

# Regio Aktuell

Ausgabe 3/14  
www.deutschebahn.com/regio

BRANCHENINFORMATIONSDIENST NAHVERKEHR



Fotos: Tobias Heyer; Jet-Foto Kranert; VRR

## „Nahverkehrsmarkt ist reif für mehr soziale Verantwortung“

Die große Mehrheit der Kunden lehnt Wettbewerb zulasten der Beschäftigten ab

**Berlin.** Die überwiegende Mehrheit der Nahverkehrskunden tritt für mehr soziale Gerechtigkeit im SPNV ein. Das hat eine repräsentative Umfrage des Meinungsforschungsinstituts Forsa im Auftrag der DB ergeben.

So befürworten 84 Prozent der Befragten, dass Lohn- und Sozialstandards in allen Eisenbahnunternehmen gleich sein sollten. Große Zustimmung findet auch die Übernahme der Mitarbeiter im Falle eines Betreiberwechsels: 74 Prozent der Nahverkehrsnutzer sind dafür, dass die Bahnbelegschaft zu gleichen Lohn- und Beschäftigungsbedingungen weiterarbeiten kann, wenn ein anderes Unternehmen den Betrieb eines Netzes übernimmt. Verliert ein Bahnunternehmen eine Ausschreibung, gibt es in Deutschland für die Mitarbeiter jedoch derzeit kaum einen geregelten Übergang zum Neubetreiber, der gleichbleibende Arbeitsbedingungen sichert. In Ländern wie Schweden oder Großbritannien wird den Eisenbahnern diese Möglichkeit seit Langem garantiert.

„Der deutsche Nahverkehrsmarkt ist reif für mehr soziale Verantwortung“, so Dr. Manfred Rudhart, Vorstandsvorsitzender der DB Regio AG. Die zunehmende Tendenz zum Personalkostenwettbewerb erfülle ihn mit Sorge. „Wir haben es im Wettbewerb

der Bahnunternehmen mittlerweile mit starken und erfahrenen Playern zu tun, die ihre Verantwortung als Unternehmer in Deutschland ernst nehmen. Nun ist es an der Zeit, gleiche Beschäftigungsbedingungen und sichere Perspektiven für die Mitarbeiter in den Ausschreibungsbedingungen zu verankern.“

**Laut Forsa begrüßt** der überwiegende Teil der Bahnfahrer den Wettbewerb im SPNV, wenn dieser im Sinne der Qualität geführt wird. Mehr als die Hälfte der Befragten meint, die Beschäftigungsbedingungen der Eisenbahner dürften nicht zur Nebensache werden, ein gutes Verkehrsangebot allein sei nicht entscheidend. Jeder zweite Nahverkehrskunde befürchtet, dem Bahnverkehr seiner Region gehe das Wissen erfahrener Eisenbahner verloren, wenn diese nach Ausschreibungsverlusten ihren gewohnten Arbeitsplatz aufgeben müssen.

Nach Ansicht des rheinland-pfälzischen Arbeits- und Sozialministers Alexander Schweitzer sind faire Bedingungen für die Mitarbeiter eine Grundvoraussetzung für Qualität im Nahverkehr. Das Land Rheinland-Pfalz gilt hier als ein Vorreiter und unterstützt auch verbindliche Vorgaben zu Sozialstandards und zum Beschäftigtenübergang beim Betreiberwechsel, wie sie derzeit auf europäischer Ebene diskutiert werden.

**Minister Schweitzer im Interview: Seite 5**

### EDITORIAL

#### Blick fürs Ganze

Die Länder haben einen Pflock eingeschlagen, und das ist gut so. Sie fordern mindestens 8,5 Milliarden Euro Regionalisierungsmittel pro Jahr. Die Dynamisierung soll die tatsächlichen Kosten abbilden und mindestens 2,8 Prozent betragen. Unabhängig von Ausgestaltung und Höhe der Regionalisierungsmittel und ihrer Dynamisierung ist folgender Zusammenhang zu beachten: Die Finanzierung von SPNV und Infrastruktur sowie die Regulierung beeinflussen sich wechselseitig. Investiert der Bund zu wenig in Ersatz, steigen die Kosten der Instandhaltung. Die Last trägt der Nutzer über steigende Infrastrukturvergütungen. Würden diese „zum Ausgleich“ regulatorisch begrenzt, fehlt Geld für die Instandhaltung. Verfügbarkeit und Qualität würden leiden. Das zeigt: Erfolg hängt im System SPNV von vielen Schrauben ab. Wir brauchen den Blick fürs Ganze.



*M. Rudhart*  
Dr. Manfred Rudhart,  
Vorstandsvorsitzender  
DB Regio AG

## Partnerschaft unter Wettbewerbern

von Heinrich Brüggemann, Vorsitzender der Geschäftsleitung DB Regio NRW

**D**ie DB Regio NRW begrüßt einen neuen Kunden: Ab Ende 2015 halten wir 35 Elektrotriebzüge des Typs Talent 2 für unseren Wettbewerber National Express Rail GmbH (NX Rail) in stand. Mit dem Zuschlag der nordrhein-westfälischen Aufgabenträger für die Linien RE 7 und RB 48 bringt der Markteinsteiger erstmals Nahverkehrszüge auf die Schienen in Deutschland.

Der Leistungsumfang, den DB Regio NRW ab 2015 als Subunternehmer von National Express erbringt, umfasst die betriebsnahe Instandhaltung einschließlich Behebung von Vandalismus- und Graffiti-schäden sowie die Außenreinigung. Die Hauptuntersuchungen und Reparaturen nach etwaigen Unfällen führen Mitarbeiter der DB Fahrzeuginstandhaltung durch.

Nach den Worten von Tobias Richter, Geschäftsführer von National Express Rail, hat

### STANDPUNKT



**„Ungeachtet des harten Wettbewerbs um Verkehrsaufträge stehen die Eisenbahn-Verkehrsunternehmen zusammen, wenn es um die bestmögliche Leistung für unsere Fahrgäste geht.“**

die DB durch Professionalität und die Güte des Angebots überzeugt. Wir freuen uns sehr darüber – nicht nur, weil die Zusammenarbeit mit NX Rail über eine Vertragslaufzeit von 15 Jahren fast 50 Arbeitsplätze in nordrhein-westfälischen DB Regio-Werkstätten sichert. Die Partnerschaft setzt auch ein wichtiges Zeichen: Ungeachtet des harten Wettbewerbs um Verkehrsaufträge stehen die Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU) zusammen und schöpfen Synergien, um die bestmögliche Leistung für die Fahrgäste zu erbringen.

Davon profitieren auch die Aufgabenträger. Denn anders als beim Dreiecksmodell einer getrennten Vergabe von Instandhaltungsleistungen und Betrieb haben sie es auf diese Weise nur mit einem Partner zu tun: dem gesamtverantwortlichen EVU. Es steht dem Aufgabenträger für die komplette Verkehrsleistung gera-

de und verknüpft Instandhaltung und Betrieb. Das müssten sonst die Aufgabenträger tun – und für die Koordinierung zweier gleichgeordneter Partner mit je unterschiedlichen Interessen erheblichen administrativen Aufwand betreiben sowie unternehmerische Risiken eingehen. National Express Rail als EVU und wir als dessen Instandhalter ziehen am selben Strang. Gemeinsam wollen wir noch mehr Fahrgäste in die Züge in NRW locken. NX Rail kann sich auf unser Know-how und unsere Erfahrung im verkehrsreichsten Bundesland NRW verlassen.

### REGIONALISIERUNGSMITTEL

## Länder legen ihre Forderung auf den Tisch

**Berlin. 8,5 Milliarden Euro pro Jahr soll der Bund nach dem Willen der Länder ab 2015 für den Nahverkehr auf der Schiene bereitstellen. Jährlich soll diese Summe um 2,8 Prozent steigen.**

Bei einer Sonderkonferenz im Juli in Berlin verständigten sich die Landesverkehrsminister auf ihre Position für die Verhandlungen mit dem Bund. Knapp 7,3 Milliarden Euro stellt dieser den Ländern im laufenden Jahr für den SPNV zur Verfügung. Derzeit werden die Regionalisierungsmittel jährlich um 1,5 Prozent angehoben. Auf der Grundlage eines Gutachtens und angesichts steigender Kosten für Personal, Energie und die Nutzung der Infrastruktur fordern die Landesverkehrsminister 8,5 Milliarden Euro ab 2015 und eine jährliche Dynamisierung von 2,8 Prozent. „Anderenfalls stehen viele Strecken, die wir heute planen und die dringend nötig sind, vor dem Aus“, so der Vorsitzende der Verkehrsministerkonferenz, Schleswig-Holsteins Verkehrsminister Reinhard Meyer. Nach den

Vorstellungen der Länder soll die neue Regelung bis 2030 gelten. Über die Verteilung der Mittel auf die Länder wollen sich die Verkehrsminister bis Oktober abstimmen.

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) unterstützte die Forderung der Landesverkehrsminister nach angemessener Mittelausstattung. Die Regionalisierungsmittel in bisheriger Höhe reichten bei Weitem nicht für einen leistungsfähigen Betrieb und den nötigen Ausbau des Nahverkehrs aus, erklärte VDV-Präsident Jürgen Fenske. Die Regionalisierung habe die Marktentwicklung im Nahverkehr erheblich verbessert, die

Branche melde Jahr für Jahr steigende Fahrgastzahlen. Jetzt gelte es, diese Erfolgsgeschichte „zukunfts-fähig fortzuschreiben“. Zugleich erinnerte der VDV-Präsident an die Kürzung im Jahr 2007. Insgesamt seien zwischen 2002 und 2013 die Regionalisierungsmittel nur um sechs Prozent und damit erheblich geringer als die Kosten gestiegen. Die so entstandenen Defizite bei der Nahverkehrsfinanzierung bremsen nun den Erfolg.

**Bereits zuvor hatte sich** die Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger im SPNV (BAG-SPNV) für eine zukunfts-fähige Revision der Regionalisierungsmittel eingesetzt und 8,5 Milliarden Euro pro Jahr gefordert. Für den ökologischen Verkehrsclub VCD begrüßte dessen Bundesvorsitzender Michael Ziesak den Konsens der Länderverkehrsminister. „Nur wenn sie gegenüber dem Bund mit einer Stimme sprechen, kann die Finanzierung des SPNV und damit die Attraktivität des Nahverkehrs zukünftig garantiert werden.“



Foto: Martin Beck / pixello

## Verkehr wird stark wachsen

**Berlin.** Als Grundlage für den Bundesverkehrswegeplan 2015 hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur eine Verkehrsprognose mit dem Zieljahr 2030 vorgelegt. Danach wird der Personenverkehr auf der Schiene in den nächsten 15 Jahren um 19 Prozent zunehmen. Für den Pkw-Verkehr sagt die Prognose trotz sinkender Einwohnerzahlen ein Wachstum von zehn Prozent voraus, das mit der Affinität älterer Bevölkerungsgruppen zum Auto begründet wird. Der öffentliche Straßenpersonenverkehr einschließlich Fernbuslinien soll um sechs Prozent anwachsen. Für den Gütertransport geht die Prognose davon aus, dass der Bahnverkehr mit einer Steigerung von 43 Prozent am stärksten zunimmt. Es folgen der Lkw-Verkehr (plus 39 Prozent) und das Binnenschiff (plus 23 Prozent).

## Allgäuer Dieselnetz bleibt bei DB Regio

Ausschreibung umfasste zwei Lose mit zwei Betriebsstufen / Heutige „alex“-Verkehre ab 2020 mit Neigetechnik-Zügen

München. DB Regio betreibt auch künftig den Regionalverkehr mit Dieselzügen im Allgäu. Die Bayerische Eisenbahngesellschaft als federführender Aufgabenträger sowie das baden-württembergische Verkehrsministerium erteilten DB Regio Allgäu-Schwaben den Zuschlag.

In zwei Losen hatten die Aufgabenträger das „Dieselnetz Allgäu“ europaweit ausgeschrieben. Die Inbetriebnahme erfolgt stufenweise ab Ende 2017. So wird sich 2020 auf einigen Strecken das Betriebskonzept umfassend ändern. Grund dafür ist die Elektrifizierung und Modernisierung der Strecke München – Memmingen – Lindau. Das hat unter anderem zur Folge, dass Verbindungen aus dem Dieselnetz ausscheiden und für den elektrischen Betrieb neu vergeben werden. Hinzu kommen 2020 jedoch Ex-



Foto: Rainer Dovegerds

**Baureihe 612:** Moderne Fahrzeuge mit Neigetechnik prägen auch künftig das Verkehrsangebot im Allgäu. Zudem beschafft DB Regio neue Niederflur-Dieseltriebzüge.

press-Verkehre zwischen München und dem Allgäu. Um umsteigefreie Verbindungen auf Linienästen ohne Elektrifizierung gewährleisten zu können, bleibt es für diese Verkehre beim Dieselbetrieb.

DB Regio Allgäu-Schwaben beschafft 26 niederflurige Neufahr-

zeuge des Typs „Pesa Link“ und wird auf den dafür ausgerüsteten Strecken 29 Dieseltriebzüge mit Neigetechnik (BR 612) einsetzen. Das betrifft ab 2020 auch den Express-Verkehr München – Memmingen – Lindau/Oberstdorf, den derzeit Netinera Deutschland unter dem Marken-

namen „alex“ betreibt. Um Wettbewerbsvorteilen für die DB vorzubeugen, hatten es die Aufgabenträger freigestellt, anstelle von Neigetechnik-Fahrzeugen auch konventionelle Züge mit entsprechend angepasstem Fahrplankonzept anzubieten.

Die Fahrgäste profitieren von besseren Anschlüssen und Verbindungen, einem modernen Fahrgast-Informationssystem und einer Zugbegleitquote von 100 Prozent. Die Vertragslaufzeit erstreckt sich bis Ende 2029. Das Verkehrsvolumen beträgt, abhängig von der Betriebsstufe, zwischen 4,5 und sieben Millionen Zugkilometer jährlich. Bärbel Fuchs, Geschäftsleiterin DB Regio Allgäu-Schwaben: „Wir freuen uns über den Zuschlag und sind zufrieden, dass wir uns gegen international agierende Wettbewerber behaupten konnten.“

### 13-Euro-Ticket im Kundentest

Leipzig. Noch bis zum 31. Oktober testet DB Regio Südost die Marktresonanz eines neuen Pauschalpreisangebots. 13 Euro kostet das Ticket für die einfache Fahrt zwischen Halle (Saale) und Erfurt, Kassel, Goslar und Braunschweig. Es soll vor allem junge und preisensible Gelegenheitsfahrer ansprechen.

### LÄNDER-TICKETS

## Bayern-Ticket 50 Millionen Mal verkauft

Nürnberg. Mit 50 Millionen verkauften Exemplaren seit 1997 hat das Bayern-Ticket eine weitere Rekordmarke geknackt. Damit ist es das bundesweit erfolgreichste Länder-Ticket der DB. Eine vierköpfige Familie kaufte im August in Nürnberg das Jubiläumsticket – und bekam zehn weitere Bayern-Tickets für fünf Personen gratis dazu. Bayerns

Verkehrsminister Joachim Herrmann gratulierte und nannte das Bayern-Ticket einen „Beleg für die Erfolgsgeschichte des SPNV in unserem Bahnland Bayern“. Dr. Johann Niggel, Geschäftsführer der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG), erklärte die Popularität des Bayern-Tickets auch mit den umfangreichen Marketingaktivitäten von BEG und DB Re-

gio: „Jeder im Freistaat kennt es auf Nachfrage.“ Dr. Bernd Rosenbusch, Marketingleiter DB Regio Bayern, erinnerte daran, dass das Ticket immer wieder an die Bedürfnisse unterschiedlicher Zielgruppen angepasst worden sei. „Wir verbinden Land und Leute und erhoffen uns, auch für die nächsten Jahre diesen Erfolg fortzuschreiben zu können.“

### FAHRZEUGFLOTTE

## Baureihe 490 gibt S-Bahn Hamburg ein neues Gesicht

Hamburg Mit einem Teilmodell in Originalgröße hat die S-Bahn Hamburg die künftige Baureihe 490 der Öffentlichkeit vorgestellt. 60 Fahrzeuge hat das Unternehmen beim Hersteller Bombardier in Auftrag gegeben. Alle sind mit Klimaanlage, Durchgängen zwischen den Wagen und einem modernen Fahrgastinformationssystem ausgestattet. Einige Züge werden als Zweisy-

stemfahrzeuge ausgeliefert. Sie können über die Gleichstromstrecken der Hamburger S-Bahn hinaus auch das allgemeine Netz (16,7 Hertz Wechselstrom) befahren und somit Verbindungen ins Umland bedienen. Ab Ende 2016 ist ein

ausgiebiger Probetrieb geplant, zwei Jahre später sollen alle 60 Züge der Baureihe 490 für den Regelbetrieb zur Verfügung stehen. Mit der Beschaffung der Züge wird die S-Bahn Hamburg auch ihre Fahrzeugreserve erhöhen. Das ermöglicht es, auch die vorhandenen 112 Fahrzeuge

der Baureihe 474 umfassend zu modernisieren.

Nach dem 2013 abgeschlossenen Verkehrsvertrag wird die S-Bahn Hamburg ab 9. Dezember 2018 für weitere 15 Jahre den S-Bahn-Betrieb in und um Hamburg erbringen. Das Unternehmen investiert rund 450 Millionen Euro in die Beschaffung der neuen Baureihe 490 sowie in die Modernisierung von Anlagen.



Foto: Christian O. Bruch / laif

## S-Bahn Berlin hat die Krise überwunden

Steigende Fahrgastzahlen und höhere Betriebsleistung / Unternehmen nach vier Jahren in die Gewinnzone zurückgekehrt

**Berlin. Die S-Bahn Berlin ist auf dem besten Weg, sich wieder als Rückgrat des Nahverkehrs in der Bundeshauptstadt zu etablieren. 402 Millionen Fahrgäste beförderte das Unternehmen im Jahr 2013, so viele wie nie zuvor.**

Auch eine höhere Betriebsleistung als vor der S-Bahn-Krise dokumentiert die Erholung. 32,4 Millionen Trassenkilometer legten die Züge

2013 zurück, im Vorjahr waren es 31,8 Millionen. Die Entwicklung der Abonnements spiegelt das wiedergewonnene Kundenvertrauen ebenfalls wider. 2010 waren es 177.000, im vergangenen Jahr 197.000. Im März 2014 begrüßte die S-Bahn Berlin ihren 200.000. Stammkunden.

Nach vier Jahren wirtschaftlicher Verluste schrieb das Unternehmen 2013 erstmals wieder schwarze Zahlen. Der Gewinn be-

trug 43 Millionen Euro. Den höchsten Verlust mit einem Minus von 222,2 Millionen Euro machte das Unternehmen 2010 auf dem Höhepunkt der S-Bahn-Krise. Über die fünfzehnjährige Gesamtlaufzeit des Verkehrsvertrags, der 2017 endet, wird die S-Bahn Berlin trotz einzelner wirtschaftlich erfolgreicher Jahre ihre Kapitalkosten nicht verdient haben. Die Verluste hat der DB-Konzern ausgeglichen.

„Nur eine wirtschaftlich gesunde S-Bahn hat auf dem harten Wettbewerbsmarkt im Nahverkehr eine Chance“, kommentierte Peter Buchner, Vorsitzender der Geschäftsführung der S-Bahn Berlin, den Konsolidierungskurs. „Mit umfangreichen Investitionen in die Fahrzeugflotte, die Instandhaltung und die Qualifikationen der Mitarbeiter haben wir alle erforderlichen Schritte in diese Richtung getan.“

### BAUREIHE 245

## Mehrmotor-Diesellok knausert mit dem Kraftstoff

**Frankfurt a. M.** 3.062 PS stark, 160 km/h schnell, Kraftstoff sparend und besonders leise: Bei DB Regio hat eine neue Diesellok-Generation den Betrieb aufgenommen. Die Baureihe 245 ist Teil der „Traxx“-Lokomotivfamilie des Herstellers Bombardier und basiert auf der im Betrieb bewährten Fahrzeug-Plattform der E-Lok Baureihe 186. Sie verfügt über vier separate Motoren, die je nach Leistungsbedarf zu- und abgeschaltet werden können. Bei der Südostbayernbahn und bei DB Regio Allgäu-Schwaben sind die 81 Tonnen schweren Loks für den Einsatz vor Doppelstockzüge im Berufsverkehr vorgesehen. Nach und nach soll die neue Lokomotiv-Generation bundesweit die Streckendieselloks der Baureihe 218 ersetzen.



**Auftakt mit geladenen Gästen: Die Südostbayernbahn begrüßte die erste ihrer neuen Loks mit einer eigenen Veranstaltung.**

## DB Regio gratulierte „Jogis Jungs“ mit Weltmeisterzügen

**Frankfurt a. M.** Der vierte Stern ist da! Für „Jogis Jungs“ und ganz Deutschland war der Abpfiff im Estádio do Maracanã in Rio de Janeiro eine Erlösung. Für die Mitarbeiter in den DB Regio-Werken bedeutete er das Startsignal zur Beklebung der Züge: Schon am nächsten Morgen gratulierte DB Regio der National-



elf auf ausgewählten Strecken im ganzen Bundesgebiet zum Titelgewinn. Über den freuten sich besonders die 135.000 Inhaber der „Sieger BahnCard 25“, die auf Deutschland getippt hatten. Ihre BahnCard gilt kostenlos ein Jahr länger. Zusätzlich spendierte die DB ihnen am 15. Juli freie Fahrt im Fernverkehr.

### DB REGIO BUS

## Gewinnquote klar verbessert

**Frankfurt a. M.** DB Regio Bus hat die Gewinnquote bei wettbewerblichen Vergaben in den vergangenen Jahren deutlich gesteigert. Während die Bussparte der DB 2010 nur zwölf Prozent des im Wettbewerb vergebenen Marktvolumens für sich verbuchen konnte, waren es im vergangenen Jahr 29 Prozent. Im ersten Halbjahr 2014 stieg die Erfolgsquote auf 45 Prozent. Unter dem Strich gewann DB Regio Bus in den ersten sechs Monaten des Jahres 4,25 Millionen Buskilometer hinzu.

So hat die Saar-Pfalz-Bus Ende Juli ein Liniennetz rund um Zweibrücken neu aufgenommen, das der Verkehrsverbund Rhein-Neckar ausgeschrieben hatte. Die DB-

Tochter bringt hier mit einem mittelständischen Partner rund eine Million Buskilometer pro Jahr auf die Straße. Weiter für die britischen Streitkräfte in Deutschland unterwegs sein wird die BVO Busverkehr Ostwestfalen. Das Unternehmen entschied die Ausschreibung des Militärverkehrs im Umfang von rund zwei Millionen Buskilometern für sich, den es seit 2008 erbringt. Einen außergewöhnlichen Verkehr verteidigte auch der Haller Busbetrieb (Walsrode), der weiterhin den VW-Werksverkehr in Wolfsburg betreibt. Damit verbunden ist eine Leistungsausweitung um rund 0,1 Millionen Buskilometer auf bis zu 0,6 Millionen Buskilometer.

## „Sozialstandards sind Basis für Qualität“

Alexander Schweitzer, rheinland-pfälzischer Arbeits- und Sozialminister, plädiert für sozialverträglichen Wettbewerb

**Mainz. Rheinland-Pfalz gilt als Vorreiter bei der Durchsetzung sozialer Standards im Nahverkehrswettbewerb. Mit einer internationalen Fachtagung im Arbeits- und Sozialministerium zu den sozialen Kriterien bei Ausschreibungen bekräftigte das Land jetzt diesen Anspruch. Ein Interview mit dem rheinland-pfälzischen Arbeits- und Sozialminister Alexander Schweitzer.**

*Herr Minister, Rheinland-Pfalz legt bei Ausschreibungen im Nahverkehr besonderen Wert auf soziale Kriterien, insbesondere auf Tariftreue. Warum?*

**Alexander Schweitzer:** Eine angemessene Bezahlung ist eine unabdingbare Voraussetzung für guten Nahverkehr auf Straße und Schiene. Deshalb wollen wir keinen Wettbewerb auf Kosten der Beschäftigten. In Rheinland-Pfalz sichert dies das Landestariftrereugesetz, das gerade in der Nahverkehrsbranche bundes- und europaweit große Beachtung gefunden hat.

*Wodurch zeichnet sich das rheinland-pfälzische Tariftrereugesetz besonders aus?*

**Schweitzer:** Es gilt zwar für alle öffentlichen Vergaben, nimmt aber besonders Bezug auf den ÖPNV und SPNV und muss beispielsweise bereits bei der Aufstellung von Nahver-

kehrsplänen berücksichtigt werden. Das Gesetz macht es praktisch unmöglich, die Tariftreue zu unterlaufen. Die Tarifverträge, die zur Anwendung kommen sollen, werden vom Arbeits- und Sozialministerium gemeinsam mit den Gewerkschaften sowie den Arbeitgebern und ihren Verbänden festgelegt. Für den Nahverkehr auf der Schiene ist das im Wesentlichen der Branchentarifvertrag SPNV.

*Allerdings richtet sich die Entlohnung im Branchentarifvertrag auch nach der Dauer der Branchenzugehörigkeit. Neue Betreiber, die neue Mitarbeiter einstellen, können also Lohnkosten sparen. Abgesehen davon sichert ein Tarifvertrag nur das Mindestentgelt. Unternehmen, die besser zahlen, stehen im Wettbewerb schlechter da.*

**Schweitzer:** Das muss nicht zwangsläufig so sein. Nach europäischem Recht können die öffentlichen Aufgabenträger bei einem Betreiberwechsel den Übergang der Beschäftigten einschließlich ihrer bisherigen Beschäftigungsbedingungen verlangen. Wir sehen darin eine wichtige Ergänzung unseres Tariftrereugesetzes. So haben wir zum Beispiel einen Leitfaden erstellt, der die Regelungen nach der EU-Verordnung 1370/2007 für die Vergabeverfahren der Aufgabenträger besser handhabbar macht.

*Welche Rolle spielt die europäische Gesetzgebung insgesamt bei der Durchsetzung von Sozialstandards im Nahverkehrswettbewerb?*

**Schweitzer:** Ausschreibungswettbewerbe finden auch europaweit immer weitere Verbreitung. Branchentarifverträge gibt es jedoch kaum, und nur rund die Hälfte der Mitgliedsstaaten kennt einen Personalübergang beim Betreiberwechsel. Auch in Deutschland ist das ja die Ausnahme. Das Europäische Parlament hat im Februar in der ersten Lesung des 4. Eisenbahnpakets für verbindliche Vorgaben zu Sozialstandards und zum Beschäftigtenübergang beim Betreiberwechsel votiert. Wir begrüßen das und hoffen auf eine rasche Beendigung des Gesetzgebungsverfahrens. So hätten wir in naher Zukunft in Deutschland durch europäische Vorgaben die Pflicht zu sozialverträglichen Ausschreibungen.

*Rheinland-Pfalz kauft, wie jedes Bundesland, Nahverkehrsleistungen über seine Aufgabenträger ein – und engagiert sich zugleich für soziale Standards, die es ja nicht zum Nulltarif gibt. Ist das nicht ein Zwiespalt?*

**Schweitzer:** Den kann ich nicht erkennen. Sozialstandards sind Grundvoraussetzung und Basis für nachhaltige Qualität. Das gilt auch für den Nahverkehr. Wird der Wettbewerb dagegen ohne Rücksicht auf die Beschäftigten ausgetragen, dann werden die Fahrgäste darunter leiden.



Foto: MSGAD, Reiner Voss

### Soziale Rahmenbedingungen des Wettbewerbs im Nahverkehr

- 13 von 16 Bundesländern haben Tariftrereugesetze verabschiedet (Ausnahmen: Bayern, Sachsen; laufendes Gesetzgebungsverfahren in Hessen). Sie sollen bei öffentlichen Vergaben die Einhaltung sozialer Mindeststandards durch die Auftragnehmer gewährleisten.
- Die Tariftrereugesetze gelten auch für den öffentlichen Personenverkehr. Sie geben einen oder mehrere repräsentative Tarifverträge vor, die von den beauftragten Verkehrsunternehmen einzuhalten sind. Für den Nahverkehr auf der Schiene dient der 2011 auf den Weg gebrachte „Branchentarifvertrag SPNV“ zunehmend als die Referenz.
- Die Länder haben die Tariftrereugesetze unterschiedlich ausgestaltet. Sie können besondere Bestimmungen für den öffentlichen Personenverkehr sowie soziale Kriterien beinhalten, die über die jeweils angewendeten tarifvertraglichen Regelungen hinausgehen.
- Die Gemeinschaft der Europäischen Bahnen (CER) und die Europäische Transportarbeiter Föderation (ETF) haben im Oktober 2013 in einem gemeinsamen Bericht europaweit die Sozialstandards im SPNV bilanziert. In Deutschland bestehen demnach zwischen den Verkehrsunternehmen noch immer erhebliche Unterschiede. Die am besten bezahlten Arbeitnehmer – im Allgemeinen die der DB – verdienen bei vergleichbarer Tätigkeit bis zu zehn Prozent mehr als die nach dem Branchentarifvertrag am schlechtesten entlohnten Beschäftigten.
- Einige Tariftrereugesetze ermöglichen es den Vergabestellen, bei einem Wechsel des Betreibers zu verlangen, dass die bisher Beschäftigten auf deren Wunsch hin vom neuen Betreiber zu übernehmen sind. Für diese gelten dann für die Dauer des Verkehrsvertrags mindestens ihre bisherigen Beschäftigungsbedingungen weiter. Diese Möglichkeit wurde bislang aber kaum und im Einzelnen unterschiedlich genutzt. So hängt es von den Anforderungen der Vergabestelle ab, ob die Mitarbeiter bei Übernahme durch einen neuen Betreiber zu identischen Bedingungen beschäftigt werden oder möglicherweise schlechtere Konditionen akzeptieren müssen.
- Nach dem gemeinsamen Bericht der CER und ETF ist eine Kombination von Bestimmungen zur Personalübernahme und zur Einhaltung sozialer Mindeststandards das beste Mittel, um faire Rahmenbedingungen für neue und alte Betreiber sowie übernommene und neu eingestellte Mitarbeiter herzustellen. Auf europäischer Ebene bietet die EU-Verordnung 1370/2007 dafür eine Rechtsgrundlage, die in Deutschland national durch Tariftreue umgesetzt wird. Allerdings werden nach Ansicht von CER und ETF die Möglichkeiten des europäischen Rechts in den Mitgliedsländern zu wenig genutzt.

Grafik, Collage: qixxit



## Qixxit findet die optimale Reisekette

Innovatives Portal kombiniert Mobilitätsbausteine verkehrsmittelübergreifend und anbieterneutral



**Frankfurt a. M. Fahrrad, Bus oder Taxi? SPNV oder Auto? Carsharing oder eigener Pkw? Fernbus, Fernzug oder Flug? Die Wahl des Verkehrsmittels und Mobilitätsanbieters galt einmal fast als Grundsatzentscheidung. Heute sind die Nutzer flexibel – und die Optionen vielfältig. Es geht darum, sie clever zu kombinieren.**

Genau das leistet Qixxit – und zwar verkehrsmittelübergreifend, anbieterneutral und flächendeckend. Wofür sonst

verschiedene Websites und Apps in Anspruch genommen werden müssen, bietet das Mobilitätsportal alles aus einer Hand. Von der Deutschen Bahn initiiert, zeigt es dem Nutzer zu Hause und unterwegs alle infrage kommenden Reiseketten von der heimischen Haustür bis zum Ziel. Seit Juni ist Qixxit in der Liveversion verfügbar. Zusätzlich zur Online-Anwendung gibt es Qixxit auch als mobile App für Android-Smartphones sowie für iOS-Endgeräte.



Mit den Bausteinen ÖPNV (U-Bahn, Bus, Straßenbahn), Nah- und Fernverkehr auf der Schiene,



Fernbusse, Fahrräder (Mietfahrrad, privates Fahrrad), Pkw (Mietwagen, Carsharing, Taxi, privater Pkw) und Flugzeug ermittelt Qixxit eine umfassende Anzahl alternativer Reiseketten und deren Kosten. Auf der Anbieterseite verhält sich Qixxit dabei strikt neutral.

Im Hinblick auf die Nutzer agiert das System jedoch als persönlicher Mobilitätsberater: Je nach den individuellen Präferenzen macht es Vorschläge für den optimalen Mix der Reiseketten-Bausteine. Gerade im Bereich ÖPNV versteht sich Qixxit dabei



als Schlüssel für moderne Mobilität. Die Optionen und Vergleichsmöglichkeiten, die Qixxit zur Verfügung stellt, gehen deutlich über das hinaus, was die Auskunftssysteme der Verkehrsverbünde und der DB bieten. Zudem liefert Qixxit die Ergebnisse nicht isoliert für bestimmte Verkehrsräume, sondern flächendeckend von Tür zu Tür. Projektleiterin Friederike Aulhorn: „Qixxit ist vernetzt, individuell, flexibel – genau wie der Reisende im 21. Jahrhundert.“

[www.qixxit.de](http://www.qixxit.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 2014

#### Herausgeber

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

#### Realisation

idea Kommunikation,  
Dortmund

#### Druck:

DB Kommunikationstechnik  
GmbH, Karlsruhe

### KREATIVWETTBEWERB

## Rostocks bunter Botschafter

**Rostock.** Ein Jahr lang wird ein Talent 2-Zug von DB Regio Nordost mit dem Slogan „Erlebe Rostock – die Stadt am Meer!“ als farbenfroher Botschafter der Hansestadt in der Region unterwegs sein. Das bunte Design ist Ergebnis eines Kreativwettbewerbs, zu dem DB Regio Nordost aufgerufen hatte. Kita-Kinder und Schüler der Stufen 1 bis 6 aus Rostock und Umgebung sollten ein Outfit für den Zug entwerfen, das die Vielfalt Rostocks widerspiegelt. Anlass dafür waren die Betriebsaufnahme des

Netzes Warnow, dessen Ausschreibung DB Regio Nordost gewonnen hatte, sowie die Auslieferung der letzten der dafür geordneten 23 neuen Talent 2-Triebwagen.

Mehr als 80 Schulen und Kitas beteiligten sich am Wettbewerb. Sieger wurde die Klasse 6a der Regionalen Schule „Thomas Müntzer“ in Güstrow. Die drei erstplatzierten Teams erhielten von DB Regio Nordost Mecklenburg-Vorpommern-Tickets für einen Tagesausflug inklusive Eintritt bei einem der rund 30 Kooperationspartner



von „Klasse unterwegs“. Der mit ihren Motiven gestaltete Talent 2-Zug ist vorwiegend zwischen Warnemünde, Rostock und Güstrow unterwegs. Enthüllt und der Öffentlichkeit vorgestellt wurde er im Juni im Rahmen der Feier zur Eröffnung des Netzes Warnow. Unter den Ehrengästen war auch Mathias Brodtkorb, Minister für Bildung, Wissenschaft und Kultur in Mecklenburg-Vorpommern.

*Die Klasse 6a der Thomas-Müntzer-Schule mit Christian Pegel, Minister für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung (l.), Dr. Joachim Trettin, Vorsitzender DB Regio AG Nordost (hinten, l.) und Mathias Brodtkorb (hinten, r.)*

Fotos: DB Regio Nordost