge der anstehenden Linienbündelung und der damit verbundenen Integration von Freistellungsverkehren in den ÖPNV (Quelle: „PNP“).
- Erfurt diskutiert weiter über Bürgerticket: Im Gespräch ist ein Monatsbeitrag von 20 EUR (Sächs. Zeitung).
- Bürgerticket in ganz Wuppertal eher unwahrscheinlich: Diese Meinung vertritt der Verkehrsausschuss, der den neuen Nahverkehrsplan (NVP) berät. Allenfalls ein Pilot in einem Stadtquartier sei denkbar („Westdeutsche Zeitung“).
- VCD Reutlingen hält Halbierung des Fahrpreises für besser als Nulltarif: Damit könne zum einen der Nachfrageanstieg gesteuert werden, zum anderen könnten Beiträge generiert werden, um das Angebot auszubauen – auch im Regionalbusverkehr von und nach Reutlingen.
- Cottbusverkehr analysiert solidarische Finanzierungen: Die Überlegungen stünden noch ganz am Anfang, sagte Geschäftsführer Ralf Thalmann der „Lausitzer Rundschau“. Einbezogen werde auch eine Bachelorarbeit an der Brandenburgischen TU Cottbus-Senftenberg (BTU). Die Varianten kombinierten einen städtischen Anteil, ergänzt um einen solidarischen Anteil.
- Sehr teuer in Sachsen: Die Verkehrsgesellschaft Meißen (VGM) schätzt ihren Ausgleichsbedarf bei Gratis-ÖPNV auf 10 Mio. EUR, die Verkehrsgesellschaft Görlitz (VGG) auf 4 Mio. EUR („Sächsische Zeitung“).

NaNa Brief | 06.03.2018 | msa

► **SPD-Basis stimmt mit 2/3-Mehrheit für Koalitionsvertrag:** Damit kann der Einstieg in die Verkehrswende konkrete Politik werden. Union und SPD wollen Bus und Bahn deutlich besser fördern, in die Infrastruktur investieren und das PBefG novellieren (NaNa-Brief 6, 7, 8, 9/18). NaNa Brief | 06.03.2018 | msa

FUNDSACHE

„Echtzeit“ – im Nahverkehr eine feine Sache, schrecklich aber im Zusammenhang mit einem Kapitalverbrechen. Im August 1988 überfallen zwei maskierte Gangster eine Bank in Gladbeck. Im Anschluss fahren sie mit wechselnden Geiseln zwei Tage lang durch Deutschland und die Niederlande. In Bremen-Huckelriede kapern sie einen Bus der Linie 53.



Foto: ARD Degteto / Ziegler Film / Martin Valentin Menke

Selbst als die Berufsverbrecher darin einen kleinen Jungen erschießen, reißt der bis dahin unvorstellbare Medien-Hype von privaten wie öffentlich-rechtlichen Sendern nicht ab, ebenso wenig die Hilflosigkeit der Polizei. 54 Stunden lang hält das Verbrechen die Republik in Atem.

Als die Polizei endlich eingreift, passiert genau das, was sie verhindern wollte: Eine weitere Geisel und ein Polizist sterben. Die beiden Entführer und ihre Komplizin überleben. Ereignisse, die noch 30 Jahre später nachwirken.

„Weder vorher noch nachher wurde ein Verbrechen live und medienübergreifend zum bizarren Spektakel mit tödlichem Ausgang“, analysiert „ARD“-Programmdirektor Volker Herres. Nun hat Radio Bremen die Ereignisse zum zweiteiligen Fernsehfilm „Gladbeck“ verarbeitet und sich dabei an den tatsächlichen Geschehnissen orientiert. „Gerade deswegen kann man kaum glauben, was man sieht“, sagt Herres. Man frage sich, was in den Menschen vorgegangen ist, die sich auf diese gierige Jagd nach dem ultimativen Bild, nach dem Interview mit den Verbrechern und den zu Tode geängstigten Geiseln begeben hätten.

Mit „Gladbeck“ will die „ARD“ der Gesellschaft am Mittwoch, den 7., und Donnerstag, den 8. März, den Spiegel vorhalten – insbesondere den wetteifernden Journalisten, aber auch den in Inkompetenz und Föderalismus verhedderten Polizisten und den damals verantwortlichen, politisch handelnden Personen. Im Anschluss an den zweiten Teil läuft die Dokumentation „Das Geiseldrama von Gladbeck – Danach war alles anders“.

NaNa Brief | 06.03.2018 | msa

MARKT

Bislang größtes Los im deutschen Busverkehr auf dem Markt. Nach der Delle im Januar geht es bei den Aufgabenträgern nun wieder mit Volldampf weiter in Richtung Wettbewerb. Das zeigt der Convia-Monatsüberblick der Wettbewerbsverfahren für den Februar 2018. Eine vor dem Ende der 1370-Übergangsfrist absehbare Entwicklung, die die Branche anstachelt und britisches Kapital auf den hiesigen Markt lockt (s. „Interview“).

Ungeachtet des allgemeinen Trends zum Wettbewerb bleibt der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) weiterhin eine wettbewerbsfreie Zone: Neben den dominierenden Inhousevergaben an die kommunalen Unternehmen profitiert auch der Rheinlandbus (BVR) von dieser Politik. Das DB-Unternehmen mit Sitz in Düsseldorf erhält weiterhin Schwellenwert-Direktvergaben.

Nach zahlreichen Verzögerungen ist nun im Kreis Düren der gesamte Busverkehr mit ca. 7 Mio Nkm/a in einem einzigen Los ausgeschrieben worden. Hierbei handelt es sich um das bislang größte jemals ausgeschriebene Los im deutschen ÖSPV. Interessant an dieser Ausschreibung ist auch, dass sich die kreiseigene Dürener Kreisbahn (DKB) am

Neue Direktvergaben und Ausschreibungen – Teil 1/2

Convia-Auswertung des „TED“ vom 01.02.2018 bis 28.02.2018

Auftraggeber	Leistung	Verfahren	derz. Betreiber	Zeitraum	TNkm p.a.	Bemerkungen
Amberg, ZNAS	AM Linie 11	Vorinfo Ausschreibung	Reichert, Amberg	01.20-04.25	< 100	
Bitburg, Kreis/VRT	LB BIT Südeifel	Vorinfo Ausschreibung	DB RMV / Rhenus Moselbahn / Walscheid	12.19-12.29	k.A.	
Düren, Kreis	LB Kreis Düren	Ausschreibung	DB BVR, Düsseldorf / DKB, Düren	01.19-12.28	> 3000	Verschiebung um ein Jahr möglich
Duisburg, Stadt/VRR	VRR 995	Vorinfo Direktvergabe	DB BVR, Düsseldorf	01.20-12.29	< 250	Schwellenwert-Direktvergabe an Altbetreiber BVR geplant
Ennepetal, Kreis/VRR	VRR 591/592/595	Vorinfo Direktvergabe	DB BVR, Düsseldorf	04.19-03.29	< 250	Schwellenwert-Direktvergabe an Altbetreiber BVR geplant
Esslingen, Kreis	LB ES 7 Kirchheim - Wernau	Ausschreibung	Schefenacker, Esslingen / OVK, Kirchheim	01.19-12.28	< 1000	
Frankenthal, Stadt/VRN	LB Frankenthal	Vorinfo Ausschreibung	DB Regio Bus Mitte	06.20-06.30	k.A.	
Heide, Kreis	Stadtverkehr Heide	Vorinfo Ausschreibung	DB AK, Kiel	01.20-12.25	k.A.	
Heppenheim, Kreis/VRN	LB Nördliche Bergstraße	Ausschreibung	NVS, Darmstadt	12.18-12.28	< 1000	
Heppenheim, Kreis/VRN	LB Bensheim	Ausschreibung	VGG, Reichelsheim	12.18-12.28	< 250	
Heppenheim, Kreis/VRN	LB Bürstadt	Ausschreibung	Müller, Biblis	12.18-12.28	< 100	
Landsberg, Kreis	LL LVG-Linie 91	Ausschreibung	Schnappinger, Utting	02.19-01.29	< 250	
Mettmann, Kreis/VRR	VRR 05 Erkrath	Vorinfo Direktvergabe	DB BVR, Düsseldorf	04.19-03.29	< 250	Schwellenwert-Direktvergabe an Altbetreiber BVR geplant
Mosbach, Kreis/VRN	LB MOS Mosbach	Ausschreibung	DB BRN, Ludwigshafen / SWEG, Lahr	01.19-12.28	k.A.	
Mosbach, Kreis/VRN	LB MOS Buchen	Ausschreibung	DB BRN, Ludwigshafen / Stadt Buchen	01.19-12.28	k.A.	
Mühlacker, Stadt	Stadtverkehr Mühlacker	Vorinfo Ausschreibung	Engel, Mühlacker	12.19-12.29	< 500	
Mühlhausen, Unstrut-Hainich-Kreis (UH)	LB UH-Mitte regional	Vorinfo Inhouse	RBM, Mühlhausen	12.19-12.29	< 3000	
Mühlhausen, Unstrut-Hainich-Kreis (UH)	LB MHL-Stadt	Vorinfo Inhouse	Stadtbus, Mühlhausen	12.19-12.29	< 500	
Mühlhausen, Unstrut-Hainich-Kreis (UH)	LB UH-Südost	Vorinfo Direktvergabe	König, Bad Langensalza	12.19-12.29	< 500	

Quelle: Convia; 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 Nkm/a und größer), da Bedarfsverkehre und Optionen nicht enthalten sind und in Einzelfällen Abschätzungen erfolgen mussten.

Fortsetzung Teil 2/2

Neue Direktvergaben und Ausschreibungen – Teil 1/2

Convia-Auswertung des „TED“ vom 01.02.2018 bis 28.02.2018

Auftraggeber	Leistung	Verfahren	derz. Betreiber	Zeitraum	TNkm p.a.	Bemerkungen
Mühlhausen, Unstrut-Hainich-Kreis (UH)	LB UH-Nordost	Vorinfo Direktvergabe	Ludwig, Schlotheim	12.19-12.29	< 250	Direktvergabe an Ludwig/Weingart geplant
Mühlhausen, Unstrut-Hainich-Kreis (UH)	LB UH-Nord	Vorinfo Direktvergabe	Weingart, Menteroda	12.19-12.29	< 500	Direktvergabe an Ludwig/Weingart geplant
Mühlhausen, Unstrut-Hainich-Kreis (UH)	LB UH-RL 726	Vorinfo Direktvergabe	Schieck, Hørselberg	12.19-12.29	< 100	
München, Kreis/NVV	MVV N272	Ausschreibung	neue Linie	12.18-12.26	< 100	
Reutlingen, Kreis	Expresso X3	Vorinfo Direktvergabe	RSV, Reutlingen	03.19-12.19	< 250	erneute Schwellenwert-Direktvergabe an RSV geplant
Riegelsberg, ZPRS	LB SB C	Vorinfo Ausschreibung	Baron, Großbrosseln	01.19-12.26	< 500	Baron nur Jahresvertrag
Roth, Kreis	LB RH Nordost Teillos 2	Vorinfo Ausschreibung	DB OVf, Nürnberg	01.20-12.24	k.A.	
Schleswig, Kreis	LB SL Süd	Vorinfo Ausschreibung	VSF, Schleswig / DB AK, Kiel	01.20-12.29	< 2000	
Sondershausen, Kreis	LB SDH-Stadt	Vorinfo Inhouse	Stadtbus, Mühlhausen	01.20-12.29	< 500	
Sondershausen, Kreis	LB KYF-West regional	Vorinfo Inhouse	RBM, Mühlhausen	01.20-12.29	< 2000	
Tuttlingen, Kreis	LB TUT Ost	Vorinfo Ausschreibung	DB SBG, Freiburg u.a.	12.19-12.29	k.A.	
Tuttlingen, Kreis	LB TUT Nordwest	Vorinfo Ausschreibung	Klaiber/TUTbus / Villing / Oberist / DB SBG	12.19-12.29	k.A.	
Tuttlingen, Kreis	LB TUT Süd	Vorinfo Ausschreibung	DB SBG, Freiburg	12.19-12.29	k.A.	
Waiblingen, Kreis	LB RMK 11	Ausschreibung	DB RBS, Stuttgart / Transdev OVR, Waiblingen	01.19-12.26	< 1000	
Würzburg, Kommunalunternehmen des Landkreises	LB WÜ Korridor 1	Vorinfo Ausschreibung	APG, Würzburg	01.20-01.30	k.A.	APG ist Marke des Kommunalunternehmens

Quelle: Convia; 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 Nkm/a und größer), da Bedarfsverkehre und Optionen nicht enthalten sind und in Einzelfällen Abschätzungen erfolgen mussten.

Wettbewerb beteiligen wird. Mit Subunternehmen erbringt die DKB derzeit ca. 40 % des Leistungsvolumens und betreibt über 60 Busse. Falls es unterlegen ist, muss der erfolgreiche Bieter die Ressourcen vom Kreis Dürren einkaufen. Aufgrund dieser Besonderheiten ist eine Verschiebung der Betriebsaufnahme um ein Jahr optional möglich und vermutlich auch sinnvoll. Der Unstrut-Hainich-Kreis (Autokz. UH) mit Sitz in Mühlhausen vergibt zu Ende 2019 seinen gesamten ÖSPV neu. Dabei gibt es, anders in vielen anderen Thüringer Landkreisen, keinen großen Umbruch.

Zusammen mit dem benachbarten Kyffhäuserkreis (Sondershausen) besitzt der Aufgabenträger eine Unternehmensgruppe, bestehend aus dem Regionalbus-Gesellschaft Unstrut-Hainich/Kyffhäuserkreis und der Stadtbus-Gesellschaft Mühlhausen/Sondershausen. Für diese eigenen Firmen ist eine Inhousevergabe vorgesehen. Die vier mittelständischen Gesellschaften sollen per Schwellenwert-Direktvergabe weiter beauftragt werden.

Im Kreis Schleswig-Flensburg geht mit dem Linienbündel Süd ein Teil der Leistungen der 2005 privatisierten Verkehrsbetriebe Schleswig-Flensburg (VSF) in den Wettbewerb. Die VSF steht heute im Eigentum der Verkehrsholding Nord. Für das Linienbündel West, das ebenfalls VSF-Leistungen enthält und bereits im Januar 2019 zur Neugenehmigung ansteht, wurde bis dato keine Ausschreibung veröffentlicht.

NaNa Brief | 06.03.2018 | msa

MENSCHEN



Wieder wird ein Bayer Verkehrsminister: Andreas Scheuer

Foto: CSU

Andreas Scheuer wird neuer Minister für Verkehr und digitale Infrastruktur. Das hat CSU-Chef Horst Seehofer am Montag bekanntgegeben. Dorothee Bär wechselt ins Kanzleramt.

Schon vor der Bundestagswahl im September des vergangenen Jahres wurde CSU-Generalsekretär Scheuer (Jg. 1974) immer wieder als aussichtsreichster Kandidat für die BMVI-Spitze genannt. Er kennt das Haus bereits von innen: Von 2009 bis 2013 war er Parlamentarischer Staatssekretär (PSt) im damaligen Ministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung unter Peter Ramsauer und Koordinator der Bundesregierung für Güterverkehr und Logistik.

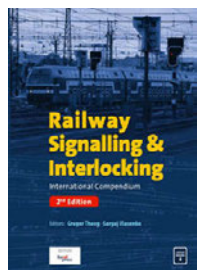
Derzeit stellt die CSU neben dem Minister mit Dorothee Bär auch einen PSt im BMVI. Sie hat es zwar nicht geschafft, auf den Posten als Verkehrsministerin vorzurücken. Die Oberfränkin bekommt aber ein einflussreiches Amt im Kanzleramt: als Staatsministerin für Digitales.

NaNa Brief | 06.03.2018 | sl/msa

► **Detlev Suchanek im (Un-)Ruhestand:** Nach insgesamt 27 Jahren und drei Monaten Einsatz für den DVV-Verlag und im Besonderen für den Geschäftsbereich Technik & Verkehr hat sich der Wahlhanseat am 28. Februar in den Ruhe-

stand verabschiedet. Trotzdem bleibt er der Bahn- und Busbranche aktiv verbunden: als Mitverleger und Motor im Fachbuchverlag PMC Media House. Im DVV organisierte Suchanek ab September 2009 die Gründung von „ÖPNV aktuell“, nachdem er zuvor bereits „Rail-Business“ aufs Gleis gesetzt hatte. Außerdem war er eine treibende Kraft, als der DVV im Jahr 2014 die Zeitschriften „Der Nahverkehr“ und „Nahverkehrs-Nachrichten“ („NaNa“) übernahm. In der Folge wurde nicht nur „ÖPNV aktuell“ in „NaNa-Brief“ umgetauft, sondern die Medienfamilie auch um den „NaNa-Ticker“ ergänzt. Bei PMC Media House hat Suchanek frisch den Titel „Railway Signalling & Interlocking“ herausgebracht.

NaNa Brief | 06.03.2018 | msa



Jüngstes Mitglied in Suchaneks Fachbuchfamilie

Abb.: PMC Media House

DURCHSAGE



Screenshots: ZDF / msa

„Ich habe keine Probleme mit öffentlichem Personennahverkehr, ich hab' nur ein Problem mit denen, die dort mitfahren ... das ist stellenweise Bevölkerung!“

Der Kabarettist Olaf Schubert am 2. März 2018 in der [ZDF-Heute-Show](#) zu Ideen der Bundesregierung für einen Gratis-ÖPNV und ÖPNV-Ausbau

NaNa Brief | 06.03.2018 | msa

KORREKTUR

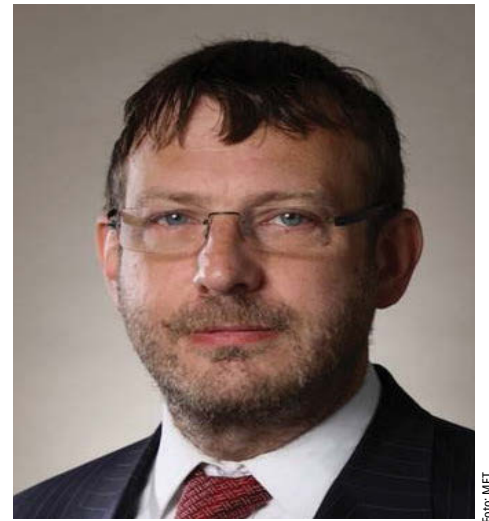
► **Madsack nur an Leipziger Clevershuttle mit Mehrheit beteiligt, keine Übernahme von FR/FNP:** Darauf weist die Hannoveraner Mediengruppe hin und korrigiert insofern unsere Angaben in Ausgabe 9/18. Dort war Madsack fälschlicherweise eine Mehrheit am gesamten Fahrdienst Clevershuttle zugeschrieben worden. Auch ein zweiter Fehler kann auf diesem Wege korrigiert werden: Übernehmer der „FNP“ und der „FR“ in Frankfurt ist nicht Madsack, sondern die Zeitungsgruppe Ippen. Das Bundeskartellamt hat dafür am gestrigen Montag, 5. März, grünes Licht gegeben.

NaNa Brief | 06.03.2018 | msa

INTERVIEW

„Wir sind kein Disruptor“

Der neue Schreck des Mittelstands in Ausschreibungsmärkten heißt Viabus. Mit dem frischen Geld britischer Großbanken im Rücken drückt der Eigentümer, die Metropolitan European Transport (MET), bei der Expansion kräftig auf die Tube. Über einen ersten Auftrag im Landkreis Aschaffenburg ist der Einstieg in Bayern geglückt; im benachbarten Hessen werfen bisher eigenwirtschaftlich operierende Mittelständler dem überaus erfolgreichen Eindringling Dumping vor und im ZVBN-Großbündel Diepholz-Nordwest hat der Druck regionaler Anbieter zum nachträglichen Ausschluss des Bestbieters Viabus geführt. MET-Vorstandschef David Leeder nimmt zu den Vorwürfen von Unternehmern und Gewerkschaften Stellung, skizziert seine Vision des deutschen ÖPNV-Marktes und erklärt, inwiefern Investoren aus seinem Heimatland anders ticken. Die Fragen stellte Chefredakteur Markus Schmidt-Auerbach.



David Leeder hält die Einwände deutscher Mittelständler gegen MET und Viabus für unbegründet. Der Manager hat Führungspositionen bei First, National Express und Greyhound bekleidet, war Präsident des britischen BDO-Schwesterverbandes CPT und Mitglied des Ausschusses für Verkehrsverbünde beim Verkehrsministerium DfT. Er ist in die Investbranche verdrahtet und zählte als Berater mit seiner Transport Investment Ltd. (TIL) unter anderem den türkischen Koc Express zu seinen Kunden.

NaNa-Brief: Herr Leeder, der ZVBN hat MET Viabus zunächst zum Bestbieter im Linienbündel Diepholz Nordwest gekürt. Doch statt den Zuschlag haben Sie schlussendlich die Information bekommen, dass Ihr Angebot ausgeschlossen wird. Können Sie das bestätigen? Und auch, dass Sie dagegen Rechtsmittel einlegen werden?

David Leeder: Ja, das ist bereits öffentlich. Wir haben uns einen Rechtsbeistand gesucht, wie es jeder andere Bieter auch tun würde. Was da um den Auftrag in Diepholz Nordwest vorgeht, ist aus unserer Sicht sehr seltsam. Ich bin kein Anwalt, aber es dreht sich doch wohl hauptsächlich um zwei Einwände seitens des ZVBN als zuständigem Aufgabenträger: Erstens wurde unterstellt, BRH Viabus verfüge nicht über das geforderte Kapital. Zweitens soll Viabus angeblich nicht imstande sein, weitab von seinen bestehenden Standorten ein so großes Leistungsvolumen ordentlich zu produzieren.

NaNa-Brief: Und, ist dem so?

Leeder: Natürlich nicht. Im Jahr 2017 hat MET durch den Business Growth Fund (BGF) eine kräftige Kapitalspritze von 8,3 Mio. GBP erhalten, also fast 10 Mio. EUR. Dieser britische Fonds wird durch einige der weltgrößten Banken gesichert, darunter HSBC, Barclays, Standard Chartered und andere. Der „NaNa-Brief“ hat darüber in Ausgabe 26/17 berichtet. Zweck von BGF ist es, kleine und mittlere britische Firmen mit Wachstumspotenzial mit Finanzinvestitionen zu unterstützen. Bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang, dass die Beteiligung an MET das erste BGF-Investment in der Eurozone darstellt. Infolgedessen ist unsere Kapitalbasis wahrscheinlich viel tragfähiger als die von vielen etablierten Betreibern in der Region Diepholz.

NaNa-Brief: Aber es ist nun mal eine Tatsache, dass dieser Auftrag (1,4 Mio. Fahrplankilometern jährlich, dazu eine Viertelmillion Bürgerbuskilometer bei zehn Jahren Laufzeit) eine große Hausnummer für ein Unternehmen darstellt, das in dieser Region bislang nicht mal einen einzigen Standort unterhält!

Leeder: Ja, aber die MET-Gruppe hat bereits ihre Kompetenz bewiesen und bei der Betriebsaufnahme in neuen Netzen außerhalb des bisherigen Verkehrsgebietes gute Qualität bewiesen. Wir haben schon viele, ganz unterschiedliche Verträge gewonnen und in Betrieb genommen, ob

in Mannheim im Auftrag der BASF oder für diverse Aufgabenträger im RMV, um nur zwei Beispiele anzuführen. Und wir würden auch im Raum Bremen, als neuer Partner im VBN, einen hervorragenden Job machen, das versteht sich doch von selbst.

NaNa-Brief: Sind Sie nicht ein bisschen überoptimistisch? Der Viabus-Start im VRN-Linienbündel „Germersheim 2“ zum 9. Dezember 2012 war alles andere als vorbildhaft. Kreis und Verkehrsverbund drohten Ihnen als Ultima Ratio sogar mit der Vertragskündigung (Ausg. 1+2/13)!

Leeder: Mit dem Vertragsbeginn und dem Betreiberwechsel waren seinerzeit auch etliche Änderungen am Fahrplan und am Liniennetz verbunden. Das hat anfangs einige Schwierigkeiten verursacht. Aber wir haben sehr eng mit dem Aufgabenträger daran gearbeitet und glauben, dass wir in dieser wichtigen Region seit mehr als fünf Jahren eine gute Leistung abliefern.

NaNa-Brief: Um Viabus zu stoppen, weisen die Kritiker nicht nur auf Kapitalmangel hin, sondern auch auf unangemessen niedrige Preise. Aktuell läuft eine entsprechende Vergabepflichtung im Main-Kinzig-Kreis. Sind die Finanzprobleme von Viabus schlimmer als Sie zugeben?

IT-Trans im Video

Die Digitalisierung macht auch vor Ihren Fachmedien nicht halt. Die IT-Trans in Karlsruhe werden die Redaktionen von NaNa und NaNa-Brief nicht allein in Schriftform begleiten, sondern erstmals auch mit einem Videoformat, jeweils am 7. und 8. März.

Aus diesem Grund haben wir uns entschlossen, diese Ausgabe als Doppelnummer zu gestalten. Der nächste NaNa-Brief erscheint am 20. März. Bis dahin hält Sie der NaNa-Ticker arbeitstäglich auf dem Laufenden.

NaNa Brief | 06.03.2018 | msa

Leeder: Unser Betriebsergebnis zeigt seit mehreren Jahren einen Aufwärtstrend und wird 2017 noch einmal stärker ausfallen, nicht zuletzt auch dank des frischen Geldes von BGF. Im Main-Kinzig-Kreis haben wir einen von drei ausgeschriebenen Verträgen gewonnen und sind in den beiden anderen der Bestbieter.

Preise kalkulieren wir immer mit dem Ziel, Gewinn zu machen – deswegen sind wir doch im Geschäft und deswegen gewinnen wir auch nicht jede Ausschreibung, an der wir uns beteiligen. Wir gewinnen nur, wenn wir uns eine Lösung für den Betrieb überlegen, die effizienter ist als die von jedem anderen. Wir weisen die Unterstellung von Dumpingpreisen zurück. Eine solche Geschäftsauffassung macht für uns überhaupt keinen Sinn.

NaNa-Brief: Welche Rolle spielt Ihre Erfahrung im britischen und deutschen Ausschreibungsmarkt?

Leeder: Ja, wir sind in solchen Verfahren sehr erfahren. Interessante Preise können wir aufgrund unserer effizienten Produktion anbieten. Ich kann verstehen, dass die Altunternehmer nun versuchen uns aufzuhalten. Aber wir achten den Rechtsrahmen. Wie jedes andere Unternehmen bemüht sich MET um neues Geschäft und Wachstumschancen. Wir sind kein Disruptor, sondern eine normale Firma in einem Markt im Wandel. Das EU-Recht hat den Wettbewerb im Nahverkehr aufs Gleis gesetzt. Noch fährt dieser Zug langsam, aber er gewinnt an Fahrt und wird immer schneller. In Hessen sind die Vorteile von Ausschreibungen bereits weitgehend anerkannt und das Verfahren ist allgemein akzeptiert. Das wird bald auch im Raum Hanau der Fall sein, ebenso in Niedersachsen. Wir warten die juristische Klärung ab.

NaNa-Brief: Ist MET ein gutes Verkehrsunternehmen, wenn Busfahrer ebenso wie ihre Gewerkschaft Verdi berichten, dass Ihre Filiale Tücks systematisch die Rechte von Arbeitnehmervertretungen bekämpft und die Wahl eines Betriebsrates verhindert?

Leeder: Im Allgemeinen haben wir gute Beziehungen zu unseren Arbeitnehmern. Wie in anderen Firmen gibt's da auch manchmal strittige Themen. Selbstverständlich respektieren wir die Koalitionsfreiheit unserer Beschäftigten. Einige Betriebsteile von Tücks haben einen Betriebsrat, andere nicht, aber wir diskutieren ständig Themen mit der Belegschaft und den Gewerkschaften.

NaNa-Brief: Offensichtlich gibt Viabus bei der Expansion Gas. Auch in Bayern sind Sie nun vertreten, fahren im Kahlgrund im Landkreis Aschaffenburg seit dem Fahrplanwechsel drei Linien.

Der Landesverband Bayerischer Omnibusunternehmer (LBO) wirft Ihnen vor, dass Sie den in Bayern allgemeinverbindlichen LBO-Tarif unterlaufen, indem Sie Ihr Personal zu den niedrigeren Löhnen einstellen, wie sie am Viabus-Sitz im rheinland-pfälzischen Speyer gelten. Bauen Sie Ihren Erfolg auf Lohndrückerei?

Leeder: Hier wie in anderen Fällen wird MET Löhne zahlen, die den vom Aufgabenträger vorgegebenen Standards und Bedingungen entsprechen. Außerdem hoffen wir, dass wir uns im Raum Aschaffenburg noch vergrößern können, wenn sich entsprechende Möglichkeiten bieten. Dafür müssen wir ortsübliche Löhne zahlen, um gute Fahrer anzuwerben.

NaNa-Brief: Vorwürfe gegen MET und Viabus gibt es auch im Zusammenhang mit Ihrem Management. Es kursieren Vorwürfe, Sie hätten Insiderwissen von einer Unternehmensberatung eingekauft und mit dem früheren DB-Manager Heiko Schütte Viabus Know-how der Konkurrenz zugeführt.

Leeder: Nach einer Übergangsphase wird Wettbewerb im deutschen ÖPNV in vielen Regionen Standard sein. Britische Investoren schauen gerne nach Gelegenheiten in aufstrebenden Branchen; die Deutschen hingegen tendieren dazu, ihr Geld in gut etablierte Geschäftsmodelle zu stecken. Britische Finanziere sind es gewöhnt, in Wachstumsbranchen zu investieren, auch im Ausland. Deswegen ist für uns der Einstieg in den deutschen Busmarkt eine ziemlich normale Angelegenheit.

Allerdings sind gleiche Wettbewerbsbedingungen entscheidend. Dies gilt natürlich auch für das Personal. Heiko Schütte lebt in Niedersachsen, und natürlich hat er hervorragende Kenntnisse des dortigen Busmarktes. Das tut, da bin ich mir sicher, auch ein örtlicher Busunternehmer wie Wilmering. Von unseren Wettbewerbern hatte jeder die Chance, kompetente Mitarbeiter anzuziehen – oder sie zu halten.

NaNa-Brief: Ich möchte einen weiteren Punkt ansprechen, der in der Branche für Diskussionsstoff bezüglich MET gesorgt hat. Wolfgang Meyer ist einer Ihrer Teilhaber und sitzt außerdem im Aufsichtsrat. Zeitgleich berät seine Beratungsfirma Linearis Aufgabenträger zum künftigen ÖPNV-Marktdesign. Man hat Meyer im Rhein-Erft-Kreis vorgeworfen, er berate tendenziös: gegen eine Direktvergabe und für eine Ausschreibung, damit „seine“ MET an die Leistung drankommen kann (Nana-Brief 27/17). Ist das ein gutes Geschäftsgebaren?

Leeder: In Großbritannien akzeptieren wir, dass die Marktakteure bisweilen zwei oder sogar mehrere Hüte aufhaben. Dabei ist es immer maßgeblich, dass man diese Hüte kennt, und noch wichtiger: dass diese unterschiedlichen Geschäftsinteressen strikt getrennt werden. Ja, Wolfgang berät Aufgabenträger zu ihren Möglichkeiten. Aber MET ist in keinerlei Weise in sein Beratungsunternehmen involviert. Darüber hinaus entscheidet nicht er über das Marktdesign, sondern die Kommune. Wenn Aufgabenträger sich zu Ausschreibungen entschließen, stehen wir bereit, im offenen Wettbewerb gegen unsere Konkurrenten unser Angebot zu platzieren, sofern wir eine interessante Gelegenheit erkennen. Klar, dass wir deutlich mehr Wettbewerbsverfahren bearbeiten als Zuschläge einfahren. Eine Chance ist keine Garantie.

Meyer zum Vorwurf der Interessenkollision

Der „NaNa-Brief“ hat neben MET-Chef auch Linearis-Geschäftsführer Wolfgang Meyer zu den Vorwürfen befragt, er habe den Rhein-Erft-Kreis tendenziös beraten. Hier seine Antwort vom 2. März:

„Jeder Berater in jeder Branche begleitet Unternehmen und Institutionen unterschiedlicher Prägung. Im konkreten Fall ist das Mandat beendet. Übrigens ist bereits 2016 auf mein Betreiben hin ein Gesellschafterbeschluss seitens MET gefasst worden, dass soweit und solange Linearis in einem Mandat zur Rhein-Erft-Verkehrsgesellschaft (REVG) oder dem Rhein-Erft-Kreis (REK) steht, keine Beteiligung an einem Vergabeverfahren des REK erfolgt, um jeglicher Spekulation einer Interessenkollision zu begegnen. Unabhängig davon liegt oder lag eine solche auch nicht vor. Das habe ich rechtlich prüfen lassen.“

NaNa Brief | 06.03.2018

NaNa Brief | 06.03.2018 |



Die Rostocker Straßenbahn AG bietet zum nächstmöglichen Zeitpunkt eine anspruchsvolle Tätigkeit als

Mitarbeiter strategische Angebotsplanung (m/w)

Aufgaben:

- Entwickeln strategischer Ziele für die Entwicklung des Verkehrsangebotes
- Erarbeitung von Kennzahlen für die Steuerung des Unternehmens und die Erfüllung des Öffentlichen Dienstleistungsauftrages im Rahmen der Leistungsplanung
- konzeptionelle Planung, Bewertung und Umsetzung von Angebotsmaßnahmen
- Bearbeitung allgemeiner Belange der Verkehrstechnik im Rahmen von Planungen zum Bus- und Straßenbahnnetz

Profil:

- abgeschlossenes Hochschulstudium in einer Ingenieurwissenschaft oder Geographie mit Schwerpunkt Verkehrsplanung
- versiert im Umgang mit der Verkehrsplanungssoftware PTV VISUM

Weitere Informationen zum Stellenangebot unter www.rsag-online.de

Bei Interesse schicken Sie Ihre Bewerbungsunterlagen mit Angabe Ihrer Gehaltsvorstellungen per E-Mail, an die

Rostocker Straßenbahn AG
bewerbung@rsag-online.de



Du hältst Dich nicht mit Problemen auf, sondern findest Lösungen.

Willkommen, Du passt zu uns.
Als Dienst- und Umlaufplaner (w/m).

Für über 500 verschiedene Berufe suchen wir jährlich mehr als 8.000 motivierte Mitarbeiter. Und das in ganz Deutschland. Ob erfahrene Profis oder Quereinsteiger aus fachfremden Bereichen - wir bieten zahlreiche Einstiegs- und Weiterbildungsmöglichkeiten.

Zum nächstmöglichen Zeitpunkt suchen wir Dich für die DB Regio Bus Bayern GmbH am Standort Ingolstadt.

Deine Aufgaben:

- Rechtssichere Dienst- und Umlaufplanung sowie Vertragsverwaltung von Verkehrs- und AN-Verträgen
- Erstellung der Angebotsplanung und Mietwagenangeboten
- Produktionsplanung AN und Regie erstellen
- Information der Führungskräfte zu Veränderungen im rechtlichen Rahmen (BOKraft, EU-Vorschriften etc.)
- Office Management Zentrale DRB und Unterstützung bei Betriebsaufnahmen
- Laufende Produktionsoptimierung

Dein Profil:

- Kaufmännische oder (verwaltungs-) technische Ausbildung z.B. als Bürokauffrau/-mann
- Idealerweise mit entsprechender Berufserfahrung
- Gute Kenntnisse der MS-Office-Standardsoftware
- Bereitschaft sich in interne Datenbankprogramme IVU-Plan und PERDIS einzuarbeiten

Bewirb Dich online auf die Ausschreibungsnummer 274212.

Jetzt bewerben und mehr erfahren: [deutschebahn.com/karriere](https://www.deutschebahn.com/karriere)

DBKarriere    



NaNa-Brief-Hintergründe, Analysen & Kommentare zum Personenverkehr. ISSN: 2190-4812; Verlag: DVV Media Group GmbH, Postfach 10 16 09, D-20010 Hamburg, Heidenkampsweg 73-79, D-20097 Hamburg, Tel. +49 40 23714-01, Geschäftsführer: Martin Weber; Verlagsleitung: Manuel Bosch +49 40 23714-155 | manuel.bosch@dvvmedia.com | Redaktion: Chefredakteur: Markus Schmidt-Auerbach (verantwort., msa), Tel. +49 69 2729 2757 | Fax: +49 40 23714-379 | msa@dvvmedia.com; Anzeigen: Gesamtanzeigenleitung DVV: Tilman Kummer, Anzeigenleitung: Silke Härtel (verantwort.), Tel. +49 40 23714-227 | silke.haertel@dvvmedia.com, Anzeigenverkauf: Andrea Kött, Tel. +49 211 505-26536 | andrea.koett@dvvmedia.com; Anzeigentechnik: Juliane Schell, Tel. +49 40 23714-368 | juliane.schell@dvvmedia.com; Vertrieb: Leiter Marketing & Vertrieb: Markus Kukuk, Tel. +49 40 23714-291 | markus.kukuk@dvvmedia.com; Unternehmenslizenzen Digital/Print: lizenzen@dvvmedia.com; Leser- und Abonentenservice: Tel. +49 40 23714-260 | Fax +49 40 23714-243 | kundenservice@dvvmedia.com; NaNa-Brief erscheint wöchentlich (dienstags) als E-Mail-basierte PDF-Ausgabe. Mindestbezugszeit: 3 Monate. Abonnement jährlich: EUR 534,00 zzgl. MwSt.; Bezugsbedingungen: Die Bestellung des Abonnements gilt zunächst für die Dauer des vereinbarten Zeitraumes (Vertragsdauer). Eine Kündigung des Abonnementvertrages ist zum Ende des Berechnungszeitraumes schriftlich möglich. Erfolgt die Kündigung nicht rechtzeitig, verlängert sich der Vertrag und kann dann zum Ende des neuen Berechnungszeitraumes schriftlich gekündigt werden. Bei Nichtlieferung ohne Verschulden des Verlages, bei Arbeitskampf oder in Fällen höherer Gewalt besteht kein Entschädigungsanspruch. Zustellmängel sind dem Verlag unverzüglich zu melden. Es ist ausdrücklich untersagt, die Inhalte digital zu vervielfältigen oder an Dritte (auch Mitarbeiter, sofern ohne personenbezogene Nutzerlizenzierung) weiterzugeben. Copyright: Die Publikation, ihre Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Den Inhalt verlinkter externer Internetseiten machen sich weder Verlag noch Redaktion zu eigen, eine Haftung wird ausgeschlossen.