

Regio Aktuell

Ausgabe 2/14
www.deutschebahn.com/regio

BRANCHENINFORMATIONSDIENST NAHVERKEHR



Werbeloks auf den Weg gebracht: (v. l.) Stephan Krenz (Abellio), Wolfgang Schuster (National Express), Burkhard Bastisch (NWL), NRW-Verkehrsminister Michael Groschek, Thomas Görtzen (Eurobahn), Heinrich Brüggemann (DB Regio NRW), Bernard M. Kemper (Abellio) sowie die Landtagsabgeordneten Henning Rehbaum (CDU) und Robert Stein (fraktionslos).

Breites Bündnis trommelt für zukunftsfähige Infrastruktur

Initiative „Damit Deutschland vorne bleibt“ sucht den Dialog mit Politik und Bürgern

Berlin. Dass „Infrastruktur keine Lobby hat“, wie das Institut TSI Emnid vor einiger Zeit feststellte, stimmt nicht mehr. Auf Initiative des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) macht sich ein Bündnis aus rund 50 Organisationen, Institutionen und Unternehmen für eine zukunftsfähige Infrastruktur stark. Zehn Werbeloks von DB Regio NRW tragen dessen Botschaft jetzt durch Deutschlands bevölkerungsreichstes Bundesland.

Auf den Weg gebracht wurden sie von NRW-Verkehrsminister Michael Groschek sowie Vertretern des VDV und der SPNV-Branche des Landes – Auftakt einer weiteren Kampagne der Initiative „Damit Deutschland vorne bleibt“. Bereits 2013 hatte sie mit einem „Infrastruktur Gipfel“ auf sich aufmerksam gemacht. Jetzt sucht sie in acht sogenannten Länderkonferenzen den Dialog. Der ist dringend nötig. „Die gegenwärtige Situation ist für unseren Wirtschaftsstandort eine Katastrophe“, sagt Oliver Wolff, VDV-Hauptgeschäftsführer und Initiator des Bündnisses. Jährlich fehlen 7,2 Milliarden Euro, um die Verkehrsinfrastruktur zu finanzieren. Zugleich ist das Bewusstsein für deren Bedeutung wenig aus-

geprägt. Viele Menschen betrachten sich bei der Planung eher als Betroffene denn als Beteiligte, obwohl sie von guten Verkehrswegen profitieren.

Bei den ersten drei Länderkonferenzen diskutierten Experten aus Politik, Verbänden, Wissenschaft und Unternehmen die Engpässe vor Ort. Im Vorfeld waren die Bürger aufgerufen, die Situation aus ihrer Sicht zu schildern. Bei der Landeskonferenz in Bremen benannte Senator Dr. Joachim Lohse fehlende Mittel und lange Planungszeiten als Kernprobleme. In Ulm hob Minister Winfried Hermann hervor, eine moderne Gesellschaft brauche eine moderne Verkehrs- und Mobilitätspolitik. Allerdings: „Es fehlt drastisch an Geld.“ Das gilt auch für NRW, wie die Konferenz in Düsseldorf zeigte. Um Stadt-, Straßen- und U-Bahnen zu sanieren, werden dort in den nächsten Jahren 1,1 Milliarden Euro benötigt. Einigkeit bestand darüber, dass das Thema nicht von der Tagesordnung verschwinden darf. „Wir brauchen solche öffentlichen Veranstaltungen und Bündnispartner für eine zukunftsfähige Infrastruktur“, so Minister Hermann. Die nächste Landeskonferenz findet am 19. Juni in Hamburg statt.

www.damit-deutschland-vorne-bleibt.de

EDITORIAL

Fehler im System

Die Absicht der Bundesregierung, die EEG-Umlage auch für Eisenbahnen zu erhöhen, löste eine Protestwelle aus. Branchenverbände, Verbraucherschützer, Gewerkschaften und Aufgabenträger sprachen sich einhellig und vehement gegen eine stärkere Belastung aus. Das zeigte durchaus Wirkung: Nach dem Gesetzentwurf der Bundesregierung soll die EEG-Umlage für die Bahnbranche immerhin geringer ausfallen, als es vorher zu befürchten war. Trotzdem wächst nun die Belastung der Schiene weiter an. Der elektrische Bahnbetrieb schützt das Klima, ist hoch energieeffizient und setzt als einziger Verkehrsträger bereits jetzt in hohem Umfang erneuerbare Energien ein. Soll die Energiewende im Verkehr gelingen, muss die Schiene gestärkt und darf nicht geschwächt werden.



M. Rudhart

Dr. Manfred Rudhart,
Vorstandsvorsitzender
DB Regio AG

Foto: Smilla-Danwert

Interpretationen aus Brüssel

von Dr. Thomas Schaffer, Leiter Marketing DB Regio AG

Die EU-Kommission hat am 29. März ihre Leitlinien zur EU-Verordnung 1370/2007 veröffentlicht. Sie sollen für „mehr Rechtssicherheit bei der Anwendung der EU-Vorschriften“ sorgen. Dies ist grundsätzlich begrüßenswert. Denn gerade einmal zwölf Artikel und ein Anhang geben den 28 EU-Mitgliedstaaten den rechtlichen Rahmen vor, in dem öffentliche Personenverkehrsdienste zu erbringen sind. Zugleich sind die Ansätze sowie der Stand der Liberalisierung in den Mitgliedsstaaten sehr unterschiedlich. Irritationen rief allerdings der Entstehungsprozess hervor. Nur vier Wochen Zeit hatte die Kommission den Mitgliedstaaten und einigen ausgewählten Verbänden im Herbst 2012 zur Stellungnahme gewährt. Bis zur Veröffentlichung der Leitlinien vergingen dann aber eineinhalb Jahre. Es wäre gut gewesen, hätte die Kommission die Zeit für eine breitere Beteiligung genutzt oder in Anbetracht des inzwischen auf den Weg gebrachten 4. Eisenbahnpakets der EU ganz auf die Leitlinien verzichtet. Das Ergebnis fällt entsprechend zwiespältig aus.

Zwar enthalten die Leitlinien hilfreiche

STANDPUNKT



„Die Bedeutung der Leitlinien sollte nicht überbewertet werden. Die Kommission selbst betont, sie habe keine verbindlichen neuen Rechtsvorgaben schaffen wollen.“

Klarstellungen. Allerdings überschreiten sie in einigen Fällen den in der VO 1370 gesteckten Rahmen. Zudem tragen sie mitunter den tatsächlichen Gegebenheiten in den Mitgliedsländern nicht ausreichend Rechnung. So stehen zum Beispiel die Auslegungen zur Renditekontrolle bei Direktvergaben im Widerspruch zu in Deutschland verbreiteten Vertragskonstruktionen. Hier trägt das Verkehrsunternehmen das wirtschaftliche Risiko, um auch am wirtschaftlichen Erfolg profitieren zu können. Bei wettbewerblichen Vergaben, die in Deutschland

die Regel darstellen, spielt das aber ohnehin keine Rolle.

Insofern drängt sich der Eindruck auf: Was die Kommission im Gesetzgebungsverfahren für die VO 1370 nicht hat durchsetzen können, will sie nun mithilfe der Leitlinien platzieren. Quasi durch die Hintertür versucht die Kommission, ihre damalige Niederlage wettzumachen. Die Bedeutung der Leitlinien sollte indes nicht überbewertet werden. Die Kommission selbst betont, sie habe keine verbindlichen neuen Rechtsvorgaben schaffen, sondern nur „ihr Verständnis einiger Bestimmungen der Verordnung“ beschreiben wollen. Allein der Europäische Gerichtshof sei am Ende für eine verbindliche Auslegung des EU-Rechts zuständig. Das trifft zu. Die Kommission bindet sich nun aber selbst für ihre Verwaltungspraxis – soweit nicht sachliche Gründe Abweichungen rechtfertigen. Das ist dort der Fall, wo die Leitlinien über die zwingenden Verordnungsvorgaben hinausgehen oder wo sie den tatsächlichen Gegebenheiten in den Mitgliedstaaten nicht ausreichend Rechnung tragen.

EEG-NOVELLE

VDV warnt vor absurden Folgen

Berlin. Als Folge der EEG-Novelle müssen die Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU) mit erheblichen Mehrkosten rechnen. Auf rund 70 Millionen Euro pro Jahr beziffert der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) die zusätzlichen Belastungen für die Branche.

Das Bundeskabinett hat den Entwurf zur EEG-Novelle Anfang April verabschiedet und damit das parlamentarische Gesetzgebungsverfahren eingeleitet. Die EEG-Novelle soll zum 1. August 2014 wirksam werden. Nach dem Gesetzentwurf sollen EVU ab einem Jahresverbrauch von zwei Gigawattstunden die Belastungsgrenze im EEG in Anspruch nehmen können. Wird dieser Schwellenwert erreicht, ist dem Entwurf zufolge ein Fünftel

der EEG-Umlage für die Ökostromförderung zu zahlen. Aktuell wären das 1,25 Cent pro Kilowattstunde. Nach der gegenwärtigen Regelung vermindert sich die Umlage ab einem Jahresverbrauch von zehn Gigawattstunden auf 0,05 Cent pro Kilowattstunde.

Die reduzierte EEG-Umlage bezieht sich nur auf den Fahrstrom. Nach VDV-Angaben zahlen die Verkehrsunternehmen schon jetzt rund 150 Millionen Euro für die Ökostromförderung. „Mehrkosten in einer Größenordnung von 70 Millionen Euro sind für die Branche nicht zu schultern, wir sind gezwungen diese Belastungen an die Kunden weiterzugeben“, so VDV-Präsident Jürgen Fenske. „Das ist vor allem deshalb absurd, weil damit diejenigen bestraft werden, die sich ökologisch richtig verhalten, weil sie Bus und Bahn benutzen.“ Der VDV hofft, dass der Gesetzentwurf im Rahmen des parlamentarischen Verfahrens angepasst wird.

Die Deutsche Bahn versteht sich als Umwelt-Vorreiter und hat 2013 den Anteil des Bahnstroms aus regenerativen Quellen von 24,0 auf 35,2 Prozent gesteigert. Damit wurde das ursprünglich für 2020 angepeilte Konzernziel vorzeitig erreicht. Bis 2050 sollen die Züge der DB ausschließlich mit Strom aus regenerativen Quellen fahren.

Umweltfreundliche Mobilität: 35,2 Prozent des Bahnstroms stammen aus regenerativen Quellen.

Trauer um Udo Wagner



Foto: Mario Yeidler

Frankfurt a. M. / Mainz. Die DB Regio AG trauert um Udo Wagner (Foto). Der Vorsitzende der Regionalleitung DB Regio Südwest starb Ende Februar im Alter von 59 Jahren an einer schweren Krankheit. Udo Wagner, seit 1977 Eisenbahner, genoss bei Mitarbeitern und Aufgabenträgern hohes Ansehen und hat den SPNV in Rheinland-Pfalz und im Saarland maßgeblich geprägt. 2004 wurde er Regionalleiter DB Regio Südwest, zwischen 2009 und 2012 war er zudem Beauftragter der Konzernleitung für Rheinland-Pfalz und das Saarland.

Neuer Vorsitzender der Regionalleitung DB Regio Südwest wurde Andreas Schilling, der auch an der Spitze der benachbarten Regionalleitung DB Regio RheinNeckar steht und beide Regionen in Personalunion führt.



Foto: Walter Weber



Foto: Jet-Foto Kranet

Günstig reisen mit Service und Komfort

Neues Angebot zwischen Berlin und Hamburg kommt bei Kunden an / Zug erschließt auch touristische Regionen

Berlin. Der Preis ist heiß, die Verbindung attraktiv: Seit dem 14. April verbindet der IRE Berlin-Hamburg die beiden Metropolen miteinander.

Etwas mehr als drei Stunden dauert die Fahrt zwischen Berlin Ostbahnhof und Hamburg Hauptbahnhof. DB Regio bietet täglich ein Zugpaar an – Abfahrt in Berlin montags bis samstags am frühen Morgen und sonntags am frühen Nachmittag, Abfahrt in Hamburg

montags bis samstags am Nachmittag und sonntags am frühen Abend. Das Pauschalpreisticket für die einfache Fahrt kostet 19,90 Euro, für die Hin- und Rückfahrt 29,90 Euro und ist jederzeit zu haben. Auch zum Normaltarif, mit dem Schönes-Wochenende-Ticket und dem Quer-durchs-Land-Ticket (ab neun Uhr) kann der IRE Berlin-Hamburg genutzt werden. Bereits der erste Zug war gut gefüllt. „Wir freuen uns über das große Interesse“, so Dr. Joa-

chim Trettin, Vorsitzender DB Regio Nordost. „Schon die Erstfahrt hat gezeigt, dass der IRE Berlin-Hamburg die richtige Entscheidung war.“

Zwar kann das neue Angebot nicht mit ICE-Tempo glänzen, bietet aber über den günstigen Preis hinaus noch weitere Pluspunkte. So erschließt die Fahrt über Stendal, Salzwedel, Uelzen und Lüneburg touristische Ziele in der Altmark und der Lüneburger Heide. Ab 30. Juni ist zudem die Fahrrad-

mitnahme zum Preis von fünf Euro möglich (Reservierungspflicht). Die komfortablen Züge bieten in Abteilen und Großräumen viel Bewegungsfreiheit. Wer sichergehen will, kann einen Platz reservieren (4,50 Euro, für Familien bis zwei Erwachsene und drei Kinder neun Euro). Am Platz werden Getränke und Snacks serviert. Bei der Premierenfahrt gab's Leckerer sogar kostenlos: Als kreativen Willkommensgruß spendierte DB Regio den Berlinern „süße Hamburger“.

BUSVERKEHR

DB Regio tritt für Sozialstandards ein

Frankfurt a. M. Angesichts der aktuellen Debatte um Mindestlöhne und Sozialstandards plädiert die DB Regio AG dafür, bei Busschreibungen die sozialpolitischen Gestaltungsmöglichkeiten der EU-Verordnung 1370 zu nutzen. „Bei Ausschreibungen können Aufgabenträger Sozialstandards zwingend vorgeben“, sagt Michael Hahn, Vorstand Bus der DB Regio AG.

Tatsächlich gewährt die EU-Verordnung Aufgabenträgern umfangreiche Kompetenzen. So sind bei Ausschreibungen nicht nur Mindesttarife oder ergänzende Tarifregelungen möglich. Die Gewinner können beispielsweise auch verpflichtet werden, die Mitarbeiter von Altbetreibern zu übernehmen. Dieser sogenannte Betriebsübergang gilt Hahn zufolge zwar als aufwendig und werde daher oft vermieden, lasse sich bei sorgfältiger Planung aber zu durchaus vertretbaren Kosten realisieren. „Wir haben das unterschiedlichen Aufgabenträgern einmal spitz ausgerechnet und damit zur Entkrampfung der Diskussion zwischen Sozialpolitikern und Kämmerern in den Kreistagen beitragen können“, berichtet Hahn. DB Regio Bus selbst hält trotz zunehmendem Preiswettbewerb

und erhöhtem Lohnkostendruck weiterhin an dauerhaften Beschäftigungsverhältnissen zu fairen und marktgerechten Konditionen fest: Sämtliche Tochterunternehmen von DB-Busgesellschaften sind tarifgebunden und richten sich nach den in den jeweiligen Bundesländern gültigen Tarifvereinbarungen.

Gleichzeitig weist das Unternehmen aber auch darauf hin, dass Aufgabenträger bei Ausschreibungen für faire Wettbewerbsbedingungen sorgen müssten. Hahn: „Wir möchten den Wettbewerb im Regionalbusverkehr nicht auf dem Rücken der Mitarbeiter austragen und wollen kein Lohndumping. Aber auf Dauer lassen sich Arbeitsplätze nur über gewonnene Ausschreibungen und wettbewerbsfähige Angebote sichern.“ Aufgabenträger sollten deshalb nicht nur Standards vorgeben, um einheitliche Wettbewerbsbedingungen zu gewährleisten, sondern deren Einhaltung auch über die gesamte Vertragslaufzeit hinweg überprüfen. Zudem sei die Vorgabe von Betriebsübergängen oder Mindesttarifen ein geeignetes Mittel, um gutes Personal in der Branche zu halten und damit die Qualität dauerhaft zu sichern.

AUFGABENTRÄGER

Neue Mitglieder im Präsidium der BAG

Berlin. In ihrer 52. Mitgliederversammlung hat die Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV (BAG-SPNV) zwei neue Präsidiumsmitglieder gewählt. Anlass dafür war das Ausscheiden von Hans Werner Franz und Volker Heepen aus dem Präsidium.

Die Funktion eines Vizepräsidenten hat Martin Husmann vom Verkehrsverbund Rhein Ruhr (VRR) übernommen, der bislang schon dem Präsidium angehörte. Als weitere Präsidiumsmitglieder wurden der Geschäftsführer der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG), Dr. Johann Niggel, und die ehemalige Hauptgeschäftsführerin der BAG-SPNV, Susanne Henckel, gewählt.

Susanne Henckel war im Frühjahr als Geschäftsführerin zum Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) gewechselt. Neuer Geschäftsführer der BAG-SPNV wird Frank Zerban, der zuvor in leitender Funktion beim Verband Region Stuttgart (VRS) tätig war.

S-BAHNSTUTTGART

„Zentrales Schließen“ soll die Pünktlichkeit verbessern

Stuttgart. 117 Millionen Fahrgäste und damit so viele wie noch nie zuvor waren 2013 mit der S-Bahn Stuttgart unterwegs. Gegenüber dem Vorjahr bedeutet dies eine Zunahme von 4,2 Prozent oder werktäglich 13.000 Reisenden. Schlechter als im Vorjahr hat sich jedoch die Pünktlichkeit entwickelt. 95,8 Prozent der Züge waren pünktlich oder weniger als sechs Minuten ver-

spätetet. 2012 betrug dieser Wert 96,5 Prozent. Ein neuralgischer Punkt ist dabei die Station „Hauptbahnhof tief“. Als Baustein für mehr Pünktlichkeit hat die S-Bahn Stuttgart dort Ende März das Abfertungsverfahren „Zentrales Schließen“ eingeführt. Das Problem: Ständige Unterbrechungen der Lichtschranke in den Zügen der Baureihen 430 und 423 verhindern auf dem

stark frequentierten Bahnhof das automatische Schließen der Türen. Solange nicht sämtliche Türen geschlossen sind, kann der Zug nicht abfahren. Beim „Zentralen Schließen“ werden die Lichtschranken in den Eingangsbereichen der S-Bahnen deaktiviert. Stattdessen überwacht der Triebfahrzeugführer mittels Monitoren auf dem Bahnsteig den Fahrgastwechsel und löst den

Schließvorgang zentral aus. Seit Dezember unterstützen zudem S-Bahn-Helfer in der Hauptverkehrszeit den Fahrgastwechsel sowie das Schließen der Türen. „Wir erwarten, dass wir mit diesen Maßnahmen wertvolle Sekunden gewinnen, die zu einer besseren Pünktlichkeit der S-Bahn beitragen“, so Hans-Albrecht Krause, Sprecher der Geschäftsleitung der S-Bahn Stuttgart.

DB Regio behauptet sich in zwei Vergaben

Aufgabenträger erteilen Zuschlag für Regionalverkehr in Nordwestbrandenburg sowie im Raum Rhein-Main-Neckar



Foto: Wolfgang Klee

Frankfurt (Main) Hauptbahnhof: Über die Riedbahn und die Main-Neckar-Bahn verbinden künftig Doppelstock-Triebzüge die Mainmetropole mit Heidelberg und Mannheim.

Frankfurt a. M. / Berlin. DB Regio betreibt auch in Zukunft den SPNV zwischen Berlin-Spandau und Wittenberge (Landkreis Prignitz) sowie auf der Riedbahn Frankfurt a. M. – Mannheim und der Main-Neckar-Bahn Frankfurt a. M. – Heidelberg. Das ist das Ergebnis eines Vergabeverfahrens des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg (VBB) und eines weiteren unter Federführung des Rhein-Main-Verkehrsverbunds (RMV).

Für 15 weitere Jahre ab Vertragsbeginn im Dezember 2017 hat der RMV den Zuschlag für den Regionalverkehr zwischen Frankfurt a. M. und Mannheim sowie Heidelberg an DB Regio erteilt. Die Fahrgäste profitieren vom Einsatz doppelstöckiger Elektrotriebzüge „Twindexx Vario“. Sie werden von der DB beschafft und sind mit Klimaanlage, Klapp-tischen, Steckdosen, Mobilfunkverstärkern

und einer zusätzlichen für mobilitätseingeschränkte Reisende geeigneten Toilette ausgestattet. In der dreiteiligen Variante bieten sie 270 Sitzplätze, in der vierteiligen sind es 400. In Doppeltraktion ermöglicht das Zugkonfigurationen mit bis zu 800 Sitzplätzen.

Zudem schaffen die neuen Züge die Voraussetzungen für ein Flügelzugkonzept auf der Main-Neckar-Bahn über Darmstadt, bei dem die Züge in Mannheim-Friedrichsfeld in Richtung Mannheim und Heidelberg geteilt werden. Auf diese Weise entstehen umsteigefreie Verbindungen zwischen Darmstadt sowie den Stationen an der Bergstraße und Mannheim. Auf der Main-Neckar-Bahn sowie auf der westlich verlaufenden Riedbahn über Biblis nach Mannheim profitieren die Kunden zudem von einem verbesserten Fahrplanangebot insbesondere an den Wochenenden. Insgesamt liegt das Verkehrsvolumen bei rund 3,35 Millionen Zugkilometern pro Jahr.

Davon entfallen rund eine Million Zugkilometer auf das Land Baden-Württemberg und rund eine halbe Million Zugkilometer auf den Verkehrsverbund Rhein-Neckar.

Bei der Vergabe „Netz Nordwestbrandenburg“ des VBB beträgt das Leistungsvolumen 2,41 Millionen Zugkilometer pro Jahr über eine Laufzeit von zwölf Jahren. Das Netz umfasst den „Prignitz-Express“ Berlin-Spandau – Hennigsdorf – Neuruppin – Wittenberge sowie die Regionalbahn Hennigsdorf – Kremmen. Mit Vertragsbeginn im Dezember 2016 ersetzt DB Regio die bisher verwendeten Dieseltriebzüge der Baureihe 646 durch modernisierte Fahrzeuge des Typs Alstom Coradia Lint 41 (BR 648). Jeder Zug wird von einem Kundenbetreuer begleitet. Zudem erhöhen eine neue Bestuhlung, Steckdosen an den Plätzen und Monitore für die Fahrgastinformation in Echtzeit den Komfort.

Drei Fragen? Sechs Antworten!

Martin Husmann, Vorstandssprecher Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, und Rainer Blüm, Geschäftsführer der Westfalenbahn, nehmen Stellung zur getrennten Vergabe von Betrieb und Instandhaltung. Der VRR ist der einwohnerstärkste Verkehrsverbund Europas. Die WestfalenBahn (Bielefeld) erbringt mit rund 140 Mitarbeitern etwa 4,1 Millionen Zugkilometer jährlich.

- 1 In aktuellen Wettbewerbsverfahren, z. B. beim RRX in Nordrhein-Westfalen, werden Herstellung und Wartung der Züge getrennt vom Betrieb ausgeschrieben. Warum? Wo sollte die Verantwortung für die Instandhaltung der Züge liegen?
- 2 Welche Folgen für den Betrieb und die Fahrgäste erwarten Sie, wenn Instandhaltung und Verkehrsleistung voneinander getrennt werden?
- 3 Welche Folgen erwarten Sie für den Wettbewerb im SPNV?

1 Das künftige RRX-Netz erfordert von uns aufgrund seines Umfangs eine andere Vorgehensweise als andere Ausschreibungsverfahren: Zum Betrieb werden etwa 80 bis 85 identische und durchtauschbare Fahrzeuge benötigt. Das lässt sich mit klassischen Vergabeverfahren nicht lösen. Bei einer Zerlegung in Teilnetze besteht die Gefahr, dass unterschiedliche Gewinner unterschiedliche Fahrzeuge anbieten. Außerdem bietet die Industrie Neuentwicklungen erst bei einer Abnahmezahl von etwa 50 Fahrzeugen an. Aus diesen Gründen und da beim RRX ein sehr hoher Anspruch an Qualität und Verfügbarkeit der Züge herrscht, haben wir ein Lebenszyklusmodell entwickelt, das sowohl die Herstellung als auch die Wartung über 30 Jahre in die Verantwortung des industriellen Fahrzeugbauers stellt. Damit erhält die Privatwirtschaft die Möglichkeit, nachhaltig konstruierte Fahrzeuge anzubieten. Zukünftig werden wir jedes Vergabeverfahren bewerten und das richtige Vergabemodell definieren. Wir erzielen bereits heute mit unseren bewährten Instrumenten zur Wettbewerbsförderung wie VRR-Finanzierungssystem, Werkstattförderung oder der Entschädigung für unterlegene Bieter große Erfolge.



Martin Husmann,
Verkehrsverbund
Rhein-Ruhr

2 Durch die vertraglich gesicherte und gegebenenfalls pönalisierte Verantwortung des Herstellers, die 100-prozen-

tige Verfügbarkeit über 30 Jahre zu garantieren, werden wir nachhaltige Produkte mit hoher Qualität erhalten: Weniger Zugausfälle und bessere Pünktlichkeit kommen den Fahrgästen direkt zugute. Der Hersteller wird schon bei der Konstruktion darauf achten, zuverlässige Züge zu bauen, da er langfristig nur mit einer vertragsgemäßen Leistung verdienen kann. Andererseits legen wir auch bei der Betriebsausschreibung großen Wert darauf, die Ansprüche der Kunden zu erfüllen. Das Verkehrsunternehmen soll und wird sich sehr um die Kundenbindung und -zufriedenheit bemühen, da wir hier ein Anreizsystem mit finanziellen Vorteilen einrichten werden. Die entstehende Schnittstelle zwischen Hersteller und Betreiber haben wir genau definiert und werden diese ständig und genau überwachen. Hier sind unserer Ansicht nach keine Qualitätseinbußen zu erwarten.

Daneben wird es auch ein Anreizsystem für energiesparende Fahrweise geben. Bleibt das Verkehrsunternehmen unter dem vom Hersteller definierten Regelverbrauch, wird es belohnt.

3 Die getrennte Ausschreibung von Herstellung und Wartung sowie dem Betrieb ist für uns ein wirksames Instrument zur Wettbewerbsförderung für große Vergabeverfahren. Aktuell bewerben sich vier Hersteller und sieben Eisenbahn-Verkehrsunternehmen um die ausgeschriebenen Leistungen. Auf Seiten der EVU können auch – wie von der EU gefordert – kleinere und mittlere Unternehmen konkurrenzfähige Angebote abgeben.

1 Instandhaltung ist mehr als nur das Abarbeiten von Instandhaltungsstufen und die Einhaltung von Herstellerempfehlungen. Gerade dann, wenn das EVU auch noch in der (vertraglichen oder faktischen) Verpflichtung ist, die vor Angebotsabgabe schwer kalkulierbare Schadensbeseitigung (Vandalismus, Unfall, Abnutzung etc.) durch den vorgegebenen Instandhalter vornehmen lassen zu müssen, wird dies in der Summe deutlich teurer als bei einer selbst erbrachten Werkstattleistung des EVUs, die sich während der Vertragslaufzeit erheblich optimieren lässt.

2 Die Schnittstelle zwischen Betrieb und Instandhaltung ist komplex und verlangt laufend eine operative Optimierung, da die Ansprüche so unterschiedlich sind. Dieses Ausbalancieren ist schon schwierig in einem EVU mit gemeinsamer Führung und Zielen. Kommen ein externes Unternehmen und ein umfassender Vertrag hinzu, so wird die Schnittstelle noch komplexer und viel „vertraglicher“: Was bisher auf „kurzem Dienstweg“ möglich war, kann jetzt juristisch hoch kompliziert werden. Suboptimale Lösungen und ein spürbarer zusätzlicher Overhead sind programmiert.

Im Sinne des Fahrgastes balancieren Aufgabenträger und EVU aktuelle Ziele und Herausforderungen (Baumaßnahmen, längerfristige Streckensperrungen, Umwege zur Werkstattzuführung etc.) mit den langfristigen Rege-

lungen des Verkehrsvertrags aus. Das ist arbeitsintensiv und es entstehen „Kompromisse“, die aber von beiden Vertragspartnern im Sinne der Fahrgäste akzeptabel sind. Muss jetzt noch der Instandhalter mit seinem langfristigen Vertrag berücksichtigt werden, werden schlanke Lösungen für den Fahrgast viel schwerer zu erreichen sein.

3 Es läuft dem Besteller-Ersteller-Prinzip als Kernaspekt der Regionalisierung der Bahnreform entgegen, wenn der Aufgabenträger mit seiner Leistungsausschreibung des Verkehrsvertrags so tief in die Kernorganisation des EVUs eingreift. Kritisch für eine Teilnahme an Ausschreibungen war und ist weiterhin die Finanzierung von Fahrzeugen und die Übernahme der Restwerte – in abgeschwächter Form gilt das auch für die Werkstattbauten. Hier haben die Aufgabenträger viele Möglichkeiten zur Förderung des Wettbewerbs (VRR-Finanzierungsmodell, LNVG-Fahrzeugpool etc.). Bei einer Trennung entstehen neue operative Schnittstellen, die gemagt werden müssen; dazu kommen neue Risiken, die Instandhalter und EVU jeweils separat einpreisen werden. Vom



Rainer Blüm,
WestfalenBahn

ersten Tag an werden die Aufgabenträger daher spürbar mehr zahlen und zugleich weniger Flexibilität während der gesamten Vertragslaufzeit haben. Es bleiben erhebliche Zweifel, ob diese sicheren Nachteile langfristig durch andere Vorteile für Aufgabenträger und Kunden zumindest ausgeglichen werden.

DB punktet als Arbeitgeber

Berlin. Die Deutsche Bahn hat in aktuellen Arbeitgeber-Rankings einen Sprung nach vorne gemacht. In der Rangliste des Beratungsunternehmens Universum gehört die DB bei Ingenieursstudenten zu den Top Ten. Im Ranking des Instituts Trendence kletterte sie seit 2010 bei Wirtschaftsstudierenden von Platz 57 auf Platz 25, bei angehenden Ingenieuren von Platz 28 auf Platz 13 der beliebtesten Arbeitgeber. In den letzten fünf Jahren hat der DB-Konzern die Personalarbeit neu aufgestellt. Dazu zählen bis zu 8.000 Neueinstellungen pro Jahr, flexible Arbeitszeitmodelle, neue Kinderbetreuungsmöglichkeiten und konzernweite Mitarbeiterbefragungen. Ende 2012 startete zudem die Arbeitgeberkampagne „Kein Job wie jeder andere.“

www.deutschebahn.com/karriere

Einfach mal die Sachen packen

Neue Kampagne für das Quer-durchs-Land-Ticket nimmt junge Leute in den Blick

Frankfurt a. M. Einen Tag lang unbegrenzt zwischen Flensburg und Freilassing reisen: „Deutschland besucht sich“ heißt die neue Kampagne für das Quer-durchs-Land-Ticket.

Egal wohin, das Quer-durchs-Land-Ticket ist montags bis freitags in den Nahverkehrszügen der DB und vieler weiterer Bahnunternehmen einen ganzen Tag gültig. Es kostet 44 Euro, bis zu vier Begleiter können mitfahren, jeder zahlt acht Euro extra. Kontingentierung oder Vorausbuchung gibt es nicht. Damit ist das DB Regio-Pauschalpreisangebot wie gemacht für Menschen, die spontan, flexibel und preisgünstig unterwegs sein wollen.

Dem trägt auch der Medienmix Rechnung. Erstmals spielen Online- und Mobilwerbung, Social Media und virale Elemente eine Hauptrolle. Auch in 16 großen Bahnhöfen wird die neue Kampagne für das Quer-durchs-Land-Ticket prominent zu sehen sein.

www.bahn.de/quer-durchs-land

Deutschland besucht sich.

Das Quer-durchs-Land-Ticket. Ein Tag – beliebig viele Fahrten.

44 € + 8 € + 8 € + 8 € + 8 €
Jederzeit verfügbar.

Deutschlandweit in allen Regionalzügen. Kauf und weitere Infos unter www.bahn.de/quer-durchs-land
Die Bahn macht mobil.

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: Juni 2014

Herausgeber

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

Realisation

idea Kommunikation,
Dortmund

Druck:

DB Kommunikationstechnik
GmbH, Karlsruhe

BADEN-WÜRTTEMBERG-TICKET

Der Renner im Ländle

Stuttgart. Rund 15 Jahre nach seiner Einführung verkaufte die Deutsche Bahn jetzt in Stuttgart das 20-millionste Baden-Württemberg-Ticket. Etwa 50 Millionen Reisende hat der Publikumsrenner bislang insgesamt mobil gemacht. Verkehrsminister Winfried Hermann (im Bild ganz links) sowie Andreas Moschinski-Wald, Vorsitzender der Regionalleitung DB Regio Baden-

Württemberg (3. v. l.), und Horst Stammler, Geschäftsführer des Verkehrs- und Tarifverbunds Stuttgart (4. v. l.), überraschten die Jubiläumskundin mit Blumen und einem Reisegutschein. Für die Landesregierung sei der Erfolg des Angebots „Anlass zur Freude und Verpflichtung zugleich“, so Hermann. Die Bereitschaft zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel sei groß.



Foto: Deutsche Bahn

BERLIN-BRANDENBURG-TICKET

Dankeschön für eifrige Ausflügler

Potsdam. Mit der Aktion „6 für 5“ belohnt DB Regio Nordost eifrige Nutzer des Berlin-Brandenburg-Tickets. Wer fünf Pauschalpreistickets für die Hauptstadtregion vorlegen kann, bekommt das sechste Berlin-Brandenburg-Ticket kostenlos. Insgesamt 1.200 Gratis-Tickets hat DB Regio Nordost dafür reserviert. Das Reisedatum der gesammelten Tickets muss zwischen dem 1. April und dem 31. Dezember 2014 liegen. Eingereicht werden sie beim Kundendialog DB Regio Nordost, von wo aus postwendend das Gratisticket der 2. Klasse zurückgeschickt wird – solange der Vorrat reicht.

Das Berlin-Brandenburg-Ticket für bis zu fünf Personen gibt es für die 2. und 1. Klasse (29 Euro/49 Euro) sowie in der Variante „Nacht“ für die 2. und 1. Klasse (22 Euro/42 Euro).