

Wettbewerb, Fahrzeugmängel, Börsenfieber – Ist auf DB Regio noch Verlass?

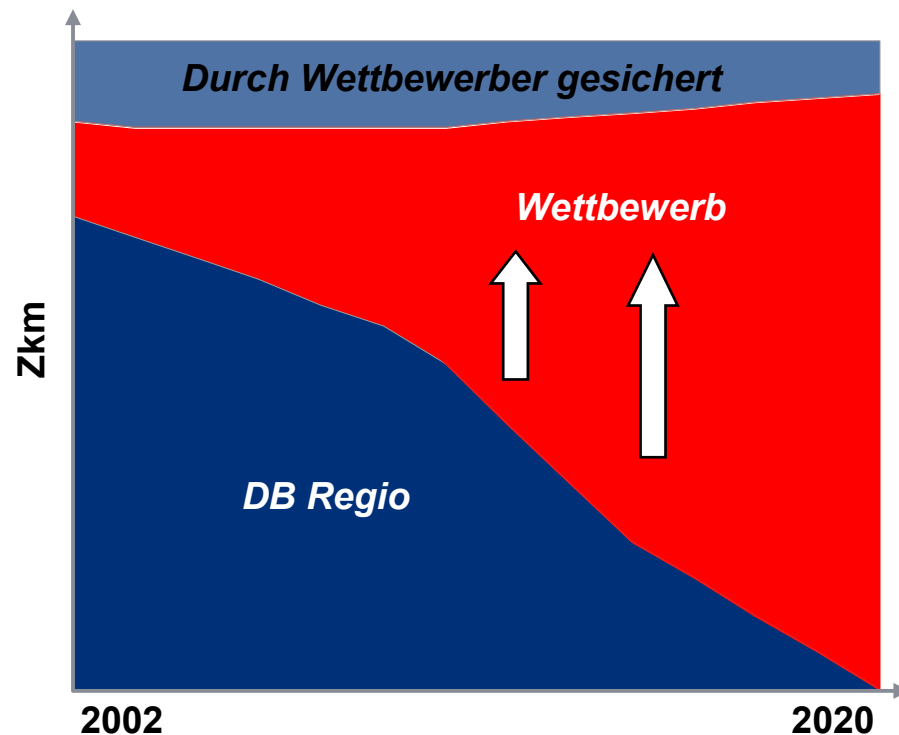
DB Regio AG

Frank Sennhenn

DB Regio AG

24.03.2010













Das Geschäft von DB Regio wird bei definiertem Bestellvolumen zunehmend durch Ausschreibungswettbewerb bestimmt



- **Auslaufen großer Verkehrsverträge**, Vertragsvolumen sinkt bis 2018 voraussichtlich unter 20 Mio. Zugkilometer.
- Vermehrt **Ausschreibungen kleiner Netze** mit differierenden Marktmodellen
- Wettbewerber halten bereits heute 20 % des SPNV-Marktes.
- In den nächsten Jahren stark **zunehmendes Vergabeaufkommen**

Wettbewerbersituation 2009 – die größten Wettbewerber von DB Regio sind ausländische Konzerne

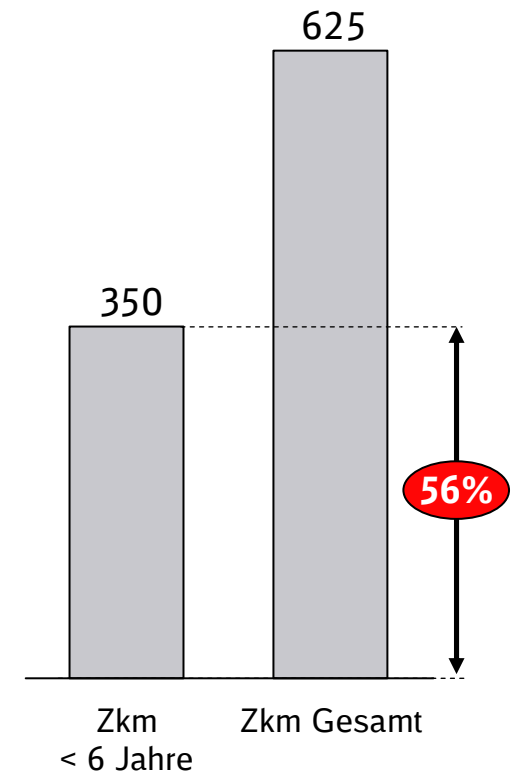
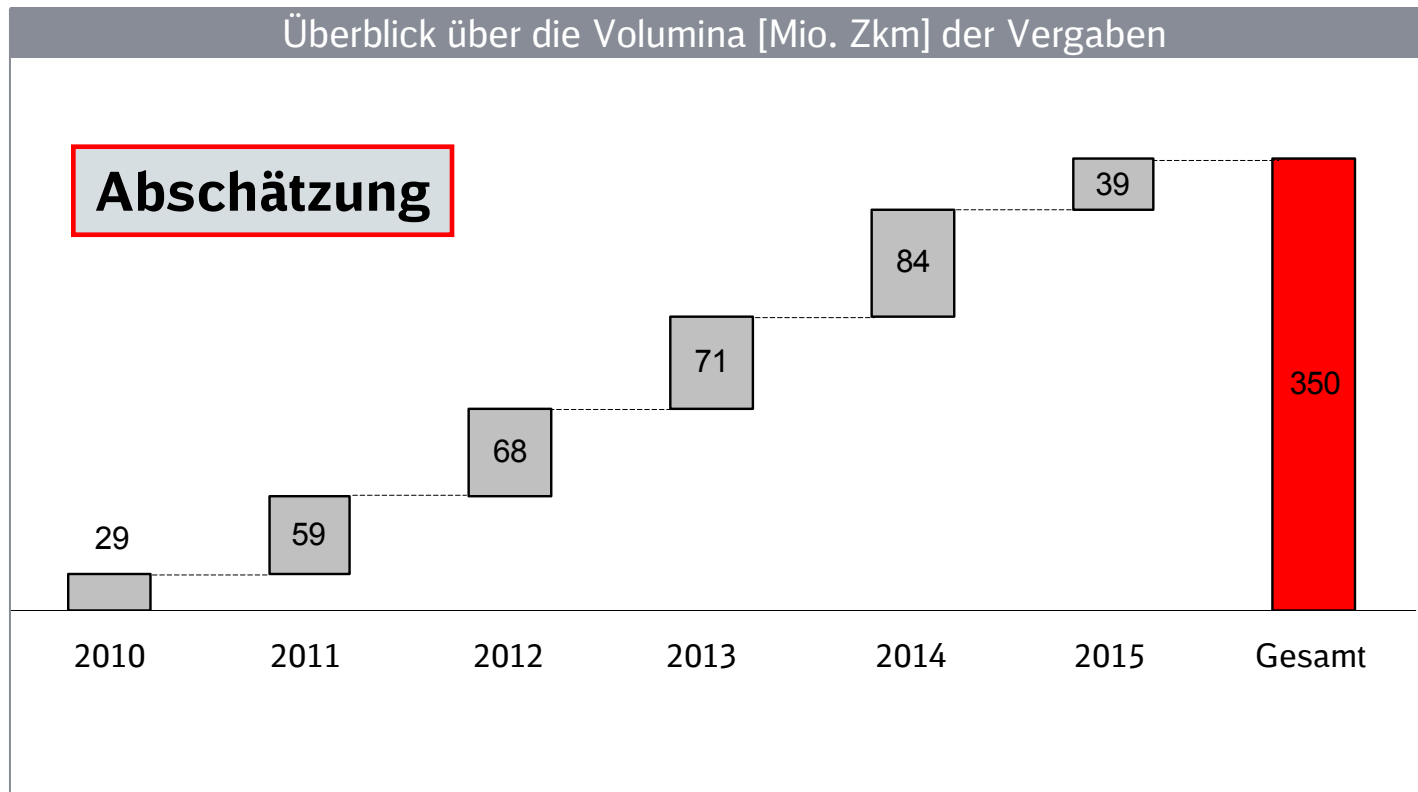
Ranking der Wettbewerber nach Gruppen-/Einzelunternehmen im deutschen SPNV-Markt

		Herkunft	Mio. Zkm ¹	Marktanteil in %
	Veolia	FR	31,7	5,0
	Arriva	GB	21,0	3,3
	Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH	DE	11,1	1,8
	Hessische Landesbahn GmbH	DE	9,3	1,5
	Keolis Deutschland GmbH	FR	8,2	1,3
	ABELLIO GmbH (NedRailways)	NL	8,1	1,3
	BeNEX GmbH	DE	7,7	1,2
	Erfurter Bahn GmbH	DE	4,8	0,8
	Südwestdeutsche-Verkehrs AG	DE	3,5	0,6
	AKN Eisenbahn AG	DE	3,5	0,6
	Rurtalbahnhof GmbH	DE	2,9	0,5
	Transregio	FR+DE	2,9	0,5

Diese Unternehmen decken 90 % der von Dritten gefahrenen Zkm ab

¹ unter Berücksichtigung der Gesellschafteranteile in Gemeinschaftsunternehmen

Bis 2015 laufen SPNV-Verkehrsverträge mit einem Volumen von ca. 56% der gesamten Betriebsleistung aus



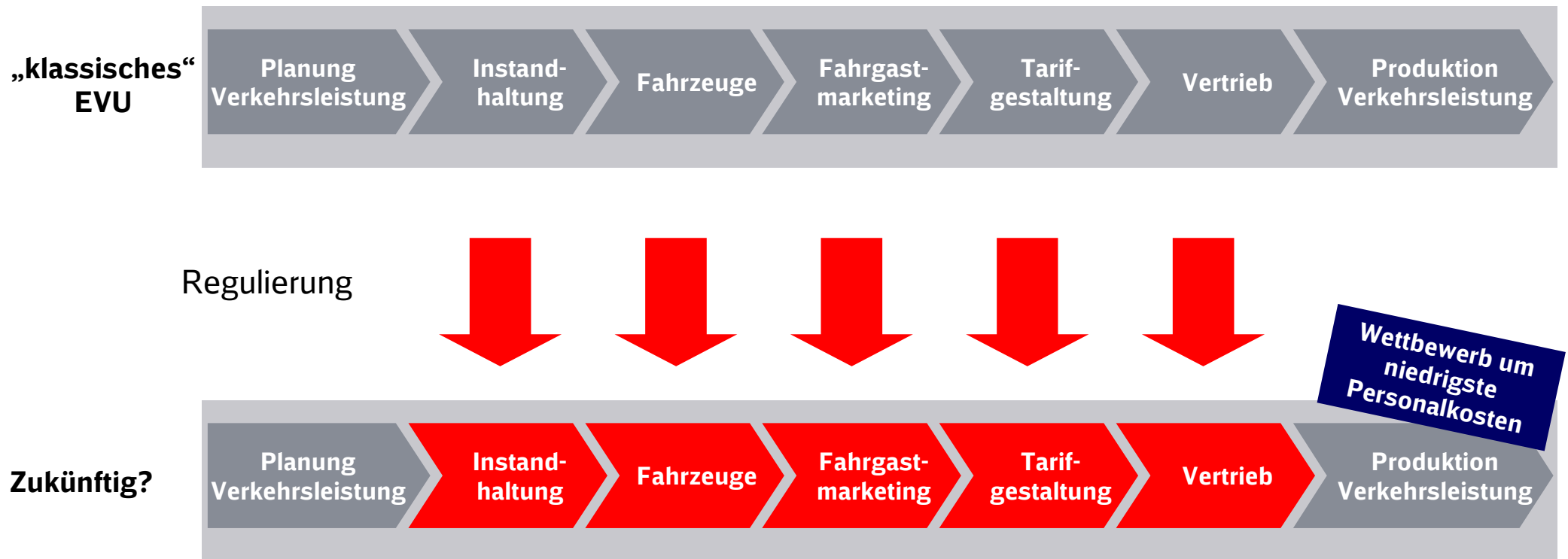
- In den nächsten 6 Jahren werden ca. 110 Vergabeverfahren erwartet
- Das Volumen beträgt 56% der deutschlandweiten SPNV-Betriebsleistung

Der unternehmerische Spielraum wurde in den letzten Jahren zunehmend geringer

Wahrnehmung Position DB	Reaktion Aufgabenträger	Spielraum
1 Keine Weitergabe von DB Erlösdaten	Bruttoausschreibungen	↓
2 TBNE ist DB beherrscht	Tarifbehörde	↓
3 Nutzung Produktmarken nur durch DB	Neue Produktmarken	→
4 Diskriminierungspotenzial DB Vertrieb	Essential Facility	↓
5 Keine Vermarktung von DB Fahrzeugen	Neufahrzeuge / Wiedereinsatzgarantie	↓
6 Keine Nutzung von DB Werkstätten	Förderung neuer Werkstätten	↘
7 Starke DB Bonität durch Bundeseigentum	Kommunalkredite	↘
8

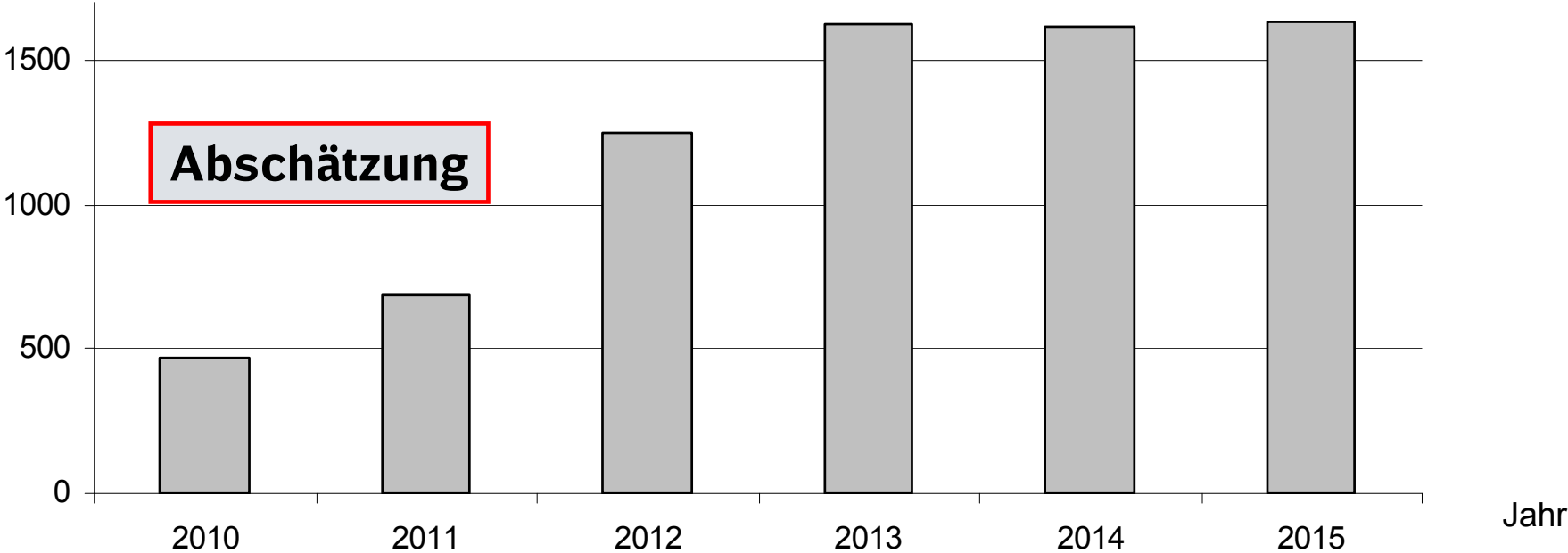
Zersplitterung der Wertschöpfungskette verringert unternehmerischen Spielraum und Wettbewerb

Wertschöpfungskette und Eingriffe der Besteller

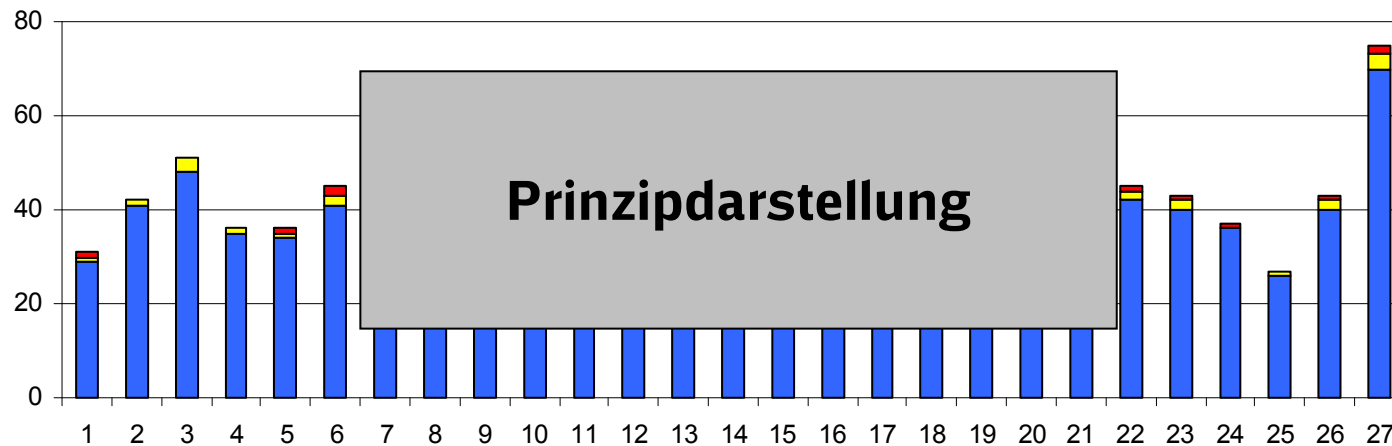
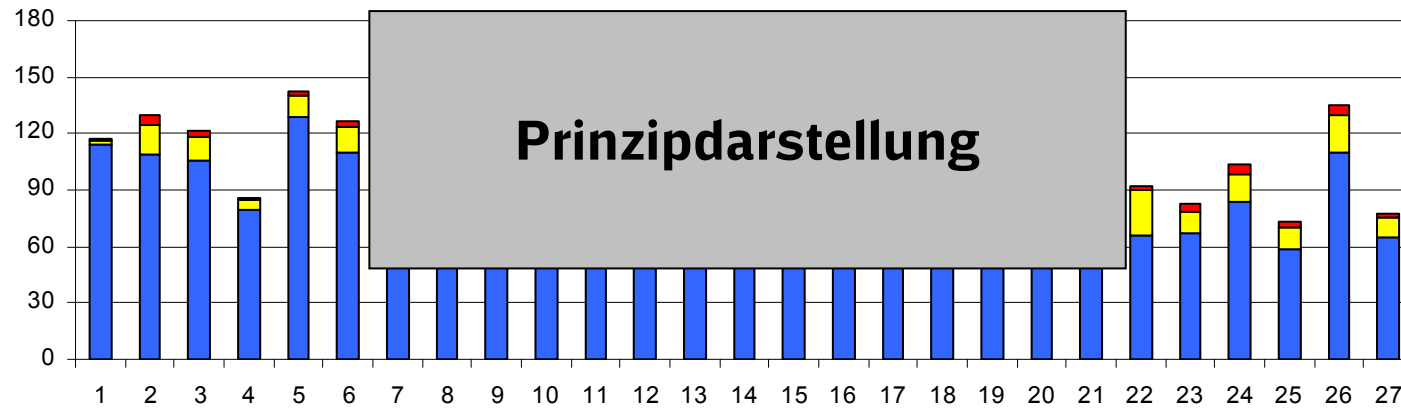


Zukünftiges Investitionsvolumen im SPNV

Volumen
in TEUR



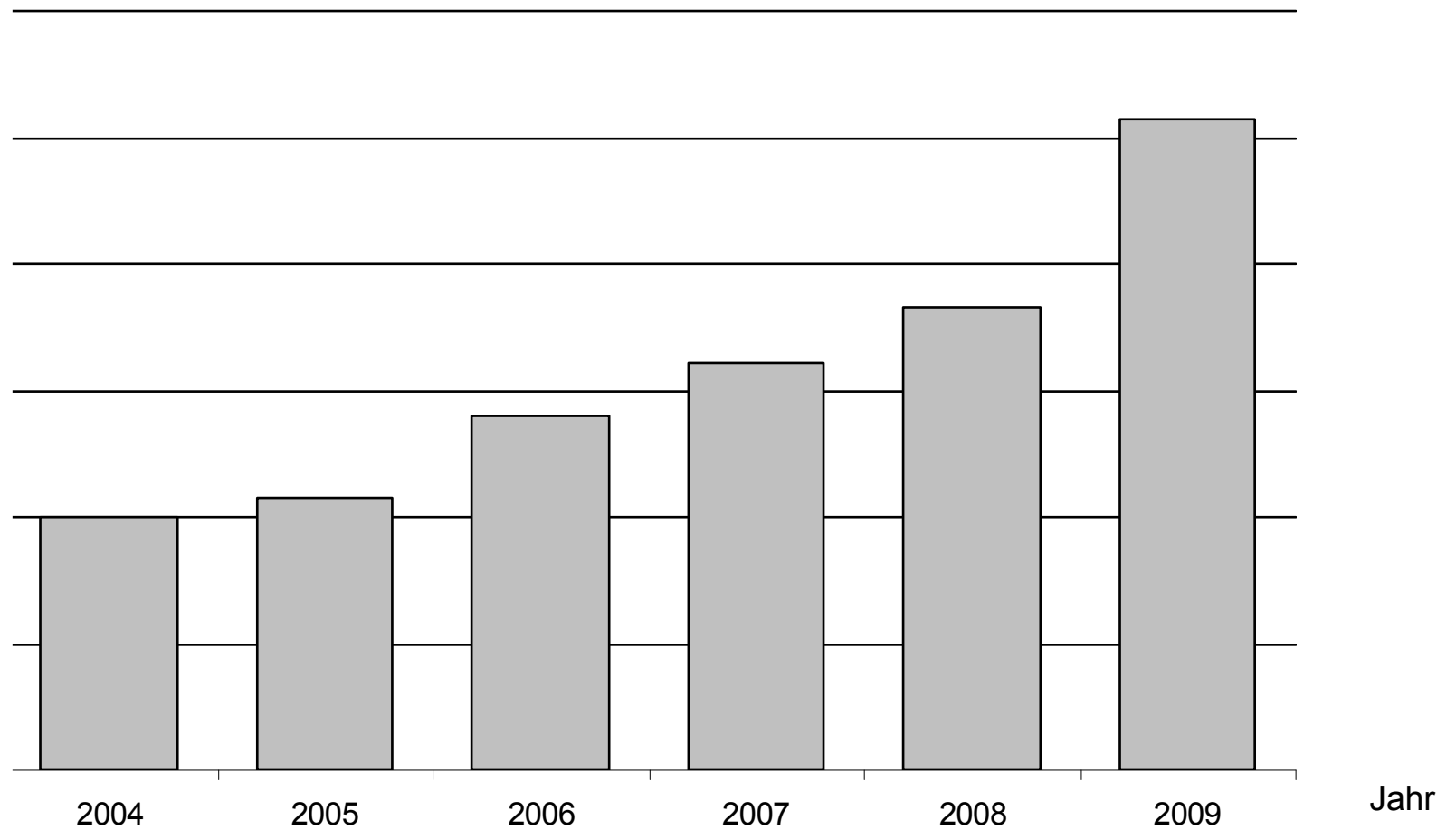
Entwicklung von Mängelzahlen zum Zeitpunkt der Abnahme am Beispiel Wagenkasten zweier verschiedener ET



- Abnahme mit Nachbesserung
- Keine Abnahme, Betrieb nicht möglich
- Keine Abnahme, Sicherheitsmängel

Entwicklung der betriebsnahen Instandhaltungskosten pro Zugkm

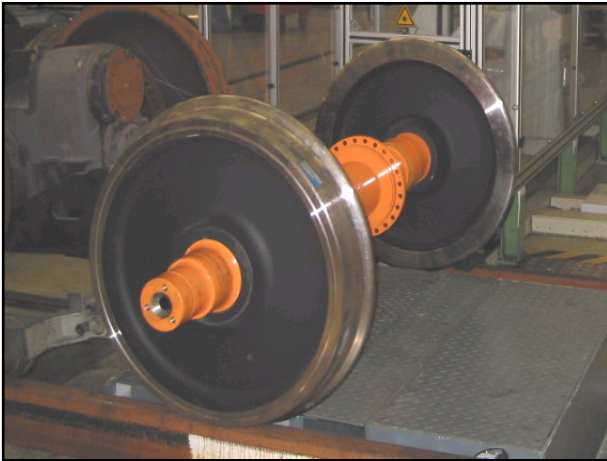
Kosten¹



¹Preisbereinigt

Reduzierte Ultraschallprüfintervalle

Gründe und Auswirkungen



Ausgangssituation

- Häufung von radsatzrelevanten Vorgängen bei der DB AG
- Die Berechnung der Dauerfestigkeit von Radsatzwellen älterer Bauart erfolgte nach einer zum damaligen Zeitpunkt gültigen Bahn-Norm. Die heute gültige europaweite Norm setzt sehr viel strengere Kriterien an.

Maßnahmen

- Überprüfung aller Fahrzeuge bei DB Regio hinsichtlich der angewandten Norm bei der Berechnung, der aktuellen Belastung sowie der aktuell gültigen Ultraschallintervalle.
- Einmalige Überprüfung aller neuen ET.
- Festlegung einer baureihenspezifischen Kürzung der nach heutiger Norm nicht ausreichenden Intervalle zur Wahrung der Betreiberverantwortung.
 - ➔ Verkürzung der Prüfintervalle BR 610, 642, 644 auf bis zu 10% des Ausgangswertes
- Initiierung eines Projektes zur Nachberechnung aller nach Bahn-Norm ermittelten Dauerfestigkeiten (ProRad).

Auswirkungen

- Drastisch erhöhter Prüfaufwand für die Fahrzeugflotte
 - Ausbildung von zusätzlichen Mitarbeitern erforderlich
 - Beschaffung von zusätzlichen Prüfanlagen erforderlich
- Reduzierte Fahrzeugverfügbarkeit mit Zugausfällen in der Anfangsphase

Um eine größtmögliche Prozess- und Rechtssicherheit in der Instandhaltung zu erreichen, wurde „QSI“ bei DB Regio eingeführt

Elemente von QSI (Qualifizierung der System der Instandhaltung)

QSI 1	Grundlagen Technisches Regelwerk, Grundsatzrichtlinien, Instandhaltungshandbücher
QSI 2	Grundsätze Werkstattprozesse (Abwicklung, Freigabe, Dokumentation) Prozesseinführung in den Werkstätten mit Testierung
QSI 4	Grundsätze Qualitätssicherung. Entwicklung und Einführung QS- System
QSI 5	DV- Tool QSI- Handbuch, QSI- Werkstattprozesse
QSI 6	Grundsätze Instandhaltungsprogramme Fehlercodes, Fehlerklassen
QSI 7	Grundsätze Mitarbeiterqualifizierung und Nachweisführung Einführung NAQ, Qualifikationssteckbriefe, Ausbildungsrichtlinien

- Eisenbahn-
betriebs-
sicherheit
- Prozess-
sicherheit
- Rechts-
sicherheit



EUROPA BAHN AG ... ES BLEIBEN FRAGEN ..

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit