

MUSTER

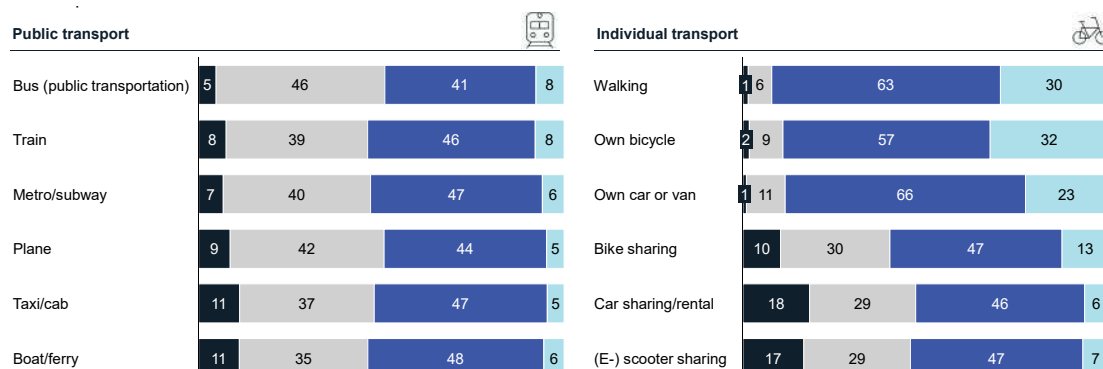
NaNa-Briet

Hintergründe, Analysen & Kommentare zum Personenverkehr

- 6 | GEMEINDEBUND: Neues Vergaberecht für neue Schulverkehre gefordert
- 6 | DURCHSAGE: Christian Schreyer gegen Sonderhilfen für DB Betrieb
- 10 | USA: Nahverkehr fordert zweiten Corona-Rettungsschirm

Erholung der Fahrgastnachfrage kommt nicht von allein

Noch hat die Branche alle Hände damit zu tun, die direkten betrieblichen Folgen von Corona zu bewältigen. Im Hochlauf werden zum Beispiel die Fahrscheinkontrollen wieder aufgenommen. Aber was tun, wenn ein Fahrgast mit personenbedingtem Fahrchein seine Maske nicht ausziehen will. Nun sagt auch eine repräsentative Umfrage von McKinsey starke Veränderungen bei der Wahl des Verkehrsmittels voraus, Maskenpflicht hin oder her. Zumal das Problembewusstsein für Maske und Abstand binnen weniger Tage rapide abgenommen hat, bei Fahrgästen und bei Branchenvertretern.



Zwischen dem 30. April und dem 3. Mai hat McKinsey eine repräsentative Stichprobe von 1002 Personen über 18 Jahren zu ihren Konsumabsichten nach Corona befragt, Angaben in Prozent. Schwarz bedeutet dabei: werde ich nicht mehr nutzen, grau; weniger, tiefblau: unverändert, hellblau: mehr als vor den Coronabeschränkungen.

Abb.: McKinsey

Glück im Unglück haben jene Busunternehmer, die sich in den letzten Jahren auf den Nahverkehr spezialisierten und sich aus dem traditionellen Mischbetrieb Linie/Reise zurückzogen. Ihre Betriebe dürften die Coronakrise besser überstehen als die der Kollegen, die bedeutende bis exklusive Umsätze im Reise-, Miet- und Fernbusgeschäft erzielen.

Genauer gesagt: erzielt haben. Diese Umsätze sind nach Corona weggebrochen, sieht man von ver-

einzelten Sonderfahrten ab, um beispielsweise Besatzungsmitglieder der TUI-Kreuzfahrtschiffe aus der Quarantäne zu den Flügen in die Heimatländer zu befördern.

Nach dem BDO-Brandbrief an Kanzlerin Merkel und Vizekanzler Scholz (NaNa-Brief 19/20) wenden sich nun die Landesverbände an die Öffentlichkeit: Einer erste Demo von Reisebüros und Busbetrieben in Dresden soll heute, am 12. Mai, ein Buskorsio in München folgen. Der LBO beklagt ein „wochenlanges Berufsverbot“ und fordert, ebenso wie die Partnerverbände, „schnelle finanzielle Hilfen sowie eine baldige Öffnung des Reisebusverkehrs, zeitlich gleichlaufend mit der Hotellerie“.

Am 14. Mai will der BDO in Berlin mit einem Buskorsio auf die desolante Situation seiner Branche aufmerksam machen. Die Bereitschaft mitzumachen sei sehr groß, heißt es beispielsweise beim NWO. Möglicherweise ziehen die Behörden die Obergrenze bei 50 Fahrzeugen – dann sollen aus jedem Bundesland die in der Bundespolitik besonders gut vernetzten Unternehmen einen Wagen entsenden. Für den selben Tag trommeln frustrierte Bustouristiker auf eigene Faust unter dem Schlagwort „Honkfor-Hope“ für eine „wilde“ Busdemo in Berlin.

Einen Lichtstreif erkennt der Omnibusverband Nord: Spätestens ab kommenden Montag, 18. Mai, soll zumindest in Schleswig-Holstein und begrenzt auf das Landesgebiet Anmietverkehr und Bustouristik wieder grundsätzlich möglich sein.

Im ÖPNV und Schulbusverkehr könnte die Krise aber auch zu Mehrumsatz führen, zumindest im ländlichen Raum. Gestaffelte Anfangszeiten und ein Schichtbetrieb bedeuten höhere Anforderungen an die Buswirtschaft: mehr Busse und andere Takte, außerdem neue Linien für den Nachmittag. . So jedenfalls stellt sich das DStGB-Präsident Uwe Brandl vor, und das Ganze am besten ohne die strengen Regeln des Vergaberechts (s. „Politik“ in dieser Ausgabe).

Findige Unternehmer in England und Italien gehen bereits offensiv auf Arbeitgeber zu. Sie werben für eine Renaissance des guten alten Werksverkehrs. Sie stellen sicher, dass die Fahrgäste einen sicheren Platz mit Distanz bekommen – und ihnen obendrein Fieber gemessen wird (s. Kasten unten).

Deutschland muss aber nicht auf Lösungen aus dem Ausland warten. Fernbusunternehmen, Mitfahrdienste und andere Akteure, die ihre Kernkompetenz um eine App (und nicht um ein Fahrzeug) herum

Corona: Neue Werksverkehre mit der App



Zeelo ist eine in England und Süd-Afrika aktive Mietbus-Plattform. Wegen Corona hat sie ihre App angepasst, damit Arbeitgeber binnen 24 Stunden einen sicheren Werkverkehr realisieren können. Die Software platziert Interessenten mit Abstand. An Bord gelten ein Hygieneregime sowie strenge Regeln für den Ein- und Ausstieg. Die Maskenpflicht wird deutlich am Bus kommuniziert. Sollte ein Kunde Corona bekommen, können die Mitfahrer über die App identifiziert werden.

Mit den Partnern aus dem Mittelstand befördert Zeelo nach eigenen Angaben auf diese Weise bereits 4000 Beschäftigte pro Woche, darunter für den Konsumgüterhersteller Colgate, den Handelsriesen Sainsbury's oder die Logistiker Amazon und Hermes. John Johnson, der Vorsitzende des Busunternehmerverbandes CPT, verspricht sich von dem neuen System, dass seine Werks- und Schulbuslinien rasch wieder aufleben.

Auch die italienische Reisebus-Plattform Busrapido sieht ein Riesenpotenzial: Sie hat sich mit Zeelo zusammengetan, um das Konzept nach Corona in Südeuropa zu etablieren. Zeelo-Gründer Sam Ryan hat auch Aufgabenträger im Visier: Für sie könnte sich schon bald das Problem stellen, in der Verkehrsspitze mehr Platz in den Transportgefäßen anzubieten. Im nächsten Schritt will er den Bedarf der öffentlichen Hand mit den Kapazitäten der mittelständischen (Reise-)Busbranche zusammenführen – bevor, wie er sagt, Uber, Via oder Moia zum Zuge kommen.

aufbauen, können auch bei uns entsprechende Angebote für Schulträger und Arbeitgeber entwickeln. Und im „ländlichen Raum“ geht das vielleicht sogar altmodisch von Hand zu Fuß, ohne App, sei es mit Telefon und Karteikarten, sei es mit einer ohnehin vorhandenen Reisebussoftware.

Das sogenannte „Exit-Konzept“ der Busverbände BDO, RDA und GBK für die Bustouristik enthält eine Reihe von Elementen, die in dieselbe Richtung wie die britisch-italienische Initiative zielen: gesicherter Abstand für die Reisenden, Masken, geordnetes Ein- und Aussteigen, Desinfektionsmittel und Schutz-ausstattung für den Fahrer.

Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (CSU) hat ja bereits im Bundestag eine Maskenpflicht im Fernverkehr gewünscht. Die soll nach dem gemeinsamen Vorschlag der Verkehrswirtschaft jetzt auch kommen. Rückendeckung gibt es auch von der DB: Fernverkehrschef Michael Peterson hat angekündigt, Masken in den Bordbistros zum Verkauf anzubieten. Auch die Bahngewerkschaft EVG tritt für eine bundeseinheitliche Maskenpflicht im gesamten öffentlichen Verkehr ein. Diese sollte überdies an Haltestellen, Bahnhöfen oder Flughäfen gelten. (In Baden-Württemberg hat die Landesregierung all diese Maßnahmen übrigens schon so verordnet.)

Für die Durchsetzung der Maskenpflicht, so die EVG weiter, müssten allerdings staatliche Stellen sorgen. Das dürfe nicht auf die Beschäftigten mit Kundenkontakt abgewälzt werden. Schon bislang erleben Fahrausweisprüfer, Zugbegleiter und Busfahrer immer wieder Gewalt durch Fahr-„Gäste“. „Sollen sie jetzt bei personengebundenen Fahrscheinen die Maske herunterziehen und sich so selbst gefährden, um das Bild im Ausweis und das Gesicht vor sich zu vergleichen?“, sagt ein Unternehmensvertreter zum NaNa-Brief.

Könnte eine Reservierungspflicht dem Schienenpersonenfernverkehr weiter (SPFV) aufhelfen? Minister Scheuer steht ihr zumindest offen gegenüber. Pro Bahn jedoch lehnt eine solche Maßnahme kategorisch ab, auch aus grundsätzlichen Erwägungen: Zu einer attraktiven Bahn gehöre ganz unbedingt, dass

DURCHSAGE



„Wir haben tragischerweise 98 Todesopfer bei MTA zu beklagen.“

Patrick Foye, Chef der New Yorker Verkehrsgesellschaft MTA, am 1. Mai 2020 im Sender WCBS, zitiert nach der von der MTA veröffentlichten Mitschrift.

Die Verkehrsgewerkschaften in den USA werfen Aufgabenträgern und Unternehmen vor, die Mitarbeiter nicht ausreichend vor einer Corona-Ansteckung zu schützen. Die MTA zahlt mittlerweile Hinterbliebenen ihrer Coronaopfer 500.000 Dollar als Risikoprämie (NaNa-Brief 17/20).

In einem U-Bahn-Hof kündigte Foye weitere Schutzmaßnahmen an. So steht die U-Bahn zum ersten Mal in ihrer Geschichte zwischen etwa ein und fünf Uhr für die Desinfektion der Fahrzeuge still. Das betrifft etwa 10.000 Fahrgäste, von denen viele in systemrelevanten Berufen arbeiten. Für sie wurden die Nachtbusse massiv verstärkt. Die Kunden sollen hinten einsteigen, aber man warte nicht, dass sie zahlten, sagte Foye. In Randgebieten verkehren außerdem reguläre Kleinbusse, die sogenannten One-Dollar-Vans. Dauert die Reise nun länger als 80 Minuten oder ist zweimal Umsteigen erforderlich, können die Kunden nach vorheriger Registrierung pro Nacht auch eine Fahrt in einem Taxi oder Mietwagen in Anspruch nehmen.

Die neue Betriebsruhe betrifft auch etwa 2000 Obdachlose. Für sie boten die Bahnen bzw. die Stationen der „Subway“ bislang ein Nachtasyl. Die Stadt New York schickt laut MTA nicht nur Polizisten in die U-Bahnhöfe, sondern auch Sozialarbeiter. Außerdem hat sie die Zahl von Notunterkünften ausgeweitet.

sie ein offenes System sei.

Aber Pro Bahn führt auch praktische Gründe gegen eine Reservierungspflicht ins Feld: So fänden die wenigen Fahrgäste heute sowieso genügend Fensterplätze, „auch bei außergewöhnlichen Ereignissen, wie zum Beispiel bei Zugausfällen“, sagt der Lukas Iffländer, Vizevorsitzender von Pro Bahn.

Außerdem weist er auf die technischen Defizite und die Komplexität des DB-Reservierungssystems hin, Wer diese kenne, käme nicht auf die Idee, eine solche Maßnahme ins Spiel zu bringen, sagt Iffländer und empfiehlt dem Minister, es öfter mal selbst auszuprobieren.

Offensichtlich sitzt das Corona-misstrauen auch nach dem Hochlauf tief. Das hat nun auch eine repräsentative Befragung durch McKinsey ergeben. Auch Car-, Bike- oder Rollersharing dürfte es demnach schwer haben, an die Erfolge von vor Corona anzuknüpfen. Die Bereitschaft zum MIV ist dagegen deutlich gestiegen, ob gehen, Rad oder Auto fahren. Solange es keinen Impfstoff gibt, bleiben Abstand und Masken also ein zentrales Thema für die Rückgewinnung des Fahrgastvertrauens.

Dass der Flugverkehr kein „offenes System“ wie die Bahn ist, ist allgemein akzeptiert, unter anderem aus dem Sicherheitsbedürfnis der Passagiere heraus. Angesichts der Umfrageergebnisse und des objektiven Fahrgastschwundes, vor allem aber mit Blick auf den Gesundheitsschutz muss offen über die Reservierungspflicht diskutiert werden.

Ich persönlich würde jedenfalls auch im ICE lieber auf einem zugewiesenen Fensterplatz sitzen und darauf vertrauen können, dass die Reihe hinter mir nicht am nächsten Bahnhof von einem Pärchen belegt wird, das hin und wieder durch den Spalt zwischen den beiden Vordersitzen niest.

Von Berliner Bürgern ist zu erfahren, dass dort die U- und S-Bahnen zu gewissen Zeiten wieder voll sind. Jedenfalls zu voll, um die Gesprächspartner dazu zu bewegen, das Fahrrad als ihr neues Verkehrsmittel zur Arbeitsstelle wieder aufzugeben. Aus dem ländlichen Saarland berichten Bekannte, dass sie es nicht verantworten wollen, ihre Kinder wie früher in die Regionalbusse zu setzen.

Meinen Frankfurter Freundeskreis – ihm gelte ich mit liebevollem Spott als Bus- und Bahnverfechter par excellence – warne ich selbst derzeit eindringlich. „Am besten bleibt ihr draußen. Und wenn, tragt im öffentlichen Verkehr mindestens eine FFP2-Maske.“

Warum ist mein anfänglicher Hochlauf-Optimismus binnen weniger Tage verflogen? Ein Blick in die Notizen meiner täglichen Frankfurter Testfahrten seit der Einführung der Maskenpflicht gibt Aufschluss. Gezielt habe ich dabei Fahrzeuge privater, kommunaler und staatlicher Betreiber genutzt.

- In Hessen gilt die Maskenpflicht „in den Fahrzeugen des öffentlichen Personennahverkehrs“ sowie „im Publikumsbereich von Geschäften“, also beispielsweise in Kundenzentren der Verkehrsunternehmen. Sie gilt aber nicht in den U- und S-Bahnhöfen. Wer die Rolltreppe benutzt, wird immer wieder vom Gegenverkehr angehaucht, bei einem Abstand von manchmal nur 50 Zentimeter und ohne Ausweichmöglichkeit.
- Eine kleine aber wachsende Fahrgastgruppe verweigert die Maske. Allenfalls hängt das gute Stück

Niederschwelliges Angebot zur Hygiene



Mit einer selbstkonstruierten Anlage bieten DB StuS, Rheinbahn und Stadtwerke vor dem Düsseldorfer Hauptbahnhof eine neue Möglichkeit zum Händewaschen. Eine weitere Anlage folgt auf dem Heinrich-Heine-Platz, über einem wichtigen U-Bahnhof. Die Hygienetürme ermuntern die Menschen außerdem, Abstand zu halten und eine Mund-Nase-Bedeckung zu tragen. Die erste Botschaft war für das PR-Foto mit StuS-Regionalleiter Stephan Boleslawsky (l.), Stadtwerkvorstand Manfred Abrahams (am Waschbecken) und Rheinbahnvorstand Klaus Klar offensichtlich zentral, anders als die zweite.

NaNa-Brief 12.05.2020 (msa) | Foto: Rheinbahn

pro Forma um den Hals, unter dem Kinn bzw. unter der Nase. Gleichwohl wird lautstark mit dem Handy telefoniert, auch in den Mittelgängen.

- Die Türen der Frankfurter U- und S-Bahnen gehen nicht mehr an jeder Station automatisch auf, sondern nur auf Anforderung.
- In einem Linienkleinbus ist zwar der Fahrerbereich mit einer selbstgeschneiderten Schürze aus undurchsichtiger Folie abgeschirmt. Die Werkstatt hat aber ein 30 mal 40 Zentimeter großes Loch hineingeschnitten, damit der Fahrer den Fahrgastraum im Rückspiegel im Auge behalten kann. Leider dringen nicht nur Lichtstrahlen durch das Loch, sondern auch Aerosole.
- Als der Reporter zusteigt, sitzen zwei junge Männer in dem kleinen Fahrzeug. Ohne Maske unterhalten sie sich angeregt. Der Fahrer sagt dazu keinen Ton. Und egal wo sich der zugestiegene Fahrgast hinsetzt, er taucht gezwungenermaßen in eine Sprühnebelwolke ein.
- Bei wirklich jeder Testfahrt war in den Schienenfahrzeugen ein Flaschensammler und/oder Bettler unterwegs, der seine Hand den Fahrgästen an der Fahrzeugwand entgegenstreckt. Menschlich verständlich, denn auch die Geschäfte dieser Menschen gehen schlecht. Trotzdem keine vertrauensbildende Maßnahme für die zahlende Kundschaft.
- Sicherheitskräfte hat der Reporter in den Bussen oder Bahnen bei den Testfahrten bislang nicht verzeichnet, wohl aber auf den Bahnsteigen großer Stationen, wo sie sich bevorzugt in Zweiergruppen unterhalten, ohne Maske und bei geringem Abstand. Offensichtlich sind diese Arbeitnehmer überzeugt, dass sie ihre Kollegen nicht – auch nicht unwissentlich – anstecken werden. Die in die Bahnen steigenden Maskensünder sprechen sie jedenfalls nicht an.
- Auch in Teilen des Fahrpersonals ist das Bewusstsein offensichtlich gering ausgeprägt, dass Masken vor allem den anderen schützen. Mehrfach habe ich beobachtet, wie Ablöser (ohne Maske) auf dem Bahnsteig den abgelösten Kollegen (mit Maske) ansprechen – und damit gefährden. Oder beobachtet, wie sich Fahrer nach Schichtende ungeschützt unterhalten – mitten in der U-Bahn, auf der der Heimfahrt vom Betriebshof. Das Risiko, sich selbst oder andere zu infizieren, scheint ihnen egal. Ihr schlechtes Vorbild ist für die Disziplin der Fahrgäste offensichtlich wenig förderlich.

NaNa-Brief 12.05.2020 (Markus Schmidt-Auerbach)



Abonnenten erhalten 10% Rabatt!*

DER NAHVERKEHR
Die technische und betriebliche Monatszeitschrift für den gesamten ÖPNV

*Der Rabatt mit dem Rabattcode **2020DNV10** gilt nach dem Testzeitraum ausschließlich bei Bestellungen durch Neukunden für das erste Bezugsjahr. Anschließend gilt der reguläre Jahrespreis.

www.busundbahn.de/dernahverkehr

POLITIK

Gemeindebund beklagt Corona-Mehrkosten im Schülerverkehr

Verbandspräsident Brandl tritt zudem für neue Vergaberegeln in diesem Bereich ein. Parallel hat der Verbund den Ruf der kommunalen Familie nach einem Corona-Rettungsschirm mit einem Positionspapier unterstrichen.

Darin wird ein „leistungsstarker“ Fonds gefordert, der sowohl vom Bund als auch von den Ländern dotiert werden müsse. Der Gemeindebund (DStGB) hält es dabei für unzureichend, wenn der Staat nur kommunale Mindereinnahmen ausgleiche. Vielmehr müsse der Fonds die „Finanzierung der kommunalen Daseinsvorsorge sowie der kommunalen Investitionen ... sicherstellen“.

Unterdessen hat DStGB-Präsident Uwe Brandl (CSU) auf Folgeprobleme des neuen Schichtbetriebes in den Schulen hingewiesen. Dafür müsse man nicht nur „die Taktzeiten der Busse anpassen“, sondern auch zusätzliche Beförderungsmöglichkeiten beschaffen. Anders als in Stadtnetzen müsse der ländliche Raum hier „eigene Buslinien organisieren“. Die dafür erforderlichen Ausschreibungsverfahren seien aber zu zeitraubend, sagte er im Interview mit der Zeitung Die Welt. „Wir brauchen schnelle Entscheidungen. Darunter auch solche, die unter Umständen jenseits der bisherigen Vergabepaxis stattfinden.“

NaNa-Brief 12.05.2020 (msa)

DURCHSAGE



„Wenn es darum geht, ... DB Netz oder DB Station & Service krisenbedingte Einnahmefälle zu erstatten, ist das richtig und wichtig, aber es muss ausgeschlossen werden, dass mit zusätzlichen Steuergeldern die Transportgesellschaften des DB-Konzerns, vor allem DB Fernverkehr, gefördert werden, deren Wettbewerber aber nicht.“

Mofair-Präsident und Transdev-Vorstand Christian Schreyer zu Berichten, wonach die DB vom Bund acht bis zehn Milliarden Euro Coronahilfen forderte.

Mittlerweile gehen Finanz- und Verkehrsministerium von elf bis 13 Milliarden Euro Bedarf aus. Davon sollen nach den derzeitigen Planungen 80 Prozent durch frisches Eigenkapital ausgeglichen werden (sofern die von Mofair bei der EU angestoßene Beihilfeprüfung dies erlaubt). Zusätzlich soll der Bundestag die Verschuldungsgrenze der DB von derzeit 25 Mrd. EUR ausweiten. Als Gegenleistung sollen Personalkosten sinken und die Vorstandsboni entfallen. Wie Mofair lehnen auch die Grünen Wettbewerbsverzerrung entschieden ab und fordern einen transparenten Mittelnachweis. Der VDV erwartet ergänzend „rasche und durchgreifende Lösungen“ für die gesamte Eisenbahnbranche, also nicht allein für das Bundesunternehmen DB.

Die EVG lehnt Einsparungen bei den Eisenbahnen und Busbetrieben zu Lasten der Beschäftigten rigoros ab. Wochenlang hätten sich die Beschäftigten der DB und der anderen Verkehrsunternehmen persönlichen Risiken ausgesetzt, um während Corona Mobilität zu sichern. Der Bund stehe in der Pflicht, diesem systemrelevanten Bereich zu helfen, wie er es anderen getan habe. Auch Verdi hat den Ruf nach einem Corona-Rettungsschirm für die Branche erneuert. Dazu haben Betriebs- und personalräte von öffentlichen wie privaten Unternehmen einen offenen Brief an Finanzminister Scholz und verkehrsminister Scholz gerichtet.

NaNa-Brief 12.05.2020 (cm/msa) | Foto: Mofair

MARKT ÖPNV

Convia Monats-Überblick für April

Welche Spuren Corona in den Wettbewerbsankündigungen der Aufgabenträger hinterlässt, wird sich in den nächsten Wochen zeigen. Beim Blick auf die von Convia für den NaNa-Brief erstellte Monatsauswertung des „TED“ in Sachen Busverkehr fallen einige Verfahren auf.

Im Kreis Calw stehen die ersten zwei großen Linienbündel zur Vergabe an – zwischen Ausschreibung und Betriebsaufnahme sind es nur knapp vier Monate. Ausgeschrieben sind vor allem die Bestandsleistungen der insolventen Unternehmensgruppe von Arno Ayasse (Rexer/VBN/BVN), aber auch von Maier aus Neubulach. Hier wird es spannend, wer so kurzfristig den Verkehr übernehmen kann.

In Südosthessen stehen mehrere Linienbündel mit Bestandsverkehren von BRH Viabus zur (zum Teil vorzeitigen) Neuvergabe an.

Ungewöhnlich sind die sehr volumenschwachen Ausschreibungen im Kreis Cloppenburg (die ersten überhaupt) und der Nachtbuslinien im Saarland. Diese waren größtenteils 2013 an die DB vergeben worden, wurden aber zwischenzeitlich nach dem Verlust fast aller Leistungen an Saar-Mobil übergeben.

Im Kreis Mainz-Bingen findet jetzt die erste große Vergaberunde statt. Bis zur Übernahme des Stadtverkehrs in der Kreisstadt Ingelheim am Rhein (durch Transdev) war der Speckgürtel um die Landeshauptstadt Mainz eine feste DB-Bastion. In den Ausschreibungen enthalten sind auch die Überlandleistungen der Mainzer Verkehrsgesellschaft, die sich aus diesem Geschäft zurückzieht.

NaNa-Brief 12.05.2020 (msa)

Korrektur zu Villingen-Schwenningen

In unserer Convia-Analyse „Betriebsaufnahmen um den Fahrplan- und Jahreswechsel“ ([NaNa-Brief 11+12/20](#)) hieß es im Abschnitt Betriebsaufnahmen mit eigenwirtschaftlicher Genehmigung, es konnte „die VGVS – ein Zusammenschluss der Mittelständler Maier und HVB Wiest & Schürmann – den Stadtverkehr Villingen-Schwenningen mit 1,4 Mio. Nkm/a verteidigen“.

Dazu folgende Korrektur: Zwar hat die VGVS zunächst einen eigenwirtschaftlichen Antrag gestellt, der von der Stadt mit einer allgemeinen Vorschrift ergänzt werden sollte. Dieser wurde jedoch zurückgenommen. Derzeit wird auf Grundlage einer Notvergabe gefahren.

NaNa-Brief 12.05.2020 (msa)



Jetzt
4 Wochen
testen

NaNa
NahverkehrsNachrichten

DIE PFLICHTLEKTÜRE FÜR ÖPNV-PROFESSIONALS

Bestens informiert mit der NaNa

www.busundbahn.de/nana-testen

Direktvergaben und Ausschreibungen – Teil 1/2

Convia-Auswertung des „TED“ vom 01.04.2020 bis 30.04.2020

Auftraggeber	Leistung	Verfahren	derz. Betreiber	Zeitraum	TNkm p.a.	Bemerkungen
Baden-Württemberg						
Calw, Kreis	CW LB Calw Südost	Ausschreibung	Ayasse BVN, Calw / Ayasse VBN, Nagold	08.20-07.28	< 2.000	
Calw, Kreis	CW LB Calw Mitte	Ausschreibung	Ayasse BVN/ VBN/Rexer / Maier / DB RVS / Volz	08.20-07.28	< 2.000	
Sigmaringen, Kreis	SIG 500 Sigmaringen - Überlingen	Vorinfo Direktvergabe	DB RAB, Ulm / Bayer KVB, Sigmaringen	12.20-12.25	< 1.000	vorzeitige Erneuerung der Direktvergabe mit höherem Volumen
Sigmaringen, Kreis	SIG 600 Sigmaringen - Meßkirch	Vorinfo Direktvergabe	Bayer KVB, Sigmaringen	12.20-12.25	< 250	Ergänzung Bestandslinie 102
Bayern						
Eichstätt, Kreis	EI 9230	Vorinfo Ausschreibung	RBA, Augsburg	12.20-12.26	k.A.	
Schweinfurt, Kreis	SW 8136	Vorinfo Ausschreibung	F. Metz, Grettstadt	08.21-06.24	k.A.	
Hessen						
Frankfurt, Traffiq	F LB Frankfurt B	Vorinfo Ausschreibung	DB RBM, Mainz	12.22-12.32	> 3.000	
Frankfurt, Traffiq	F LB Frankfurt D	Vorinfo Inhousevergabe	ICB, Frankfurt	12.21-12.31	> 3.000	vorzeitige neue Inhousevergabe
Hofheim, RMV	GG LB LGG-Flughafen Süd	Vorinfo Ausschreibung	MET BRH Viabus, Speyer / neue Linie	12.21-12.29	k.A.	vorzeitige Neuausschreibung aufgrund MET-Insolvenz
Hofheim, RMV	MKK LB X-Bus Hanau	Vorinfo Ausschreibung	MET BRH Viabus, Speyer / neue Linie	12.21-12.29	k.A.	vorzeitige Neuausschreibung aufgrund MET-Insolvenz
Hofheim, RMV	MR LB LMR X-Bus Mittelhessen	Ausschreibung	neue Linien / ALV / Becker/ Bender	12.20-12.28	< 2.000	größtenteils neue Express-Buslinien
Hofheim, RMV	OF LB LOF-West	Vorinfo Ausschreibung	MET BRH Viabus, Speyer	12.21-12.29	k.A.	
Niedersachsen						
Cloppenburg, Kreis	CLP 911	Ausschreibung	DB Hanekamp, Cloppenburg	08.20-07.24	< 100	
Cloppenburg, Kreis	CLP 913	Ausschreibung	DB Hanekamp, Cloppenburg	08.20-07.24	< 100	
Cloppenburg, Kreis	CLP 916	Ausschreibung	DB Hanekamp, Cloppenburg	08.20-07.24	< 100	
Cloppenburg, Kreis	CLP 918	Ausschreibung	Nienaber, Saterland	08.20-07.24	< 100	
Nordrhein-Westfalen						
Steinfurt, Kreis	ST LB 09 Wettringen	Ausschreibung	Schäpers, Rheine	08.20-06.23	< 100	
Niedersachsen						
Altenkirchen, Kreis/VRM	AK LB Wildenburger Land	Ausschreibung	Ochsenbrücher, Morsbach	12.20-12.28	< 500	
Daun, Kreis	DAU VRT 502/522	Vorinfo Ausschreibung	DB RMV, Koblenz	06.21-12.23	k.A.	
Daun, Kreis	DAU VRT 305/503/506	Vorinfo Ausschreibung	Walscheid, Dudeldorf / DB RMV, Koblenz	06.21-12.21	k.A.	Interimsvergabe, geht dann in LB Eifelmaare über
Ingelheim, Kreis	MZ LB Nord	Vorinfo Ausschreibung	DB RBM, Mainz	04.22-03.32	< 250	
Ingelheim, Kreis	MZ LB Mitte	Vorinfo Ausschreibung	DB RBM / DB ORN / MVG, Mainz	04.22-03.32	< 3.000	
Ingelheim, Kreis	MZ LB Ost	Vorinfo Ausschreibung	DB ORN, Mainz / MVG, Mainz	04.22-03.32	> 3.000	
Trier, Kreis/VRT	TR 33 Trier - Hermeskeil/Zerf	Vorinfo Ausschreibung	Walscheid, Dudeldorf	06.21-09.21	k.A.	Interimsvergabe, geht dann in LB Ruwertal/ Hochwald über

Direktvergaben und Ausschreibungen – Teil 2/2

Convia-Auswertung des „TED“ vom 01.04.2020 bis 30.04.2020

Auftraggeber	Leistung	Verfahren	derz. Betreiber	Zeitraum	TNkm p.a.	Bemerkungen
Saarland						
Ottweiler, ZPS	SB Nachtbus N1/N52	Ausschreibung	Saar-Mobil, Püttlingen	01.21-07.21	< 100	
Ottweiler, ZPS	SB Nachtbus N2	Ausschreibung	Saar-Mobil, Püttlingen	01.21-07.21	< 100	
Ottweiler, ZPS	SB Nachtbus N3	Ausschreibung	Feld, Saarbrücken	01.21-12.21	< 100	
Ottweiler, ZPS	SB Nachtbus N4	Ausschreibung	Müllenbach, Beckingen	01.21-12.29	< 100	
Ottweiler, ZPS	SB Nachtbus N5	Ausschreibung	KVS, Saarlouis	01.21-12.29	< 100	
Ottweiler, ZPS	SB Nachtbus N6	Ausschreibung	Saar-Mobil, Püttlingen	01.21-12.23	< 100	
Ottweiler, ZPS	SB Nachtbus N7	Ausschreibung	Saar-Mobil, Püttlingen	01.21-12.21	< 100	
Ottweiler, ZPS	SB Nachtbus N51	Ausschreibung	Saar-Mobil, Püttlingen	01.21-07.21	< 100	

Quelle: Convia LB: Linienbündel; TNkm: Tsd. Nutzwagenkilometer Für die Angabe des Leistungsvolumens wurden sieben Größenklassen gebildet (bis 100, bis 250, bis 500, bis 1.000, bis 2.000, bis 3.000 TNkm/a und größer), da Bedarfsverkehre und Optionen nicht enthalten sind und in Einzelfällen Abschätzungen erfolgen mussten.

Transdev und Regiobus geben Schaumburger Verkehrsgesellschaft an Mittelständler ab

Mit nur noch 17 Mitarbeitern ist das Unternehmen zu klein für Synergieeffekte und zu klein, um Druck auf den Aufgabenträger auszuüben.

Zum 1. Mai haben die Gesellschafter die SVG mit Sitz in Stadthagen daher an Rottman und Spannuth Omnibusverkehre (RSO) mit Sitz in Bückeburg übertragen, bestätigt die Transdev-Pressestellen. Die SVG hatte einen Großteil ihrer Linien im Herbst neu genehmigt bekommen.

Der Mittelständler RSO war schon zuvor mit eigenen Linien in dem niedersächsischen Landkreis aktiv. Im Herbst hat RSO das Unternehmen Ruhe, das nach einem Todesfall zum Verkauf stand, samt Linien und Fuhrpark übernommen (NaNa-Brief 11+12/20).

NaNa-Brief 12.05.2020 (msa)

Coronahilfe von DVV Media

Bestandskunden von NaNa-Brief, NaNa oder Rail Business können eine unbegrenzte Anzahl zusätzlicher Mitarbeiter mit einem Onlineabo und einem Archivzugriff ausstatten – ohne weitere Verpflichtung und Kostenrisiko. Der kostenlose Bezug für diese Wochentitel läuft zwei Monate.

Dieses Corona-Angebot gilt selbstverständlich auch für die übrigen Publikationen von DVV Media (Der Nahverkehr, ETR, DVZ u.v.m.). Bei monatlicher Erscheinungsweise beträgt die Bezugsdauer drei Ausgaben. Anfragen gerne an lizenzen@dvvmedia.com.

NaNa-Brief 12.05.2020 (msa)

INTERNATIONAL

US-Nahverkehr benötigt weitere 32 Mrd. Dollar Coronahilfe

In einem Brandbrief an den Kongress fordern die Verkehrsgesellschaften aus den 14 größten Ballungsräumen einen zweiten Corona-Rettungsschirm. Sie gehen davon aus, dass die US-Branche weitere 32 Milliarden Dollar bis Ende 2021 benötigt.

Das erste Corona-Rettungspaket stellte 25 Milliarden Dollar für den Nahverkehr bereit. Bis Ende 2021 wird das bei weitem nicht reichen, sagen die Verkehrsgesellschaften. Zusammen befördern sie 20 Millionen Fahrgäste täglich. Neben coronabedingten Mehrkosten,



Ein Arbeiter der New Yorker Verkehrsgesellschaft MTA desinfiziert einen Fahrerplatz. Das Unternehmen beziffert die coronabedingten Mehrkosten auf 800 Mio. Dollar. Berücksichtigt man auch die Einnahmeausfälle, fehlen bis Ende 2021 voraussichtlich 8,9 Mrd. Dollar. Das sei nur mit Bundeshilfe aufzufangen, sagt MTA.

Foto: MTA

etwa für Desinfektion, schlagen vor allem die Fahrgeldverluste ins Kontor.

Hinzu kommen Einbrüche bei US-typischen Finanzierungsinstrumenten: Kommunen und Länder können zweckgebundene Abgaben auf Hypothekenzinsen, Treibstoff oder Konsumgüter erheben, um damit Nahverkehrsangebote zu unterstützen.

In vielen Fällen sind diese Maßnahmen vom Wahlbürger an der Urne bestätigt worden. In der Coronakrise schrumpfen

die Wirtschaft und damit auch diese Einnahmen der Aufgabenträger.

Allein MTA New York geht von 800 Millionen Zusatzkosten aus. Die Mindereinnahmen vom Fahrgast beziffert das Unternehmen auf Basis einer McKinsey-Studie mit 4,7 bis 5,9 Mrd. US-Dollar.

Weitere 1,6 bis 1,8 Milliarden Dollar Mindereinnahmen erwartet MTA aus dem Einbruch kommunaler und Landessteuern. Eine solche Dimension sei mit dem Auffüllen herkömmlicher Finanzierungsinstrumente allein nicht mehr zu bewältigen, zumal die Einnahmeverluste bereits auf das Eigenkapital durchschlagen.

Unter anderem gehören die Verkehrsgesellschaften von Ballungsräume Atlanta, Chicago, Cleveland, Miami, New York, San Francisco und Seattle zu den Unterzeichnern. In ihrem Zuständigkeitsgebiet wird ein Drittel der US-Wirtschaftsleistung erbracht. Sie warnen vor einem Teufelskreis: Ohne Staatshilfe sei die Verkehrsversorgung dieser Schlüsselregionen nicht mehr gewährleistet, was wiederum die regionale Erholung der Wirtschaft gefährde, und damit letzten Endes auch den Konjunkturmotor auf nationaler Ebene.

NaNa-Brief 12.05.2020 (msa)

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, Tel. +49 40 23714-155, manuel.bosch@dvvmedia.com | Chefredaktion: Markus Schmidt-Auerbach (verantw., msa), Tel. +49 69 2729 2757, Fax: +49 40 23714-379, msa@dvvmedia.com | Anzeigen: Anzeigenleitung ÖPNV: Silke Härtel (verantw.), Tel. +49 40 23714-227, silke.haertel@dvvmedia.com; Anzeigenverkauf: Andrea Kött, Tel. +49 211 505-26536, andrea.koett@dvvmedia.com; Anzeigentechnik: Pascal Hofer, Tel. +49 40 23714-130, pascal.hofer@dvvmedia.com | Vertrieb: Leiter Marketing & Vertrieb: Markus Kukuk, Tel. +49 40 23714-291, markus.kukuk@dvvmedia.com; Unternehmenslizenzen: 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 PDF-Ausgabe. Mindestbezugszeit: 3 Monate. Abonnement jährlich: EUR 559,00 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.