

RÖDL

ÖPNV-Finanzierung am Scheideweg: Woher kommt das Geld für Investitionen?

Deutscher Nahverkehrstag 2026

Jörg Niemann

Partner
Mobilität, Transport und Logistik

Koblenz, 24.06.2026

roedl.com



Agenda: Wer zahlt für den ÖPNV?

1. Ausgangslage und Prognose

- 1.1 Anteil der Nutzerfinanzierung
 - 1.2 Anteil der Steuerfinanzierung von Bund und Ländern
 - 1.3. Entwicklung des kommunalen Finanzierungsanteils
-

2. Strukturen als Hemmnis

- 2.1 ÖPNV als gesamtgesellschaftliche Querschnittsaufgabe ohne klare Finanzierungszuständigkeit
 - 2.2 Von der Defizitfinanzierung im Status quo zur Transformationsfinanzierung der Zukunft
-

3. Investieren unter Beteiligung privater Kapitalgeber

- 3.1 STATUS QUO: Chancen und Grenzen
 - 3.2 NEU: Etablierung gemischter, öffentlich-privater Fonds mit marktgerechtem Risiko-Rendite-Verhältnis
-

4. Refinanzierung der Investitionen durch Drittnutzerfinanzierungsmodelle

- 4.1 Re-Finanzierungsansätze
 - 4.2 Stärkung kommunaler Ausgestaltungsmöglichkeiten – Modelle für städtische und ländliche Regionen
-

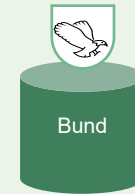
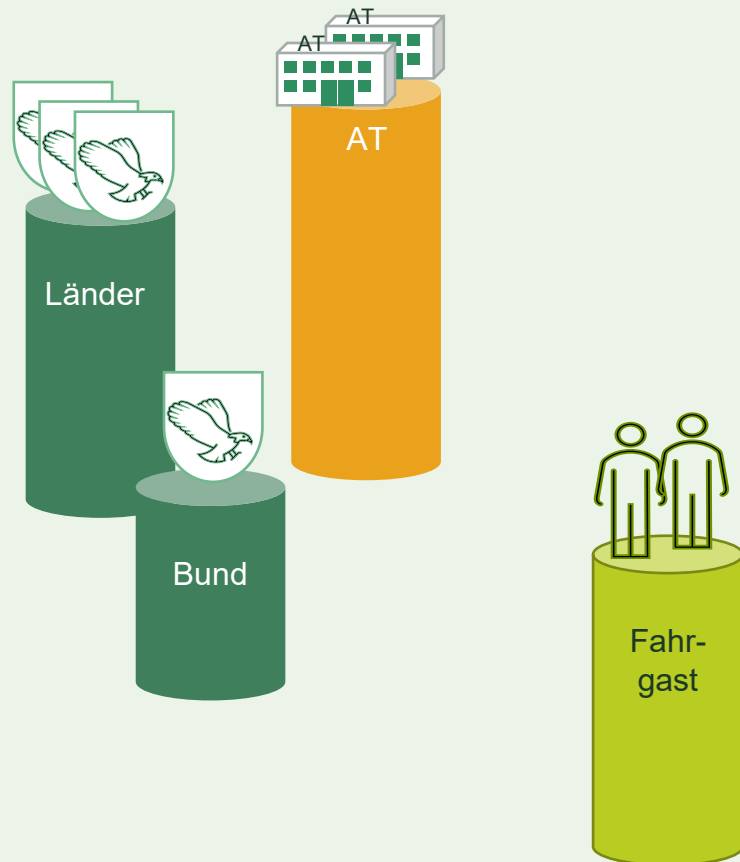
5 Modellansatz im Überblick – Eine Idee für den Modernisierungspakt ?

6 Zusammenfassung

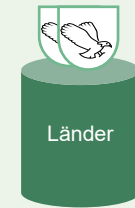
1. Ausgangslage

1.1. Ausgangslage: Nutzer – Steuerzahler – Dritte

Die öffentliche Co-Finanzierung des ÖPNV wird heute von Bund, Ländern und Kommunen getragen, ohne Festlegung verbindlicher Anteile



- Der Bund fördert den ÖV über RegG, GVFG Bund und Steuererleichterungen, Einzelmaßnahmen, D-Ticket-Anteil, etc,
- **Mittel unterliegen der Schuldenbremse**



- Länder leiten die RegMittel an die AT weiter und beteiligen sich durch GVFG Land und eigene Förderprogramme an der ÖV-Finanzierung, z. B. D-Ticket-Anteil
- **Mittel unterliegen der Schuldenbremse**

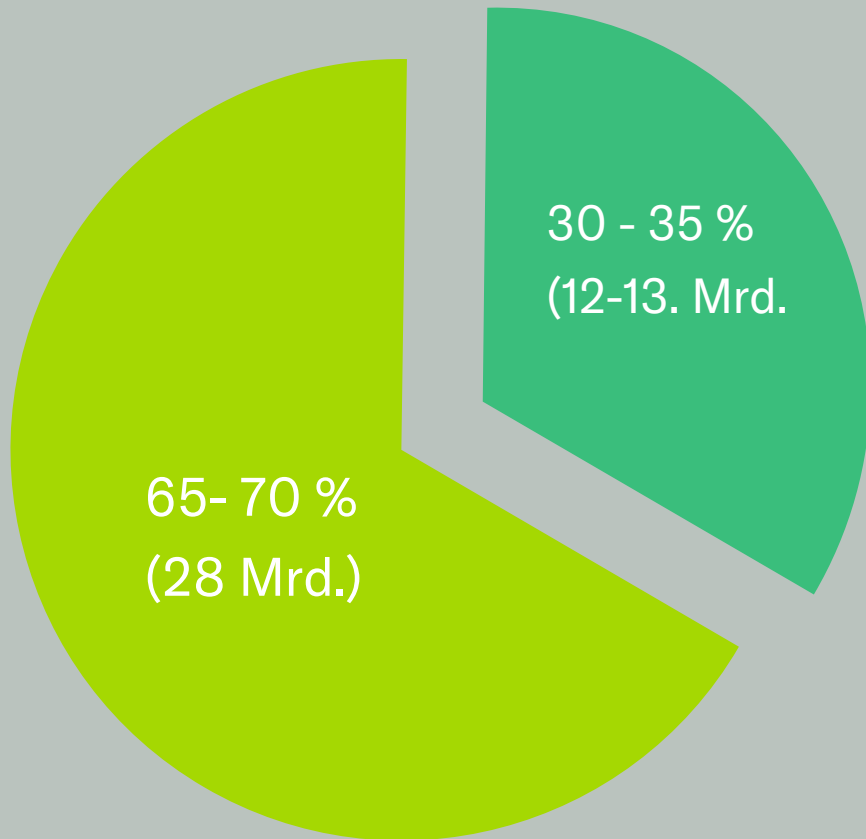


- Die AT finanzieren ÖV über Kernhaushalt, Querverbund und Kommunalkredit
- Mittel unterliegen NICHT der Schuldenbremse aber der Finanzaufsicht



- Die Fahrgäste entrichten Fahrgelderlöse
- Zukünftig könnte Drittnutzermodelle in Betracht kommen

1.1. Ausgangslage: Nutzer – Steuerzahler – Dritte



Quelle: VDV „Finanzierung von Leistungskosten im ÖPNV“, 2021

Anteil der öffentlichen Finanzierung

- ≈ zwei Drittel (ca. 65–70 %) der Kosten werden durch die öffentliche Hand (Bund, Länder, Kommunen) getragen
- ≈ ein Drittel (ca. 30–35 %) wird durch Fahrgeldeinnahmen gedeckt

Der Kostendeckungsgrad durch Tickets liegt nur bei rund 1/3, der Rest sind Zuschüsse

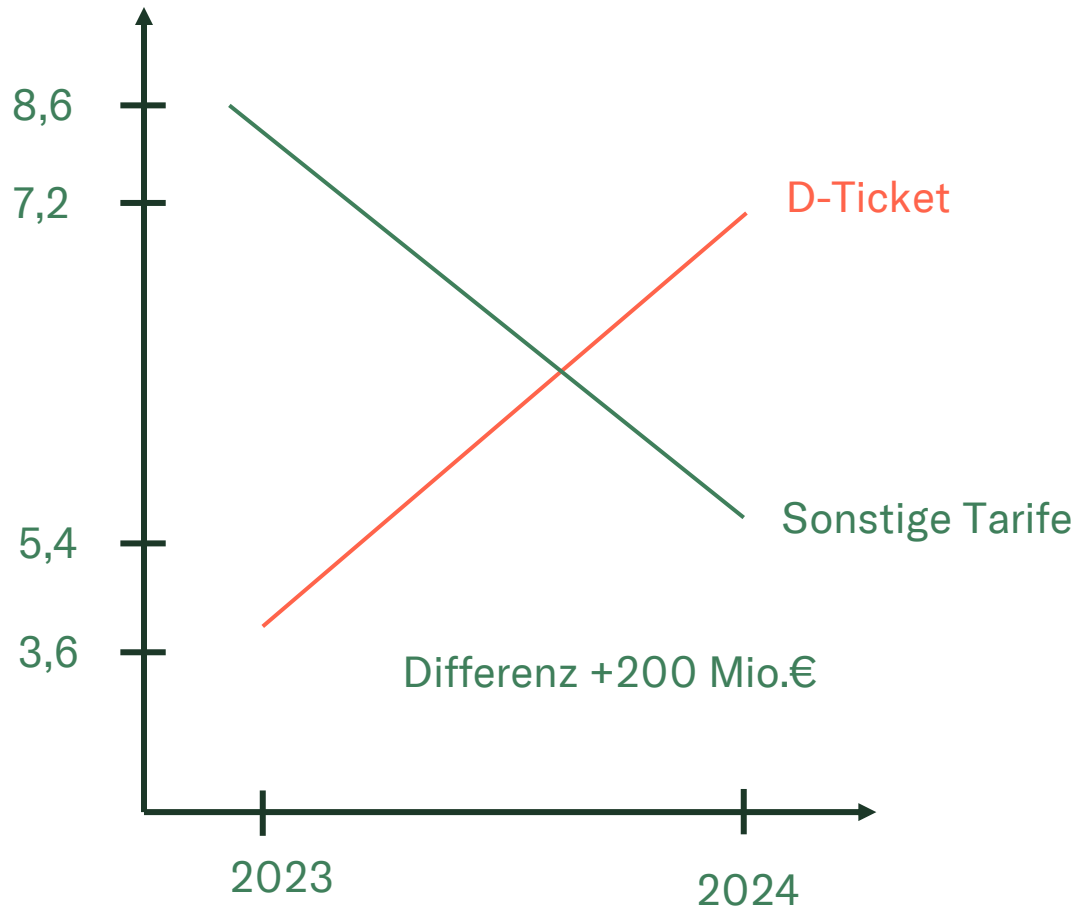
Der Anteil ist regional unterschiedlich:

- Ländlicher Raum < 30 %
- Großstadt 50 bis 60 %

1.1. Ausgangslage: Nutzer – Steuerzahler – Dritte

 Nutzende Nutzerfinanzierung Status quo: 30-35 % Zukunft: Anteil sinkt  • Risiko D-Ticket-Preis • Risiko durch EAV	 Bund Länder Surrogate Investitions-/Zuschüsse Ausgleichsleistungen Status quo: 40-50 % Zukunft: Anteil steigt  • Steigt durch Co-Finanzierung D-Ticket • Wird durch Haushaltslage und Schuldenbremse begrenzt	 Kommunen Querverbundsmittel Haushaltsmittel Status quo: 30-50 % Zukunft: Anteil steigt  • Querverbund sinkt • Abfederung Kostenentwicklung	 Dritte Werbeeinnahmen Verpachtung Status quo: <2 % Zukunft: Anteil gleich  • Keine nennenswerten Veränderungen
---	---	--	--

1.2. Entwicklung der Nutzerfinanzierung



Szenario 1: Status quo niedriger Preis

→ Nutzeranteil bleibt konstant

Szenario 2: moderate Preisanpassung

→ Nutzeranteil steigt leicht an

Szenario 3: Ausbau und Verkehrswende

→ Nutzeranteil sinkt

Strukturelle Gründen

- Politisch gewollt niedriger Preis
- Flatrate-Effekt (Vielfahrer zahlen wenig, Grenzkosten je Fahrt gleich Null führt zu sinkenden Durchschnittserlös je Fahrt)
- Substitution statt Nachfragesteigerung
- Überproportional steigende Kosten

Fazit

Anteil der Tarifeinnahmen bleibt gering und sinkt ggf. weiter

1.2. Entwicklung der Steuerzahler – Bund und Länder

Der Bund setzte im Jahr 2025 für den ÖPNV ein:

11,56 Mrd. € Regionalisierungsmittel
+ 2,00 Mrd. € GVFG
+ 1,50 Mrd. € Deutschlandticket

≈ 15,1 Mrd. € pro Jahr

Der Länder ist nicht einfach bestimmbar:
≈ 5 bis 8 Mrd. € pro Jahr kommt aus den
Landeshaushalt

Durch die Reform der Schuldenbremse im Jahr 2025 verfügen die Länder über größere Verschuldensspielräume für ÖPNV-Investitionen (z. B.: U-Bahn-Ausbau, Stadtbahnprojekte)

Fazit

**Mit dem Sondervermögen des Bundes stehen Mittel für Investitionen zur Verfügung
Die Länder profitieren von der Reform der Schuldenbremse durch größere Verschuldensspielräume**

1.3 Entwicklung der Kommunalen Finanzierung

Ausgangslage Kommunalfinanzierung

- kommunale Schuldenstand 2024: **340 Mrd. €**.
- Zunahme pro Jahr von ca. **30 Mrd. €**
- Die **Grenze der zulässigen Neuverschuldung**, Kreditaufnahme richtet sich dem jeweiligen Aufsichtsrecht (Case-by-Case-Prüfung), z. B. bei fehlender Schuldendienstfähigkeit, Eigenkapitalverzehr, Dynamische Verschuldung, kritisches Verhältnis zu Einnahmen, etc.
- Abnahme der Eigenfinanzierung und dem Rückgang rein kommunaler Haushaltslösungen

Ausgangslage kommunale Unternehmen

- Beteiligungsunternehmen sind eigenständig und können **eigene Kredite aufnehmen**
- Ihre Verschuldung(Grenze) wird **indirekt begrenzt** durch eigene Wirtschaftlichkeit, die Kommune, die Aufsicht und den Markt bestimmt:
 - **Unternehmenssicht**: kein Insolvenzrisiko, Zahlungsfähigkeit. Bankenprüfung der Bonität
 - **Kommune Perspektive**: Bank geht davon aus, dass Kommune ggf. einspringt. Je höher die Verschuldung der Kommune desto kritischer wird dies gesehen.
 - **Aufsicht**: Bewertung des Gesamtrisiko Kommune & Beteiligungsgesellschaft (ggf. indirekte Kreditbremse, wenn keine weiteren Garantien, Bürgschaften genehmigt werden)
 - **Markt**: Cashflow-basierte Betrachtung: Problem bei ÖPNV mit strukturellem Defizit (durch Erlöse und Verkehrsvertrag gedeckt)

Fazit

**Die Haushaltslage der Kommunen gefährdet die Kreditaufnahme der Kom. Unternehmen
Eine pauschale Bewertung wie auf Bundes-/Landesebene ist nicht möglich**

1.3. Entwicklung der Kommunalen Finanzierung



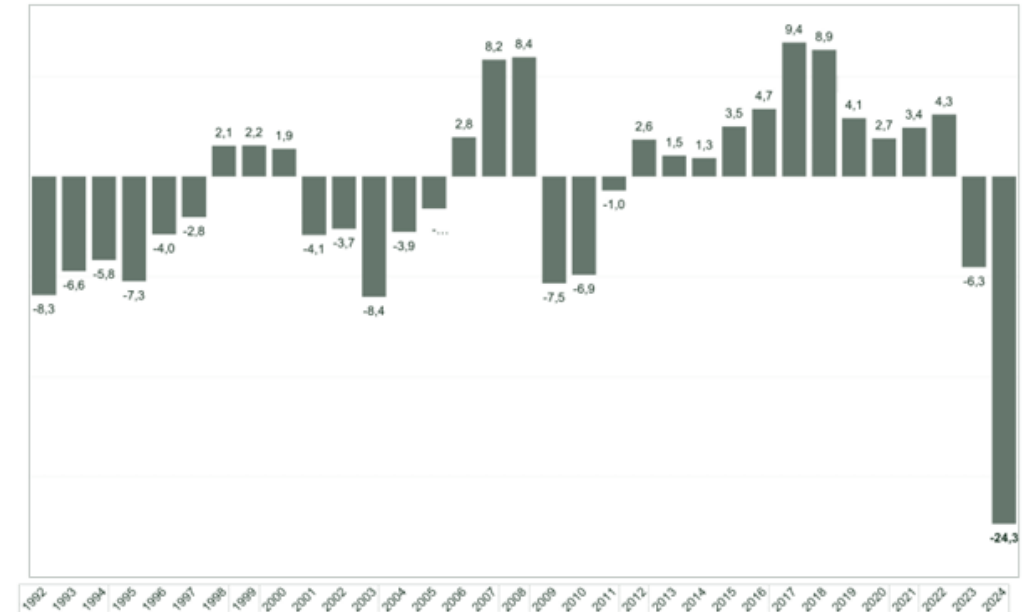
Die kommunalen Rücklagen sind vielerorts bereits vollständig aufgezehrt

Zu erwarten sind daher

- massive Liquiditätsprobleme,
- eine Explosion der Kassenkreditverschuldung und
- ein Absturz der Investitionen.

Viele Kommunen werden vor der Situation stehen, dass ihre Schulden höher sind als ihre Infrastruktur wert ist.

Entwicklung der kommunalen Finanzierungssalden, 1992-2024 (in Mrd. €)

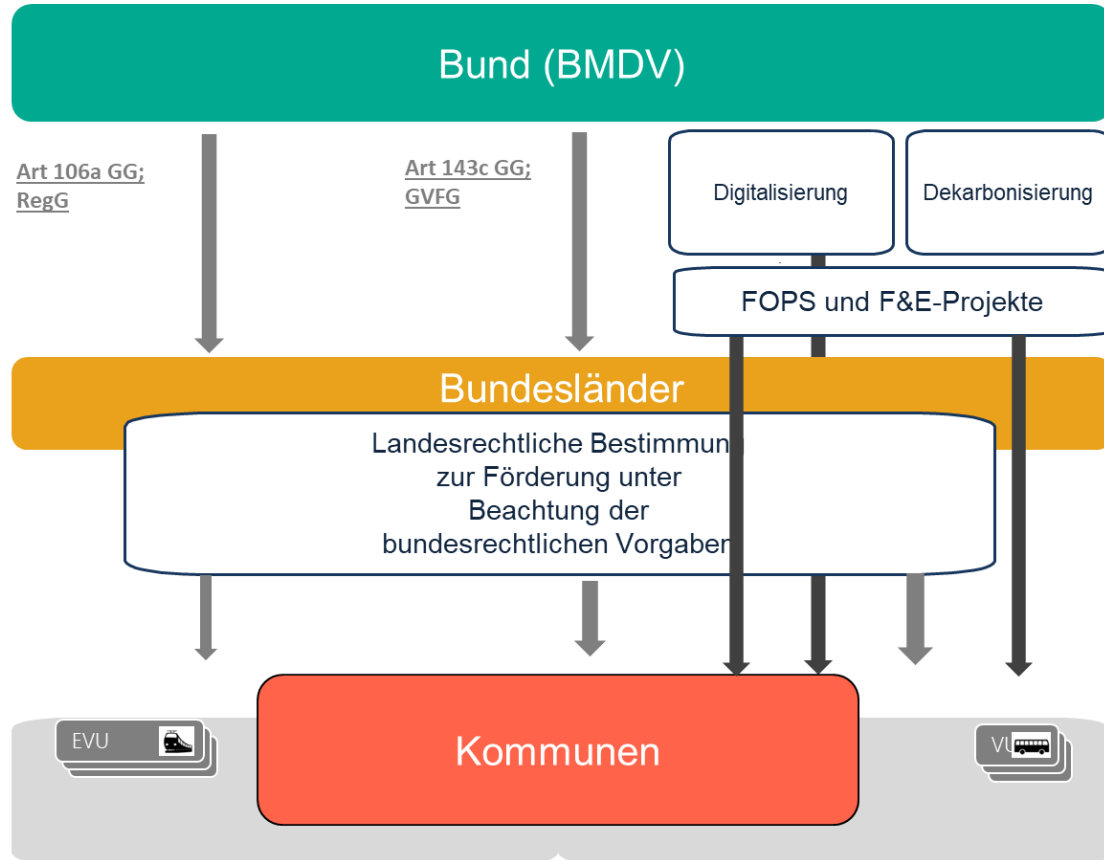


Quelle: Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände, Prognose der Kommunalfinanzierung, 5.8.2025

2. Strukturen als Hemmnis

2.1. Strukturen der ÖPNV-Finanzierung

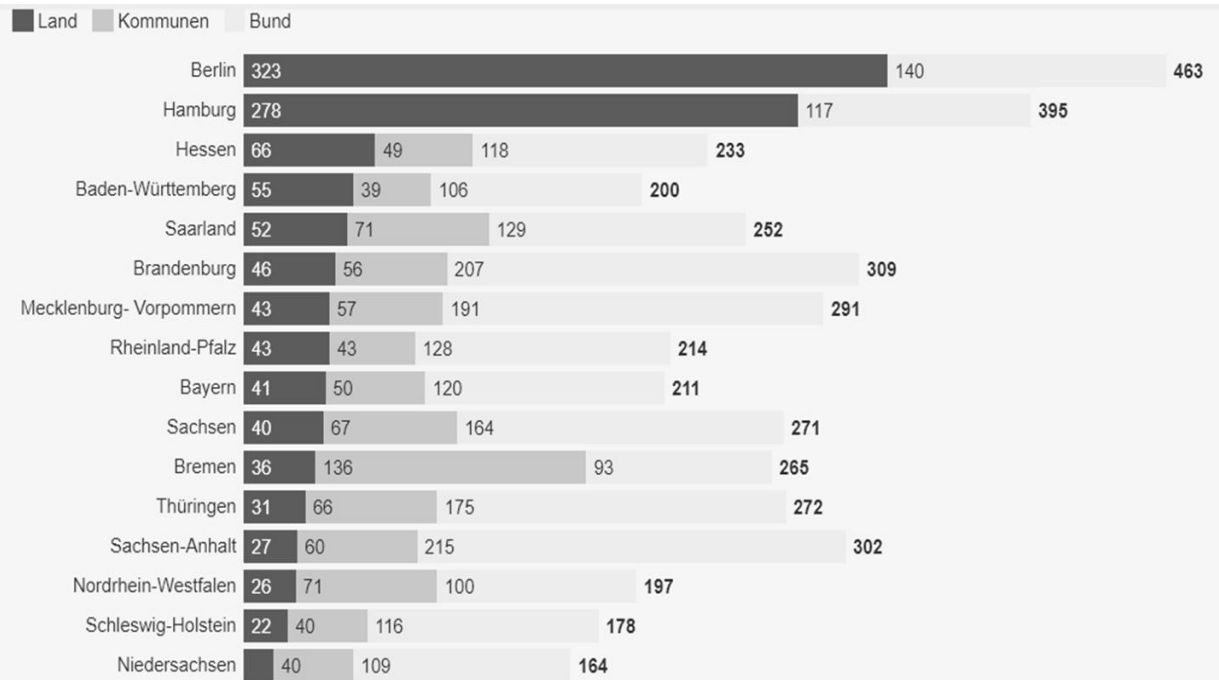
ÖPNV als Gesamtstaatliche Querschnittsaufgabe



- Die Regulierung und Förderung des ÖPNV ist eine **Querschnittsaufgabe**, die eine verfassungsrechtliche **Zuordnung zwischen Bund & Ländern** erfordert
- **Bund:** Die Regulierung und Förderung des Klimaschutzes ist eine Aufgabe des Bundes (Klimaschutzgesetz, CVD, etc.),
- **Länder:** Die Gesetzgebungszuständigkeit zum Thema Verkehr liegt bei den Ländern (Artikel 72 GG)
- **Kommunen:** Die Ausgestaltung des ÖPNV ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge, die die Kommunen im eigenen Wirkungskreis nach Maßgabe der Gesetze

2.1. Strukturen als Hemmnisse

Fragmentierung: Lokal administrierter und finanzierter Markt



Grafik: NDR Niedersachsen • Quelle: Landesmittel: Datenerhebung für den Transparenzbericht der UAG 2 der BLAG zum Ausbau- und Modernisierungspakt im ÖPNV (Stand: Sommer 2022) Soll-Zahlen der Landeshaushalte
Kommunale Mittel: Datenerhebung für den Bericht "Kommunale ÖPNV-Finanzierungsanteile" der UAG 3 der BLAG zum Ausbau- und Modernisierungspakt im ÖPNV (Stand: November 2022) + Anteil der Stadtgemeinden Bremen und Bremerhaven
Bund: gemäß Anlagen des Regionalisierungsgesetzes • [Daten herunterladen](#)

- Seit der Regionalisierung liegt die **Zuständigkeit für die Finanzierung** des öffentlichen Personennahverkehrs bei den Ländern; der Bund stattet diese dafür mit Finanzmitteln aus (Art. 106a GG)
- Es bestehen große Unterschiede zwischen den Bundesländern und Kommunen über deren Eigenanteil an der Finanzierung des ÖPNV

2.2. Strukturen als Hemmnisse

VOM DEFIZITAUSGLEICH ZUR
TRANSFORMATIONS-
INVESTITION

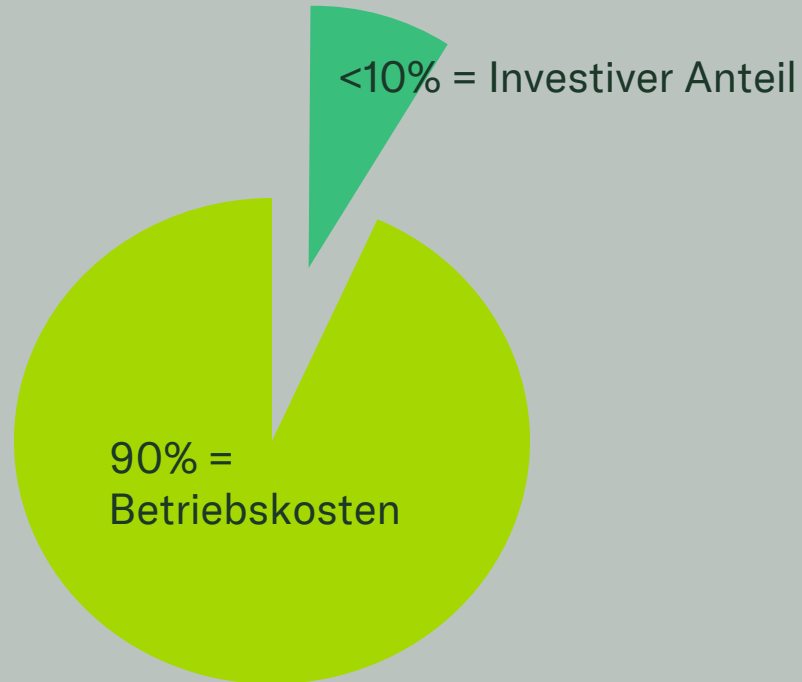


Quelle: TH Köln

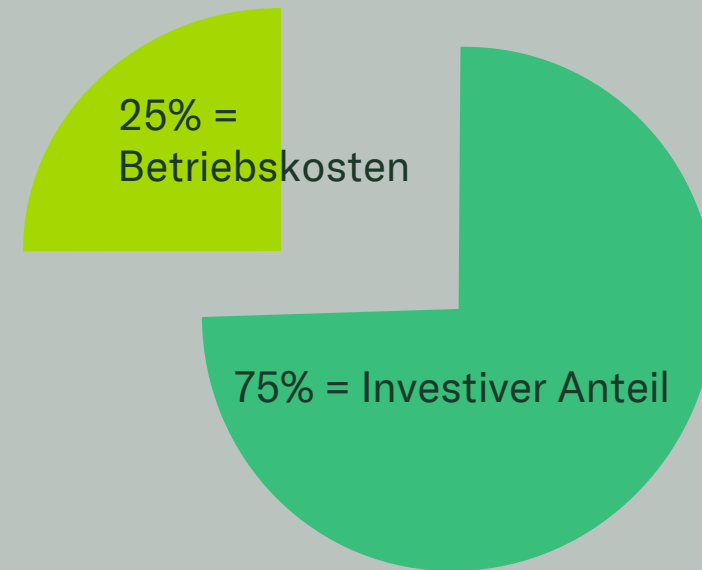
2.2. Strukturen der ÖPNV Finanzierung

Vom Defizitausgleich zur Transformationsinvestition

Status Quo – fahrerbasierter ÖPNV



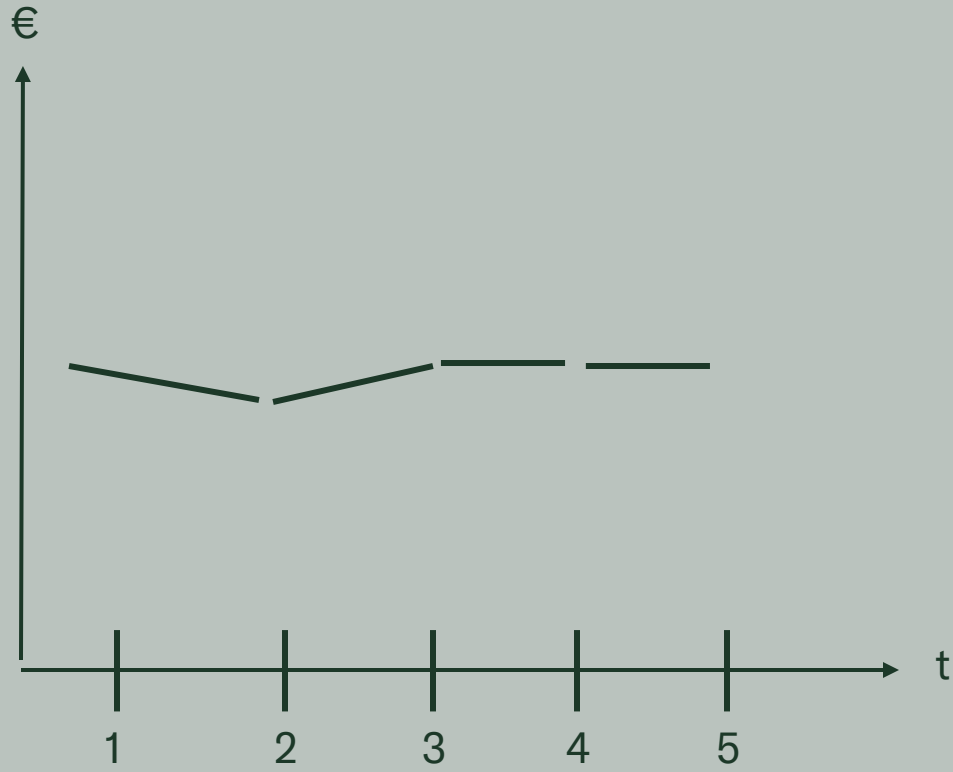
Ausblick – fahrerloser ÖPNV



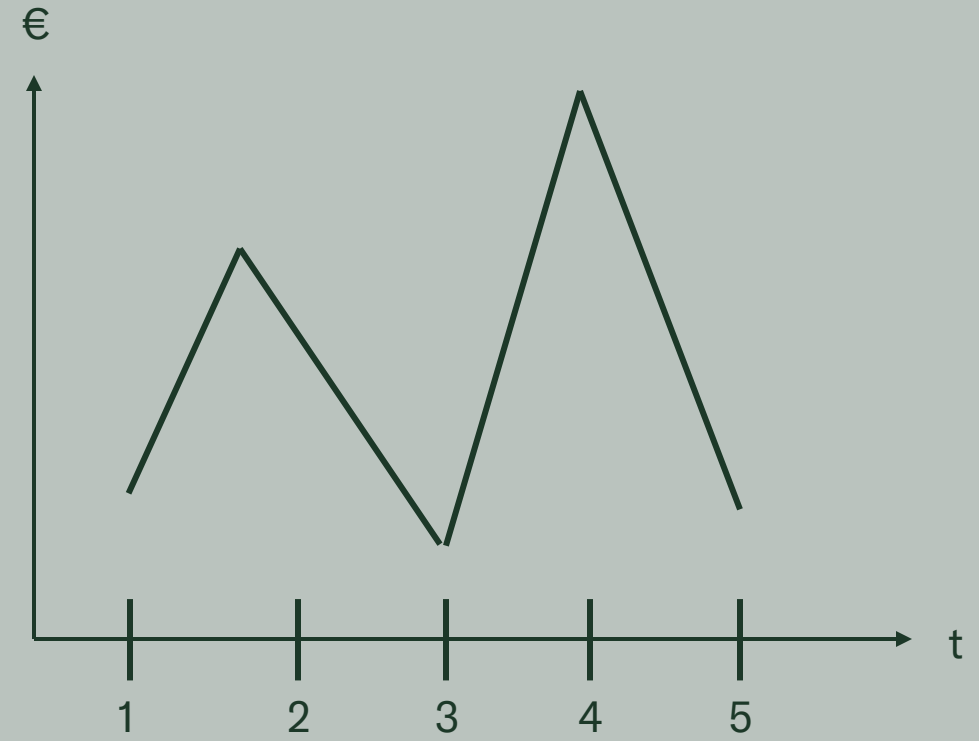
2.2. Strukturen der ÖPNV-Finanzierung

Vom Defizitausgleich zur Transformations-Investition

Status Quo – fahrerbasierter ÖPNV



Ausblick – fahrerloser ÖPNV



3. Beteiligung privater Kapitalgeber

3.1 Best Practice: Hannover (ÜSTRA)

Rahmenkreditvertrag über 100 Millionen Euro: Erste „grüne Finanzierung“ in der ÜSTRA Geschichte

21.12.2023

Zur Finanzierung der Verkehrswende in Hannover und der damit verbundenen zentralen Zukunftsprojekte hat die ÜSTRA einen großen Schritt getan: Der Abschluss eines attraktiven Rahmenkreditvertrags über 100 Millionen Euro bei der Europäischen Investitionsbank (EIB) ist nicht nur ein wichtiger Eckpfeiler für die Finanzierung des umfangreichen Gesamtinvestitionsprogramms in den nächsten Jahren. Mit dem Rahmenkreditvertrag konnte die ÜSTRA die erste „grüne Finanzierung“ in ihrer Geschichte unter Dach und Fach bringen.

Investitionsprojekte



Modernisierung der Stadtbahnflotte und Umstellung auf emissionsfreie Busse



Energetische Sanierung der Betriebshöfe

3.1 Best Practice: Köln

Erster Grüner Schuldschein der Stadt Köln in Höhe von 100 Millionen Euro

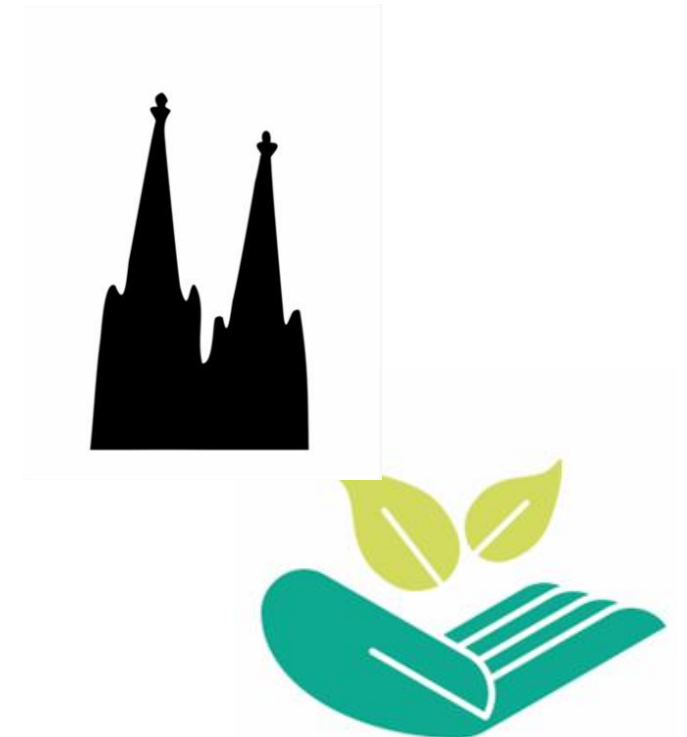
 [Vorlesen lassen](#)

Montag, 22. Januar 2024, 13:28 Uhr

Vermarktung zur Refinanzierung von nachhaltigen Gebäuden und Elektromobilität

Der erste Kölner "Green Bond" geht am heutigen Montag, 22. Januar 2024, in die Vermarktung. Die Bayerische Landesbank beginnt heute im Auftrag der Stadt Köln mit der Vermarktungsphase des als Schuldscheindarlehen konzipierten Finanzierungsinstruments, das die Nachhaltigkeitstransformation der Stadt hin zur Klimaneutralität bis zum Jahr 2035 unterstützen soll. Die Mittelaufnahme dient der Refinanzierung von nachhaltigem Gebäudebau sowie der Umstellung auf Elektromobilität im ÖPNV.

Quelle: www.stadt-koeln.de



3.1 Einsatz grüner Schuldscheine im ÖPNV

Der über einen grünen Schuldschein zu erzielende Zinssatz hängt stark von der Bonität ab.

Ausgangspunkt der Berechnung ist immer der durchschnittliche Zinssatz einer durchschnittlichen Bundesanleihe (10 Jahre)

Top-Bonität

(kommunal getragen, Stadtwerke)

- 3,0 % (Bund)
- +0,5 % Spread
- -0,1 % ESG-Vorteil

Niedrige Bonität

(starke Defizite, wenig Absicherung)

- 3,0 % (Bund)
- +1,5–2,5 % Spread

≈ 3,4 – 3,6 %



≈ 4,5 – 5,5 %

3.2 Gemischt, öffentlich-privater Staatsfonds

Das Grundgesetz geht ausdrücklich von der Möglichkeit der Errichtung von **Sondervermögen** aus (Artikel 110 Absatz 1 GG)

Der **Begriff des Sondervermögens** ist gesetzlich nicht definiert. Nach den Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zur BHO (VV-BHO) sind Sondervermögen

„rechtlich unselbständige abgesonderte Teile des Bundesvermögens, die durch Gesetz oder auf Grund eines Gesetzes entstanden und zur Erfüllung einzelner Aufgaben des Bundes bestimmt sind (VV Nr. 2 zu § 26 BHO)“*

Das GG und die VV-BHO treffen keine Aussage, zu welchen Zwecken Sondervermögen gebildet werden dürfen

* Die Einbeziehung privater Kapitalgeber kann z.B. über eine Bundes-AG oder eine Körperschaft des öffentlichen Rechts erfolgen, welche das private Kapital einsammelt und dieses dem Fonds zur Verfügung stellt



3.2. Einordnung von Sondervermögen nach deren Finanzierung

1. Sondervermögen mit eigener Substanz

Beispiel 1

- **ERP/Zukunfts- ERP/Zukunftsfonds-Wachstumsfazilität**
- Gespeist wird der Fond aus den ehemaligen Mitteln des Marshall-Plans
- Förderung über zinsverbilligte Darlehen für Investitions- und Innovationsvorhaben der deutschen Wirtschaft, insb. des Mittelstands. Die Tilgungszahlungen fließen dem Vermögen als sog. revolving Fonds wieder zu

Beispiel 2

- **Restrukturierungsfonds (RSF)**
- Gespeist aus Beiträgen der Kredit- und Wertpapierinstitute und über zeitlich begrenzte Kreditermächtigung

2. Sondervermögen mit eigener Kreditermächtigung

Beispiel 3

- **Sondervermögen Bundeswehr**
(Ermächtigung aus dem Errichtungsgesetz)

3. Sondervermögen mit kreditfinanzierter Zuführung aus dem Bundeshaushalt

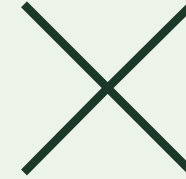
Beispiel 4

- **KFT, Aufbauhilfen 2021**
- (speisen sich aus buchmäßigen Mittelzuflüssen aus dem Bundeshaushalt)

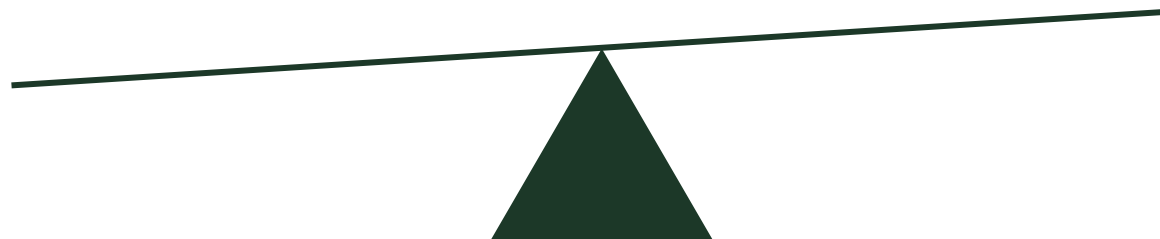
3.2 Gemischter Staatsfonds: Vor- und Nachteile



- **Erhöhtes Volumen (Hebelung):** Mit geringem Einsatz von Bundesmitteln kann ein hohes Investitionsvolumen erreicht werden
- **Effiziente Kapitalallokation:** Öffentliche Investitionen werden dort getätigt, wo sie den größten gesellschaftlichen Nutzen erzeugen
- **Ressortübergreifende Haushalts-planung** (Klima- und Transformation)
- Klarheit und Transparenz für **konkrete Politikbereiche**
- **Überjährigkeit** schafft **Planungssicherheit** für private Investitionen



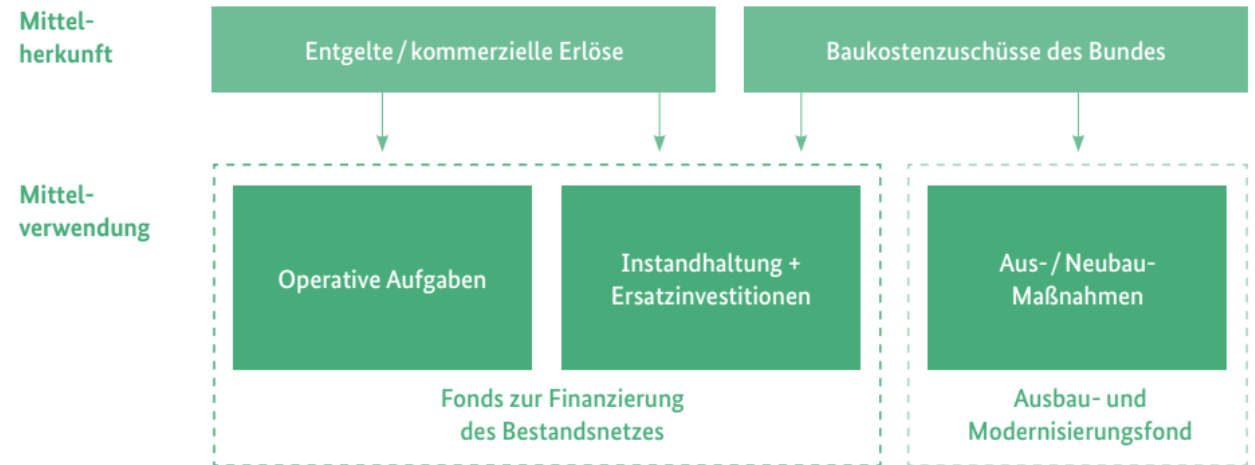
- Schafft **Intransparenz** über Haushaltslage und Einhaltung der Schuldenbremse (Bundesrechnungshof 2023)
- Sondervermögen sind **Ausnahmen** zum allgemeinen Haushaltsansatz und daher restriktiv anzuwenden
- **Risiko**
- Planungssicherheit für Investitionen kann über Verpflichtungsermächtigungen (§ 16 BHO), den Finanzplan (StabG) und politische Absichtserklärungen sowie mehrjährige Förderprogramme erfolgen



3.2 Fondsmodelle werden aktuell geprüft

(Schienenfonds*)

- **Mittelkonkurrenz** zwischen Bestandserhalt einerseits und Neu- und Ausbau andererseits soll vermieden werden
- **Planbarkeit:** Durch den Mittelzufluss aus haushaltsunabhängigen Quellen sowie längerfristigen (5-10 Jahre) Finanzierungszusagen des Bundes (über Verpflichtungsermächtigungen) hat die Branche höhere Planungssicherheit bei der Mittelausstattung. EIU und Zulieferindustrie (Bahn- und Bauindustrie) können auf dieser Basis besser ihren Kapazitätsausbau planen. Dies ist ein wesentlicher Baustein zur Realisierung des erforderlichen Kapazitätshochlaufs



Finanzierungsflüsse in der Infrastrukturgesellschaft

*Bundesministerium für Digitales und Verkehr (Hrsg), 12/2022, Abschlussbericht Beschleunigungskommission Schiene, S.54 ff.

3.2 Grundproblem: Risiko-Rendite-Profil

Wie kann ein attraktives Risiko-Rendite-Profil in einem Markt mit 70% Staatsquote geschaffen werden



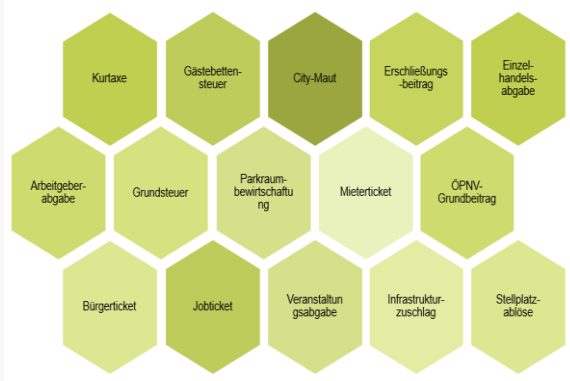
- **Risiko-Reduzierung durch:**
 - **Ausfallbürgschaften** des Staates (Frist-Loss-Struktur, Garantien, Bürgschaften)
 - **Verbindlichkeit der Re-Finanzierung** durch Kommune über Leistungs- und Finanzierungsverträge, welche auch rechtlich abgesicherte Drittnutzerfinanzierungsmodelle (und andere Re-Fin-Maßnahmen) umfassen.
 - Verbindlichkeit des **Investitions- und ReFi-Plans** des Aufgabenträgers zur Sichererstellung der Deckung des Betriebskostendefizits und des Rol
 - Verbindlicher **Rechtsrahmen ÖPNVG Bund und Länder**, welche den Kommunen im Rahmen der freiwilligen Aufgabe bestimmte Verpflichtungen auferlegt
- **Rendite-Begrenzung durch:**
 - **Lebenszyklusbetrachtung** der Investments als Grundvoraussetzung
 - **Standardisierung der Prozesse** (Differenzierung nach Raumtypen, Enabling-Software, etc.) und Standardisierung des Reporting (Fit-for-55-Grundsätzen)
 - **Effiziente Strukturen von Fondmanagement** und Finanzierungstelle (Schnittstelle)
 - **Langfristigkeitsstrategien** entwickeln
 - **Attraktive Auftragsvolumina** schaffen

4. Drittnutzerfinanzierung

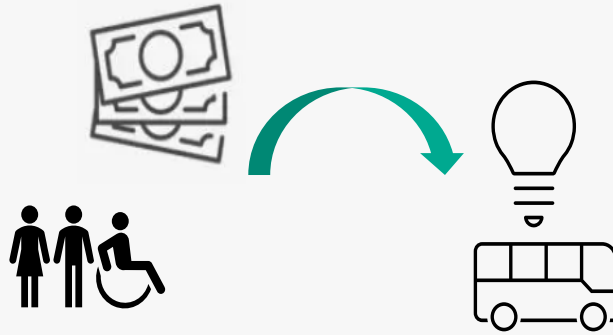
4. Finanzierungsinstrumente

ERSCHLIEßUNG NEUER FINANZIERUNGSQUELLEN AUF AUFGABENTRÄGEREBENE ZUR RE-FINANZIERUNG

Drittnutzerfinanzierung



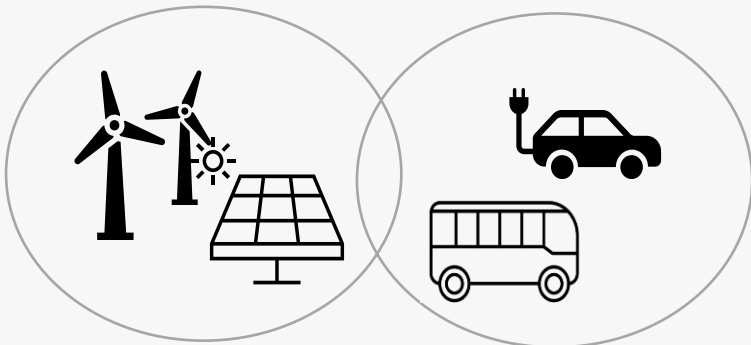
Bürgerbeteiligung / Crowdfunding



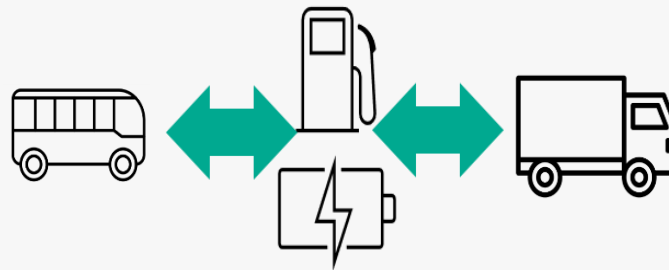
Green Finance



Sektorenkopplung



Drittverwertung



THG-Zertifikate



4. Finanzierungsinstrumente



4. Eignung der Instrumente

Steuer

Geldleistung als Einnahme des öffentl. Gemeinwesens

Beitrag

Geldleistung abstrakte Nutzungsmöglichkeit

Gebühr

Geldleistung für konkrete Nutzung

Sonderabgabe

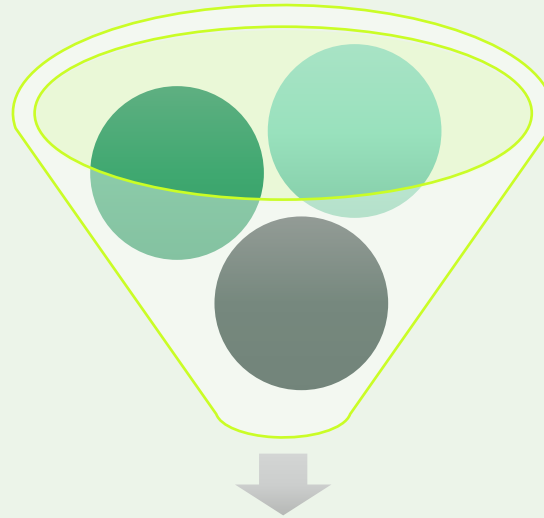
Geldleistung zu Lasten bestimmter Gruppe

Ergiebigkeit

Dauerhaftigkeit

Zweckbindung

Rechtliche Umsetzbarkeit



Sozialverträglichkeit

Lenkungswirkung

Kombinierbarkeit

**ÖPNV-
Grundbeitrag**

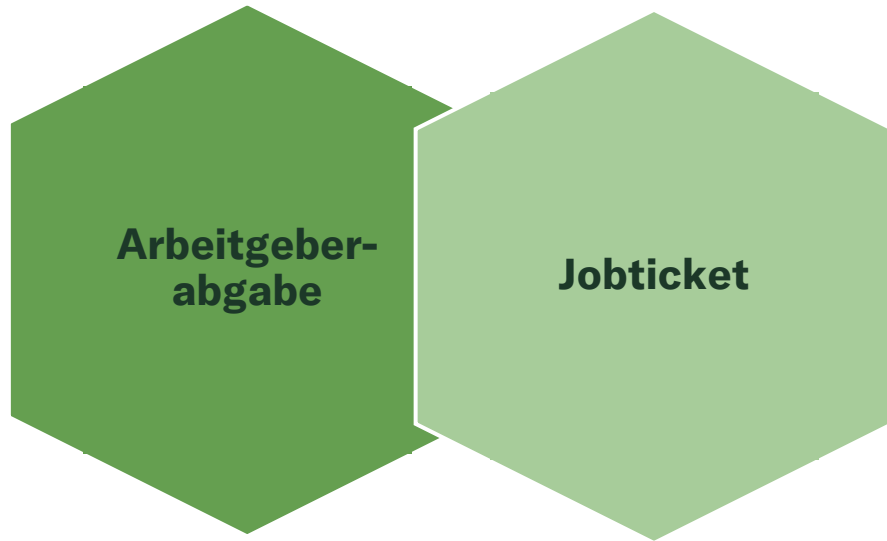
**Grundsteuer-
reform**

**Arbeitgeber-
abgabe**

Kfz-Abgabe

**Parkraumbe-
wirtschaftung**

4. Arbeitgeberabgabe mit Jobticket-Option



(verpflichtende) Arbeitgeberabgabe mit (freiwilligem) Jobangebot *

- Beitrag: Arbeitgeber müssen einen Beitrag zur Finanzierung des ÖPNV leisten (z.B. ab 10 Arbeitnehmer)
- „Dispens“: wenn Arbeitgeber ein (freiwilliges) Jobticket einführt
 - Nach aktueller Regelung sind mindestens 25% der D-Ticket-Kosten durch den Arbeitgeber zu finanzieren, max. 75% der Kosten des D-Tickets tragen die Nutzenden

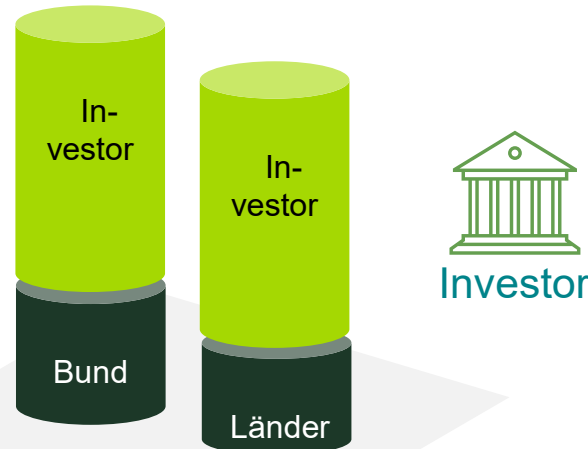
Fazit

- Job-Ticket erhöht die Nutzerfinanzierung
- Beitrag kann für Investments bzw. Re-Finanzierung des Rof erfolgen

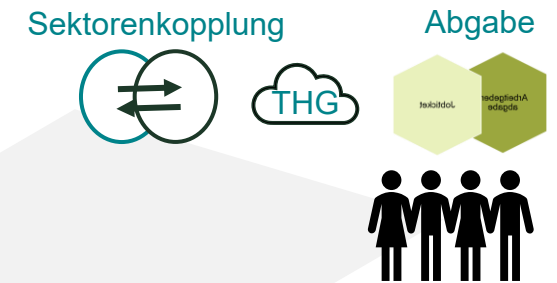
5. Modellansatz im Überblick

5. Gesamtkonzept: Finanzierungsarchitektur

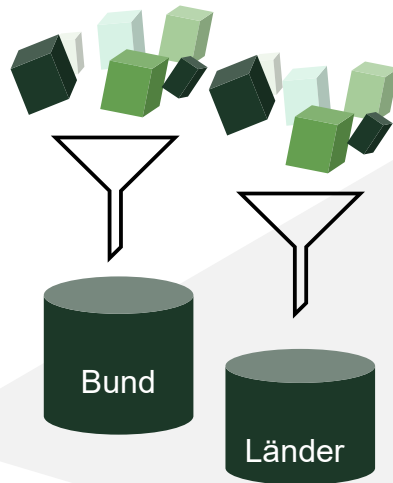
2 „**Hebelung**“ öffentlicher Mittel durch Gewinnung privaten Kapitals, z.B. Frist-Loss-Struktur, wonach Bund und Länder 20% als nachrangiges Eigenkapital in Fonds einbringen



5 „**Re-Finanzierung**“ AT erlässt Drittnutzerfinanzierung (z.B. Arbeitgeberabgabe mit D-Ticket), THG-Zertifikate, Sektorenkopplung, Drittverwertung und deckt damit Rol und Betriebskostendefizit



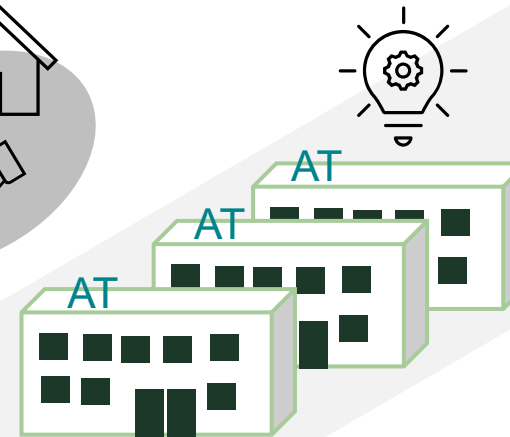
1 „**Bündelung**“ bisherigen ÖV-Mittel von Bund und Ländern, welche für investive Maßnahmen bereitgestellt wurden in Fonds



3 „**Etablierung**“ gemeinsamer Finanzierungsstellen, welche B/L-Mittel an ATs weiterleiten

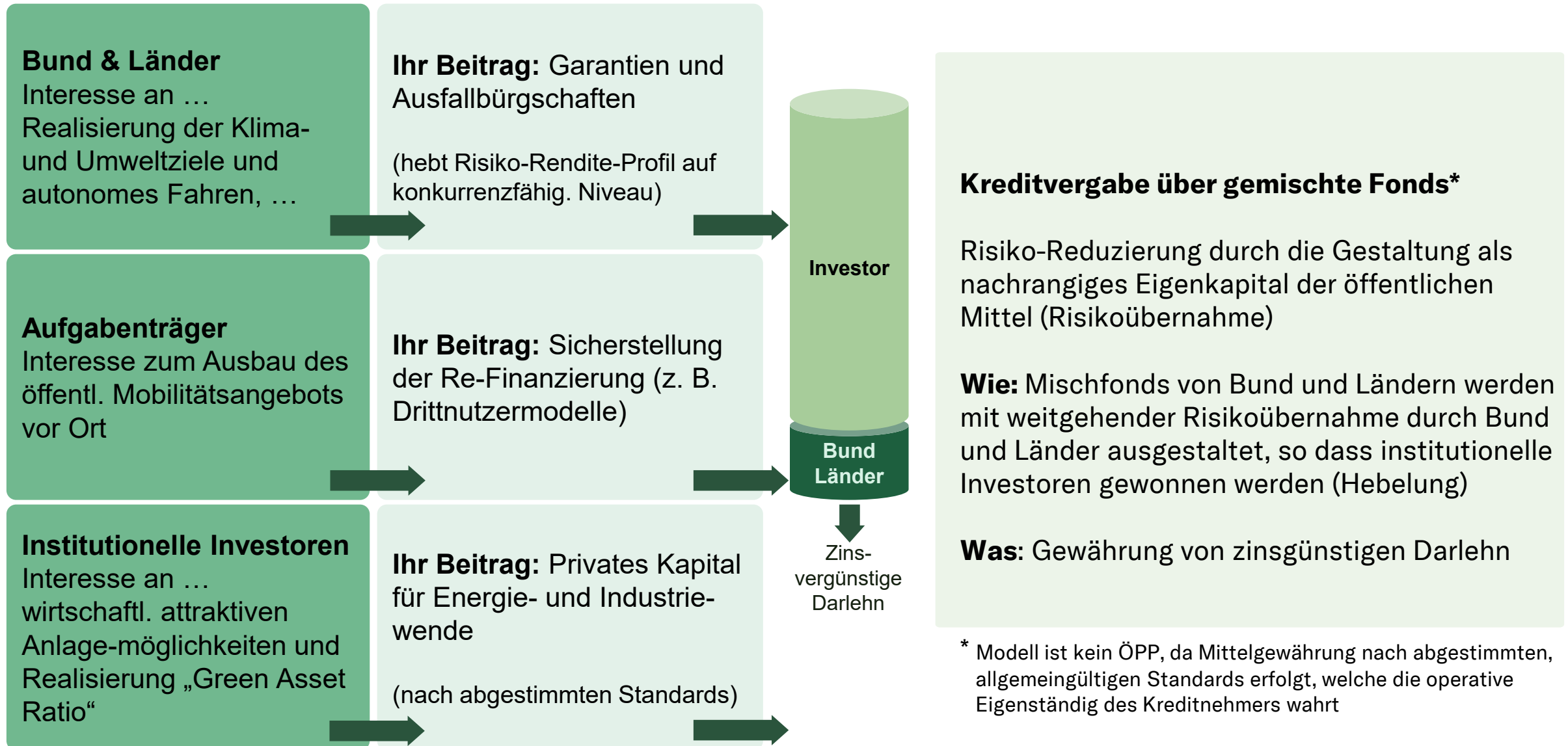


4 „**Gestaltung**“ AT erstellen eine Investitions- und ReFi-Plan, beantragen die B/L-Mittel und leitet diese entsprechend der lokaler Marktorganisation an VU weiter



6 **Investition** und Betrieb

5. Steckbrief: Darlehn aus gemischten Fonds



Zusammenfassung



- Der ÖPNV wird heute zu 2/3 von der öffentlichen Hand finanziert. Zusätzliche Mittel können wegen der Haushaltslage und der Schuldenbremse (Bund, Länder) sowie Finanzaufsicht (Kommunen) voraussichtlich nicht bereitgestellt werden
- Die Nutzerfinanzierung ist aus politischen Gründen kein geeignetes Instrument, um die Kosten des ÖPNV dauerhaft zu decken
- Die heutige Finanzierung erfolgt überwiegend als Betriebskostenausgleich mit einem kleinen Teil an investiven Mitteln
- Durch die Einführung autonomer, elektrischer Fahrzeuge wird der Investitionsanteil deutlich steigen, der Betriebskostenanteil wird sinken
- Um Deutschland als „Leitmarkt des autonomen Fahrens“ zu etablieren (BMV) und die Vorteile autonomer Fahrzeuge im ÖPNV zu nutzen bedarf es neuer Mittel
- Über die Bildung von gemischt, öffentlich-privaten Fonds (Bund, Länder) können zusätzliche private Mittel (Hebelung) für Investitionen gewonnen werden
- Die Ausschüttung erfolgt nach festgelegten Fahrzeug- und Refinanzierungsstandards (kein ÖPP)
- Als eine Option zur Refinanzierung sollten Drittnutzermodelle etabliert werden
- Die Drittnutzermodelle sollten den Erwerb von Deutschlandtickets verstärken (Push & Pull) damit die Nutzerfinanzierung dauerhaft fördern
- Es bedarf eines Gesamtkonzeptes von Bund, Ländern und Kommunen, um zusätzliche Mittel für die öffentliche Mobilität der Zukunft zu gewinnen

Ansprechpartner

Jörg Niemann

Partner
Diplom-Jurist (Uni Bonn)
Mobilität, Transport und
Logistik

T +49 40 229 297 733
M +49 151 16 68 93 33
Joerg.niemann@roedl.com



RÖDL

Wir ebnen Wege. Weltweit.