



Experten auf dem Podium (v. l.): Dr. Norbert Reinkober (VRS), Heinrich Brüggemann (DB Regio NRW), die Landtagsabgeordneten Dieter Hilser (SPD) und Oliver Wittke (CDU), Tobias Richter (National Express), José Luis Castrillo (VRR) und Dirk Biesenbach (Rheinbahn AG)

Konkurrenten im Wettbewerb – aber Partner auf der Schiene

Imagekampagne für den Nahverkehr in Nordrhein-Westfalen bringt die Branche zusammen

Düsseldorf. Auf Initiative von DB Regio NRW arbeitet die SPNV-Branche im bevölkerungsreichsten Bundesland gemeinsam an einem besseren Image. Vorläufiger Höhepunkt war im Herbst eine Podiumsrunde bei der Rheinischen Post (RP), an der Vertreter der Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und Politik teilnahmen.

Ticketpreise, Sauberkeit, Sicherheit, Pünktlichkeit und Platzangebot: Eine Menge kritischer Fragen brannten den Lesern der RP unter den Nägeln. Vertreter der Branche standen Rede und Antwort – nicht nur während der Podiumsrunde im Konferenzsaal der RP. Bereits zuvor war die Zeitung dem NRW-Nahverkehr in einer Artikelserie auf der Spur und berichtete beispielsweise über das Krisenmanagement bei Unwettern, Barrierefreiheit und Pläne für eine gerechtere Tarifstruktur im Verbundverkehr.

Die Gesprächspartner der RP bei den Verkehrsunternehmen und Verbänden nutzten die Artikelserie zur Aufklärungsarbeit. Sie machten deutlich, dass der Nahverkehr bei der Finanzierung und Infrastruktur mit schwierigen Bedingungen zurecht kommen muss, sich im Ergebnis aber durchaus nicht zu verstecken braucht. Auch nach Ansicht von

Sara Graf-Heinzen, Leiterin Fahrgastmarketing bei DB Regio NRW, sind die Leistungen des nordrhein-westfälischen Nahverkehrs klar besser als die von der Marktforschung ermittelten Imagewerte. „Der NRW-SPNV bietet objektiv betrachtet bundesweit die beste Zugtaktung, und die Pünktlichkeitswerte sind vergleichbar oder sogar besser als in anderen Regionen, obwohl die subjektive Wahrnehmung der Kunden eine andere ist.“ Um diesem Widerspruch etwas entgegenzusetzen, übe die Branche den Schulterschluss, so Heinrich Brüggemann Vorsitzender der DB Regio NRW: „Im Wettbewerb sind wir Konkurrenten, auf der Schiene Partner.“

Seit 2012 widmet sich DB Regio NRW mit der eigenen Kampagne „Ganz ehrlich!“ dem Dialog mit den Fahrgästen, um Vorurteile und Hemmnisse abzubauen. In diesem Jahr stellte eine Ausstellung im Düsseldorfer Hauptbahnhof – an ihrer Finissage nahm NRW-Verkehrsminister Michael Groschek teil – Reisende in den Mittelpunkt. Sympathiepunkte sammelte DB Regio NRW auch mit weiteren begleitenden Aktionen, zum Beispiel einem Fotoband. Dass die Kampagne ankommt, zeigt die jüngste Aktion: Unter #ehrllichNRW! posteten bisher mehr als 500 Fahrgäste ihre schönsten Bahnmomente.

EDITORIAL

Mobilität im Wandel

Seit der Bahnreform und Regionalisierung ist der Wettbewerb im Nahverkehr ein beherrschendes Thema der Branche. Dass auch der Nahverkehr selber im Wettbewerb steht, gerät dabei schnell aus dem Blickfeld. Das Mobilitätsverhalten wandelt sich, neue Anbieter besetzen Nischen und schließen Lücken.

Auf Distanzen über 50 Kilometer etabliert sich der Fernbus als Wettbewerber. Mitfahrzentralen erschließen durch komfortable Buchungs- und Vermittlungstools neue Kundengruppen. Das dichte Netz der Carsharing-Anbieter macht die Autofahrt auch für kürzere Strecken zur Alternative. Wir dürfen davor nicht die Augen verschließen. Die beste Antwort sind überzeugende und innovative Konzepte, gegebenenfalls auch unter Einbindung der neuen Angebote. Arbeiten wir gemeinsam daran.



M. Rudhart

Manfred Rudhart,
Vorstandsvorsitzender
DB Regio AG

Starke Marke oder Muster ohne Wert?

von Dr. Thomas Schaffer, Leiter Marketing der DB Regio AG

Seit dem 11. November ist die Löschung der Wortmarke „S-Bahn“ aus dem Register des Deutschen Marken- und Patentamts rechtskräftig. Damit ist die Bezeichnung „S-Bahn“ quasi vogelfrei – jeder darf sie nutzen und damit auch Angebote bezeichnen, die mit den Produktmerkmalen einer S-Bahn nicht entfernt etwas zu tun haben.

Alles kann jetzt „S-Bahn“ heißen – selbst eine Straßenbahn mit einem Haltestellenabstand von 500 Metern, eine unregelmäßig verkehrende Regionalbahnlinie auf dem flachen Land oder der Shuttleservice zwischen zwei Flughafenterminals.

Um die Wortmarke „S-Bahn“ hatte es einen längeren Rechtsstreit gegeben. Sie war für die Deutsche Bahn registriert, aber mittels Lizenzvereinbarung der ganzen Branche zugänglich. Die dabei möglicherweise anfallenden Beträge hatten nur symbolische Bedeutung – es ging uns allein darum, das

STANDPUNKT



„Alles kann jetzt ‚S-Bahn‘ heißen – selbst eine Straßenbahn mit einem Halteabstand von 500 Metern, eine unregelmäßig verkehrende Regionalbahnlinie auf dem flachen Land oder der Shuttleservice zwischen zwei Flughafenterminals.“

Profil des Verkehrssystems S-Bahn so zu schützen, dass es für den Fahrgast erkennbar bleibt. Tatsächlich hat auch kein Marktteilnehmer durch Lizenzgebühren Nachteile erlitten, weil wir schlichtweg keine erhoben haben. Und auch der Wettbewerb wurde nicht behindert. Um diesen Verdacht gar nicht erst aufkommen zu lassen, hatten wir gemeinsam mit der Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger im SPNV Musterlizenzvereinbarungen erarbeitet.

Dennoch gab das Bundespatentgericht der von einem Aufgabenträger beantragten

Löschung der Wortmarke „S-Bahn“ statt. Umstritten war dabei auch, ob diese Entscheidung die Möglichkeit einer Rechtsbeschwerde offenließ. Der Bundesgerichtshof hat das in diesem Fall letztlich verneint, weil nach seiner Ansicht kein Verfahrensfehler vorlag. Inhaltlich zu urteilen hatte der Bundesgerichtshof nicht. Gleichwohl be-

stärken dessen Erwägungen sogar noch unsere Zweifel, ob die Löschung der Wortmarke „S-Bahn“ aus dem Markenregister auch der Sache nach gerechtfertigt war.

Für die Branche geht es jetzt darum, das Profil des Verkehrssystems S-Bahn auch ohne Markenschutz aufrecht zu erhalten. Lassen Sie uns dabei in unseren Gremien eng zusammenarbeiten. „S-Bahn“ darf nicht zum Muster ohne Wert verkommen, sondern muss den Fahrgästen auch weiter Orientierung bieten und ein Markenversprechen des Nahverkehrs auf der Schiene bleiben.

REGIONALISIERUNGSMITTEL

Finanzierung des Nahverkehrs weiter offen

Berlin. Die Länder sind sich einig: 8,5 Milliarden Euro Regionalisierungsmittel und eine Dynamisierung von 2,8 Prozent sind nach dem Auslaufen der bestehenden Regelung ab 2015 für den Nahverkehr notwendig. Der Bund hält sich bedeckt.

Bei der Konferenz der Landesverkehrsminister Anfang Oktober hatten sich die Länder auf ihre Forderung bekräftigt. Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und die Bundesarbeitsgemeinschaft der Auf-

gabenträger im SPNV unterstützten die auf einem Gutachten der Länder basierende Forderung ausdrücklich. Auch die Tatsache, dass die Länderverkehrsminister sich bei der Frage der Verteilung der Mittel auf die Länder einstimmig auf einen Kompromiss geeinigt haben, bewerteten die Verbände positiv. Nun sei der Bund in der Pflicht, einen entsprechenden Gesetzesentwurf auf Basis der Ländervorschläge vorzulegen. Von dort allerdings blieben positive Signale aus. Der VDV warnte vor einem „politischen Taktieren auf dem Rücken der

Fahrgäste und der Verkehrsunternehmen“. „Die Bestrebungen von Bundesfinanzminister Schäuble, die Mittel auf dem bisherigen Niveau einzufrieren, sind inakzeptabel und gefährden die Zukunft und Leistungsfähigkeit des SPNV massiv“, erklärte VDV-Präsident Jürgen Fenske. „Es darf nicht sein, dass diese wichtige verkehrspolitische Entscheidung bei der Bundesregierung einzig und allein unter finanzpolitischen Aspekten betrachtet wird.“

Bereits im September hatten der VDV und die Infrastrukturinitiative „Damit Deutschland vorn bleibt“ vor dem Berliner Reichstag eine verlässliche Nahverkehrsfinanzierung gefordert und eine Resolution übergeben. „Die öffentlichen Fördermittel sind seit Jahren rückläufig, und wesentliche ÖPNV-Finanzierungssäulen wie die Regionalisierungsmittel oder das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz stehen aktuell auf dem Prüfstand, Ausgang ungewiss. Das kann nicht mehr lange gut gehen“, so Jürgen Fenske.

16 Thesen zu Fahrzeugfragen

Berlin. Der Verband Deutsche Verkehrsunternehmen (VDV) und die Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger im SPNV (BAG-SPNV) haben in einem gemeinsamen Papier die unterschiedlichen Positionen der Branche zu Finanzierung, Beschaffung und Betrieb von Fahrzeugen resümiert. In 16 Thesen beleuchten VDV und BAG-SPNV Vor- und Nachteile unterschiedlicher Ansätze. Einigkeit besteht darin, dass größere Standardisierung Voraussetzung für die Entwicklung eines Gebrauchtfahrzeugmarkts ist. Auch im Hinblick auf den netzübergreifenden Fahrzeugeinsatz etwa bei Engpässen sei stärkere Standardisierung nötig. Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger betonten, man stelle sich den Aufgaben gemeinsam und wolle „ergebnisoffen konstruktive Lösungen“ erarbeiten.



Foto: VDV

„Deutschlandtag des Nahverkehrs“: Die Branche demonstriert vor dem Reichstag.

Neue Züge für die Flotte von DB Regio feierten Premiere

Dieseltriebzug „Link“, Elektrotriebzug „Flirt 3“ und H3-Hybridlok auf der InnoTrans



Foto: Jet-Foto Kranert (3)

Premiere für den „Link“ von Pesa: Die Dieseltriebzüge für die Deutsche Bahn werden als ein-, zwei- oder dreiteilige Garnituren gefertigt, bieten bis zu 160 Sitzplätze und erreichen eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h.

Berlin. Vorhang auf für den Dieseltriebzug „Link“: Zwei Jahre nach der Unterzeichnung des Rahmenvertrags an gleicher Stelle präsentierten der polnische Hersteller Pesa und die Deutsche Bahn bei der InnoTrans in Berlin den ersten Zug für die DB.

„Mit Pesa wollen wir einen weiteren Lieferanten entwickeln und sind zuversichtlich, dass Pesa uns die Züge in gewünschter Qualität und Zuverlässigkeit liefern wird“, sagte Dr. Heike Hanagarth, Vorständin Technik und Umwelt der Deutschen Bahn. „So



Foto: Volker Emersleben

Der „Flirt 3“ für Rheinland-Pfalz

stärken wir den Wettbewerb im Markt.“ Nach Bestellungen für das Sauerlandnetz (36 Züge), wo der neue Fahrzeugtyp Ende 2015 als Erstes in Betrieb gehen soll, und die Dreieckbahn (9 Züge) kam auf der InnoTrans jetzt eine weitere hinzu. 26 Züge orderte DB Regio für das Dieselnetz

Allgäu. „Gemeinsam mit unserem Partner Pesa werden wir alles dafür tun, unseren Fahrgästen im Allgäu zuverlässigen Fahrzeugkomfort zu bieten“, sagte Dr. Manfred Rudhart, Vorstandsvorsitzender der DB Regio AG.

Eine weitere Neuheit in der DB Regio-Flotte ist die dritte Generation des Elektrotriebzugs „Flirt“ aus dem Hause Stadler. Gemeinsam mit dem Hersteller präsentierten DB Regio und der Zweckverband SPNV Rheinland-Pfalz Süd den „Flirt 3“. Ab Fahrplanwechsel im Dezember verwirklichen die 160 km/h schnellen Züge auf den RE-Linien des Landes das neue Angebotskonzept „Rheinland-Pfalz-Takt 2015“. 28 Züge mit je 270 Sitzplätzen hat DB Regio unter Berücksichtigung besonderer Design- und Ausstattungsanforderungen bestellt. „Für die Fahrzeuge haben wir uns entschieden, da sie sowohl eine optimale Lösung für die Komfortansprüche unserer Kunden darstellen als auch die besonderen betrieblichen und technischen Rahmenbedingungen des RE-Netzes erreichen“, so Kay Euler, Vorstand Produktion der DB Regio AG. Auch im Regionalverkehr in Nordrhein-Westfalen werden Züge des Typs „Flirt 3“ ab Fahrplanwechsel im Dezember zum Einsatz kommen.



Der Fahrgastraum des „Link“ von Pesa

Bis zu 50 Prozent weniger Kraftstoff als herkömmliche Rangierloks verbraucht die H3-Hybridlokomotive, die die DB und Alstom auf der InnoTrans präsentierten. Die Hybridlok soll bei DB Regio Bayern auf ihre Praxistauglichkeit getestet werden. Der Einsatz erfolgt in der durch den Freistaat Bayern geförderten Modellregion Franken für innovative Antriebstechnologien. Der Freistaat fördert das Projekt mit rund 600.000 Euro.



H3-Hybridlok von Alstom

DREI FRAGEN AN...

Frank Zerban

Frank Zerban ist Hauptgeschäftsführer der Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger im SPNV (BAG-SPNV).

Herr Zerban, die Vergabewelle im SPNV nähert sich dem Scheitelpunkt. Ist es den Aufgabenträgern gelungen, bei den Vergaben für eine ausreichende Teilnahme der Verkehrsunternehmen zu sorgen?

Frank Zerban: Wir sind mit der Qualität der abgegebenen Angebote meist sehr zufrieden – und das ist wichtiger als die reine Anzahl an Bieter. Externe Effekte wie die Auswirkungen der Finanzkrise flachen langsam ab, was zu neuem Schwung bei den Bietern führt. Dazu kommen Markteintritte neuer Bieter, also sind wir auf dem richtigen Weg.

Ist es erforderlich, dass die Aufgabenträger intensiver auf Erwartungen und Bedürfnisse der Verkehrsunternehmen eingehen?

Zerban: Die Aufgabenträger haben dies bereits umgesetzt.

Bei komplexeren Verfahren, die mit erheblichen Investitionen verbunden sind, bieten die Aufgabenträger vielfach verschiedene Finanzierungsgarantien als Option. Diese tragen erheblich dazu bei, dass die Bieter in die Lage versetzt werden, wirtschaftliche Angebote abzugeben.

Welche Rahmenbedingungen benötigen die Aufgabenträger, um den Fahrgästen auch künftig einen attraktiven Nahverkehr anbieten zu können?

Zerban: Absolut essenziell ist, dass die Aufgabenträger langfristig gesichert eine angemessene Finanzausstattung erhalten, da sie selbst Verträge mit teilweise über 20 Jahren Laufzeit schließen müssen, um wirtschaftliche Angebote zu erhalten. Derzeit hat es den Anschein, als ob der Bund seiner Verpflichtung zur Neufestlegung der Finanzmittel ab 2015 weder fristgerecht noch angemessen nachkommt. Hierdurch gefährdet der Bund das künftige Angebot im SPNV.



Foto: BAG-SPNV



Die Deutsche Bahn setzt ihre Modernisierungsoffensive fort: Zum Betriebsstart kommen viele neue Fahrzeuge aufs Gleis.

VERKEHRSPOLITIK

Starke Schiene in Deutschland

Berlin. Bei einem gemeinsam veranstalteten bahnpolitischen Forum im Bundestag haben der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft EVG „klare politische Weichenstellungen“ und eine stärkere Förderung der Schiene gefordert. „Wir wollen und brauchen eine starke Schiene in Deutschland, denn das bedeutet auch einen starken Standort“, betonte EVG-Vorstandsmitglied Reiner Bieck in der Diskussion mit Bundestagsabgeordneten.

Bieck forderte die gezielte Weiterentwicklung der Infrastruktur: „Der Grundsatz Ausbau vor Neubau ist zwar richtig – aber die Entwicklung der Güterströme wird auch dazu zwingen, neue Kapazitäten zu schaffen.“

Ein weiterer Baustein für einen besseren Schienenverkehr sei die sozial gerechte Ausgestaltung des Vergabewettbewerbs im SPNV. So müsse ein SPNV-Beschäftigter im Laufe eines Berufslebens bis zu viermal den Arbeitgeber wechseln. Er verstehe nicht, so Bieck, warum die Aufgabenträger die in der EU-Verkehrsverordnung 1370 vorgesehene Möglichkeit, Personal und Know-how zu übernehmen, nicht nutzen.

VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff kritisierte mit Verweis auf die zusätzliche Belastung durch die EEG-Umlage, dass Eisenbahn-Verkehrsunternehmen immer wieder mit politischen Forderungen überzogen, bei deren Finanzierung aber allein gelassen würden: „Keiner macht sich Gedanken, wie wir das bezahlen sollen“, sagte Wolff.

Martin Kenke, Geschäftsführer Eisenbahn des VDV, stellte dennoch eine „branchenweite Aufbruchstimmung“ fest: „Die Leute wollen die Bahn, und sie sind auch bereit, sie zu finanzieren.“

Ein universelles Konzept für die erfolgreiche Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene konnte aber auch das Forum nicht präsentieren. Entscheidend, so das Fazit des Beratungsunternehmens SCI, seien letztlich der politische Wille und entschlossenes Eingreifen.

Betriebsaufnahmen führen zu qualitativen Verbesserungen

DB Regio nimmt in Hessen, NRW und Rheinland-Pfalz über 150 Neufahrzeuge in Betrieb

Berlin. Rund drei Jahre nach dem Gewinn des Vergabeverfahrens nimmt DB Regio Nordost das länderübergreifende Netz Nord-Süd mit einem Volumen von 9,5 Millionen Zugkilometern (Zkm) pro Jahr in Betrieb. Es umfasst die RE-Linien RE3 und RE5, die beide über Berlin führen und Stralsund/Schwedt mit Elsterwerda beziehungsweise Stralsund/Rostock mit Falkenberg (Elster)/Lutherstadt Wittenberg verbinden.

Wichtigste qualitative Verbesserungen sind schrittweise eingesetzte modernisierte Doppelstockwagen sowie noch auszuliefernde doppelstöckige Triebzüge des Herstellers Bombardier. Im Zeitraum April bis Oktober werden alle Züge mit einem fünften Wagen verstärkt, um mehr Fahr-

räder befördern zu können. Der barrierefreie Bereich ist nun in der Zugmitte platziert, damit er unabhängig von der Fahrtrichtung des Zuges schnell erreichbar ist. Darüber hinaus gibt es in allen Zügen Videoüberwachung.

Weitere Betriebsaufnahmen stehen in Hessen, NRW und Rheinland-Pfalz an: DB Regio Hessen startet mit 91 neuen ET 430 in den 2012 gewonnenen Verkehrsvertrag für die S-Bahn Rhein-Main. Sie werden auf den Linien S1, S7, S8 und S9 eingesetzt, während die Linien S2 bis S6 mit modernisierten ET 423 bedient werden. Der Vertrag hat ein jährliches Volumen von 15 Millionen Zkm, bei vier der neun Linien eine Laufzeit von 22, ansonsten von 15 Jahren.

Neufahrzeuge werden auch in NRW und Rheinland-Pfalz eingesetzt: Anders als auf der Linie RE 2, die DB Regio NRW sukzessive mit redessignten Doppelstockwagen betreiben wird, starten auf der Linie S5/S8 (Dortmund Hagen – Mönchengladbach) 28 neue ET 1440 vom Typ Coradia Continental, zwischen Münster und Essen (RB 42) neue Flirts.

Flirts fahren auch auf dem RE-Netz Südwest, das DB Regio Südwest betreibt. Es verbindet Saarbrücken, Kaiserslautern, Mannheim, Speyer, Karlsruhe, Mainz, Frankfurt/M, Koblenz und Trier. Im Rahmen des 15 Jahre laufenden Vertrags mit einem Volumen von 5,9 Millionen Zkm pro Jahr hat die DB 28 fünfteilige Fahrzeuge beschafft.

FAHRZEUGE

Reisende testen Züge auf Barrierefreiheit

Rostock. Kommt man als Rollstuhlfahrer selbständig in den Zug? Sind die Piktogramme verständlich? Wie funktioniert die Orientierung mithilfe taktiler Oberflächen?

Bei der jüngsten Präsentation der im Nord-Süd-Netz eingesetzter Züge hatte DB Regio Nordost dazu eingeladen, die barrierefördernden Funktionen für mobilitätseingeschränkte Reisende kennenzulernen. Gefolgt waren der Einladung vor allem Sehbehinderte und Rollstuhlfahrer. Sie nutzten die Gelegenheit nicht nur, um die aktuell eingesetzten Dieseltriebwagen

VT 642 sowie die S-Bahn-Triebzüge ET 442 auf ihre Barrierefreiheit zu prüfen, sondern konn-



Foto: DB Regio Nordost

ten auch die Ausstattung der modernisierten Doppelstockwagen testen, die künftig auf den RE-Linien RE3 und RE5 verkehren werden.

Dass die Begegnung auch dem Ideen- und Gedankenaustausch diene, versteht sich von selbst: „Wir haben viele interessante Anregungen erhalten und werden nun prüfen, inwiefern sie umsetzbar sind“, bilanziert Dr. Joachim Trettin, Vorsitzender der Regio Nordost.

Im Rollstuhl mobil: In Rostock nahmen Fahrgäste die barrierefreien Züge von DB Regio Nord-Ost unter die Lupe.

„Beschäftigtenübergang beim Wechsel des Betreibers ist nur konsequent“

Dr. Manfred Rudhart, Vorstandsvorsitzender DB Regio AG, zu den sozialen Folgen des Wettbewerbs im Nahverkehr

Herr Dr. Rudhart, die DB Regio AG hat vorgeschlagen, dass die Aufgabenträger bei einem Wechsel des Betreibers den Übergang der Beschäftigten vom bisherigen zum neuen Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU) verbindlich vorschreiben sollen. Warum?

Dr. Manfred Rudhart: Den Unternehmen gehen in manchen Teilen Deutschlands nach und nach die eigentlichen Kernfunktionen eines EVU verloren. Je nachdem, wie die Aufgabenträger die Stellschrauben des Wettbewerbs justieren, haben die EVU mit der Konzeption des Verkehrsangebots ebenso wenig zu tun wie mit dem Fahrgastmarkt und dem Marketing. Die Fahrzeuge oder zumindest deren Finanzierung werden immer öfter vom Aufgabenträger gestellt. Inzwischen liegt auch die Wartung der Fahrzeuge nicht mehr sicher bei den Verkehrsunternehmen. Einige Aufgabenträger haben die Instandhaltung bereits an den EVU vorbei separat beauftragt, andere haben das vor.

Die Verkehrsunternehmen werden also immer mehr zu austauschbaren Personaldienstleistern. Wenn die Aufgabenträger die Mitarbeiter der Verkehrsunternehmen mit den sozialen Folgen dieser Entwicklung nicht im Stich lassen wollen, ist ein Beschäftigtenübergang beim Betreiberwechsel nur konsequent.



Foto: Axel Stephan

DB Regio hat für einen reinen Personalkostenwettbewerb schlechte Voraussetzungen ...

Dr. Rudhart: Das ist richtig. Als großer Anbieter bezahlen wir nach dem Branchentarifvertrag SPNV 6,25 Prozent mehr Tabellenentgelte als der Wettbewerb. Zudem gibt es Unterschiede bei Pausenregelungen, Schichten und Urlaubstagen. Insgesamt summiert sich die Lohnkostendifferenz auf mindestens zehn Prozent. Zu kompensieren ist das dann, wenn entsprechende Wertschöpfungsstufen zur Verfügung stehen, Kompetenz und Kreativität gefordert werden. Inzwischen sehen wir jedoch immer öfter Vergaben, bei denen es nur noch um Fragmente der Leistungskette geht. Hier sind die Lohnkosten das wesentliche Differenzierungsmerkmal der Verkehrsunternehmen. Ich bin überzeugt, das schadet auch dem System SPNV insgesamt. Es gibt kein besseres und für alle Seiten wirtschaftlicheres Organisationsmodell als das integrierte EVU, das in Abstimmung mit dem Aufgabenträger die Leistungskette möglichst vollständig aus einer Hand erbringt.



Foto: Axel Hartmann

Wettbewerb im SPNV: Die Fragmentierung der Wertschöpfungskette hat auch für die Beschäftigten Folgen.

Bei einigen EVU ist der Vorschlag des Beschäftigtenübergangs auf Kritik gestoßen. Der Vorwurf lautet, DB Regio wolle auf Kosten der Wettbewerber Mitarbeiter loswerden und so die Produktivität steigern.

Dr. Rudhart: Bei allem Respekt vor unseren Wettbewerbern – das ist ein Scheinargument. Mit einem Produktivitätsdefizit würden wir keine Ausschreibungen gewinnen, könnten uns nicht im Wettbewerb behaupten. Das gelingt uns aber durchaus, schließlich haben wir intensiv an uns gearbeitet und tun das auch weiter. Aber wir befinden uns auch in einem Wettbewerb, bei dem am Ende wenige Cent pro Zugkilometer über den Verlust oder Erhalt Hunderter Arbeitsplätze entscheiden. Je nach den Rahmenbedingungen einer Vergabe müssen auch wir uns ernsthaft fragen, wann eine Teilnahme überhaupt sinnvoll ist. Bei unseren Wettbewerbern war das schon immer so. Wir müssen uns als Branche einfach dem Problem stellen, wie wir der sozialen Verantwortung gerecht werden wollen, die aus der Entwicklung des SPNV-Markts resultiert.

Was heißt Beschäftigtenübergang konkret?

Dr. Rudhart: Die Verordnung EU 1370/2007 erlaubt es den Aufgabenträgern ausdrücklich, bei Vergaben den Beschäftigtenübergang sowie soziale Mindeststandards vorzuschreiben. In unseren Nachbarländern, etwa Schweden oder Großbritannien, wird davon längst Gebrauch gemacht. Der Beschäftigtenübergang, der ja etwas anders darstellt als ein Betriebsübergang nach § 613 BGB, ist nach meiner Überzeugung auch absolut zumutbar für alle Beteiligten. Er gibt den Aufgabenträgern die Freiheit, die ihnen wichtigen Sozialstandards zu definieren. Er kommt den Verkehrsunternehmen dadurch entgegen, dass be-

stimmte Beschäftigtengruppen, etwa im Management und Overhead, vom Beschäftigtenübergang ausgeklammert werden können. Er gibt den Aufgabenträgern die Gewähr, dass auch bei einer Neuvergabe ein eingespieltes Team zur Verfügung steht, das die Verhältnisse vor Ort kennt. Vor allem aber verschafft der Beschäftigtenübergang den Mitarbeitern Arbeitsplatzsicherheit.

Würden davon nicht vor allem die derzeitigen Mitarbeiter von DB Regio profitieren?

Dr. Rudhart: Das liegt in der Natur der Sache – DB Regio hat im deutschen SPNV schließlich die meisten Mitarbeiter. Grundsätzlich profitieren aber alle Eisenbahner im Nahverkehr vom Beschäftigtenübergang, und zwar unabhängig davon, wo sie beschäftigt sind. Schließlich betreffen Ausschreibungsverluste auf kurz oder lang jedes EVU. Es gibt Vergabernetze, wo der Betreiber bereits zum zweiten und dritten Mal gewechselt hat.

Ein Beschäftigtenübergang war dabei aber offenbar nicht notwendig ...

Dr. Rudhart: Aber für die Beschäftigten vor Ort stand damit jedes Mal die berufliche Existenz auf dem Spiel. Das ist nicht nur für jeden Einzelnen eine schwierige Situation, sondern auch für unsere Branche ein Risiko. Zur Attraktivität der Berufe im öffentlichen Verkehr trägt das jedenfalls gewiss nicht bei. Und wollen wir es uns wirklich leisten, gut ausgebildetes und ortskundiges Fachpersonal an andere Branchen zu verlieren? Der Beschäftigtenübergang bringt das Interesse der Unternehmen an ausgebildetem Personal und das Interesse der Beschäftigten an sicheren Arbeitsplätzen in Einklang. Es spricht also alles dafür.

Moderate Preiserhöhung im Nahverkehr

Deutsche Bahn passt Preise zum Fahrplanwechsel an. Anstieg im Nahverkehr geringer als bei Verkehrsverbänden

Preisstabile Zeitkarten, plus 1,9 Prozent bei Normal- und Pauschalpreistickets: Die DB passt die Nahverkehrspreise zum Fahrplanwechsel an. Der Preisanstieg fällt aber erneut geringer aus als in den großen Nahverkehrsverbänden.

Die Deutsche Bahn startet am 14. Dezember mit moderaten Preisanpassungen in das neue Fahrplanjahr: Streckenzeitkarten bleiben bereits im zweiten Jahr in Folge preisstabil, außerhalb

von Verbundverkehren steigen die Preise für Normal- und Pauschalpreistickets im Nahverkehr um durchschnittlich 1,9 Prozent. „Damit bleibt die DB auch in diesem Jahr erneut unter den Preissteigerungen der großen deutschen Nahverkehrsverbände und kann knapp die Hälfte aller Fahrten in den Zügen von DB Regio preisstabil halten“, bilanziert Ulrich Homburg, Vorstand Personenverkehr der Deutschen Bahn.

Preisanpassungen bei den Pauschalpreistickets betreffen

in erster Linie die Länder-Tickets. So steigt der Grundpreis für die Länder-Tickets in Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen/Sachsen-Anhalt/Thüringen sowie Schleswig-Holstein um einen Euro.

In Baden-Württemberg und Bayern hingegen erhöht sich der Mitfahrerpreis um einen Euro. Gleiches gilt für das Metropol-Tages-Ticket Stuttgart, während beim Quer-durchs-Land-Ticket sowohl Grund- als auch Mitfahrerpreis stabil bleiben.

Eine Nullrunde gibt es auch in der zweiten Klasse des Fernverkehrs. Normalpreistickets der 1. Klasse werden hingegen um 2,9 Prozent teurer, beinhalten dafür aber auch die Sitzplatzreservierung und freien Internetzugang im Zug. Außerdem können Kunden ihre Reservierung bis kurz vor der Abfahrt kostenlos umtauschen. Homburg: „Damit erfüllen wir den Fahrgästen einen viel geäußerten Wunsch und bieten für einen kleinen Mehrbetrag einen großen Gegenwert.“

BERLIN-HAMBURG

Angebot verdoppelt



Foto: Jet-Foto Kranert

Öfter hin und zurück: Zwischen Berlin und Hamburg verkehren ab 14. Dezember täglich zwei Interregio-Express-Zugpaare.

Berlin. Die Deutsche Bahn verdoppelt das Interregio-Express-(IRE-)Angebot zwischen Berlin und Hamburg: Ab 14. Dezember verkehren täglich zwei Züge pro Richtung. „Aufgrund des hohen Fahrgastzuspruchs bieten wir das zusätzliche Zugpaar an“, sagt Dr. Joachim Trettin, Vorsitzender der Region Nordost. „Damit sind dann auch Tagesausflüge ab Hamburg, der Lüneburger Heide und der Altmark in Richtung Berlin mit dem günstigsten IRE Berlin-Hamburg möglich.“

Im IRE Berlin-Hamburg gelten günstige Festpreise von 19,90 Euro für eine Fahrt und 29,90 Euro für Hin- und Rückfahrt innerhalb 15 Tagen. Vorverkaufsfristen

bestehen nicht. Beim Kauf im Zug fällt ein geringer Aufpreis an.

Das zusätzliche Zugpaar ersetzt den Eurocity Wawel. Er fällt ab Dezember weg, weil das polnische Eisenbahnverkehrsunternehmen PKP IC die derzeit in Kooperation mit DB Fernverkehr betriebene Verbindung aus wirtschaftlichen Gründen einstellt.

„Mit dem IRE Berlin – Hamburg haben die Pendler zwischen der Lüneburger Heide, der Altmark und Berlin eine gute Alternative zum ‚Wawel‘, sowohl was die Fahrtzeit als auch die Angebote wie Zeitkarten angeht“, erläutert Manuel Rehkopf, Vorstand Marketing, DB Fernverkehr AG.

Fernbus „künstlich billig“

Berlin. Veolia Verkehr stellt zum 13. Dezember das eigenwirtschaftliche „InterConnex“-Zugangebot Leipzig – Berlin – Rostock ein. Man könne mit den parallel verkehrenden Fernbuslinien nicht konkurrieren, erklärte das Unternehmen und verwies auf die Infrastrukturkosten im Schienenverkehr. Die Allianz pro Schiene kritisierte, die Fernbusse würden „von der Politik künstlich billig gehalten“ und forderte, sie in die Mautpflicht aufzunehmen. Geschäftsführer Dirk Flege: „Die Fahrgäste profitieren nicht von einem Wettbewerb,

der systematisch zulasten der Bahn verzerrt ist.“

Unter den Fernbusunternehmen hat der Preiswettbewerb ebenfalls ein erstes Opfer gefordert. Im Oktober stellte city2city den Betrieb ein. Man sei zwar der erste, aber sicher nicht der letzte Anbieter, der diesen Schritt gehen müsse, erklärte das zu National Express gehörende Unternehmen. Schon wenig später eröffnete das Amtsgericht Offenbach das Insolvenzverfahren gegen Dein Bus und der ADAC kündigte an, seine Busanteile auf die Post zu übertragen.

PILOTPROJEKT

Echte Bussis statt Fernbussis

Stuttgart. Noch bis zum 31. Dezember kommen Studenten in Baden-Württemberg auf ausgewählten Relationen für acht Euro ans Ziel. Das Einzige, was sie dazu brauchen, ist ein Studentenausweis und das bis Ende des Jahres pilotierte Studi-Spar-Ticket. Das Online-Ticket ist auf den Relationen Stuttgart – Karlsruhe, Stuttgart – Heilbronn, Freiburg – Karlsruhe und Freiburg – Konstanz in DB Regio Zügen gültig. Pro Relation, Tag und Richtung sind 50 Tickets erhältlich.

„Wir wollen das Regelangebot nicht kannelisieren, möchten zwischen diesen Unistädten aber

eine Alternative zu Auto, Mitfahrgelegenheit oder Fernbus bieten. Bewährt sich der Pilot, werden wir über eine Weiterführung nachdenken“, so Renate Huttenlocher, Referentin Fahrgastmarketing DB Regio AG.



TECHNOLOGIE

Nachfolger für Mobiles Terminal MT2 steht fest

Frankfurt Acht Jahre nach der Einführung der gegenwärtig verwendeten Mobil-Terminals MT2 hat sich die Deutsche Bahn nach einer europaweiten Ausschreibung für den Nachfolger entschieden: Ab März 2015 werden Kundenbetreuer im Nahverkehr (KiN) und Zugbegleiter (Zub) mit dem von Höft & Wessel entwickelten Modell HW 90496 ausgestattet; Ende 2015 soll der

Rollout von rund 12.000 Geräten abgeschlossen sein. Der Entscheidung war unter anderem ein Feldtest vorausgegangen, bei dem 100 KiN und Zub das Gerät zwei Wochen lang unter Alltagsbedingungen prüften. Im Zentrum stand dabei vor allem

der Geschäftsprozess Kontrolle rund um den Barcode, das Online-Ticket, das RailCombined- und e-Ticket sowie Touch&Travel. Zudem gewannen die Tester wertvolle Erfahrungen mit der Ergonomie des Gerätes, dem Hand-



ling, dem Wechseln der Akkus, den Akkulaufzeiten, dem Datenaustausch, dem Druck, der Tarifanzeige sowie dem Onlinezugriff auf Angebote der Bahn und ausgewählter Verbünde. „Wir sind froh, dass die Wahl zusammen mit den KiN und Zub auf ein leistungsfähiges und zukunftssicheres System gefallen ist“, sagt Michael Herrmann, Projektleiter der DB Vertrieb GmbH.

DB modernisiert die Busflotte

Rüdiger Grube: „Kunden profitieren von umweltfreundlichen und sicheren Fahrzeugen“

Berlin. Die Deutsche Bahn investiert 200 Millionen Euro in neue Nahverkehrsbusse und hat mit MAN und Iveco einen Rahmenvertrag über rund 800 Fahrzeuge abgeschlossen.

Als größter deutscher Anbieter von Busverkehrsleistungen ruft DB Regio Bus in den Jahren 2015 und 2016 Fahrzeuge aus diesem Rahmenvertrag ab. Für die Jahre 2017 und 2018 besitzt die Buspart der DB eine Option auf weitere Fahrzeuge. Der Rahmenvertrag umfasst Solo- und Gelenkbusse in unterschiedlichen Fahrzeuglängen und fahrgastfreundliche Niederflurvarianten

beziehungsweise Fahrzeuge mit Niedrigeinstiegen sowie Modelle für den Überlandverkehr. MAN wird vor allem Stadt- und Überlandbusse der Typen Lion's City, Lion's City Ü und Lion's City G/GÜ liefern, Iveco Nahverkehrsbusse der Crossway-Baureihe.

Alle Busse verfügen über Motoren gemäß der gültigen Norm Euro VI. Darüber hinaus sind die Fahrzeuge mit innovativen umweltfreundlichen Technologien wie einer topografieabhängigen Getriebesteuerung zur Reduzierung der Abgasemissionen oder Abgasnachbehandlungssystemen ausgestattet, die ohne Abgas-

rückführung auskommen und deshalb leiser arbeiten.

„Täglich befördern wir rund zwei Millionen Fahrgäste in unseren Bussen. Diese Kunden werden von unseren Investitionen direkt profitieren, bieten wir damit doch moderne, umweltfreundliche und sichere Fahrzeuge an“, sagt Dr. Rüdiger Grube, Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn.

Iveco Bus entstand 1999 als Joint Venture der Bussparten von Iveco und Renault. Zwischen 2003 und 2013 nannte sich das Unternehmen Irisbus. MAN mit Sitz in Augsburg gehört mehrheitlich zum VW-Konzern.

KURZ NOTIERT

IC-Bus-Linie verbindet Düsseldorf mit Brüssel

Düsseldorf. Die Deutsche Bahn hat ihre IC-Bus-Verbindungen in die Niederlande und nach Belgien ausgebaut: Seit September verkehren zwischen Düsseldorf und Brüssel täglich vier Busse je Richtung. Die Route führt über Roermond, die Fahrzeit beträgt knapp drei Stunden.

BBH gewinnt drei Linienbündel

Paderborn. Die BBH BahnBus Hochstift GmbH hat drei von derzeit vier im Genehmigungswettbewerb befindlichen Linienbündeln im Hochstift für sich entschieden. Das Leistungsvolumen beläuft sich auf insgesamt rund 1,8 Millionen Fahrzeugkilometer pro Jahr. Die Betriebsaufnahmen finden jeweils im Juli 2015 statt.

DB Regio Bus fährt in Darmstadt-Dieburg

Darmstadt-Dieburg. DB Regio Bus hat im Landkreis Darmstadt-Dieburg sieben Linien mit einem Volumen von ca. 1,2 Millionen Nutzfahrzeugkilometer hinzugewonnen. Der Verkehr wird im Auftrag des Rhein-Main-Verkehrsverbundes mit 15 Neufahrzeugen bedient, davon sechs Iveco-Solobusse und neun MAN-Gelenkbusse. Der Bruttovertrag mit Malusregelung läuft acht Jahre, die Betriebsaufnahme erfolgt am 13. Dezember 2015.



Foto: Iveco



Foto: Christoph Siebert

Die von Iveco hergestellten Busse der Crossway-Baureihe (o.) erreichen die Vorgaben der EURO-VI-Norm ohne Abgasrückführung. Für die Abgasbehandlung brauchen sie daher weder Kühler noch Lüfter. Beides kommt der Wirtschaftlichkeit und Umweltfreundlichkeit der Fahrzeuge zugute.

Die von MAN gefertigten Busse der Lion-Baureihe (u.: der MAN Lion's City, Bj. 2010) aktivieren in Gefäll- und Steigungsstrecken automatisch das effizienteste Schaltprogramm. DB Regio Bus hat die Fahrzeuge in unterschiedliche Längen und in barrierefreien Niederflurvarianten bestellt.

Mit BEX zum Bundestag

Berlin. Der Bundestag, der Bundesrat und andere Orte des politischen Berlins sind die Ziele, wenn Besucher der Bundestagsabgeordneten die Hauptstadt erkunden. Dorthin gebracht werden die per Bahn anreisenden Gäste auch künftig von der DB-Tochter Bayern Express & P. Kühn Berlin GmbH (BEX) sowie den mittelständischen Partnern Haru-Reisen und Bus-Verkehr-Berlin. Für drei Jahre gewann die Arbeitsgemeinschaft erneut den Transfer der jährlich rund 65.000 Gäste.



Foto: BEX / tetradoor.com

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: Dezember 2014

Herausgeber

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

Realisation

idea Kommunikation,
Dortmund

Druck:

DB Kommunikationstechnik
GmbH, Karlsruhe



Foto: DB Regio Nord (Bremen)

Marienhafer Bürger vor „ihrer“ Lok: Sie soll die Bekanntheit der ostfriesischen Gemeinde und des Expresskrenz erhöhen.

EXPRESSKREUZ NIEDERSACHSEN/BREMEN

100 Marienhafer holten „ihre“ Lok ab

Bremen. Zwei Jahre lang wird eine Elektrolok der Baureihe 146 den Namen und ein Bildmotiv der ostfriesischen Gemeinde Marien- hafe tragen und dabei den Be- kanntheitsgrad des Expresskreuzes Niedersachsen/Bremen steigern. Mit der Kampagne „Machen Sie Ihr Kreuz für das Express- kreuz“ hatte DB Regio Niedersach- sen/Bremen die Bürger der

30 Orte, an denen die Züge des Expresskrenz halten, abzustim- men aufgefordert, welche Gemein- de die Lok schmücken soll. Aus mehr als 12.000 Stimmen ging Ma- rienhafe als Sieger hervor.

Rund 100 Marienhafer Bürger erlebten Anfang Oktober die Täu- fe „ihrer“ Lok in der Werkstatt Bremen mit. Nach einem Sektim- biss startete die Lok zu ihrer

Jungfernfahrt und brachte den Zug mit den Gästen zurück in ihre ostfriesische Heimat.

Das Expresskrenz Niedersach- sen/Bremen besteht aus den sich in Bremen kreuzenden Linien Hannover – Norddeich-Mole und Bremerhaven-Lehe – Osnabrück. Täglich sind mehr als 38.000 Rei- sende in den Zügen unterwegs.

Botschafterin in Weiß-Blau

„Bahnland Bayern“ steigerte das Nahverkehrsangebot seit 1996 um fast die Hälfte

Nürnberg. Wolkenloser Him- mel, weiß-blaue Lok, frohe Gesichter: Das „Bahnland Bayern“ hat eine neue Bot- schafterin. In Nürnberg stellten Innen- und Verkehrs- minister Joachim Herrmann, Dr. Johann Niggel, Geschäftsführer der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) und Hansrüdiger Fritz, Vor- sitzender der Regionalleitung DB Regio Bayern, sie vor.

7.600 PS stark und 160 km/h schnell ist die Maschine von DB Regio Bayern, die nun für das „Bahnland Bayern“ wirbt. Die BEG hatte die Marke sowie den Slogan „Zeit für Dich“ entwickelt und so das weiß-blaue SPNV-Angebot „auf eine griffige Formel gebracht“, wie Minister Herrmann in Nürnberg erläuterte. BEG-Geschäftsführer Dr. Niggel ergänzte: „Unser Ziel war und ist, die Menschen in Bayern für das Bahnfahren zu begeistern und über das gute Angebot der bayerischen Bahnen zu informieren.“

Die Zahlen zeigen, dass Bayern tatsächlich Bahnland ist. Der Freistaat bestellt in diesem Jahr 121 Millionen Zugkilometer. 1996 war man mit 82 Millionen gestartet. „Diese Steigerung ist uns trotz knapper Haushaltsmit- tel gelungen“, betonte Minister Herrmann. Damit sei man füh- rend in Deutschland.

Die Vorgänger-Lok der Baurei- he 111 hatte die „Bahnland Bayern“-Botschaft vier Jahre lang

ins Land getragen – und sich im wahrsten Wortsinn einen Namen gemacht: Aus „111 017-0“ wurde im Laufe der Zeit „Maxl“. Namenlos ist derzeit noch die Nach- folgerin mit der Nummer 146 246-4. Dabei wird es kaum blei- ben. Der Modellbahnhersteller Roco rechnet jedenfalls fest da- mit, dass das Publikum die neue weiß-blaue Lok ins Herz schließt. Ab Februar 2015 gibt es sie des- halb auch in Spur HO.



Foto: DB Regio Bayern

Loktaufnahme in Nürnberg: Dr. Johann Niggel (Bayerische Eisenbahngesellschaft), Hansrüdiger Fritz (DB Regio Bayern) und Minister Joachim Herrmann (v. l.).