

Regio Aktuell

BRANCHENINFORMATIONSDIENST NAHVERKEHR

Ausgabe 3/13 · www.deutschebahn.com/regio



Foto/Montage: Bombardier

Moderne Dreiteiler: Bis Ende 2018 will der Hersteller Bombardier die 60 Züge der neuen Baureihe 490 für die S-Bahn Hamburg ausliefern. Vier Züge werden mit Zweisystem-Technik für Gleich- und Wechselstrom auch Strecken ins Umland befahren können.

S-Bahn Hamburg GmbH setzt sich im Wettbewerb durch

DB Regio-Tochter investiert 450 Millionen Euro / Zuschlag nach intensiven Verhandlungen

Hamburg. In einer der größten Vergaben im deutschen SPNV hat die DB Regio-Tochter S-Bahn Hamburg GmbH die Aufgabenträger überzeugt. 450 Millionen Euro wird die S-Bahn Hamburg in Neufahrzeuge, das Redesign vorhandener Züge und die Modernisierung der Werkstätten investieren. Der neue Verkehrsvertrag mit einer Laufzeit von 15 Jahren tritt 2018 in Kraft.

Im Januar 2012 hatte Hamburg die beabsichtigte Vergabe mit einem Volumen von 12,7 Millionen Zugkilometern pro Jahr offiziell bekannt gemacht und europaweit zur Teilnahme am Wettbewerb aufgerufen. Nach intensiven Verhandlungen votierten die Aufgabenträger der Hansestadt sowie der Länder Schleswig-Holstein und Niedersachsen Ende Februar 2013 für eine Vergabe an die S-Bahn Hamburg GmbH. Dem haben im Juni auch die politischen Gremien in Hamburg, Kiel und Hannover zugestimmt.

Der größte Teil der Investitionen entfällt auf 60 Züge der neuen Baureihe 490. Sie kosten 327 Millionen Euro, werden durchgehend begehbar sein und mit Klimaanlage sowie modernen Fahrgast-Informationssystemen ausgestattet. Die dreiteiligen Einheiten ersetzen 52 ältere Züge des Typs 472. Um für Nachfragesteigerungen und Netzerweiterungen

gewappnet zu sein, besteht eine Option für bis zu 86 weitere Fahrzeuge. Falls die S-Bahn Hamburg GmbH den folgenden Verkehrsvertrag nicht gewinnt, werden alle neuen Züge zu definierten Konditionen an die Länder verkauft. Damit stehen sie auch anderen Betreibern zur Verfügung.

112 Züge der Baureihe 474 unterzieht die S-Bahn Hamburg einem umfassenden Redesign. Das Programm startet, sobald durch die Auslieferung der Baureihe 490 die nötige Fahrzeugreserve vorhanden ist. 50 Millionen Euro investiert die S-Bahn Hamburg schließlich in die Modernisierung der Werkstätten in Ohlsdorf und der Elbgaustraße. Die Planungen haben bereits begonnen.

„Mit diesem Vertrag werden Hamburg, Niedersachsen und Schleswig-Holstein künftig zu deutlich verbesserten Konditionen mehr Leistung erhalten“, sagte Hamburgs Bürgermeister Olaf Scholz. Zudem schaffe der neue Verkehrsvertrag die Voraussetzungen für einen weiteren Ausbau des S-Bahn-Systems. Der DB-Vorstandsvorsitzende Dr. Rüdiger Grube betonte die Erfolge der S-Bahn Hamburg GmbH, die „mit einer sehr guten Qualität und einer Pünktlichkeit über 95 Prozent an Attraktivität gewonnen und die Zahl der Fahrgäste kontinuierlich gesteigert hat“.

EDITORIAL

Von Schnitt- und Bruchstellen

Seit Jahren hat die Fahrzeugindustrie gravierende Probleme, ihre Termin- und Qualitätszusagen einzuhalten. Ausbaden müssen das die Verkehrsunternehmen. Wie ist es dann zu werten, wenn Hersteller den EVU die betriebliche Instandhaltung abspenstig machen wollen – dazu noch mit dem Argument, sie beherrschten dieses Geschäft besser und effizienter? Ich finde, das ist reichlich forsch und nicht mehr als eine wenig seriöse Behauptung. Betrieb und Instandhaltung müssen Hand in Hand gehen und vertrauensvoll zusammenarbeiten. Daher betreten Aufgabenträger Neuland mit erheblichen Risiken, wenn sie die Instandhaltung getrennt vom Betrieb vergeben. Auf diese Weise schaffen sie mindestens eine zusätzliche unnötige Schnittstelle – und in ungünstigen Fällen eine Bruchstelle mit kaum beherrschbaren Folgen.



Ulrich Homburg
Ulrich Homburg,
Vorstand Personenverkehr
DB Mobility Logistics AG

Eine andere Wirklichkeit

von Dr. Thomas Schaffer, Leiter Marketing DB Regio AG

Glaubt man dem „4. Sondergutachten der Monopolkommission zur Wettbewerbsentwicklung auf den Eisenbahnmärkten“, dann haben wir alle versagt. Die Aufgabenträger, die Verkehrsunternehmen, die politisch Verantwortlichen, die Bundesnetzagentur, das Eisenbahn-Bundesamt. Dann ist der Wettbewerb im Schienenverkehr nach wie vor „unbefriedigend“, und es bestehen „weiterhin erhebliche Wettbewerbsdefizite“. Auch bei den Rügen für die Akteure ist die Kommission nicht kleinlich. Dem DB-Konzern werden „Wettbewerbshindernisse“ aufgrund seiner integrierten Struktur vorgeworfen, dem EBA aufwendige Verfahrensabläufe. Die Bundesregierung wird zur Weiterentwicklung des Regulierungsrahmens aufgefordert, die Besteller zu schlankeren Vergabeverfahren, zur Standardisierung der Fahrzeugflotte sowie nach Möglichkeit zum Verzicht auf Neufahrzeuge.

STANDPUNKT



„Mit ihrem negativen Urteil steht die Monopolkommission allein. Doch es tröstet nur wenig, dass die es besser wissen, die sich im Wettbewerb behaupten müssen.“

Über einzelne Kritikpunkte der Monopolkommission lässt sich trefflich diskutieren. Das geschieht auch vielfach und seit Jahren, ohne dass es dafür der Kommission bedurft hätte. In die völlig falsche Richtung führt jedoch das Gesamtbild, das das Gutachten unter dem Titel „Bahn 2013: Reform zügig umsetzen“ entwirft. Ist es etwa kein Wettbe-

werb, wenn allein im vergangenen Jahr 20 Verfahren mit einem Gesamtauftragsvolumen von 70 Millionen Zugkilometern abgeschlossen wurden und dabei elf unterschiedliche Verkehrsunternehmen neue Verträge erhielten, wie dem aktuellen „Wettbewerbsbericht“ der DB zu entnehmen ist? Und ist es kein Erfolg des Wettbewerbs, wenn in den letzten zehn Jahren die Fahrgastzahlen um 30 Prozent stiegen, wie der aktuelle „Marktbericht“ der Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger (BAG-SPNV) ausweist? Zurückgeführt wird diese Entwicklung ausdrücklich auf den Wettbewerb.

Mit ihrem negativen Urteil über die Entwicklung des Wettbewerbs steht die Monopolkommission allein. Doch es tröstet nur wenig, dass die es besser wissen, die sich im Wettbewerb behaupten müssen. Denn in der Öffentlichkeit gerät der SPNV in ein schlechtes Licht. Den Schaden haben wir alle.

EU-VERORDNUNG 1370

Branche kritisiert Brüsseler Alleingang

Berlin/Mainz. Die Nahverkehrsbranche wehrt sich gegen eine Revision der EU-Verordnung 1370 durch die Hintertür. Anlass für diese Befürchtung gibt die Absicht der EU-Kommission, den Mitgliedsstaaten „interpretierende Leitlinien“ vorzugeben. Keir Fitch, stellvertretender Kabinettschef des EU-Verkehrskommissars Siim Kallas, ertete dafür bei der Jahrestagung des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) deutliche Kritik.

Nach einem langwierigen politischen Prozess hatte der europäische Gesetzgeber mit der Verordnung 1370 die Wettbewerbsregeln für den ÖPNV neu bestimmt. Die Verordnung bewirkte zahlreiche Änderungen des deutschen Personenbeförderungsgesetzes, die am 1. Januar 2013 in Kraft traten. Bei der VDV-Jahrestagung in Mainz betonte Keir Fitch in einer Podiumsdiskussion zwar, dass die EU-Kommission die einmal erreichte Rechtssicherheit nicht in Gefahr bringen wolle. Glauben wollte

ihm indes niemand. Nach Ansicht von Christiane Leonard (Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer) gibt es für Änderungen an der Verordnung 1370 weder Anlass noch Spielraum. Sämtliche in der Interpretationsleitlinie angesprochenen Ideen seien schon im Gesetzgebungsprozess diskutiert und anders als nun von der Kommission gewollt entschieden worden. VDV-Vizepräsident Hubert König (Münchner Verkehrsgesellschaft) ergänzte, die EU-Kommission sei erst dann zu Änderungsvorschlägen aufgerufen, wenn sie den in Artikel 11 geforderten Bericht zur Umsetzung der Verordnung vorlege. Das wäre Mitte 2015 der Fall. Auch Hugo Gratza (Bundesverkehrsministerium), Lothar Kaufmann (Land Rheinland-Pfalz) und Prof. Frank Schulz-Nieswand (Uni Köln) kritisierten das Vorgehen der Kommission.

Über den Leitlinienentwurf hinaus hatte die EU-Kommission Anfang 2013 ihre Vorschläge für das 4. Eisenbahnpaket vorgelegt. Sie beinhalten ebenfalls eine umfassende Revision der Verordnung 1370 und waren beim VDV auf klare Ablehnung gestoßen.

SCHIENENVERKEHR

Wettbewerb im Überblick

Berlin. Einen umfassenden Überblick über den Wettbewerb im Schienenverkehr geben die aktuellen Branchenberichte der Deutschen Bahn sowie der Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger im SPNV (BAG-SPNV). Der „Wettbewerbsbericht“ der DB führt Zahlen, Daten, Fakten, aktuelle Forderungen und wissenschaftliche Studien zusammen, überlässt die Bewertungen jedoch externen Experten. Der „Marktbericht SPNV“ der BAG-SPNV, der von BSL Transportation Consultants erstellt wurde, diskutiert über die Wettbewerbsentwicklung hinaus unterschiedliche Modelle zur Marktgestaltung, Regulierung und Finanzierung. Beide Berichte sehen im Wettbewerb die Ursache für die positive Entwicklung des SPNV in Deutschland. So ist die Verkehrsleistung 2012 von 49,5 auf 50,9 Milliarden Personenkilometer gestiegen. Der Marktanteil der nicht zur DB gehörenden SPNV-Unternehmen lag nach Zugkilometern bei 25 Prozent.

@ www.deutschebahn.com/verkehrspolitik
www.bag-spnv.de



Foto: VDV/Michael Fahrig

VDV-Jahrestagung: Als Repräsentant des EU-Verkehrskommissars musste sich Keir Fitch (2. v. l.) gegen zahlreiche Kritiker zur Wehr setzen.

BRANCHENTREFF

Vielfalt der Meinungen verspricht spannenden Dialog

Frankfurt a. M. Am 7. November treffen sich Nahverkehrsexperten aus Verkehrsunternehmen, Aufgabenträgerorganisationen und Politik in Frankfurt a. M. zum Branchentreff RegioSignale der DB Regio AG. Erstmals bieten dabei wichtige Branchenverbände eigene Foren an. So wird die Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger im SPNV (BAG-SPNV) die Nahverkehrsfinanzierung im Zeichen steigender Infrastrukturkosten und

der Revision der Regionalisierungsmittel thematisieren. Der Ausschuss für Wettbewerbsfragen im Eisenbahnpersonenverkehr (AWE) im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen geht der Frage nach, wie nach einer Vergabe die Betriebsaufnahme durch den neuen Betreiber gelingt. Weitere Wahlthemen be-

schäftigen sich mit den Erwartungen der Marktteilnehmer an den Ticketvertrieb sowie aktuellen Entwicklungen im Busmarkt. Zu den besonderen Höhepunkten des Branchentreffs zählen die beiden prominent besetzten Podiumsdiskussionen im Plenum. Unter Beteiligung von DB-Chef Dr. Rüdiger Grube geht es dabei zum einen um aktuelle

verkehrspolitische Fragen, insbesondere um die Infrastrukturförderung. In einer weiteren Runde stehen unterschiedliche Konzepte der Aufgabenträger zur Gestaltung des Wettbewerbs im Mittelpunkt. „Ich bin überzeugt, dass es sich lohnt, dabei zu sein“, sagt Dr. Manfred Rudhart, Vorstandsvorsitzender der DB Regio AG. „Unsere Talkgäste und Referenten stehen für ein breites Meinungsspektrum und offenen Dialog.“



Neue Züge für den „München-Nürnberg-Express“:
Die für 200 km/h konstruierte Skoda-Lok des Typs 109 E ist in Tschechien bereits im Einsatz.

Foto / Montage: Skoda

DB Regio bringt Skoda zum Zug

Ausschreibung der Bayerischen Eisenbahngesellschaft über 5,6 Millionen Zugkilometer

München. DB Regio Oberbayern hat die Ausschreibung um den schnellen Regionalverkehr zwischen Nürnberg und München sowie Augsburg für sich entschieden. Dazu gehört auch der „München-Nürnberg-Express“ über die Schnellfahrstrecke, für den DB Regio ein neues Fahrzeugkonzept aufs Gleis setzt.

Neun Monate hatte das DB Regio-Projektteam am Angebot für die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) gefeilt. Ausgeschrieben waren 5,6 Millionen Zugkilometer: der „München-Nürnberg-Express“, die Verbindung Nürnberg – Treuchtlingen – Augsburg sowie die Linie Nürnberg – Treuchtlingen – Ingolstadt – München. Besonders hohe Anforderungen stellte der Expressverkehr über die Schnellfahrstrecke, den DB Regio mit Tempo 200 und aus dem IC-Verkehr übernommenen Fahrzeugen betreibt.

Für den schnellsten deutschen Regionalverkehr verfügt die Fahrzeugindustrie nicht über Standardlösungen. Die DB spezifizierte die technischen und betrieblichen Erfordernisse, sondierte die Möglichkeiten und Vorschläge der Industrie und entschied

sich für das Konzept des traditionsreichen tschechischen Herstellers Skoda (Pilsen). Skoda wird sechs doppelstöckige und druckdichte Zuggarnituren liefern. Sie bestehen aus fünf Mittel- und einem Steuerwagen sowie einer Lok vom Typ 109 E, die bereits in Tschechien im Einsatz ist und das europäische Zertifikat TSI High Speed RST besitzt. Auf den Linien über Treuchtlingen kommen Doppelstock-Triebzüge von Bombardier zum Einsatz. Sämtliche Züge werden komfortabel ausgestattet, verfügen über Klimaanlage, Mehrzweckbereiche für Fahrräder und Kinderwagen sowie ein Video-Überwachungssystem.

Der neue Verkehrsvertrag mit zwölfjähriger Laufzeit beginnt im Dezember 2016. „Mit neuen Fahrzeugen, zusätzlichen Verbindungen und mehr Kapazitäten verbessern wir das Angebot“, kommentierte Bayerns Verkehrsminister Martin Zeil die Vergabe. Allerdings sei ein Stundentakt auf der Schnellfahrstrecke insbesondere aufgrund der Trassenpreise nicht finanzierbar gewesen. Bei DB Regio Oberbayern sichert die Entscheidung 260 Arbeitsplätze. Der Wettbewerbsdruck im Freistaat sei „unvermindert hoch“, so der Vorsitzende der Regionalleitung DB Regio Bayern Norbert Klimt.

DIESELSTRECKEN

Teilerfolg in Niedersachsen

Hannover. Im Wettbewerb um Dieselstrecken zwischen Harz und Weser hat sich DB Regio Nord behauptet. Der Verkehrsvertrag mit 15-jähriger Laufzeit umfasst 3,7 Millionen Zugkilometer pro Jahr und beginnt im Dezember 2014. Die Reisenden profitieren von einem um 250.000 Zugkilometer angewachsenen Verkehrsangebot und der Steigerung der Zugbegleitquote auf 70 Prozent.

Federführend für weitere Besteller hatte die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) die Strecken als Los 1 des Dieselnetzes Niedersachsen-Südost ausgeschrieben. Gebrauchtfahrzeuge waren mit Wertungsabschlag zugelassen. Für das Los 2 zwischen Hannover, Harz und der Heide erweitert die LNVG ihren Fahrzeugpool um 28 Züge im Wert von 120 Millionen Euro. Die Ausschreibung war für beide Lose wegen Unwirtschaftlichkeit aufgehoben worden. Im anschließenden für beide Lose getrennt durchgeführten Verhandlungsverfahren setzte sich beim Los 2 die Erixx GmbH (mehrheitlich Netinera Dtl.) durch, beim Los 1 war DB Regio erfolgreich.



Niederflurtriebwagen VT 641: Maximal zwölf Jahre alt sind die Züge, die künftig auch in Bayern unterwegs sind. Bis zu drei Einheiten können in Mehrfachsteuerung fahren.

Vorrang für „absolute Wirtschaftlichkeit“

DB Regio in Oberfranken erfolgreich / Rege Beteiligung trotz kurzen Vorlaufs und Zulassung von Gebrauchtfahrzeugen

München. Die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) hat die dieselbetriebenen Regionalexpress-Verkehre zwischen Bamberg, Lichtenfels, Bayreuth und Hof an DB Regio vergeben. Ab Dezember 2013 wird DB Regio Nordostbayern 1,6 Millionen Zugkilometer erbringen. Der Zuschlag sichert in den Standorten Hof und Bayreuth rund 50 Arbeitsplätze.

Trotz der kurzen Vorlaufzeiten bis zur Inbetriebnahme beteiligten sich mehrere Unternehmen am Verfahren. Dabei hatte der Aufgabenträger auch moderne Gebrauchtfahrzeuge ohne Neigetechnik zugelassen. „Aufgrund der begrenzten finanziellen Mittel durch stetig steigende Infrastrukturgebühren mussten wir auf absolute Wirtschaftlichkeit achten“, so BEG-Geschäftsführer Fritz Czeschka. Der auf einem

Flügelzug-Konzept basierende Fahrplan sichert auch künftig ein attraktives Angebot.

Zwischen Bayreuth und Hof sowie zwischen Bayreuth und Lichtenfels besteht ein weitgehender Stundentakt, weiter von Lichtenfels nach Bamberg ein Zweistundentakt. DB Regio wird für die Verkehre Neigetechnik-Dieselszüge vom Typ VT 612 sowie moderne Niederflur-Triebwagen der Baureihe VT 641 nutzen.

Letztere werden erstmals in Bayern eingesetzt und fahren zwischen Bamberg und Bayreuth/Hof. Auf der Linie Lichtenfels – Bayreuth/Hof sind weiter Neigetechnik-Triebzüge unterwegs. Die Zugbegleiterquote beträgt insgesamt 75 Prozent. Die von der BEG geforderte Mindestvorgabe zur Sitzplatzanzahl bei stark frequentierten Verbindungen wird von DB Regio Nordostbayern in einigen Fällen deutlich übertroffen.

E-TICKETING

Touch&Travel überzeugt Verbünde

Berlin. Bei Fahrtantritt mit dem Smartphone am Kontaktpunkt einloggen, am Ziel wieder abmelden, Ticket per Lastschrift zahlen, fertig – Touch&Travel, das eTicketingverfahren für Bahn und öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), findet nicht nur unter Fahrgästen wachsenden Zuspruch. Das innovative Ticketingsystem überzeugt auch immer mehr Verkehrsverbünde: Nachdem der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) das Verfahren Ende 2012 für das gesamte Tarifgebiet eingeführt hatte, folgten nun die Regionen Allgäu, Oberfranken und Ostbayern sowie die Verkehrsverbünde Heilbronn

(HNV), Schwäbisch-Hall (KVSH), Rhein-Neckar (VRN) und Neckar-Alb-Donau (naldo). Karlsruhe (KVV) und Freudenstadt (VGF) sind ab Dezember dabei, weitere werden 2014 folgen.

Die Vorteile des Verfahrens liegen auf der Hand: Reisende können Mobilitätsangebote des Nah- und Fernverkehrs spontan nutzen, weil sie sich nicht mehr mit dem Tarifsysteem vertraut machen müssen und Touch&Travel automatisch den für sie günstigsten Tarif ermittelt. Gleichzeitig bietet das System Verbünden und Verkehrsunternehmen einen zusätzlichen Vertriebsweg, der sich nahtlos und unkompliziert in bereits bestehende Regelungen der Aufteilung von Einnahmen integrieren lässt: Der Eigentümer des

Kontaktpunkts, an dem die Fahrt begonnen hat, bekommt den Nahverkehrsanteil der Gesamteinnahmen zugeschrieben.

Anfang 2008 als Pilotprojekt in Berlin-Brandenburg aus der Taufe gehoben, ist das eTicketingverfahren mittlerweile in den Regelbetrieb übergegangen. Birgit Wirth, Touch&Travel-Verantwortliche der DB: „Die nach wie vor bestehenden Zugangsbarrieren zum ÖPNV lassen sich nur mit integrierten Lösungen für den Nah- und Fernverkehr abbauen. Wir freuen uns deshalb sehr, dass die zuständigen Behörden Touch&Travel ihre Zustimmung erteilt haben.“

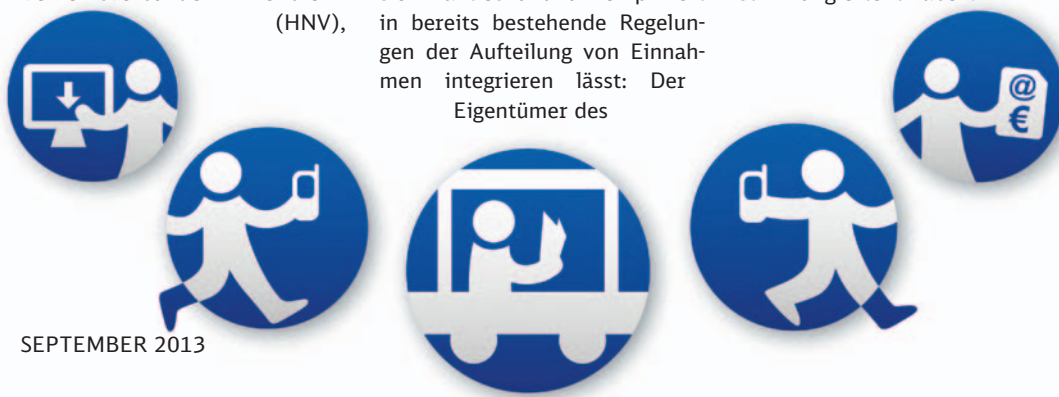
KURZ NOTIERT

RBB behauptet sich

Göttingen. Die zu DB Regio Bus gehörende RBB Regionalbus Braunschweig betreibt für weitere sechs Jahre die Linienbündel Göttingen – Rosdorf – Friedland und Göttingen – Dransfeld – Hann. Münden mit einem Volumen von 1,14 Millionen Buskilometern. Der Zweckverband VerkehrsverbundSüd-Niedersachsen hatte die Verkehre europaweit ausgeschrieben.

Westermann lenkt Busgeschäft in Bayern

München. Frank Westermann ist seit 1. Juli Vorsitzender der Regionalleitung DB Regio Bus Bayern und Geschäftsführer der bayerischen Regionalbusgesellschaften OVF GmbH, RBO GmbH und RVO GmbH. Westermann war zuvor Ressortchef Produktion Bus und Prokurist der DB Regio AG. Sein Vorgänger Peter Heider steht DB Regio weiter beratend zur Verfügung.



„Die Branche braucht kompetente EVU und nicht nur Personaldienstleister“

Dr. Manfred Rudhart: Tendenz zur Re-Verstaatlichung des SPNV nimmt den Verkehrsunternehmen die Luft zum Atmen

Frankfurt a. M. Seit 1. Mai ist Dr. Manfred Rudhart Vorstandsvorsitzender der DB Regio AG. Bereits seit 2008 gehörte er dem DB Regio-Vorstand an und leitete dort zuvor das Ressort Finanzen und Controlling. Im Interview nimmt der neue Vorstandsvorsitzende Stellung zu den aktuellen Herausforderungen für die SPNV-Branche und die DB Regio AG.

Herr Dr. Rudhart, wie lange mussten Sie überlegen, als Ihnen der Vorstandsvorsitz der DB Regio AG angeboten wurde?

Dr. Manfred Rudhart: Gar nicht. In den vergangenen fünf Jahren habe ich DB Regio als großartiges Unternehmen mit hervorragenden Kollegen und Mitarbeitern kennengelernt. Wir diskutieren offen, stellen uns neuen Anforderungen, gehen auch schwierige Aufgaben entschlossen an. In der aktuellen Vergabewelle werden in unserer Branche und für unser Unternehmen die Weichen für die nächsten zehn, fünfzehn Jahre gestellt. Das ist Herausforderung und Chance zugleich. Das muss einen einfach reizen.

Gemessen an der Gewinnquote bei den Vergaben im vergangenen Jahr ist DB Regio allerdings in schwierigem Fahrwasser unterwegs. 2012 lag die Gewinnquote nach Zugkilometern bei 52 Prozent, im Jahr zuvor waren es noch 72 Prozent. Woran liegt's?

Dr. Rudhart: In dem knallharten Wettbewerb, in dem wir uns bewegen, geht es am Ende immer um die Kosten und den Preis. Wenn wir uns in der gegenwärtigen Vergabewelle behaupten wollen, dann heißt das nicht nur, Vergaben für uns zu entscheiden, sondern dies auch mit vernünftigen Margen zu tun. Nur so können wir langfristig Marktanteile und zukunftsfähige Arbeitsplätze sichern. Zurzeit stellen unsere Verkehrsbetriebe, Regionen und die DB Regio-Zentrale ihre Kosten und Prozesse auf den Prüfstand. Wo wir Lücken zum Wettbewerb haben, müssen wir sie schließen, ohne die Qualität aufs Spiel zu setzen. Dafür stellen wir viele kleine Hebel um, die in der Summe wirken.

Weitere Aufgabenträger steigen in die Fahrzeugfinanzierung ein, Instandhaltungsleistungen werden separat ausgeschrieben, Vertriebsleistungen ebenso. Welche Auswirkungen hat das auf die Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU)?

Dr. Rudhart: Durch die Fragmentierung der Leistungskette bleibt immer weniger Wertschöpfung bei den Verkehrsunternehmen.



Foto: Axel Stephan

Neuer Vorstandsvorsitzender:

Dr. Manfred Rudhart führt seit 1. Mai die DB Regio AG.

Nicht nur wir, auch unsere Wettbewerber sehen darin eine sehr bedenkliche Entwicklung. Auf diese Weise entsteht am Ende ein Markt, in dem die Verkehrsunternehmen nur noch das Betriebspersonal stellen und Wettbewerbsvorteile allein durch Unterschiede bei den Lohnkosten erkaufen werden. Die SPNV-Unternehmen im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen wehren sich dagegen. Sie wollen keine reinen Lohnkutscher sein, sondern fordern einen Wettbewerb, bei dem das preislich und qualitativ beste Gesamtangebot den Zuschlag bekommt, und zwar für eine möglichst lange Wertschöpfungskette. Wir teilen diese Position voll und ganz.

Haben EVU, die die gesamte Wertschöpfungskette aus einer Hand anbieten, überhaupt noch eine Zukunft?

Dr. Rudhart: Das entscheidet jeder einzelne Aufgabenträger mit jeder Vergabe neu. Im Moment erleben wir allerdings einen Trend zur Re-Verstaatlichung, der den Verkehrsunternehmen die Luft zum Atmen nimmt. Besteller ziehen Aufgaben an sich, die zuvor bei den Verkehrsunternehmen lagen, bauen ihre Organisation aus, nehmen für die Fahrzeugfinanzierung viel Geld in die Hand. Das ist legitim, aber nach meiner Überzeugung weder zielführend noch im Sinne der Bahnreform. Die öffentliche Hand übernimmt Funktionen und Risiken, die bei den Verkehrsunterneh-

men schon deshalb erheblich besser aufgehoben sind, weil sie die Leistungskette ohne Reibungsverluste und Schnittstellenprobleme aus einer Hand abbilden können. Ich bin überzeugt, die Branche braucht innovative und kompetente EVU und nicht nur Personaldienstleister. Für mich ist es das effizientere und eindeutig überlegene Modell.

Das Wettbewerbsumfeld der DB Regio AG ist längst nicht mehr mittelständisch geprägt. Die wesentlichen Wettbewerber im Bestellermarkt, oft Tochterunternehmen europäischer Staatsbahnen oder internationale Verkehrskonzerne, begegnen sich auf Augenhöhe. Was ist das spezifische Profil der DB Regio AG?

Dr. Rudhart: Deutschland ist für uns nicht irgendein Markt, den wir uns ausgesucht haben und von dem wir uns womöglich auch wieder zurückziehen. Deutschland ist unser Markt, der Heimatmarkt der Deutschen Bahn. Das verpflichtet uns zu Beständigkeit und Nachhaltigkeit, übrigens ganz im Einklang mit der Konzernstrategie DB 2020. Um nachhaltig wirtschaftlich erfolgreich sein, setzen wir auf Kundenorientierung, Innovationen und Effizienz. Dabei profitieren wir von einer Kompetenz und Erfahrung, die auf dem deutschen Markt sonst niemand hat. Wir sind uns aber ebenso über unsere sozialen und ökologischen Verpflichtungen im Klaren. Deshalb suchen wir unseren Erfolg auch nicht auf Kosten der Mitarbeiter oder der Umwelt, sondern wollen zu den Top-Arbeitgebern zählen und Vorreiter in Sachen Ökologie sein.

Am 7. November findet der Branchentreff RegioSignale der DB Regio AG statt. Welche Bedeutung haben solche Möglichkeiten zum Austausch und zum Dialog?

Dr. Rudhart: Miteinander über die Gestaltung des Markts zu reden, halte ich für unverzichtbar. Wir stemmen uns nicht gegen den Markt, schon gar nicht gegen den Wettbewerb. Wir sind Teil des Markts und können nur im Markt und mit dem Markt erfolgreich sein. Aber der Markt sollte auch die bestmöglichen Voraussetzungen für einen zukunftsfähigen SPNV bieten. Ich freue mich, dass bei RegioSignale in diesem Jahr auch die Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger und der Ausschuss für Wettbewerbsfragen des Eisenbahnpersonenverkehrs des VDV mit eigenen Wahlthemen vertreten sind. Wir brauchen nicht nur den Wettbewerb der Verkehrsunternehmen – wir brauchen auch einen Wettbewerb der Ideen, wie unsere Branche insgesamt weiter erfolgreich bleibt.

BAHNHOF AMORBACH

Wachgeküsst und viel geliebt

Amorbach. Noch vor fünf Jahren dämmerte der Bahnhof Amorbach im Odenwald einer ungewissen Zukunft entgegen. Nun herrscht hier Hochbetrieb. Der Biergarten ist voll, das Eisenbahnmuseum eine Attraktion, im Schlafwagen-Hotel logieren Wanderer und Radler. Gemeinsam mit der Stadt und Eisenbahnfreunden hat die Westfrankenbahn die Station an der Strecke Miltenberg – Seckach wachgeküsst. „Die Menschen am Untermain und im Odenwald lieben unseren Erlebnisbahnhof“, freut sich Gerd Hutterer, Vorsitzender der Geschäftsleitung der Westfrankenbahn. Damit das so bleibt, werden weitere Wagen aus der Eisenbahngeschichte erworben. Sie können beispielsweise das Schlafwagen-Hotel ergänzen.

@ www.erlebnisbahnhof-amorbach.de
www.westfrankenbahn.de

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: September 2013

Herausgeber

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

Realisation

idea Kommunikation,
Dortmund

Druck:

DB Kommunikationstechnik
GmbH, Karlsruhe



Foto: Jörg Sauter

Die Monorailbahn der Internationalen Gartenschau (igs) Hamburg ist Attraktion und Transportmittel in einem. Noch bis zum 13. Oktober werden täglich bis zu 2.000 Besucher mit der Gartenschaubahn über die prachtvollen Grünanlagen schweben. Das S-Bahn-Logo an der Spitze und die Beschriftung der Wagen signalisieren die Kooperation der igs mit der S-Bahn Hamburg. Besucher können das igs-Gelände mit den S-Bahnlinien S3 und S31 von Hamburger Hauptbahnhof innerhalb nur weniger Minuten erreichen.

50 Berufe bieten beste Perspektiven

DB erwartet 4.000 Schulabgänger zum Ausbildungsstart

Berlin. Mit mehr als 10.000 Nachwuchskräften im Jahr 2013 ist die Deutsche Bahn einer der größten Ausbilder in Deutschland. Rund 4.000 Schulabgänger sollen in diesem Herbst eine Berufsausbildung oder ein duales Studium bei der DB beginnen. Nach bestandener Abschlussprüfung bietet die DB ihren Auszubildenden eine unbefristete Übernahme an.

Mehr als 50 Berufe können Schulabgänger bei der DB lernen. Den Großteil bilden Verkehrsberufe, gewerblich-technische und kaufmännisch-serviceorientierte Berufe sowie Logistikberufe. Aber auch Tätigkeiten, die viele bei der DB nicht vermuten, gehören dazu – etwa Mediengestalter, Koch oder Baugeräteführer.

Neben den fachlichen Kenntnissen und praktischen Fertigkeiten sind Sozial- und Methodenkompetenzen wie Kommunikations- und Konfliktfähigkeit, Selbstständigkeit sowie Teamgeist zentrale Ausbildungsbestandteile. Dazu absolvieren alle Azubis ein einwöchiges Outdoor-Training.

Vom 9. September bis 11. Oktober steht beim Facebook-Kanal „Deutsche Bahn Karriere“ und auf www.deutschebahn.com/karriere alles im Zeichen der Berufsausbildung. Ziel ist es, Schüler für die Berufe und den DB-Konzern zu interessieren. In kurzen Filmen stellen 16 Auszubildende ihren Beruf vor. Auf Facebook wird es jeden Tag Informationen zum Thema Ausbildung geben.



Foto: Axel Stephan

An der Werkbank: Die DB unterhält 30 Ausbildungswerkstätten in ganz Deutschland.

BAHN BACKSTAGE!

Blicke hinter die Kulissen werfen

Düsseldorf. Mit rund 180 „Bahn Backstage!“-Veranstaltungen erlaubte DB Regio den Eisenbahnfans in Nordrhein-Westfalen im Sommer Blicke hinter die Kulissen der Bahn. Rund 6.000 Interessierte hatten sich im Internet unter „Bahn.de/backstage“ angemeldet. Unter der Führung von Bahnmitarbeitern öffneten sich ihnen Türen, die normalerweise verschlossen bleiben.

Schon früh waren die meisten Plätze vergeben – zur Zufriedenheit von Heinrich Brüggemann, Vorsitzender der Geschäftsleitung von DB Regio NRW: „Wir freuen uns über das große Interesse an unserer Arbeit“, so Brüggemann. „Das bietet uns eine tolle Möglichkeit, mit unseren Fahrgästen über die Zugfahrt hinaus in Kontakt zu treten.“

Das Backstage-Programm bot unter anderem Werkstatt-, Bahnhofs und Stellwerksbesichtigungen. Und wer wollte, konnte im Fahrtrainer einmal Lokführer sein oder die Mitarbeiter des Kundendialogs kennenlernen. Für das Werkstattfest in Essen war keine Anmeldung nötig: Hier kamen 5.000 Menschen, um die Bahn hautnah zu erleben.

