

Insolvenzverwalter vermeidet Prognose zur Touring-Zukunft

Die Kanzlei Jaffé ist bei Insolvenzen im Verkehrsbereich nicht unbekannt: Das Verfahren des Busherstellers bei Viseon wurde hier ebenso betreut wie das des Geraer Verkehrsbetriebes (GVB). Und nun geht es um die Deutsche Touring GmbH. Die DTG hat für März noch Löhne, Gehälter und Sozialversicherungsbeiträge gezahlt und dann selbst den Insolvenzantrag gestellt.

Rechtsanwalt Miguel Grosser ist vom Frankfurter Amtsgericht mit der vorläufigen Insolvenzverwaltung betraut. Er hat mit den diversen Poolpartnern (also den Mitkonzessionären und Betriebsführern) eine erste Einigung erzielt.

Dadurch sind nach Angaben des Anwalts der Vertrieb, „die reibungslose Fortführung einer Vielzahl von Buslinien“ sowie insbesondere die Bewirtschaftung der Fernbusstationen ZOB Hannover und SAB Stuttgart-Flughafen gewährleistet.

Grosser berichtet von ersten Kontakten zu potenziellen Interessenten. „Ich kann aber noch keine Prognose abgeben, ob und in welcher Form es gelingen kann, die Deutsche Touring zu erhalten“, ergänzte der Anwalt.

Die Touring wolle sich jedenfalls durch „eine Sanierung im Insolvenzverfahren ... neu aufstellen, um auch

Wen betrifft die Touring-Insolvenz?

- 123 Mitarbeiter (50 in der Eschborner Zentrale, die übrigen an elf deutschen Niederlassungen)
- Poolpartner und Subunternehmer
- den ZOB am Hbf. Hannover und das neue Stuttgart Airport Busterminal (SAB), deren Bewirtschaftung die DTG in Wettbewerbsverfahren errungen hatte
- den neuen „strategischen Partner“ Deinbus (NaNa-Brief 12+13/17) und damit die geplante Netzoptimierung; angesichts der Übermacht von Flixbus ist Deinbus seit längerem selbst auf der Suche nach einem neuen Geschäftsmodell, hat etwa den Einstieg in den ÖPNV versucht (Ausg. 49/16)
- drei DTG-Tochtergesellschaften in Kroatien, Serbien und Tschechien – sie befinden sich nicht im vorläufigen Insolvenzverfahren
- den Mehrheitsgesellschafter Iberosur Eurosur (83 % DTG-Anteil) – das Konsortium gehört zur Hälfte Transdev (weswegen der französische Konzern die DTG konsolidierte) und zu 20 % NX Alsa; der Rest verteilt sich auf weitere spanische Fernbusanbieter
- den Minderheitsgesellschafter Europäische Reiseversicherung (ERV) und damit die ERGO-Gruppe
- die deutschen Verbraucher, die angesichts der Dominanz von Flixbus kaum noch Alternativen haben
- den französischen Fernverkehrsmarkt, wo die DTG-Schwester Isilines nun versucht, mit einem Mietbusportal dem anhaltenden Erfolg von Flixbus Paroli zu bieten; „Grün“ hat innerfranzösisch im vergangenen Jahr 44 % Marktanteil erreicht und will 2017 seine Passagierzahl von 3 auf 5,5 Millionen steigern

NaNa Brief | 04.04.2017 | msa

künftig in der von einem aggressiven Preiswettbewerb gekennzeichneten Branche weiter bestehen zu können“.

2016 setzte die Touring nach Angaben des vorläufigen Insolvenzverwalters 32,1 Mio. EUR um, die Gruppe insgesamt 42,8 Mio. Euro. Laut Geschäftsbericht belief sich der

In dieser Ausgabe:

POLITIK	Kuhhandel Maut/MDV	Seite 2
POLITIK	Pofalle zu PBefG	Seite 2
RECHT	VG Neustadt urteilt gegen Transdev und Rhenus Veniro	Seite 2/3
DURCHSAGE	Rolf Tödtnann	Seite 3
MARKT	DB zentralisiert	Seite 4
SPNV	Aufgabenträger-Karte zur regionalen Leistungsverteilung	Seite 5
FUNDSACHE	Es war einmal in Deutschland	Seite 6
VERTRIEB	CICO im Trend	Seite 7
INTERNATIONAL	„Automatischer SPNV“ in Italien	Seite 8
INTERVIEW	Rüdiger Sterzenbach	Seite 9

Umsatz 2014 noch auf 49,3 Mio. EUR. Vor Jahresfrist beschlossen die DTG-Gesellschafter einen Kapitalschnitt, um sich einen Teil der hohen Barreserve steuerfrei auszahlen zulassen, danach verließ Geschäftsführer Frank Zehle die DTG (NaNa-Brief 19-21, 38/16). NaNa Brief | 04.04.2017 | Markus Schmidt-Auerbach

POLITIK

Thüringen erkaufte Zusage zum Bahnausbau mit Enthaltung zur Pkw-Maut. Weil Thüringen sich im Bundesrat enthalten hat, kommt es nicht zu einem Vermittlungsverfahren in Sachen Pkw-Maut. Ministerpräsident Bodo Ramelow (Linke) hat den Schritt verteidigt. Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) hat dem Freistaat zugesichert, die Dringlichkeit für den Ausbau der Mitte-Deutschland-Verbindung (MDV) neu zu bewerten.

Noch in dieser Legislaturperiode, also bis September, wolle Dobrindt die Voraussetzungen durch eine Finanzierungsvereinbarung mit der DB schaffen, dass die Planung für das Projekt beginnen kann, meldet die „OTZ“.

Ramelow hielt Kritikern aus den Reihen der Linken auf seinem Twitter-Blog entgegen, dass für ihn der Grundsatz gelte: „Erst das Land, dann die Partei.“ Hätte Thüringen jedoch ebenfalls für einen Vermittlungsausschuss gestimmt, wäre die Maut nicht gestoppt worden, sondern allenfalls Verbesserungen im Detail erreicht worden.

Davon hätte Thüringen allerdings nicht profitiert, da es bekanntlich keine deutschen Außengrenzen hat. Zudem, so Ramelow weiter, mache ein schneller Mautbeschluss den Weg frei für eine rasche Entscheidung des EuGH gegen die Maut, die auch er grundsätzlich ablehne. Ramelows will also einen MDV-Ausbau mitnehmen, hofft also trotzdem darauf, dass die Maut gekippt wird.

Unterdessen hat das österreichische Verkehrsministerium (BMVIT) eine Klage gegen die deutsche Maut vorbereitet. Sie stützt sich auf ein europarechtliches Gutachten, das dem Finanzierungsinstrument eine Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit bescheinigt. Das Kabinett in Wien will heute über die Klage entscheiden. NaNa Brief | 04.04.2017 | cm/msa

► **DB hält derzeitiges PBefG für ausreichend:** Wie löst sich der Widerspruch auf, dass die DB einerseits mit den kommunalen Busunternehmen und dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) eine PBefG-Präzisierung fordert, und zugleich zusammen mit dem BDO und anderen Konzernen vor einer Kommunalisierung des Busverkehrs warnt? Diese Frage stellte der „NaNa-Brief“ dem DB-Vorstand bei der Bilanzpressekonferenz am 23. März in Berlin. Der für Lobby und Infrastruktur zuständige DB-Vorstand Ronald Pofalla entgegnete: „Sie werden von uns als Bahn keine Position dazu vernehmen.“ Der derzeitige gesetzliche Rahmen sei ausreichend, setzte er hinzu. NaNa Brief | 04.04.2017 | dot/msa

RECHT

Etappensieg für Steinbrück – RVG beantragt Gläubigerschutz. Das Landgericht Erfurt hält die Kündigung der vom Unternehmen Steinbrück für die Regionale Verkehrsgemeinschaft Gotha erbrachten Fahrleistungen für nicht rechtmäßig und hat dem Unternehmen im Eilverfahren die eingeforderten Abschlagszahlungen für Januar und Februar für 675.000 EUR zugestanden, wie der „MDR“ und Thüringer Zeitungen berichten.

Parallel hat die Vergabekammer Thüringen die Verträge der RVG über die „Steinbrück-Ersatzleistungen“ für nicht rechtskonform eingestuft, da keine europaweite Ausschreibung erfolgt sei.

Die Regionale Verkehrsgemeinschaft (RVG) plant derweil, weitere Rechtsmittel einzulegen. Parallel hat die RVG einen Antrag auf Eröffnung des Insolvenzverfahrens gestellt. Wie RVG-Chef Uwe Szpöt gegenüber der Lokalpresse erklärte, besteht damit Vollstreckungsschutz. Steinbrücks Forderungen werden damit nicht mehr vorrangig behandelt, sondern gleichrangig mit den Forderungen der übrigen Gläubiger, in erster Linie also auch den neuen Subunternehmern. NaNa Brief | 04.04.2017 | jbl/msa

Bieter müssen Fehler in den Kalkulationsgrundlagen selbst erkennen. Mehrere ÖPNV-Aufgabenträger im VRN brauchen keinen Schadensersatz zu leisten, obwohl die vom

Verbund ausgestellten Wettbewerbsunterlagen für die Nettoverträge Fehler enthielten. Das Verwaltungsgericht Neustadt/Weinstraße hat die Schadensersatzansprüche zurückgewiesen. Bei Rhenus Veniro wird nun erwogen, weitere Rechtsmittel einzulegen.

In den Streitverfahren ging es einmal um den Stadtverkehr Zweibrücken (2011-2018), welches der Altbetreiber Rhenus Veniro VGZ für sich entscheiden konnte, zum anderen um das Los 1 im Linienbündel Neustadt/Weinstraße (2013 bis 2022). Hier setzte sich Transdev Palatinabus durch.

Den Zahlungen liegen öffentlich-rechtliche Verträge zugrunde. Für daraus resultierende Schadensersatzansprüche sind die Verwaltungsgerichte zuständig, wie Gerichtssprecherin Helga Klingemeier der Redaktion erläuterte.

Rhenus Veniro hatte zunächst den VRN verklagt, das VG Neustadt stellte aber fest, dass dieser nur als Servicestelle für die Stadt Zweibrücken handelte. Die Klage müsse sich also gegen den Aufgabenträger als Vertragspartner richten.

Im VRN sind Nettoausschreibungen typisch. Angaben zu Fahrgeldeinnahmen und der Einnahmeaufteilung im Verbund stellen also eine wichtige Kalkulationsgrundlage dar, auch im Hinblick auf Tarifderivate wie den SGB-Ausgleich oder den Ausgleich im Ausbildungsverkehr. Beide Kläger machen geltend, dass der VRN ungenaue Angaben machten, die sich über die gesamte Laufzeit zu hohen Fehlbeträgen aufsummierten.

Im Linienbündel Neustadt werden nicht nur VRN-, sondern auch KVV-Ausbildungskarten anerkannt. Fehlerhafte Angaben zu den Nutzern führten bislang bereits zu etwa 0,7 Mio. Mindereinnahmen.

Die Neustädter Richter sahen die Aufgabenträger jedoch nicht in der Erstattungspflicht. Denn Transdev hätte die nicht eindeutigen Angaben zu Schoolcards und Studikarten des KVV mit einer Bieterfrage klären müssen.

Im Übrigen habe der Ausschreibungsgewinner die KVV-Daten in der Leistungsbeschreibung „so verstanden, wie sie bei realistischer Betrachtung zu verstehen gewesen seien“. Daher seien die KVV-Daten auch nicht für die Mindereinnahmen verantwortlich zu machen.

Im Stadtverkehr Zweibrücken hatte der VRN den Anteil am EAV Einnahmeschlüssel auf zwei Stellen gerundet, ohne dies kenntlich zu machen, argumentiert Rhenus Veniro. Im Ergebnis habe dies zu 1,2 Mio. EUR Mindereinnahmen geführt.

Auch hier sah das VG Neustadt/W. kein Schutzbedürfnis. Denn die Filiale von Rhenus Veniro hätte die Rundung „durch eine einfache Nachberechnung des Schlüssels selbst erkennen

können“.

Zum anderen hatten bereits die Vergabeunterlagen eine Nacherhebung angekündigt, zwei Jahre nach Vertragsbeginn. Spätestens ab diesem Zeitpunkt hätte sich das Verkehrsunternehmen sowieso auf einen neuen EAV-Schlüssel einstellen müssen.

Rhenus-Veniro-Geschäftsführer Rolf Tödttmann kann die Argumentation nicht nachvollziehen. Erst durch die Nacherhebung sei die Rundung um zwei Stellen überhaupt erkennbar geworden, sagte er dem „NaNa-Brief“.

Zudem habe das VG Neustadt nicht bedacht, dass der Ausschreibungsgewinner aufgrund der Kalkulationsdaten den Zuschussbedarf durch den Aufgabenträger ermittele. Ein zu niedriger Wert wirke sich auch nach der Festlegung eines neuen EAV-Schlüssels aus. Vor diesem Hintergrund erwäge man im Konzern ernsthaft weitere Rechtsmittel.

In beiden Fällen steht den klagenden Verkehrsunternehmen offen, eine Zulassung der Berufung durch das Oberverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz in Koblenz zu beantragen.

Fundstellen: VG Neustadt, Urteile vom 20. Februar 2017, VGZ ./ Zweibrücken: Az. 3 K 1160/15.NW, Palatinabus ./ Neustadt/W. u.a.: Az. 3 K 772/15.NW.

DURCHSAGE



„Wenn wir mit einem Taschenrechner einfach hätten nachrechnen können, stellt sich die Frage, warum die Vergabestelle das nicht getan hat.“

Foto: Rhenus Veniro

Rolf Tödttmann, Geschäftsführer Rhenus Veniro und Regionalleiter Südwest, gegenüber dem „NaNa-Brief“ zur Urteilsbegründung des VG Neustadt.

NaNa Brief | 04.04.2017 | msa

MARKT

Wenn der Erfolg ausbleibt, zieht die DB die Zügel an und setzt wieder auf mehr Zentrale. Die Bilanzpressekonferenz am 23. März in Berlin war nicht nur die erste unter dem frisch gekürten neuen Konzernchef Richard Lutz, sie unterschied sich auch im Stil deutlich von den früheren Veranstaltungen. Die DB will ihr Mobilitätswissen in Metropolregionen vermarkten.

Statt in ein schickes Konferenzhotel hatte die DB diesmal in ihr Berliner ICE-Werk eingeladen. Lutz, der Infrastruktur- und Lobbyvorstand Pofalla sowie Produktionsvorstand Berthold Huber stellten sich zwischen einem ICE2 und einem ICE4 auf.

„Zurück zu den Wurzeln“, sollte wohl die Botschaft lauten, und: „Wir kümmern uns um



„Kunden, Prozesse, Geschäftsmodelle“ nehmen die DB-Topmanager Berthold Huber, Ronald Pofalla und Richard Lutz, hier bei der Bilanzpressekonferenz mit DB-Sprecher Oliver Schumacher, auch künftig ins Visier.

Foto: Dorothea Trapp

das Brot- und Buttergeschäft.“ Dieses Versprechen stammt bekanntlich von Lutz' Vorgänger Rüdiger Grube, und dem dankte der neue Vorstandsvorsitzende zum Schluss der Veranstaltung ganz ausdrücklich. Personalvorstand Ulrich Weber war wegen Erkrankung nicht anwesend.

Für Lutz war es ein blendender Einstieg in seine neue Rolle als Konzernchef, und entsprechend zufrieden zeigte er sich mit dem Geschäftsjahr 2016 und den deutlich schwarzen Zahlen.

„Wir haben die Produktqualität und die Pünktlichkeit deutlich gesteigert. Wir haben einen neuen Fahrgastrekord im Fernverkehr erreicht. Wir haben einen neuen Trassenrekord auf dem Netz aufgestellt. Und wir haben einen operativen Gewinn von fast 2 Mrd. EUR erwirtschaftet, der wieder besser als Vorjahr liegt und einen ganz ordentlichen Sprung nach oben macht“, beschrieb er die Entwicklung.

Nachdem 2015 die operativen Ziele verfehlt worden waren, erhöhte sich nun der Umsatz auf 40,6 Mrd. EUR (+0,3 %). Für Lutz bedeutet dies, dass die Trendwende mit dem 2015 eingeleiteten Konzernumbau und dem Programm „Zukunft Bahn“ geschafft wurde. Die Brutto-Investitionen wuchsen um 1,8 % auf 9,5 Mrd. EUR. Allerdings stiegen auch die Netto-Finanzschulden, um 133 Millionen oder 0,8 %.

Im deutschen Schienenpersonenverkehr stieg die Anzahl der Reisenden um 7 Millionen auf mehr als 2 Milliarden. Für das Plus zeichnete der Fernverkehr verantwortlich, während DB Regio stagnierte. Europaweit beförderte die DB 4,4 Milliarden Fahrgäste in Bussen und Bahnen (+81 Millionen).

Eine Trendwende hat die DB nach eigener Aussage auch bei den Verspätungen geschafft. Im Fernverkehr ist sie von ihren Zielmarken noch ein gutes Stück entfernt, auch wenn sie sich im vergangenen Jahr von 74,4 % auf 78,9 % steigern konnte. Im SPNV stieg die Pünktlichkeit von 91,9 auf 92,7 %, und beim Schlusslicht, dem Schienengüterverkehr (SGV), von 72,9 auf 76,2 %.

Im Fernverkehr liegt das Pünktlichkeitsziel 2017 bei 81 %, laut Huber mittelfristig sogar bei 85 %. Dazu werden Anstrengungen auf drei Ebenen gemacht, bei der Infrastruktur, auf Fahrzeugseite und auf Fahrplenseite. Ein professionelles Baustellenmanagement konnte trotz zunehmenden Bauvolumens Verspätungen reduzieren, sagte Roland Pofalla.

Verspätete Abfahrten an Knotenbahnhöfen wirken sich besonders stark im ganzen Netz aus. Daher wurden die betrieblichen Abläufe von der Bereitstellung der Züge bis auf die Strecke verbessert, erläuterte Huber. Die Abfahrtpünktlichkeit wurde auch dadurch erhöht, dass die ICE-Türen

bereits 20 Sekunden vor Abfahrt schließen. Die verschiedenen Maßnahmen scheinen zu greifen. Bis 15. März 2017 wurde im Fernverkehr eine weitere Steigerung der Pünktlichkeit um 3,4 Prozent auf 83,9 Prozent gegenüber 2016 verzeichnet.

Die Kundenzufriedenheit im ICE stieg seit Jahresbeginn besonders mit dem kostenlosen WLAN spürbar an. Diesen Service will man in Zukunft auch in den Regionalzügen bereitstellen. Darüber hinaus wird der ICE kostenlosen Zugang zu Filmen und Spielen der Online-Videothek Maxdome

anbieten. Qualitätsverbesserung heißt auch bessere Information für die Reisenden. Dazu gehören die neuerdings mehrzeiligen Anzeigetafeln an den Gleisen und die Darstellung der Wagenreihung in der DB-Navigator-App.

Huber verteidigte die Strategie, mehr Fahrgäste durch günstige Tickets zu gewinnen.

Trotz der Billigtickets erhöhte sich der Umsatz im Fernverkehr. Die DB möchte mit ihrer Preispolitik Bahnfahrer zurückgewinnen und zu Wiederholern machen.

Deutscher Markt wächst in allen Segmenten

Personenverkehrsmarkt in Deutschland in % auf Basis der Verkehrsleistung	Wachstumsrate		Marktanteil	
	2016	2015	2016	2015
Motorisierter Individualverkehr	+1,5	+1,3	84,4	84,5
Schienerpersonenverkehr	+4,0	+0,3	8,3	8,1
DB-Konzern	+1,0	-0,2	7,0	7,1
Konzernexterne Bahnen	+24,1	+3,7	1,3	1,1
Öffentlicher Straßenpersonenverkehr	+1,0	+1,4	6,4	6,4
DB-Konzern	-2,2	-1,3	0,7	0,7
Luftverkehr (innerdeutsch)	+3,2	+1,4	0,9	0,9
Gesamtmarkt	+1,7	+1,2	100	100

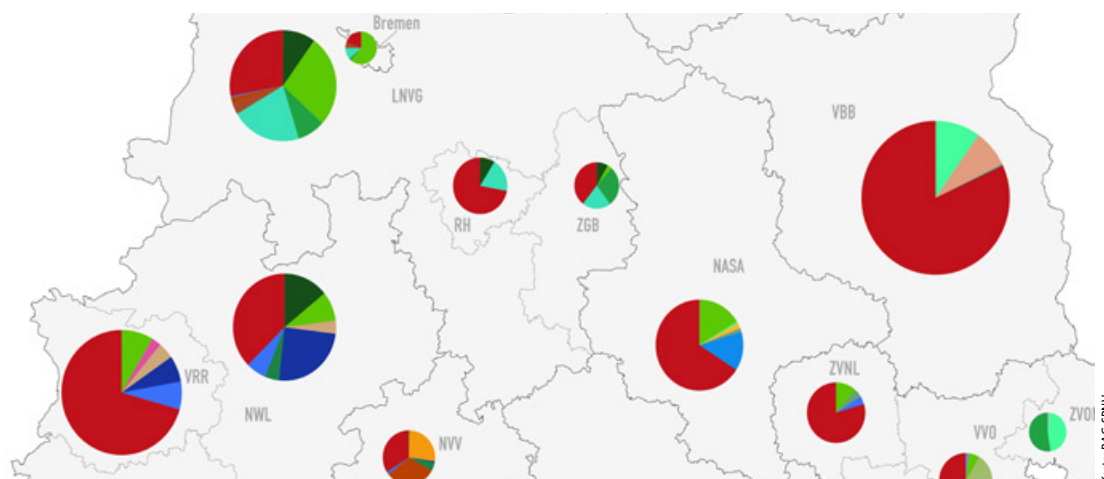
Tabelle: DB

Die DB steht nicht nur im Güter, sondern auch im Personenverkehr unter erheblichem Druck, wie der Geschäftsbericht 2016 belegt. Abermals schrumpfte die Bussparte, abermals legten konzernexterne Bahnen zu, um bemerkenswerte 24,1 Prozent. Die Daten für 2015 und 2016 entsprechen den DB-Erkenntnissen und -Einschätzungen zum Februar 2017, die Marktanteile sind gerundet.

Laut Huber ist es gelungen, durch die neue 180-Tage Vorkaufsfrist für Sparpreise sich gegenüber dem Fernbus zu profilieren. Auch dank des IC- und ICE-Ausbaus in die Fläche könne die DB den Wettbewerb mit dem Fernbus dauerhaft gut bestehen, gab sich der Topmanager überzeugt und optimistisch.

Der Aus- und Neubau des Netzes wird in diesem Jahr mit 7,5 Mrd. EUR Investitionen voranschreiten, kündigte Pofalla an. Das größte Projekt, die Schnellfahrstrecke Nürnberg – Erfurt (VDE 8) wird Ende des Jahres abgeschlossen. Dann benötigt der ICE-Sprinter von Berlin nach München weniger als vier Stunden. In München wird außerdem am 5. April der Spatenstich für die zweite S-Bahn-Stammstrecke erfolgen.

Bei manchen SPNV-Aufgabenträgern ist DB Regio nicht mehr präsent, in anderen hält der Ex-Monopolist 100 % Marktanteil. Erstmals hat die BAG-SPNV eine Karte der regionalen Leistungsverteilung erarbeitet. Die Größe der Tortendiagramme verdeutlicht das jeweilige Nkm-Volumen. Bundesweit bauten die Wettbewerbsbahnen 2016 ihren Marktanteil auf 33 % aus, vier Prozentpunkte mehr als im Vorjahr.



Einzig der Schienengüterverkehr DB Cargo verzeichnete weiter Verlust und einen Rückgang um 3,8 % gegenüber Vorjahr. Derzeit wird DB Cargo kommissarisch von Huber geführt, denn ein Vorsitzender oder eine Vorsitzende muss noch gefunden werden. Er oder sie soll die Sparte wieder in die Gewinnzone führen.

Auch wenn sich das Geschäft bei DB Schenker 2016 positiv entwickelte, die höhere Rentabilität von Wettbewerbern erfordern weitere Veränderungen. Lutz forderte Wachstum, Effizienz und eine

„andere Kultur“. Das bedeute, dass weniger dezentral und stärker übergreifend gesteuert werden müsse. Für den SPNV unterstrich Huber die in „Zukunft Bahn“ klar beschriebene Strategie: Man wolle Verkehre nicht nur verteidigen, sondern auch (zurück-)gewinnen. 2016 habe man sechs von zehn Ausschreibungen gewonnen (+20 %). Dieser Trend setzte sich im ersten Quartal 2017 fort, auch wenn Huber die Entwicklung noch mit Vorsicht betrachtet sehen wollte.

Aber auch ein Wachstum in eine ganz andere Richtung denkt die neue DB-Spitze an. Man verfüge über einen großen Erfahrungsschatz, den Vorstandschef Lutz im Rahmen von Smart-City-Ansätzen vermarkten will.

Konkret gibt es Gespräche mit Hamburg, andere Kandidaten sollen folgen. Lutz zeigt sich überzeugt, dass solche Aktivitäten sich wieder positiv auf das eigene Unternehmen auswirken werden.

NaNa Brief | 04.04.2017 | dot/msa

FUNDSACHE



Foto: X-Verleih / Media-Office Berlin

Am Donnerstag, 6. April, kommt „Es war einmal in Deutschland“ in unsere Kinos. Wer sich an den Klassiker „Es war einmal in Amerika“ erinnert fühlt, liegt nicht ganz falsch.

Beide Streifen spielen in jüdischen Milieus, der eine in Frankfurt, der andere in New York.

Aber David Bermann ist kein

Mafioso, sondern ein charmantes Schlitzohr. Er und seine Mitstreiter waren selbst Opfer skrupelloser Verbrecher. Sie gehören zu den wenigen, die den Holocaust überlebten.

Nun wollen sie nichts wie raus aus Deutschland. Nur noch schnell das Geld für die Auswanderung nach Palästina oder in die USA zusammenbringen! Deswegen werden sie „Teilacher“ und hausieren mit Wäschepaketen.

Auf dem Konfektionstisch in einem Frankfurter Hinterhof sitzt Bermann (dargestellt von Moritz Beibtreu), wie immer mit der unvermeidlichen Zigarette im Mundwinkel. Aber spielt er doppelte? Kollaborierte das Schlitzohr mit den Nazis? Faynbrot, Verständig und Szoros können es nicht fassen: Jede Woche muss ihr Kollege zum Verhör beim US-Geheimdienst.

„Es war einmal in Deutschland“ basiert auf den Romanen „Die Teilacher“ und „Machloikes“ von Michel Bergmann, der zusammen mit Regisseur Sam Garbarski auch das Drehbuch verfasst hat. Viel Persönliches hat der Autor einfließen lassen, es aber mit weiteren Erzählsträngen zu einer spannenden Familiensaga und Milieuschilderung verflochten. Eine ganz andere Geschichte von der Auferstehung aus Ruinen, vom Wirtschaftswunder.

Die Figur David Bermann ist durch Michel Bergmanns Onkel David Bergmann inspiriert, der Wäschehändler Holzmann durch seinen Vater. Im Roman „Machloikes“ (Probleme) wirkt bei einem Schultheater ein gewisser Benny Kohn mit. Wie Michel Bergmann einmal bei einer Lesung berichtete, gehörte zu seinen ersten Frankfurter Spielkameraden auch Daniel Cohn-Bendit.

Die Handlung der beiden Romane wird im Film verdichtet und teilweise neu kombiniert. Die aberwitzige Geschichte von der Abordnung eines KZ-Häftlings auf den Obersalzberg musste daher mit Davids Bermann Lebenslauf verschmelzen.

Jetzt fehlt nur noch der Branchenbezug. Eines Tages tauchen die Teilacher in einer Bahnersiedlung auf und bieten den Hausfrauen Aussteuerpakete im Wert von 1.300 Mark für sagenhafte 900 Mark an. „Denn Ihr Arbeitgeber, die Bahn, hat sich bereiterklärt, 400 Mark dazuzulegen.“

Na, kommen wir ins Geschäft?

NaNa Brief | 04.04.2017 | msa

VERTRIEB

DB – Neuer Ansatz für nahtloses E-Ticketing und Umorientierung für Qixxit. Auf der CeBIT hat der Staatskonzern das „smarte“ Bewegungstagebuch des Start-ups Motion Tag präsentiert. Eines Tages könnte er diese CIBO-Anwendung vielleicht als neues E-Ticket einsetzen, als Nachfolger von Touch&Travel. Dessen NFC-Technologie hat sich aus Sicht des Konzerns überholt, sagte Steffen Rutsch, DB-Pressesprecher Digitalisierung. Das Informationsportal Qixxit wird künftig für Ferndistanzen positioniert.

Bei der Lösung von Motion Tag handelt es sich um ein Check-in/be-out-System (CIBO). Der Fahrgast meldet sich bei Fahrtritt mit der App an. Dann erkennt das System, ob es sich beispielsweise um eine S-Bahn oder einen ICE handelt, und meldet den Kunden sensorbasiert automatisch ab, sobald er das Verkehrsmittel verlässt.

Bei CIBO muss sich der Fahrgast also nicht aktiv abmelden. Motion Tag nutzt die in Touch & Travel hinterlegten Pricingregeln, etwa die Bestpreisgarantie. So wird eine Monatskarte berechnet, sobald diese günstiger als die Summe der Einzelfahrten ist. Anders als im DB-Navigator wird dieses

ÖPNV zieht an DB Vertrieb vorbei

Die DB-Initiative für ein CIBO-System kommt nicht überraschend. Immer mehr ÖPNV-Anbieter und Verkehrsverbünde interessieren sich für die neue Technik. Mit dem herkömmlichen Angebot Touch&Travel wäre es DB Vertrieb aber schwer gefallen, bei diesem Trend mitzugehen und Kunden zu akquirieren.

So will beispielsweise die Hamburger Hochbahn Mitte 2017 ein sechsmonatiges CIBO-Pilotprojekt ins Leben rufen. Bei Erfolg würde CIBO bereits ab 2018 im gesamten HVV-Gebiet eingesetzt. Im ersten Schritt ist es das Ziel, „den Alltag der Fahrgäste vereinfachen und so unkompliziert wie möglich machen“, wie die Stadt Hamburg mitteilt. Langfristig soll eine Bestpreisfunktion auch Tarifenkenntnisse überflüssig machen.

Ein manuelles Abmelden, so lautete die Vorgabe, sollte in jedem Fall vermieden werden. Die DB hätte dafür ihr auf CICO beruhendes Touch&Travel CIBO nachrüsten können. Doch darauf wollten sich weder Hochbahn noch HVV verlassen und prüften weitere Lieferanten, wie die Stadt Hamburg mitteilte. Dazu zählte u.a. Hop on aus Israel.

Ganz frisch ist die Ausschreibung des VRR für ein CIBO-System, eingebettet in die bestehende Systemumgebung, das für den SPNV wie für den ÖPNV gilt. Dem VRR schwebt maximale Flexibilität vor: Alle heutigen und künftigen Tarife sollen abgebildet werden; neben CIBO soll das System auch BIBO und CICO beherrschen und zudem mit VRR-Auskunft, -App und -Ticketshop verknüpft werden. Laut [TED-Ausschreibung](#) ist der Start der Beschaffung auf den 1. Dezember terminiert.

Auf der 58. Kontiki Konferenz vom 9. und 10. März in Frankfurt/Main lernten die 180 Teilnehmer (Rekord!) u.a. das WLAN-basierte CIBO-Pilotprojekt von Postauto Schweiz in Sion kennen.

NaNa Brief | 04.04.2017 | msa

DB-E-Ticket im Nachhinein bezahlt (Post-Payment-System).

Doch die Anbindung der Motion-Tag-App an das E-Ticket der DB fehlt noch. Hier steht das Start-up nach Aussage der Mitarbeiter erst am Anfang möglicher Kooperationen. Trotz der Hinwendung zu neuer Technik bleibt aus Nutzersicht also dieselbe Herausforderung wie bei Touch&Travel bestehen: Sind nicht alle Verkehrsmittel und -verbünde eingebunden, wird es unübersichtlich, und der Kunde entscheidet sich dann vielleicht für einfachere Portale oder andere Vertriebswege.

Zum Schutz der Kundendaten hat Motion Tag einen ISO-zertifizierten Server in Deutschland eingerichtet. So viele Daten wie möglich sollen zudem auf dem Smartphone bleiben.

Für die DB-eigene App Qixxit, die Reiseverbindungen verkehrsträgerübergreifend darstellt, hat der Konzern unterdessen eine Neupositionierung beschlossen. Man wolle Nachfragen nach Ferndistanzen bedienen, statt komplexe Nahverkehrslösungen abzudecken, sagte DB-Sprecher Rutsch.

Da es bereits gute Portale für Flugreiseauskünfte gibt, will man hier ansetzen und beispielsweise Planungen für eine Urlaubsreise von Erfurt nach Mallorca darstellen. Diese Verbindungen würden im Moment noch nicht verkehrsträgerübergreifend abgebildet.

Qixxit wird in die neue Gesellschaft DB Digital Ventures überführt. Dies soll eine größere Chance bieten, sich an der neueren Marktentwicklung und auch international auszurichten. Qixxit wurde dazu personell neu ausgestattet, ergänzte Rutsch.

Aus dem Qixxit-Kundenstamm will die DB eine repräsentative Stichprobe ziehen, um das neue Produkt ab Sommer zu testen. Gegebenenfalls steht danach ein Relaunch an. Der frühere DB-Chef Rüdiger Grube hatte bereits im Januar einen neuen „Mix“ für Qixxit angekündigt; die aufwändige Integration neuer Verkehrsmittel kam nur mühsam voran. Zudem kritisierten Verkehrsverbünde und -unternehmen die DB für mangelnde „Kooperation auf Augenhöhe“ (NaNa-Brief 5/17, 38/16).



Karte: RMV-Auskunft / Openstreet-Map, Montage: NaNa-Brief / msa

Nach den Mühen des Gebirges kommen die Mühen der Ebenen. Diese Brecht'sche Erkenntnis gilt für die DB, aber gleichermaßen auch für andere Akteure im öffentlichen Verkehr, die die Digitalisierung vorantreiben. So verortet die RMV-Routenauskunft die Starhaltestelle der Frankfurter Buslinie 37 beispielsweise an Gleis 12/13 mitten im Hauptbahnhof. Den Busbahnhof vor dem Hauptgebäude kennt die Datenbank noch nicht.

NaNa Brief | 04.04.2017 | dot/msa

INTERNATIONAL

Seit 18. März vollautomatischer Bahnverkehr



Foto: Leitner

In Deutschland diskutieren die Aufgabenträger noch über einen autonomen SPNV auf Nebenstrecken, in Italien kann jetzt eine erste Umsetzung besichtigt werden.

Seit dem 18. März verbindet der vollautomatische „Pisamover“ den Flughafen Galileo Galilei über eine 1,78 km lange Strecke mit dem Hauptbahnhof.

Das neue Angebot ersetzt eine 2013 aufgegebene Eisenbahnverbindung. Der 77 Mio. teure „Pisamover“ wird für die nächsten 33 Jahre vom Hersteller Leitner zusammen mit dem Bauunternehmen Condotte d'Acqua betrieben und anschließend an die Kommune übergeben.

Das neue Verkehrsmittel fährt zwischen 6 und 24 Uhr alle fünf bis acht Minuten. Jeder Zug kann 107 Fahrgäste aufnehmen.

Neben Fluggästen sind Pendler eine wichtige Kundengruppe. Für sie wurde an der Mittelstation ein P+R-Parkplatz mit 1.400 Stellplätzen errichtet. Pisa (90.000 Einwohner) erhofft sich so eine spürbare Verbesserung der Lebensqualität für seine Bürger.

Trotz „Pisamover“ pendeln weiterhin Stadtbusse zwischen Bahnhof und Flughafen. Die früher vom Pisaer Verkehrsbetrieb betriebene Linie wird inzwischen von der Compagnia Toscana Trasporti (CTT Toscana Nord) bedient. Mit diesem gemischtwirtschaftlichen Konsortium trotzten viele Altkonzessionäre gemeinsam den Ausschreibungen.

NaNa Brief | 04.04.2017 | msa

► **KTEL Saloniki leidet unter Billigfliegern und gesunkener Kaufkraft:** Die Fernbusse des Unternehmens fährt seit einigen Wochen nur noch neun tägliche Fahrtenpaare in das 500 km entfernte Athen. Das sind zwei weniger als bisher. Trotz der Angebotsanpassung krebst die Auslastung noch immer um 35 %, erklärte das Management gegenüber griechischen Medien. Neben der Wirtschaftskrise seit 2008 verweist man auf den Preiskampf der Fluglinien Ellinair, Olympic und Ryanair.

NaNa Brief | 04.04.2017 | msa

KORREKTUREN

► **Autorenangabe fehlte:** Am Beitrag „FlixBus setzt weiter auf eigene Software-Entwicklung“ der Ausgabe 12+13/17 stand versehentlich nur das Kürzel msa, für den Redakteur Markus Schmidt-Auerbach, doch es fehlte das Kürzel unserer Reporterin Dorothea Trapp (dot). Das holen wir hiermit nach.

NaNa Brief | 04.04.2017 | msa

INTERVIEW



Foto: privat

Im Alter von 30 Jahren ist Rüdiger Sterzenbach zum Professor für Volkswirtschaftslehre und Betriebswirtschaftslehre des Personenverkehrs an die Hochschule Heilbronn berufen worden. Fragestellungen der Branche treiben den heute 70-Jährigen auch heute um.

„Wir müssen mehr über den Tellerrand schauen“

Rüdiger Sterzenbach ist der Ideengeber und Motor des neuen Fachkongresses „Megatrends im Verkehr“ am 5. Mai in Koblenz. Der Professor für Volkswirtschaftslehre und Betriebswirtschaftslehre des Personenverkehrs hat die Hochschule Heilbronn im Bereich des Personenverkehrs mit aufgebaut und dort unzählige Führungskräfte ausgebildet. Wie bewährt sich die Liberalisierung der Verkehrsmärkte, wollte der NaNa-Brief von Sterzenbach erfahren. Mit dem „Luftverkehrs“- und „ÖPNV-Papst“ hat sich Chefredakteur Markus Schmidt-Auerbach getroffen – zwischen zwei Terminen im rheinland-pfälzischen Landtag. Denn der Wissenschaftler, früherer führender Sportfunktionär und Landespolitiker bleibt auch nach seiner Emeritierung/Pensionierung in Sachen Verkehr, Daseinsvorsorge und Sport umtriebig.

NaNa-Brief: Professor Sterzenbach, Sie veranstalten den Kongress „Megatrends im Verkehr“ im rheinland-pfälzischen Koblenz, haben dafür aber den hessischen Ministerpräsidenten Volker Bouffier als Schirmherren gewonnen. Wie haben Sie das angestellt?

Rüdiger Sterzenbach: Hessen versteht sich zu Recht als eine der Verkehrsdrehscheiben in Deutschland und Europa. Der Ministerpräsident weiß um die Bedeutung für die Wirtschaft seines Landes und die vielfältigen Verflechtungen mit dem Leben seiner Bürger. Volker Bouffier

setzt auf eine intermodale Vernetzung, und genau diesen Ansatz wollen wir auch in Koblenz untersuchen. Das stößt auf ein Interesse in Branche und Politik, wie sich auch an den Referenten zeigt. Um nur einige zu nennen: Es haben DB-Vorstand Berthold Huber, der Heilbronner Studiendekan für Verkehrsbetriebswirtschaft und Logistik Thomas Bernecker, BMVI-Staatssekretär Norbert Barthle und RMV-Chef Knut Ringat zugesagt. Die Stadt Koblenz ist eine Reverenz an meine Heimat, und die Festung Ehrenbreitstein ein toller Tagungsort.

NaNa-Brief: Beim jüngsten ÖPNV-Innovationskongress bildete Mobilität 4.0 ein wichtiges Themenfeld, ob durch automatisiertes Fahren, ob durch neue Informations- und Vermittlungskanäle. In der großen Podiumsrunde ist viel über Uber diskutiert worden, aber nicht mit Uber. Schmort der Nahverkehr zu stark im eigenen Saft?

Sterzenbach: Der Kongress in Freiburg ist eine hervorragende Veranstaltung. Ich bin bis zu meiner Emeritierung/Pensionierung mit Leib und Seele Professor in Heilbronn gewesen, habe meine Studierenden immer dorthin geschickt. Dass Mobilität 4.0 den Verkehr massiv verändern wird, zeichnet sich ab. Das Taxiwesen z.B. steht durch die neue Technologie vor einer dramatischen Veränderung. Wie genau die ausfallen wird, können wir nicht wissen, Prognosen sind bekanntlich besonders schwierig, da sie die Zukunft betreffen. Aber wir können Szenarien diskutieren, in Gedanken durchspielen, wie wir uns verhalten sollen und/oder können. Ganz klar ist aber, dass die historisch streng geschiedenen Verkehrsarten noch stärker zusammenwachsen werden. Die Kunden steigen doch ganz selbstverständlich um, sie nutzen ihren Pkw, dann den ÖPNV, den Zug, den Flieger, und neuerdings auch den Fernbus. Die Reihenfolge können Sie beliebig umkehren. Wir müssen mehr über den Tellerrand schauen.

NaNa-Brief: Warum sollte sich ein privater oder kommunaler Busbetrieb oder ein SPNV-Aufgaben-träger mit, sagen wir mal, dem Geschäftsmodell von Ryanair befassen?

Sterzenbach: Die Grundstrukturen sind vielfach vergleichbar, in der Planung, in der Produktion, im Marketing. Oder beim Netzmanagement! Die Begriffe lauten natürlich gelegentlich anders, die Ausgangsbedingungen sind jedoch vielfach ähnlich. Wir haben vielfach wahlfreie Kunden. Man kann sich überall etwas anschauen. Zwar schlagen die großen Trends auf alle Verkehrsarten durch, aber nicht im selben Maß oder im selben Tempo. Wie begegnen die Kollegen/innen dort der Liberalisierung, wie der Digitalisierung? Wie gehen sie mit Finanzierungsfragen, etwa bei der Infrastruktur, um?

NaNa-Brief: Ryanair bietet Punkt-zu-Punkt-Verkehre an, die Daseinsvorsorge hingegen setzt auf Netze. Dieser andere Ansatz schlägt sich mittlerweile sogar in der Gesetzgebung nieder, im 4. Eisenbahnpaket genauso wie in der Linienbündelung der PBefG-Novelle von 2013. Sind das nicht komplett unterschiedliche Welten?

Sterzenbach: Wer mit dem ICE auf direktem Weg nach Frankfurt reist, um den Flieger nach Mexiko City zu nehmen, wechselt von einem Netz ins andere. Aber aus Kundensicht handelt es sich um zwei Punkt-zu-Punkt-Verkehre, und da ist die Frage ganz entscheidend: Schaffe ich rechtzeitig den Übergang von dem einen in das andere System? Das kann der beteiligten Verkehrsgesellschaft nicht egal sein.

NaNa-Brief: Sie sprechen die Wahlfreiheit der Kunden an. Wie relevant sind Verlagerungseffekte?

Sterzenbach: Enorm. Schauen Sie nur einmal auf die Zuwächse im SPNV infolge der Angebots-offensive nach der Bahnreform. Oder auf die hohe Zahl von Umbuchungen bei Streiks. Die Verkehrsarten verzahnen sich immer stärker, mit Auswirkungen bis in die Infrastruktur. Gerade hat Ryanair den Betrieb am Frankfurter Flughafen aufgenommen und wird diesen massiv ausbauen. Das ist eine kleine Revolution, die nicht nur die Lufthansa beunruhigt, sondern auch auf Fraport oder die Bahn- und Straßenzubringer zum Flughafen große Auswirkungen haben wird.

Wir müssen uns auch als Volkswirtschaft intensiv darum bemühen, das Verkehrswachstum so effizient wie möglich zu managen.

NaNa-Brief: Was meinen Sie mit Effizienz? Die Kosten?

Sterzenbach: Die auch, aber wir brauchen auch mehr Kapazität, mehr Qualität – und wir brauchen auch mehr Nachhaltigkeit. Die Branche muss ein hohes Interesse daran haben, über die Weichenstellung mitzureden. Die große Rolle der Politik ist hierbei nicht zu vergessen. Welche Weichen das sein sollen und können? Da will ich dem Kongress nicht vorgreifen.

NaNa-Brief: Sie stammen aus einer Busunternehmerfamilie. Ihre Familie hat die SZ-Gruppe jedoch 2006 an den Transdev-Konzern verkauft. Welche Rolle geben Sie dem Mittelstand im Verkehr?

Sterzenbach: Unsere Entscheidung zum Verkauf lag einzig darin begründet, dass die nächste Generation für sich andere Zukunftspläne hatte. Aber natürlich hat der Mittelstand weiterhin seinen Platz im Verkehrsgewerbe. „Every business is local!“ Wir haben Beispiele, etwa im ÖPNV, wo Familienunternehmen der Entwicklung mit Kooperationen trotzen oder mit einer gezielten Expansion. In einigen Regionen haben diese Familienunternehmen mit einem großen Gewinn von Marktanteilen im Wettbewerb bestehen können. Oder schauen Sie sich Ryanair und FlixBus an, beide nach wie vor weitestgehend unternehmergeführt, auch wenn sie Drittkapital ins Boot geholt haben. Diese mit mittelständischer Historie geprägten Firmen haben die Branche mit ihrer Flexibilität und ihrer Innovation vorangebracht. Hinter Veränderungen stehen immer Menschen! Mit dem Kongress „Megatrends im Verkehr“ bringen wir Menschen zusammen, die die gewaltigen Herausforderungen in unserer Branche annehmen wollen.

Infokasten zum Kongress

Fachkongress „Megatrends im Verkehr – Wo geht die Reise hin?“

Veranstalter: Prof. Dr. Rüdiger Sterzenbach mit den Hochschulen Heilbronn und Worms

Termin: 5. Mai 2017, 9 bis 17.30 Uhr

Ort: Koblenz, Festung Ehrenbreitstein

Teilnahmegebühr: 119 EUR (erm. 49 EUR)

Medienpartner: DVV Media Group (mit u.a. dem „NaNa-Brief“, der „NaNa“, dem „Nahverkehr“, „Rail Business“) sowie die „FVW“.

NaNa-Brief-Chefredakteur Markus Schmidt-Auerbach wird einen Teil des Kongresses moderieren.

NaNa Brief | 03.04.2017 | msa

NaNa Brief | 04.04.2017 |



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 | Detlev K. Suchanek ; 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: Elif Ulusoy, Tel. +49 40 23714-363 elif.ulusoy@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 Abonnentenservice: 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 514,00 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.