

Regio Aktuell

Ausgabe 1/14

www.deutschebahn.com/regio

BRANCHENINFORMATIONSDIENST NAHVERKEHR

**Erfolgreiche
Bahnreform**
Berlin, 28. Januar 2014

EDITORIAL

Enorme Hebelwirkung

Zu den erstaunlichsten Erfolgen der Bahnreform gehört die mächtige Hebelwirkung, die sie im SPNV entfaltete. Um 31 Prozent ist das Angebot in Zugkilometern angestiegen. Die Zunahme der Verkehrsleistung in Personenkilometern fiel jedoch mit 69 Prozent mehr als doppelt so stark aus. Der dichtere Fahrplan sowie attraktive Züge, Tarifangebote und kundenorientierte Bahnunternehmen führten zu einem gewaltigen Anstieg der Nachfrage. Der SPNV vergrößerte seinen Marktanteil und wurde zudem erheblich effizienter.

Wirkungsvoller lässt sich öffentliches Geld kaum investieren. Um die Erfolgsgeschichte fortzuschreiben, brauchen wir auch künftig ausreichende Regionalisierungsmittel. Die vergangenen zwei Jahrzehnte haben gezeigt, welches Potenzial in unserer Branche steckt. Daran wollen wir anknüpfen.

Dr. Manfred Rudhart,
Vorstandsvorsitzender
DB Regio AG



Zeitzeugen auf dem Podium: Unter Moderation von Sabrina Staubitz brachte der Festakt die ehemaligen Bahnpräsidenten bzw. Vorstandsvorsitzenden (v. l.) Dr. Reiner Maria Gohlke (1981–1991), Dr. Heinz Dürr (1991–1997), Dr. Johannes Ludewig (1997–1999) und Hartmut Mehdorn (1999–2009) sowie den früheren Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann zusammen.

Bahnreform war Wegbereiter für Wachstum und Wettbewerb

„Wir brauchen auch heute wieder Mut, Weitsicht und Leidenschaft für die Schiene“

Berlin. Eine der erfolgreichsten Reformen im wiedervereinigten Deutschland wurde vor 20 Jahren Wirklichkeit. Die Bahnreform verhalf dem Verkehrssystem Schiene zur Renaissance. In Berlin würdigten Eisenbahner und Verkehrspolitikern diesen Erfolg – und richteten ihren Blick auch auf aktuelle Herausforderungen.

Vier ehemalige Bahnchefs und ein früherer Bundesverkehrsminister ließen in ihrem Rückblick keinen Zweifel daran, dass die Bahnreform ein Kraftakt, aber unvermeidlich war. Bis sie Wirklichkeit werden konnte, mussten das Grundgesetz geändert und Rahmen gefunden werden, um aus hoheitlicher Verwaltung einen dynamischen Markt und wettbewerbsfähigen Verkehrsträger zu entwickeln. Dabei wurde die Reform von breitem Konsens getragen. Angesichts der immensen Verschuldung von Bundes- und Reichsbahn wäre die Alternative eine Schrumpfbahn gewesen. Die Bahnreform hielt diesen Trend nicht nur auf – sie drehte ihn um.

Was die Zeitzeugen auf dem Podium schilderten, erhärtete der DB-Vorstandsvorsitzende Dr. Rüdiger Grube mit Zahlen. Zwischen 1994 und 2012 sei die Verkehrsleistung im Personenverkehr um 36, im Güterverkehr um 58 Prozent gestiegen. Die öffentlichen Mittel des Bundes für die Eisenbahnen redu-

zierten sich nominal von 20,5 auf 16,7 Milliarden Euro, real sogar noch deutlich darüber hinaus. „Die unternehmerische Ausrichtung der DB AG sowie die Öffnung der Märkte für Wettbewerber waren die richtigen Weichenstellungen“, betonte Dr. Grube und forderte „auch heute wieder Mut, Weitsicht und Leidenschaft für die Schiene.“

Für Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt geht es in den nächsten Jahren darum, „die Bahn weiter zu modernisieren“, „in das bestehende Netz zu investieren“ und durch „präzise Regulierung“ die positive Entwicklung des Wettbewerbs („Da sind wir Spitzenreiter in Europa“) voranzubringen. Dobrindt betonte, die Ziele der Reform – „mehr Verkehr auf die Schiene bringen, den Steuerzahler entlasten, wirtschaftlich starke Eisenbahnen schaffen“ – hätten weiter Bestand. Vor Gefahren für das Erreichte warnte der DB-Aufsichtsratsvorsitzende Prof. Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht. Bei der Infrastruktur herrsche Investitionsstau, Überregulierung bedrohe die unternehmerische Freiheit der Bahnen. Zugleich hob der Aufsichtsratsvorsitzende die Bedeutung einer wirtschaftlich soliden DB für die ganze Branche hervor. Prof. Felcht: „Die DB AG hat von den mehr als 100 Milliarden Euro Investitionen in die Schieneninfrastruktur seit der Bahnreform bis 2012 fast ein Drittel selbst gestemmt.“

Vorbild für ein effizientes Bahnsystem

von Dr. Rüdiger Grube, Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn AG

Die Bahnreform 1994 war nicht nur die Geburtsstunde der Deutschen Bahn AG; sie war auch eines der größten und erfolgreichsten Reformprojekte im wiedervereinigten Deutschland. In einem breiten parlamentarischen Konsens sind damals das Grundgesetz geändert, sieben neue Gesetze erlassen sowie 130 Gesetze geändert worden. Die Entwicklung der vergangenen 20 Jahre hat gezeigt, dass sich dieser Kraftakt gelohnt hat. Die Bahnreform hat die Grundlage dafür geschaffen, dass der Schienenverkehr in Deutschland nach Jahren des Niedergangs einen neuen Aufschwung erlebt hat und heute im europäischen Vergleich sehr erfolgreich dasteht. Der deutsche Markt ist attraktiv, und es herrscht intensiver Wettbewerb zwischen Unternehmen aus ganz Europa. In anderen Ländern gilt das deutsche Modell als Vorbild für die Struktur eines effizienten Bahnsystems.

Das ist eine bemerkenswerte Entwicklung, wenn man an die Ausgangslage denkt: Der Marktanteil des Schienenpersonenverkehrs

STANDPUNKT



„Die Bahnreform war eines der größten und erfolgreichsten Reformprojekte im wiedervereinigten Deutschland.“

in Westdeutschland war seit 1950 von 37 auf nur noch sechs Prozent zurückgegangen; im Güterverkehr war er von 56 auf 21 Prozent gesunken. Gleichzeitig stellte der Schienenverkehr ein großes Haushaltsrisiko dar. Die Bahnreform hat diese Entwicklung umgekehrt. Die Bundesmittel für das Eisenbahnwesen sind seit 1994 real um 39 Prozent zurückgegangen. Zugleich wurde Verkehr zurück auf die Schiene geholt. Besonders beeindruckend gelang das im SPNV: Bei einer Ausweitung des Zugangebots um rund 31 Prozent stieg die Verkehrsleistung

der Bahnunternehmen in Personenkilometern um rund 69 Prozent.

Heute befinden wir uns wieder an einem Scheideweg. Insbesondere der Erhalt einer leistungsfähigen Infrastruktur ist eine grundlegende Herausforderung für den gesamten Sektor. Auch die Wettbewerbsverzerrungen im intermodalen und im europäischen Vergleich sind eine große Herausforderung für die Bahn. Entscheidend werden auch die bessere Verfügbarkeit neuer Fahrzeuge für die Bahnunternehmen sein, die Qualität und Verfügbarkeit von Infrastruktur sowie die Fortschritte bei Service und Qualität für die Kunden. An diesen Themen wird sich entscheiden, ob die positive Entwicklung, die die Schiene in Deutschland seit 1994 genommen hat, anhält.

So erfolgreich die Bahnreform bisher war: Wir brauchen auch weiterhin Mut, Weitsicht und Leidenschaft für die Schiene, um die anstehenden Herausforderungen zu meistern und der Schiene in Deutschland eine glänzende Zukunft zu eröffnen.

KOALITIONSVEREINBARUNG

Verbände wägen Pro und Kontra ab

Köln/Berlin. Auf ein überwiegend wohlwollendes Echo in der Branche sind die verkehrspolitischen Vereinbarungen der Regierungskoalition gestoßen. Nach Ansicht des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) fanden viele Forderungen Eingang in die Koalitionsvereinbarung. Allerdings bleibt diese nach Einschätzung des VDV wie auch der Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger im SPNV (BAG-SPNV) bei wichtigen Anliegen auch klar hinter den Erwartungen zurück. So betrachten beide Verbände das Problem der Infrastrukturfinanzierung als nicht gelöst. Darüber hinaus vermissen BAG-SPNV und VDV Aussagen zu einer bedarfsgerechten Anpassung und ausreichenden Dynamisierung der Regionalisierungsmittel. Die BAG-SPNV kritisiert zudem eine Fortschreibung der Regionalisierungsmittel nur bis 2019 – und warnt vor der Perspektive einer Vermischung von investiver Infrastrukturfinanzierung und der Finanzierung des SPNV-Betriebs.

BAHNREFORM

Neue Studien nehmen Stellung

Berlin. Wie hat sich der Schienenverkehr unter Markt- und Wettbewerbsbedingungen entwickelt, und was sind die Herausforderungen der Zukunft? Drei aktuelle Untersuchungen gehen dieser Frage nach. Eine umfassende Bestandsaufnahme gelingt den Autoren der Roland Berger Strategy Consultants mit ihrer Studie „20 Jahre Bahnreform und Deutsche Bahn AG“. Die ausführliche Analyse relevanter Kennzahlen und zahlreiche Interviews mit Zeitzeugen erlauben den Verfassern eine fundierte Bewertung der Reform. Unter www.deutschebahn.com/bahnreform steht die Analyse zum Download bereit.

In einem Gutachten für die DB hat das Institut der Deutschen Wirtschaft nicht nur die

Bahnreform in Deutschland untersucht, sondern sie auch mit der Entwicklung in anderen Ländern verglichen. Völlig falsch wäre es nach Ansicht der Wissenschaftler, die Uhr wieder auf die Zeit der alten Staatsbahnen zurückzudrehen. Interessenten können die Studie „Markt und Schienenverkehr“ unter www.iwkoeln.de/gutachten herunterladen.

Unter dem Titel „Mehr Wettbewerb. Für einen starken Schienenverkehr“ nimmt der Bundesverband der Deutschen Industrie die nationale und die europäische Verkehrspolitik in den Blick und formuliert Handlungsempfehlungen. Die Publikation ist unter www.bdi.eu/mobilitaetsagenda.htm verfügbar.



KURZ NOTIERT

Hansrüdiger Fritz leitet DB Regio Bayern

München. Hansrüdiger Fritz wird zum 1. April Vorsitzender der Regionalleitung DB Regio Bayern. Der Nachfolger von Norbert Klimt kommt vom Mitbewerber Veolia Verkehr, wo er den Geschäftsbereich Bahn West leitete. Norbert Klimt hatte nach seiner Berufung in den DB Regio-Vorstand den Vorsitz der Regionalleitung DB Regio Bayern kommissarisch weitergeführt.

Nahverkehrstag feiert in Koblenz Jubiläum

Koblenz. „20 Jahre Regionalisierung – Zeit für Veränderung?“ Dieser Frage gehen beim 10. Deutschen Nahverkehrstag vom 19. bis 21. März 2014 in Koblenz Kongressteilnehmer und Aussteller nach. Der Deutsche Nahverkehrstag findet seit 1996 alle zwei Jahre in Rheinland-Pfalz statt und ist zugleich Fachkonferenz und Fachmesse.

Weitere Informationen: www.deutschernahverkehrstag.de.

WETTBEWERB

DB Regio punktet bei Vergabe im Rhein-Main-Gebiet

Frankfurt a. M. In einer europäischen Vergabe des Rhein-Main-Verkehrsverbunds hat DB Regio Hessen die Dreieichbahn Frankfurt – Dieburg verteidigt. Der Verkehrsvertrag mit einem Volumen von rund 510.000 Zugkilometern pro Jahr und einer Lauf-

zeit von 11,5 Jahren beginnt am 30. Juni 2016. DB Regio Hessen setzt ein neues Betriebskonzept mit verbesserten Verbindungen um. Bei allen Fahrten ist ein Zugbegleiter an Bord. Zudem beschafft DB Regio Hessen barrierefrei zugängliche und ausgestat-

tete Dieseltriebwagen vom Typ „Link“. Die Fahrzeuge des polnischen Herstellers Pesa werden die bislang eingesetzten Züge der Baureihen VT 646 und 628 ersetzen. Um bis zum Beginn eines neuen Verkehrsvertrags modernen Komfort zu bieten, waren die

VT 628 umfassend erneuert worden. Die nicht elektrifizierte Dreieichbahn verbindet die südlich von Frankfurt gelegene Stadt Dieburg mit der Main-Neckar-Bahn Frankfurt – Darmstadt – Heidelberg. In Dreieich-Buchschlag besteht Anschluss an die S-Bahn.

„vareo“ steht für Qualität und neue Züge

DB Regio NRW etabliert Angebot im Dieselnetz Köln als Marke / Fahrzeugflotte mit 56 Zügen geht sukzessive in Betrieb

Köln. DB Regio NRW bringt bis Mitte des Jahres 56 Dieseltriebzüge vom Typ Coradia LINT für das Dieselnetz Köln auf die Schiene. Zugleich etabliert DB Regio NRW den Markennamen „vareo“ für das neue Verkehrsangebot mit verbesserter Qualität und optimiertem Fahrplan.

fürher der Nahverkehr Rheinland GmbH. Die zwei- und dreiteiligen Züge des Herstellers Alstom erreichen 140 km/h Höchstgeschwindigkeit und bieten 180 sowie 300 Sitzplätze. Die Einheiten lassen sich variabel kombinieren, was Zusammenstellungen bis zu 480 Sitzplätzen erlaubt.

Mit Merkmalen wie ergonomischer Bestuhlung, Steckdosen am Platz, Klimatisierung, Info-Bildschirmen sowie Videokameras setzen die Züge in Sachen Komfort neue Maßstäbe. Der Markenname „vareo“ setzt sich zusammen aus den Anfangsbuchstaben der Einzugsgebiete des Kölner Dieselnetzes: „v“ steht für Voreifel, „a“ für Ahrtal, „r“ für Rhein, „e“ für Eifel und „o“ für Oberbergisches Land sowie Oberes Volmetal.

Informationen im Internet:
www.vareo.de



Foto: Smilla Dankert

„vareo“-Premiere im DB Werk Köln-Deutz: (v. l.) Dr. Norbert Reinkober (Nahverkehr Rheinland GmbH), Heinrich Brüggemann (DB Regio NRW), Dr. Martin Lange (Alstom), Michael Dubbi (Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe), Bertram Fleck (Rhein-Hunsrück-Kreis), Dr. Thomas Geyer (Zweckverband SPNV Rheinland-Pfalz Nord) und Dirk Helfert (DB Regio NRW)

PERSONAL

Kein Job wie jeder andere

Berlin. Bis 2020 verfolgt die Deutsche Bahn (DB) ein großes Ziel: zu den zehn Top-Arbeitgebern in Deutschland zählen. Auf dem Weg dorthin steht auch die Besetzung von bis zu 7.000 Stellen in 500 verschiedenen Berufen jährlich an. Daher ging im November 2012 die bundesweite Arbeitgeberkampagne „Kein Job wie jeder andere“ an den Start – mit Erfolg. Allein die Bewerberzahlen stiegen um 40 Prozent. Auch 2014 beweist die DB beispielsweise mit neuen TV-Spots, Anzeigen, Wer-

bung in Bus und Bahn sowie online, wie facettenreich sie ist und dass für den Erfolg die Arbeit jedes einzelnen Mitarbeiters zählt. Als Auftakt werden im Februar vor allem angehende Azubis angesprochen, denen die DB übrigens eine Übernahmegarantie bietet.

www.deutschebahn.com/karriere



Foto: Deutsche Bahn

Kein Job wie jeder andere:

BAYERN-TICKET, BADEN-WÜRTTEMBERG-TICKET

Namenseintrag im Test

Frankfurt a. M. Im Prinzip sind die Spielregeln für Gruppenfahrten mit dem Länder-Ticket einfach: Solange sich eine Gruppe vor dem Erwerb des Tickets zusammenfindet und in ihrer Zusammensetzung unverändert bleibt, ist alles in Ordnung. Eine nachträgliche Änderung der Teilnehmer ist hingegen nicht gestattet – die Fahrt in wechselnden Reisegruppen mit einem Ticket also unzulässig. „In der Praxis“, erläutert Jörg Strubberg, bei der DB Regio AG für das Preis- und Erlösmanagement zuständig, „sind die Details der Beförderungsbedingungen aber nicht im-

mer in vollem Umfang bekannt. Daher schreiben wir im Rahmen eines Pilotprojekts in Baden-Württemberg und Bayern vor, dass Name und Vorname aller miteinander reisenden Personen auf dem Baden-Württemberg-Ticket und dem Bayern-Ticket eingetragen werden müssen.“

Die Neuregelung gilt für Länder-Tickets, die am Automaten erworben werden, selbst ausgedruckte Online-Tickets sowie in DB Reisezentren oder DB Agenturen gekaufte Tickets. Die Mitglieder der Gruppe müssen zudem einen amtlichen Lichtbildausweis vorzeigen können.



Fotos: DB Regio / RAB

Wartung auf 12.500 Quadratmetern: Im Werk Ulm mit seinen drei Hallen und sechs Gleisen sind 150 Mitarbeiter beschäftigt.

Neue Werke sichern Qualität

125 Millionen in Werkstatt und Abstellanlage Ulm investiert / Neubau auch in Nürnberg

Ulm. 125 Millionen Euro investierte die DB in eine neue DB Regio-Werkstatt und eine Abstellanlage in Ulm. Jetzt gingen sie offiziell in Betrieb.

Schon die Gästeliste machte die Bedeutung der neuen DB Regio-Werkstatt in Ulm deutlich. Der DB-Vorstandsvorsitzende Dr. Rüdiger Grube und der baden-württembergische Verkehrsminister Winfried Hermann waren dabei, als die 125-Millionen-Euro-Investition dem Betrieb übergeben wurde. Der Ulmer Oberbürger-

meister Ivo Gönner lobte ihre Bedeutung für den Wirtschaftsstandort Ulm, und Andreas Moschinski-Wald, Vorsitzender der Regionalleitung DB Regio Baden-Württemberg, freute sich, dass die hochmoderne Anlage in nur 32 Monaten Bauzeit termingerecht Wirklichkeit wurde. Allein der Werkstattkomplex hat eine Grundfläche von 12.500 Quadratmetern, was etwa eineinhalb Fußballfeldern entspricht. 150 Elektroloks und Dieseltriebwagen sowie 180 Reisezugwagen werden hier gewartet. Ergänzend zum

Werkstattbereich entstand eine Abstellanlage mit 89 Weichen und rund 13 Kilometern Gleisen. Die Steuerung erfolgt vom neuen elektronischen Stellwerk in Ulm-Söflingen aus.

Bereits im Herbst hatte DB Regio in Nürnberg eine Werkstatt in Betrieb genommen. 66 Millionen Euro kostete der Neubau auf dem Gelände des ehemaligen Containerbahnhofs im Stadtteil Gostenhof, rund ein Drittel der Investitionssumme waren Fördermittel des Freistaats Bayern.

KURZ NOTIERT

Mehr Züge zwischen Rostock und Berlin

Rostock/Berlin. Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember setzt DB Regio freitags zwischen Rostock Hbf und Berlin Hbf und sonntags in Gegenrichtung je einen Entlastungszug ein. Der von der DB Regio Nordost eigenverantwortlich betriebene Interregio-Express bedient die Verbindung mit Zwischenhalten in Waren, Neustrelitz und Berlin Gesundbrunnen. Abfahrt in Rostock Hbf ist 13:33 Uhr, Abfahrt in Berlin Hbf 18:04 Uhr. Die Fahrzeit beträgt 2:11 beziehungsweise 2:21 Stunden.

S-Bahn Hamburg pünktlich unterwegs

Hamburg. Die S-Bahn Hamburg hat 2013 zum dritten Mal in Folge den Zielwert des Hamburger Verkehrsverbunds (HVV) bei der Pünktlichkeit der Züge erreicht. Knapp 95 Prozent aller S-Bahnen waren pünktlich an den Bahnhöfen des S-Bahn-Netzes. Der Zielwert im HVV liegt bei 94,7 Prozent. Die Pünktlichkeit bei der S-Bahn Hamburg wird an allen Bahnhöfen im S-Bahn-Netz gemessen. Ein Zug gilt im HVV als verspätet, wenn er eine Fahrplanabweichung von drei Minuten oder mehr aufweist.

ZUGAUSSTATTUNG

Produktkatalog neu erschienen

Frankfurt a. M. Die DB Regio AG hat ihren Produktkatalog aktualisiert. Die nun vorliegende vierte Ausgabe berücksichtigt vor allem die Ergebnisse der Zuglabore für Sitze, Doppelstock- und Elektrotriebwagen und stellt klare, am Markt erprobte Standards dar. Neu sind auch die inhaltliche Gliederung nach dem Schema Prinzipskizze, Echtabbildung, Materialien und Farben sowie die gemeinsame Darstellung von Ausstattungsmerkmalen und CI/CD-Vorgaben. Kontaktadresse: roland.walther@deutschebahn.com

AUSSCHREIBUNGEN

Busse fahren Erfolge ein

Frankfurt a. M. Die Busgesellschaften der Bahn haben sich gut im Wettbewerb behauptet und Ausschreibungen mit einem Gesamtvolumen von über zehn Millionen Nutzwagenkilometern (Nkm) gewonnen.

In Frankfurt am Main hat die Bahn-Tochter DB Busverkehr Hessen (BVH) die Ausschreibung des Linienbündels B für sich entschieden und damit Neugeschäft mit einem Volumen von ca. vier Millionen Nkm hinzugewonnen. „Nach dem Erfolg bei der Ausschreibung des Linienbündels F vor einem Jahr konnten wir in Frankfurt nun bereits die zweite Ausschreibung für uns entscheiden. Das zeigt, dass wir mit der BVH im wettbewerbsintensiven Hessen gut im Rennen liegen“,

kommentiert Holger Waldhausen, Leiter Angebotsmanagement und Aufgabenträgermarketing Bus, den Erfolg. In Bayern kam DB Regio Bus ebenfalls zum Zug und erhielt in Würzburg und Dießen den Zuschlag für Neugeschäft im Volumen von rund einer Million Nkm.

Positiv verliefen auch die Ausschreibungen von Bestandsverkehren: Der Stadtverkehr Friedrichshafen (1,5 Mio. Nkm), Regionalbusverkehre im Landkreis Birkenfeld (0,7 Mio. Nkm), der Stadtverkehr Worms (1,2 Mio. Nkm) und angrenzend Wonnegau-Altrhein (1,5 Mio. Nkm) sowie Zweibrücken Umland (1,0 Mio. Nkm) werden weiterhin von den Busgesellschaften der DB bedient.

DB Regio Bayern hilft Veolia mit Zügen aus

München. DB Regio Bayern unterstützt die Bayerische Oberlandbahn mit drei Regional- und zwei S-Bahn-Zügen bei der Realisierung des Übergangskonzepts für ihr MERIDIAN-Netz. Die Züge sind Teil einer Ersatzflotte, die die Veolia-Tochter einsetzen muss, weil 20 von 35 bestellten Neufahrzeugen zum Betriebsstart noch nicht zur Verfügung standen.

Die Bayerische Oberlandbahn hatte den Regionalverkehr auf den Strecken von München über Rosenheim nach Salzburg und Kufstein sowie von München über Holzkirchen nach Rosenheim zum Fahrplanwechsel im Dezember 2013 übernommen.

Bahnreform setzte einen Boom in Gang

Neue Strukturen brachten die Wende: Seit 20 Jahren stehen die Zeichen im Schienenpersonennahverkehr auf Wachstum

Ende November 1993 stand die Bahnreform auf Messers Schneide. Was würde passieren, wenn sie scheitert, weil sich Bund und Länder nicht auf die Höhe der Regionalisierungsmittel einigen können? Der „Spiegel“ zitierte aus einem Aktenvermerk für Bundesfinanzminister Waigel. Danach müsse „ab 1994 ein harter Konsolidierungskurs für die Bahn mit Personalanpassungen, Streckenstilllegungen und drastischen Einschnitten in die Investitionsplanung“ gefahren werden.

Foto: Deutsche Bahn



10. Januar 1994: Eine Feierstunde in Berlin mit Bahnchef Heinz Dürr und Verkehrsminister Matthias Wissmann markiert den Weg in eine neue Zukunft.

Wäre es so gekommen, der Nahverkehr hätte keine Zukunft gehabt. Werner Mößinger, zur Zeit der Bahnreform Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats, ist überzeugt: „Heute gäbe es nur noch Fernstrecken.“ Doch die Schiene erlebte eine Renaissance – und der SPNV einen Boom. 1994 betrug das Angebotsvolumen rund 500 Millionen Zugkilometer. 2012 waren es nach Angaben der Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger im SPNV (BAG-SPNV) 653 Millionen, ein Plus von 31 Prozent. Noch deutlich stärker, nämlich um 69 Prozent, fiel der Zuwachs der Verkehrsleistung aus. Laut BAG-SPNV legten die Fahrgäste 2012 rund 51 Milliarden Personenkilometer in Nahverkehrszügen zurück. 1994 waren es 30,3 Milliarden.

Die Bahnreform hat den Weg dafür bereitet. Sie verfolgte eine Reihe von Zielen: die Verschmelzung von Bundesbahn und Reichsbahn, ihre Umwandlung von Behörden in ein Verkehrsunternehmen, die Befreiung des Eisenbahnsektors von drückender Schuldenlast, eine umfassende Modernisierung mit dem Ziel, mehr Verkehr auf die Schiene zu holen. Eine zentrale Rolle spielte, den SPNV, der in einem Teufelskreis aus Vernachlässigung und Verlustausgleich gefangen war, auf eine neue Grundlage zu stellen. Weil sich der Nahverkehr als Daseinsvorsorge wirtschaftlich nicht trägt, vergrößerte vor 1994 jeder Zugkilometer und jeder Rei-

sende das Defizit der Bahn. Politisch gesehen war der SPNV zudem ein Supermarkt ohne Kasse: Auf den Verlusten, die aus der Erfüllung vielerlei Wünsche und Vorgaben resultierten, blieben Reichsbahn und Bundesbahn sitzen. Für Investitionen fehlte das Geld, für Effizienz und Innovationen der wirtschaftliche Anreiz.

Die Bahnreform trennte die Funktion der öffentlichen Daseinsvorsorge von der unternehmerischen Aufgabe der Erstellung der Verkehrsleistung. Nach diesem Modell obliegt es den Ländern und ihren derzeit 27 Aufgabenträgern, mit den vom Bund zur Verfügung gestellten Finanzmitteln Verkehrsangebote

zu bestellen. Auf die Schiene gebracht werden diese von Eisenbahnunternehmen, die im Wettbewerb um Verkehrsaufträge stehen. Mit einem Marktanteil von rund 75 Prozent ist die DB Regio AG heute zwar der größte, aber keineswegs der einzige Anbieter. Auch viele Tochtergesellschaften europäischer Staatsbahnen sowie internationale Verkehrskonzerne sind im deutschen SPNV prominent vertreten.

Zu den Vordenkern der Bahnreform gehörte der 2008 verstorbene Klaus

Daubertshäuser. Der SPD-Verkehrspolitiker und spätere DB-Vorstand Nahverkehr brachte den Kerngedanken der Bahnreform für den SPNV so auf den Punkt: „Die strategische Logik (...) war, unternehmerische Initiative zu wecken, unternehmerische Freiheit in das Interesse eines öffentlichen Auftrags zu stellen und dabei unternehmerische Risiken weitgehend bei den Unternehmen zu belassen.“ Gerade für Zeiten finanzieller Unsicherheit gab er der Branche auf den Weg, daran festzuhalten. „Wenn die Aufgabenträger dies auch künftig beherzigen, wird man auf der Bestellerseite administrative Kosten reduzieren können, ohne dass das kundenorientierte Leistungsangebot reduziert werden muss.“

20 Jahre Bahnreform: Zahlen, Daten und Fakten

Seit der Bahnreform nahm die Verkehrsleistung auf der Schiene im Personenverkehr um 36 Prozent und im Güterverkehr um 56 Prozent zu (in Personen- bzw. Tonnenkilometern). Die CO₂-Emissionen sanken dank umfassender Flottenmodernisierung um 14 Prozent (absolute Reduktion) bzw. 35 Prozent (spezifische Reduktion).

■ Zwischen 1994 und 2012 ging die nominelle jährliche Belastung des Bundeshaushalts von 20,5 Milliarden Euro auf 16,7 Milliarden Euro um 19 Prozent zurück. Inflationsbereinigt, d. h. in Preisen von 1994, war dies sogar ein Rückgang um 39 Prozent.

■ Die Deutsche Bahn erwirtschaftete 2012 ein um 5,7 Milliarden Euro höheres ope-

ratives Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) als 1994. Sie zahlte ihrem Eigentümer, dem Bund, aus dem Gewinn 2012 eine Dividende von 525 Millionen Euro.

■ 2012 investierte die DB allein in Deutschland aus Eigenmitteln 2,7 Milliarden Euro, stellte 11.000 Mitarbeiter ein und übernahm 2.200 Auszubildende.

■ Zur positiven verkehrs- und umweltpolitischen Bilanz trugen auch die Wettbewerber der DB bei. Sie steigerten ihren Anteil an der Betriebsleistung im Schienenverkehr zwischen 1999 bis 2012 von zwei Prozent auf 22 Prozent (in Trassenkilometern). Heute nutzen mehr als 380 Eisenbahn-Verkehrsunternehmen das Netz der DB.



Feier mit Musik und Kuchen: Die Torte zum Zehnjährigen schnitt Andreas Schilling, Vorsitzender der Regionalleitung DB Regio RheinNeckar, in Mannheim an.

Publikumsliebling feiert Zehnjähriges

S-Bahn RheinNeckar ist das Rückgrat der Metropolregion / Spitzenwerte bei Pünktlichkeit und Kundenzufriedenheit

Ludwigshafen. Mit großen Erwartungen ging die S-Bahn RheinNeckar vor zehn Jahren an den Start. Heute steht fest: Sie hat sie allesamt erfüllt – und heimste dafür beim Jubiläumsfest viel Lob ein.

Die Bilanz ist makellos. Seit zehn Jahren fährt die S-Bahn RheinNeckar pünktlich wie ein Uhrwerk und erzielt Spitzenwerte bei der Kundenzufriedenheit. Sie hat die Fahrgastzahlen in die Höhe schnellen und die Region zusammenwachsen lassen. Ein guter Grund zum Feiern: DB Regio RheinNeckar lud die Fahrgäste auf ein Stück Torte ein, brachte Musik in die Züge und bat geladene Gäste ins S-Bahn-Werk. Dabei war es ein ambitioniertes Vorhaben, als im Dezember 2003 das S-Bahn-System startete. Die Aufgabenträger sowie DB Regio RheinNeckar als im Vergabewettbe-

werb erfolgreiches Verkehrsunternehmen betraten Neuland. Eine S-Bahn hatte es im Raum Rhein-Neckar nie gegeben. Und dass sie zunächst drei und später vier Bundesländer einbinden würde (Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz, Hessen, Saarland), war ebenso ein Novum wie die Ausdehnung (vom Odenwald bis in die Westpfalz) und die Netzlänge (heute 395 Kilometer).

Seit dem Start beförderte die S-Bahn 285 Millionen Fahrgäste, die 40 Züge der Baureihe 425.2 spulten rund 85 Millionen Kilometer ab. Die Pünktlichkeit: 97 Prozent. Baden-Württembergs Verkehrsminister Winfried Hermann zeigte sich beeindruckt: „Alle Achtung!“ Sein rheinland-pfälzischer Amtskollege Roger Lewentz sprach von einer „Erfolgsgeschichte“ und verwies auf die geplante Erwei-

terung des Netzes unter anderem durch eine Linie nach Mainz. „Wir wollen“, ergänzte Christian Specht, Mannheims Erster Bürgermeister und Vorsitzender des Zweckverbands Verkehrsverbund Rhein-Neckar, „der Erfolgsgeschichte mit der zweiten Ausbaustufe ein weiteres Kapitel hinzufügen.“

Auf ein weiteres Kapitel hoffen auch die rund 1.000 Mitarbeiter von DB Regio RheinNeckar, wenn Ende 2015 der Verkehrsvertrag ausläuft. In zwei Losen geben die Aufgabenträger die S-Bahn in den Wettbewerb. Für das erste Los wurde das Vergabeverfahren bereits auf den Weg gebracht. Ein Thema, das auch die Region bewegt. „Aus Fahrgastsicht hat sich die DB durchaus als Betreiber für den kommenden Ausschreibungszeitraum empfehlen können“, kommentierte der „Mannheimer Morgen“.

Impressum

Kontakt

DB Regio AG
Marketing -
Bestellerkommunikation,
Stephensonstraße 1,
60326 Frankfurt am Main

Verantwortlich:

Joachim Kraft
Tel.: 069 265-7330
regioaktuell@
deutschebahn.com
Änderungen vorbehalten
Einzelangaben ohne Gewähr
Stand: März 2014

Herausgeber

Deutsche Bahn AG,
Marketingkommunikation
(GMK), Frankenallee 2-4
60327 Frankfurt am Main

Realisation

idea Kommunikation,
Dortmund

Druck:

DB Kommunikationstechnik
GmbH, Karlsruhe

BAHNCARD

Rabatt auch auf dem Rhein

Köln. Der Rhein war schon immer eine Reise wert. Jetzt wird ein Besuch noch attraktiver: Wer eine BahnCard 25, 50 oder 100 hat, bekommt im Linienverkehr der Köln-Düsseldorfer Deutsche Rheinschiffahrt AG (KD) denselben Rabatt wie im Zug. Zudem kann jeder BahnCard-Kunde eine Begleitperson zum ermäßigten Preis mitnehmen (bei BahnCard 25 und 50 zum selben Preis wie der BahnCard-Inhaber, bei BahnCard 100 mit 50 Prozent Ermäßi-

gung). Kinder im Alter von sechs bis 14 Jahren zahlen nur sechs Euro. Die KD führt ihre Gäste schon seit mehr als 187 Jahren zu den schönsten Zielen an Rhein, Main und Mosel. Sie ist die älteste Aktiengesellschaft Deutschlands und erfahrenste Flussschiffahrtslinie der Welt. Als einzige Gesellschaft befährt die KD von Ostern bis Ende Oktober täglich mehrfach die gesamte Rheinstrecke des UNESCO-Welterbes Mittelrhein.



Den Rhein entdecken: Seit Mai 2011 verstärkt die MS RheinFantasie die KD-Flotte.

IC BUS

Neue Linie führt nach Zürich

Nürnberg. Seit Dezember ergänzt eine fünfte IC Bus-Linie das Fernverkehrsangebot der Deutschen Bahn. In Kooperation mit den Schweizerischen Bundesbahnen bietet die DB täglich zwei umsteigefreie Verbindungen zwischen Nürnberg und Zürich an. Die Busse halten auf dem Weg nach Zürich nur am Flughafen München und am Zentralen Omnibusbahnhof an der Münchner Hackerbrücke. Die Linie ist in das Preis- und Vertriebssystem sowie das Angebotsnetz der DB integriert. Die Doppelstock-Busse bieten gehobenen Standard. Dazu gehören ein großzügiger Sitzabstand, kostenloses WLAN, Steckdosen am Platz, Snack-Automat, ausreichend Platz für Gepäck sowie ein WC an Bord.