



Eine neue Bahn für Deutschland

Bundesarbeitsgemeinschaft
der Aufgabenträger des SPNV e. V.

Eine neue Bahn ist nötig

1. **Der Deutschlandtakt der neuen Bahn:
Ein integraler Taktfahrplan fürs ganze Land**
2. **Die Qualität der neuen Bahn:
Näher an den Kunden**
3. **Die Infrastruktur der neuen Bahn:
Klare Regeln, Transparenz und regionale
Verantwortung**
4. **Die Finanzierung der neuen Bahn:
Mehr Geld für mehr Bahn**
5. **Die Organisation der neuen Bahn:
Mehr unternehmerische Verantwortung
und mehr Staat**

Eine neue Bahn ist nötig

Spätestens seit der Bahnreform ist es Ziel der Verkehrspolitik, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen. Und tatsächlich sind in Deutschland noch nie so viele Menschen mit der Bahn gefahren wie heute: Über 2,3 Milliarden Fahrgäste haben 2008 den Zug benutzt – gut 55 % mehr als vor der Bahnreform. Aber der Marktanteil stagniert vor allem im Fernverkehr und die Bahn ist weit davon entfernt, das vorhandene Marktpotenzial auszuschöpfen und ein gleichwertiger Konkurrent für das Auto zu werden.

Wir sind überzeugt davon, dass es möglich ist, deutlich mehr Fahrgäste für die Bahn zu gewinnen und den Marktanteil deutlich zu erhöhen. Und wir sind überzeugt davon, dass das nicht nur möglich, sondern auch nötig ist. Möglich, weil wir die Instrumente kennen, mit denen wir die Bahn voranbringen können. Nötig, weil wir nur mit der Bahn den Herausforderungen des Klimawandels, des demografischen Wandels und der insgesamt zunehmenden Mobilität begegnen können.

Dafür brauchen wir allerdings eine andere Bahn als heute, eine in vielen Bereichen ganz neue Bahn. Kern dieser neuen Bahn ist ein deutlich verbessertes Angebot: Der **Deutschland-Takt** mit hoher Qualität, **näher an den Kunden**. Um das zu ermöglichen, muss die **Infrastruktur** der neu-

en Bahn entsprechend angepasst werden, muss die **Finanzierung** sicher sein und muss die **Organisation** der Bahn modernisiert werden.

Unser Ziel ist, in den nächsten zehn Jahren die Zahl der Fahrgäste zu verdoppeln. Damit das gelingt, möchte die BAG-SPNV jetzt gemeinsam mit der Politik, den Verkehrsunternehmen, den Fahrgästen und allen anderen Interessierten den Weg zu einer **neuen Bahn für Deutschland** einschlagen. Dieser Weg beinhaltet die aktive, zielgerichtete Gestaltung des politischen Rahmens für die Kunden im Güter- und Personenverkehr und die gesamte Eisenbahnbranche. Die Vorschläge für die neue Bahn sind dabei gleichzeitig Wirtschaftspolitik und Konjunkturförderung im besten Sinne.

Wenn wir jetzt die Weichen richtig stellen, ist **die neue Bahn für Deutschland** möglich. Wir können die Fahrgastzahlen erheblich steigern und Fahrgäste dauerhaft an die Bahn binden, vielleicht sogar für die Bahn begeistern. Wir müssen dafür nicht mehr tun, als die schlummernden Potenziale der Eisenbahn zu wecken.

1. Der Deutschland- Takt

1. Der Deutschland-Takt

1. Der Deutschland-Takt der neuen Bahn: Ein integraler Taktfahrplan fürs ganze Land

Pünktlich, häufig und zügig – das sind die Anforderungen, die Fahrgäste an zeitgemäßen Schienenverkehr stellen. Ziel des Deutschland-Takts ist, das gesamte Zugangebot durch einen integralen Taktfahrplan bundesweit so zu verknüpfen und zu „vertakten“, dass häufigere und schnellere Verbindungen mit optimalen Umsteigemöglichkeiten entstehen. Vom ICE und IC über die Regionalbahn bis hin zum Bus in der Fläche entstehen so verlässliche Reiseketten. Voraussetzung dafür ist, dass die Zugangebote im Nah- und Fernverkehr vorausschauend koordiniert werden. Ebenso wichtig ist, dass Planung und Ausbau des Schienennetzes entsprechend angepasst werden.

Bei einem integralen Taktfahrplan verkehren die Züge regelmäßig z. B. im Stunden- oder im Halbstundentakt. Zugleich sind die Züge so verknüpft, dass alle Züge – unabhängig von der Fahrtrichtung – an wichtigen Knotenbahnhöfen immer zur annähernd selben Zeit eintreffen und wieder abfahren. Dadurch entstehen optimale und schnelle Umsteigemöglichkeiten.

Heute ist in zu vielen Relationen in Deutschland das Umsteigen noch mit langen Wartezeiten verbunden. Dies ist für die Reisenden ärgerlich und hält viele Menschen von der Nutzung des Eisenbahnverkehrs ab. Allerdings haben alle Bundesländer Taktfahrpläne für den Nahverkehr bereits eingeführt – und damit für einen wahren Fahrgastboom gesorgt. Überall dort, wo Schienenverkehre vertaktet und die Angebote erweitert wurden, sind die Fahrgastzahlen daraufhin stark angestiegen; teilweise hat sich die Nachfrage mehr als verdoppelt.

Der Deutschland-Takt überträgt dieses Erfolgsmodell auf die ganze Bundesrepublik und – soweit dies möglich – auf benachbarte Regionen im Ausland. Doppelt so viele Fahrgäste innerhalb von zehn Jahren – dieses Ziel ist realistisch, wenn das Angebot im Schnellverkehr ausgeweitet und mit dem Nahverkehr verknüpft wird. Voraussetzung für den Erfolg des Deutschland-Takts ist ein dichtes, überregionales Netz, das alle Großstädte mindestens im Stundentakt anbindet und wichtige Mittelstädte sowie auch touristische Regionen einbezieht. Der heutige Hochgeschwindigkeitsverkehr und der Deutschland-Takt ergänzen sich und stehen nicht im Widerspruch zueinander.

1. Der Deutschland-Takt

Für Investitionen in die Schieneninfrastruktur ist in Deutschland die öffentliche Hand zuständig. Seit der Bahnreform hat vor allem der Bund in den Neu- und Ausbau der Schieneninfrastruktur investiert. Diese Investitionen haben maßgeblich zur Renaissance des Schienenverkehrs in Deutschland beigetragen. Doch der Erfolg könnte noch wesentlich größer ausfallen, wenn der Infrastrukturausbau stärker auf die Anforderungen eines optimalen Taktfahrplans ausgerichtet würde.

Der Deutschland-Takt stellt den Netzausbau vom Kopf auf die Füße. In Zukunft werden alle Investitionen in die Schieneninfrastruktur auf das Angebot des Deutschland-Takts ausgerichtet. Nach dem Motto „So schnell wie nötig, nicht so schnell wie möglich“ kann der Bund mit dem Ziel netzweiter Verkürzung der Reisezeiten seine Investitionsmittel für die Schiene künftig effizienter und ökonomischer einsetzen. Auch der Schienengüterverkehr profitiert von dieser Planungsphilosophie, da die Kapazitätsplanung für Güterzüge einbezogen ist.

Um den Deutschland-Takt auf den Weg zu bringen, hat sich die „Initiative Deutschland-Takt“ gegründet (www.deutschland-takt.de). Sie engagiert sich dafür, Bahnfahrten durch den deutschlandweiten integralen Taktfahrplan noch attraktiver zu machen, ein Schnellverkehrsnetz, das alle Großstädte, bedeutenden Mittelstädte und Tourismusregionen im Stundentakt verbindet einzuführen und den Netzausbau auf das Verkehrsangebot im Personen- und Güterverkehr auszurichten, so dass die Investitionsmittel effizienter und ökonomischer eingesetzt werden können.

Die BAG-SPNV unterstützt die Ziele der Initiative Deutschland-Takt.

Abfahrt *Departure Départ*

Abfahrt *Departure Départ*

Zeit	Über	Ziel	Gleis
17:21	Falkensee	Neuen	13
17:31	Neubrandenburg	Stralsund	7
17:44	Frankfurt (Oder)	Eisenhüttenstadt	11
17:48	Hannover-Hamm(W)	Köln Hbf	13
		Köln Hbf	13
17:48	Angermünde	Stralsund	7
17:52	Leipzig-Nürnberg	Nürnberg Hbf	2
17:55	Wustermark	Rathenow	13
17:58	Bitterfeld	Leipzig Hbf	4
18:00	Rangsdorf-Zossen	Wünsdorf-Waldst	12
18:04	Frankfurt (M) Hbf	Stuttgart Hbf	13
18:06	Königs Wusterhausen	Coitbus	12
18:07	Potsdam-Rehbrücke	Belzig	14
18:13	Potsdam-Werder	Magdeburg	14
18:16	Fürstenwalde (Spree)	Frankfurt (Oder)	11
18:17	Jüterbog	Falkenberg (E)	1
18:18	Hamburg Hbf	Hamburg-Altona	7

2. Die neue Qualität



2. Die neue Qualität der neuen Bahn: Näher an den Kunden

Die Eisenbahn gehört heute trotz vieler Fortschritte zu den Dienstleistungsangeboten mit eher schlechtem Image und eher mäßiger Kundenzufriedenheit. Viele der Urteile über die Bahn mögen Vorurteile oder schlicht falsch sein, in vielen Fällen kommt das heute verbreitete Bahn-Bild noch aus den Zeiten der Behördenbahn und leider ist es bei Vielen auch „schick“, die Bahn zu kritisieren oder zu beschimpfen. Gleichwohl sind viele Kritikpunkte auch berechtigt: Die Kundenorientierung ist insgesamt noch schwach ausgeprägt, das System ist kompliziert, zumal die Tarifsysteme, die Leistung ist nicht überall verlässlich und der Reisekomfort kann vielerorts immer noch nicht mit dem im PKW konkurrieren.

Die BAG-SPNV fordert eine neue Qualität.

Nötig sind:

- zum Individualverkehr konkurrenzfähige Reisezeiten und Fahrzeugausstattungen
- pünktliche und saubere Züge, wobei diese Qualitätsmerkmale aus Kundensicht zu bewerten sind,
- schnelle und aktuelle Informationen über den Fahrplan und Fahrplanabweichungen, unabhängig vom Verkehrsunternehmen,

- verständliche und widerspruchsfreie Angebote und Produktbezeichnungen,
- wirksame Kundengarantien im Verspätungsfall,
- ein einfacher Übergangstarif vom Nahverkehr auf den Fernverkehrstarif der DB AG,
- ein bundesweiter, verkehrsunternehmen-sunabhängiger Nahverkehrstarif, der wie die bestehenden Verbundtarife verständlich, einfach und angemessen ist,
- einfache, verkehrsunternehmensunabhängige Vertriebssysteme,
- die Möglichkeit, Fahrkarten auch im Zug erwerben zu können, zumindest außerhalb der Verkehrsverbünde,
- angemessene Formen der Kundenbeteiligung, z. B. über Marktforschung, Fahrgastbeiräte und Fahrgastforen.

Die Kombination aus neuem Angebot durch den Deutschland-Takt und neuer Qualität trägt dazu bei, Fahrgastzahlen nicht nur zu erhöhen, sondern Fahrgäste auch dauerhaft an die Bahn zu binden.



3. Die Infrastruktur

3. Die Infrastruktur

3. Die Infrastruktur der neuen Bahn: Klare Regeln, Transparenz und regionale Verantwortung

Die Bahninfrastruktur aus Strecken, Stationen und Anlagen ist heute unterfinanziert, fehlpriorisiert, intransparent, unzureichend reguliert und suboptimal organisiert. Strategische Entwicklungsziele und klare politische Vorgaben sind kaum erkennbar. Es fehlen Regeln, wie die Nutzer, also vor allem die Eisenbahnverkehrsunternehmen, ihre berechtigten Wünsche gegenüber den Infrastrukturbetreibern wirksam durchsetzen können.

Verfügbarkeit, Zustand, Kosten, Finanzierung und Organisation der Eisenbahninfrastruktur in Deutschland werden derzeit den heutigen und insbesondere den zukünftigen Anforderungen sowie den Zielen der Nutzer nicht gerecht:

- Infrastruktur-Engpässe behindern die SPNV-Angebotsplanung, die Koordination mit dem Fernverkehr und verlässliche Konzepte im Güterverkehr.
- Die Neu- und Ausbaumittel von 1,0 Mrd. Euro sind dauerhaft unterdimensioniert, der Mitteleinsatz insbesondere für die regionale Infrastruktur ist ineffizient. Pla-

nungsprozesse sind zu langwierig und bei Einbindung von DB-AG-Unternehmen häufig übersteuert.

- Es fehlt eine langfristige Strategie zum Ausbau des Netzes. Derzeit werden Netzausbauten als Einzelmaßnahmen vornehmlich nach Zielgeschwindigkeiten geplant. Nötig ist eine gesamthafte Netzplanung mit stärkerer Berücksichtigung des Kapazitätsausbaus.

- Der Finanzierungsbeitrag des Bundes für Ersatzinvestitionen von 2,5 Mrd. Euro jährlich ist unzureichend, die Mittelverwendung bleibt noch intransparent (fehlende Netz- oder Streckenschärfe, ungenügende Kontrollkriterien). Die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen Bund und DB AG (LuFV) wird den Zielen der Nutzer nicht gerecht und setzt falsche Anreize. Belange der regionalen Infrastruktur werden kaum berücksichtigt. Das grundsätzlich richtige Instrument der LuFV muss schnell unter Einbindung der Länder und der Nutzer fortentwickelt werden.

- Die Entgeltregulierung ist derzeit unzureichend und unabgestimmt, in der bisherigen Form sind Impulse für Effizienz und angemessene Infrastrukturentgelte nicht

3. Die Infrastruktur

zu erwarten. Dies ist insbesondere für die Finanzierung des SPNV relevant, da Infrastrukturentgelte 50 % und mehr der Kosten ausmachen (Tendenz steigend) und die Trassenpreisstruktur den SPNV einseitig belastet. Die so genannten Regionalfaktoren verteuern die regionale Infrastruktur. Auch die Kategorienbildung im Stationspreissystem ist inplausibel, nicht leistungsgerecht und in ihrer Pauschalität inakzeptabel. Das Trassenpreissystem verhindert Mehrbestellungen, weil für jeden zusätzlichen Zug die Trassenpreise linear ansteigen, obwohl der Netzbetreiber keine zusätzlichen Kosten hat.

- Neue Organisationsmodelle für regionale Infrastruktur zur Verlagerung von Verantwortung und Finanzierung in die Region und zum Nachweis der Möglichkeit des effizienteren Betriebs werden verhindert, statt die positiven Erfahrungen der Regionalisierung des Verkehrs auf der Schiene für neue Organisationsmodelle zu nutzen.
- Die zukünftige ausreichende Finanzierung der Infrastruktur der so genannten Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE) ist bislang nicht gesichert. Das wird sich durch die Abschaffung des bisherigen GVFG oder durch „Nullrunden“/Kürzungen

bei den sog. Regionalisierungsmitteln noch verschlimmern und entsprechende Auswirkungen auf die bestehende aber auch zukünftige NE-Infrastruktur haben.

Die Infrastruktur für die neue Bahn muss kundengerecht sein. Sie muss den Nutzeranforderungen hinsichtlich Kapazität, Leistungsfähigkeit und Qualität gerecht werden. Die Infrastruktur muss zukunftsgerecht sein.

Sie muss frühzeitig Reaktionen auf langfristige Trends ermöglichen (aufgrund ihrer Langlebigkeit und des notwendigen Planungs- und Finanzierungsvorlaufs).

Und die Infrastruktur muss organisationsgerecht sein.

Sie muss angemessen finanziert, organisiert und reguliert werden, um den Ansprüchen der Nutzer gerecht werden zu können.

Nötig ist ein klares verkehrspolitisches Leitbild für die Eisenbahninfrastruktur. Dies muss die gesellschaftlichen und volkswirtschaftlichen Anforderungen berücksichtigen, die an einen hochwertigen Personen- und Güterverkehr des Jahres 2025 (Zielhorizont) bestehen. Im Einzelnen muss das Leitbild aufeinander abgestimmte Anforderungen an den Rechtsrahmen, an die

3. Die Infrastruktur

Finanzierung, an den Ausbau (Umfang und Qualität/Kapazität), an die Instandhaltung, an den Betrieb, an die Organisation und an die Regulierung der Infrastruktur enthalten.

Die BAG-SPNV fordert einen Masterplan Eisenbahninfrastruktur.

Es ist erforderlich

- auf der Basis von mit den Nutzern abgestimmten grundlegenden Angebotskonzepten und den EU-Planungen die Entwicklungsziele der Infrastruktur mit einem Zeithorizont 2025 zu definieren,
- den Anspruch „so schnell wie nötig, nicht so schnell wie möglich“ aus der Initiative Deutschland-Takt zu beherzigen,
- konsistent konkrete Entwicklungs- und Investitionsmaßnahmen für Kapazität und Flexibilität der Infrastruktur vorzugeben,
- die Finanzierung langfristig verlässlich sicherzustellen sowie die Instandhaltung ausreichend zu finanzieren und zielkonform zu regeln (LuFV/Zustandsberichte); die Finanzierungsinstrumente sind dabei einfach, eigentümerunabhängig und transparent zu gestalten,

einen geeigneten Regulierungsrahmen zu schaffen, der Kosteneffizienz, zieladäquate Entgeltfestlegung sowie diskriminierungsfreien Netzzugang sicherstellt; die rechtlichen Regelungen sind dabei so zu gestalten, dass der Rahmen für Nutzungsbedingungen, Anreizsysteme usw. zielkonform und kompatibel ist,

• die organisatorische Weiterentwicklung z. B. über Optionsmodelle für regionale Infrastruktur zu unterstützen.

4. Die Finanzierung



4. Die Finanzierung

4. Die Finanzierung der neuen Bahn: Mehr Geld für mehr Bahn

Die Aufgabenträger des SPNV haben seit der Regionalisierung den Umfang der im SPNV erbrachten Betriebsleistung zwischen 1996 und 2006 deutschlandweit von 539 auf 631 Millionen Zugkilometer, also um rund 17 %, gesteigert. Zwischen 1996 und 2006 stieg die Beförderungsleistung von 36,1 auf 44,3 Milliarden Personenkilometer also um fast 23 %. Diese Erfolgsgeschichte war möglich, weil ausreichend Regionalisierungsmittel zur Verfügung standen.

Im Jahr 2006 hat der Bund diese einmalige Erfolgsgeschichte durch die Kürzung der Regionalisierungsmittel um etwa 1,4 Milliarden Euro gestoppt. Es kam erstmals seit vielen Jahren zu Angebotsverschlechterungen im SPNV.

Im Jahr 2007 haben Bundestag und Bundesrat das Regionalisierungsgesetz bis 2014 verabschiedet und damit zumindest für diesen Zeitraum Planungssicherheit geschaffen. Allerdings wird die vereinbarte Finanzausstattung der Aufgabenträger in den kommenden Jahren trotz Wettbewerb nicht ausreichen, das vorhandene Angebot zu halten. Noch weniger wird es möglich sein, verkehrs- und umweltpolitisch dringend er-

forderliche Verbesserungen im SPNV-Angebot zu realisieren. Grund hierfür sind überproportionale Preissteigerungen bei Infrastruktur und Energie, die nicht durch die Aufgabenträger beeinflussbar sind. Diese Bereiche machen zusammen mehr als die Hälfte der Gesamtkosten aus.

Die BAG-SPNV hat ermittelt, wie sich der Finanzierungsbedarf bei gleich bleibendem Leistungsvolumen entwickelt, und wie sich eine Leistungsausweitung von jährlich 5 % bis 2014 auf den Finanzbedarf auswirkt. Das Ergebnis ist eindeutig: Die „Unterdeckung“ bei den Regionalisierungsmitteln wächst bei gleich bleibendem Leistungsvolumen bis zum Jahr 2014 auf über 620 Millionen Euro jährlich. Bei einer Leistungsausweitung um jährlich 5 % steigt sie von Jahr zu Jahr auf zuletzt fast 3,1 Milliarden Euro pro Jahr.

Um das derzeitige Leistungsangebot zu halten, ist eine mittelfristige Steigerung der Regionalisierungsmittel erforderlich, die über der jetzt getroffenen Regelung einer pauschalen Dynamisierung von 1,5 % liegt. Die Rechnung zeigt, dass erst eine Dynamisierungsquote von 2,9 % dem voraussichtlichen Finanzbedarf bei gleich bleibendem Leistungsvolumen Rechnung tragen würde.

4. Die Finanzierung

Auch Erfolge im Wettbewerb können diese Entwicklung nur herauszögern, nicht jedoch vermeiden.

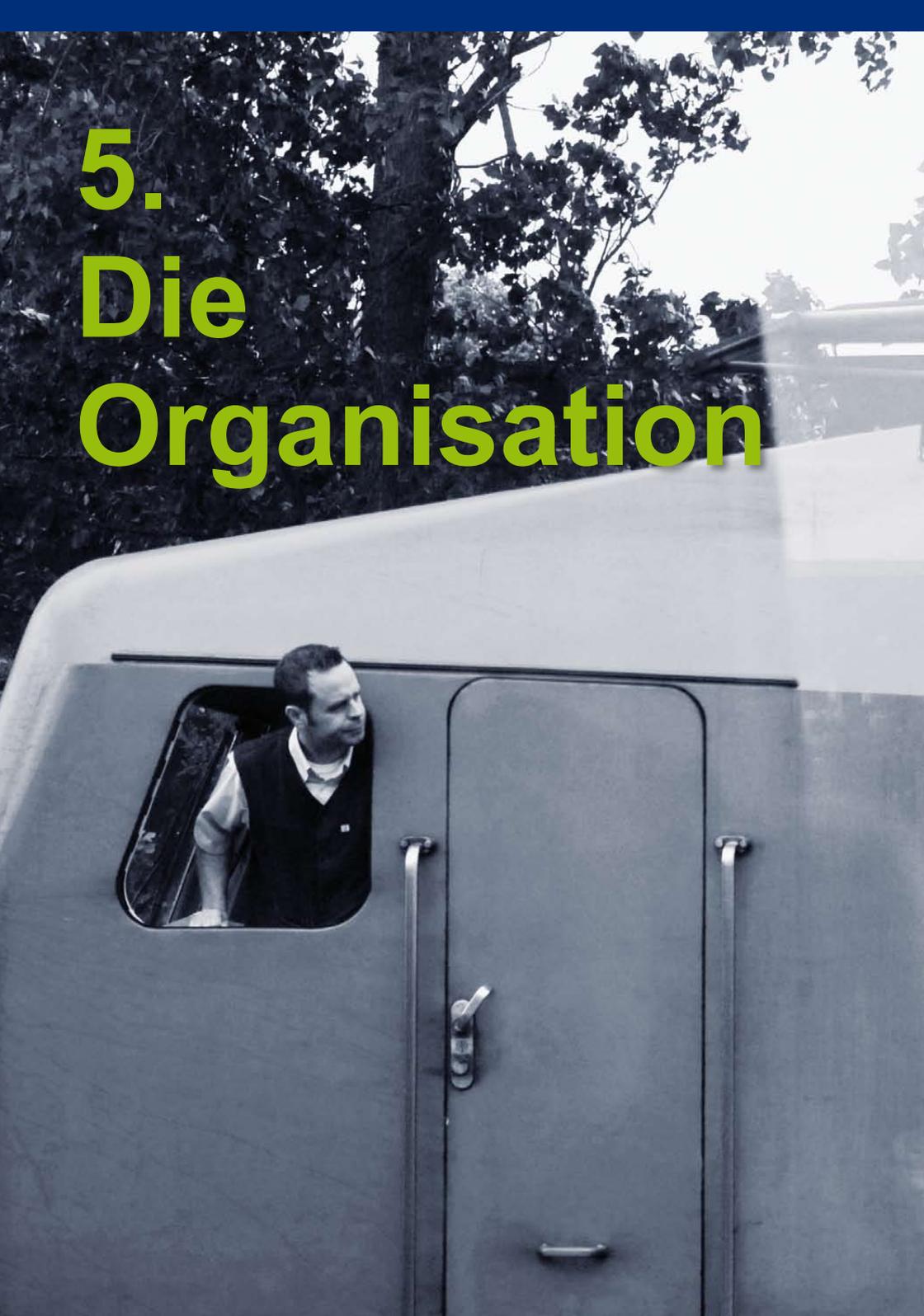
Erfolgt diese Anpassung im Regionalisierungsgesetz nicht, müssen die Aufgabenträger zwangsläufig Leistungen abbestellen. Alle alternativen Einsparmöglichkeiten haben die Aufgabenträger im Zuge der letzten Kürzung der Regionalisierungsmittel bereits ausgeschöpft. Unter Berücksichtigung von Remanenzkosten werden diese Leistungskürzungen voraussichtlich ca. 10 % des Angebots betreffen.

Ein in verkehrs- und umweltpolitischer Hinsicht erstrebenswerter Ausbau des SPNV-Angebotes ist ohne zusätzliche Regionalisierungsmittel völlig ausgeschlossen. Bereits ein moderater Zuwachs von 5 % Leistung pro Jahr setzt voraus, dass die Regionalisierungsmittel jährlich um 7,6 % dynamisiert werden.

Die BAG-SPNV fordert, dass die Dynamisierung der Regionalisierungsmittel verdoppelt wird. Das ist nötig, um einen guten, zukunftsfähigen Nahverkehr anbieten zu können. Die BAG-SPNV fordert außerdem, dass die Mittel für Instandhaltung, Erneuerung und Ausbau der Infrastruktur auf 7 Milliarden Euro jährlich, also 2 Milliarden Euro mehr als vorgesehen, aufgestockt werden.



5. Die Organisation



5. Die Organisation

5. Die Organisation der neuen Bahn: Mehr unternehmerische Verantwortung und mehr Staat

Eine neue Bahn benötigt auch eine neue Organisation. Staatlicher Gewährleistungsauftrag und unternehmerisches Handeln müssen logisch und transparent zugeordnet werden. Konsequenterweise ist diese Rollenverteilung zwischen staatlicher Daseinsvorsorge und unternehmerischer Verantwortung bislang nur im Nahverkehr. Hier sorgen die Länder und Aufgabenträger dafür, dass eine flächendeckende Bedienung mit Mobilität gewährleistet wird. Die Verkehrsunternehmen – egal ob staatlich oder privat – setzen diese Vorgaben um. Öffentlicher Gewährleistungsauftrag und unternehmerische Kreativität ergänzen sich.

Bei der Infrastruktur und im Fernverkehr ist diese Rollenverteilung jedoch nur unzureichend geklärt. Bei der Infrastruktur beschränkt sich die Rolle des Bundes derzeit auf die des Zahlmeisters. Der Fernverkehr ist vollständig der unternehmerischen Steuerung überlassen. Die Orientierung an betriebswirtschaftlichen Kriterien hat dazu geführt, dass zwischen 1995 und 2007 die Fahrgastzahlen im Fernverkehr um 20 % gesunken sind.

Die BAG-SPNV fordert eine neue Organisation für die neue Bahn:

- Der Bund muss die Eisenbahn in seinem Verantwortungsbereich (Fernverkehr, Infrastruktur) mit Blick auf die Gemeinwohlinteressen stärker steuern. Er muss entsprechend seinem Auftrag aus dem Grundgesetz Vorgaben zu Umfang und Qualität von Infrastruktur und Fernverkehrsangebot machen und diese konsequent umsetzen und überwachen.
- Es muss klar sein, dass bei der Verkehrsleistung das Prinzip des Wettbewerbs – ggf. bei staatlicher Bestellung – herrscht. Bestehende Hemmnisse (u. a. bei Tarif und Vertrieb) sind rasch abzubauen.
- Ebenso muss deutlich werden, dass die Infrastruktur dauerhaft eine staatliche Aufgabe bleibt. Entscheidungsprozesse zu Preissystemen und zum Netzausbau müssen frei von Einzelinteressen der Verkehrsunternehmen getroffen werden. Sämtliche relevanten Informationen zur Infrastruktur (Strecken- und Fahrplandaten) sind offenzulegen.
- DB-AG-Konzern, DB-AG-Transport- und DB-AG-Infrastrukturunternehmen sind organisatorisch und personell zu entflechten.
- Die Interessen der Beschäftigten bei den Bahnunternehmen sind zu berücksichtigen.

Bundesarbeitsgemeinschaft der
Aufgabenträger des SPNV e. V.
Hardenbergplatz 2
10623 Berlin
Tel.: 030 / 59 00 21 27
Fax: 030 / 59 00 21 29