

„Germany 12 points!?“

Wie National Express den deutschen SPNV-Markt erlebt



Agenda

1. Künstlerportrait: National Express in Deutschland
2. Soundcheck: Einführung zum Thema
3. Strophe 1: Corona / Deutschlandticket
4. Strophe 2: Energie / Personal
5. Strophe 3: Infrastruktur
6. Voting: Gemeinsamkeit und Wettbewerb sind kein Widerspruch

Agenda

1. **Künstlerportrait: National Express in Deutschland**
2. Soundcheck: Einführung zum Thema
3. Strophe 1: Corona / Deutschlandticket
4. Strophe 2: Energie / Personal
5. Strophe 3: Infrastruktur
6. Voting: Gemeinsamkeit und Wettbewerb sind kein Widerspruch

Mobico Group Weltweit

 **Kanada**
Schülerbeförderung

 **USA**
Schülerbeförderung,
Shuttle- und Transitedienste

Marokko 
Stadtbusverkehre & Fernbusse

Bahrain 
Stadtbusverkehr

Irland 
Pendelverkehr

 **Großbritannien**
Stadtbusverkehre & Fernbusse

 **Deutschland**
Schienenpersonennahverkehr

  **Frankreich/
Schweiz**
Transitverkehr

 **Spanien**
Stadtbusverkehre & Fernbusse,
touristischer Schienenverkehr

Portugal 
Busverkehr

Stand Jahresende 2022



27.000
Fahrzeuge



3,3 Mrd. €
Umsatz



44.500
Mitarbeitende

National Express in Deutschland Chronik

2012

Gründung des
Unternehmens

2013

**Gewinn der
Ausschreibungen:**

RE 7 und RB 48

2015

**Aufnahme des
Betriebs:**

RE 7 und RB 48

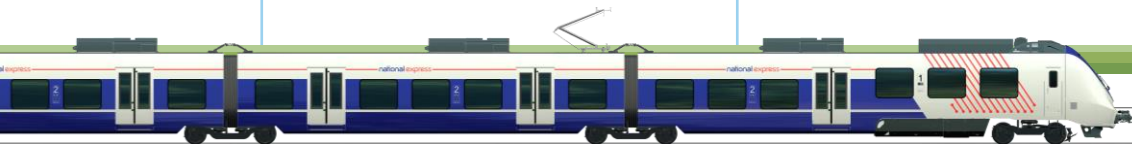
**Vergabe der
Ausschreibung:**

Rhein-Ruhr-Express
(RE 4, RE 5, RE 6)

2016

**Beginn der
Mobilisierung:**

Rhein-Ruhr-Express
(RE 4, RE 5, RE 6)



National Express in Deutschland Chronik

**2019 -
2020**

**Aufnahme
des Betriebs:**

Rhein-Ruhr-Express
(RE 4, RE 5, RE 6)

**Dez. 2021 -
Feb. 2022**

**Notvergabe und
Betriebsaufnahme:**

Rhein-Ruhr-Express
(RE 1, RE 11)

2023

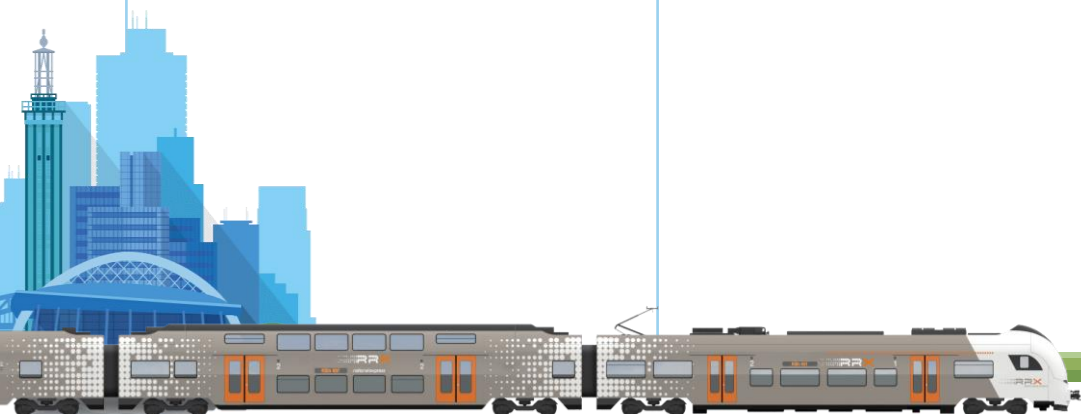
**Wiedergewinn der
Neuausschreibung:**

Rhein-Ruhr-Express
(RE 1, RE 11)

**Beteiligung an
weiteren
Ausschreibungen**

ab 2023

**Beteiligung an
weiteren
Ausschreibungen**





★ Unregelmäßiger Halt

Zahlen und Fakten



**über 1.000
Mitarbeitende**
zum 01.01.2024



Flotten

120 Elektrozüge

85 SIEMENS Desiro HC

35 Bombardier Talent 2



Jahresumsatz*

Deutscher Markt
315,0 Mio. €

Ges. National Express Group
3,293 Mrd. €

Quelle: National Express Group PLC Annual Report 2022
*Zahlen nach IFRS



**ca. 20,5 Mio.
Zugkilometer / Jahr**



Langfristige Verkehrsverträge

RME bis 2030 (Nettovertrag)

RRX bis 2033 (Bruttovertrag)

Los 1 // RE 1, RE 11

Los 2 // RE 5, RE 6

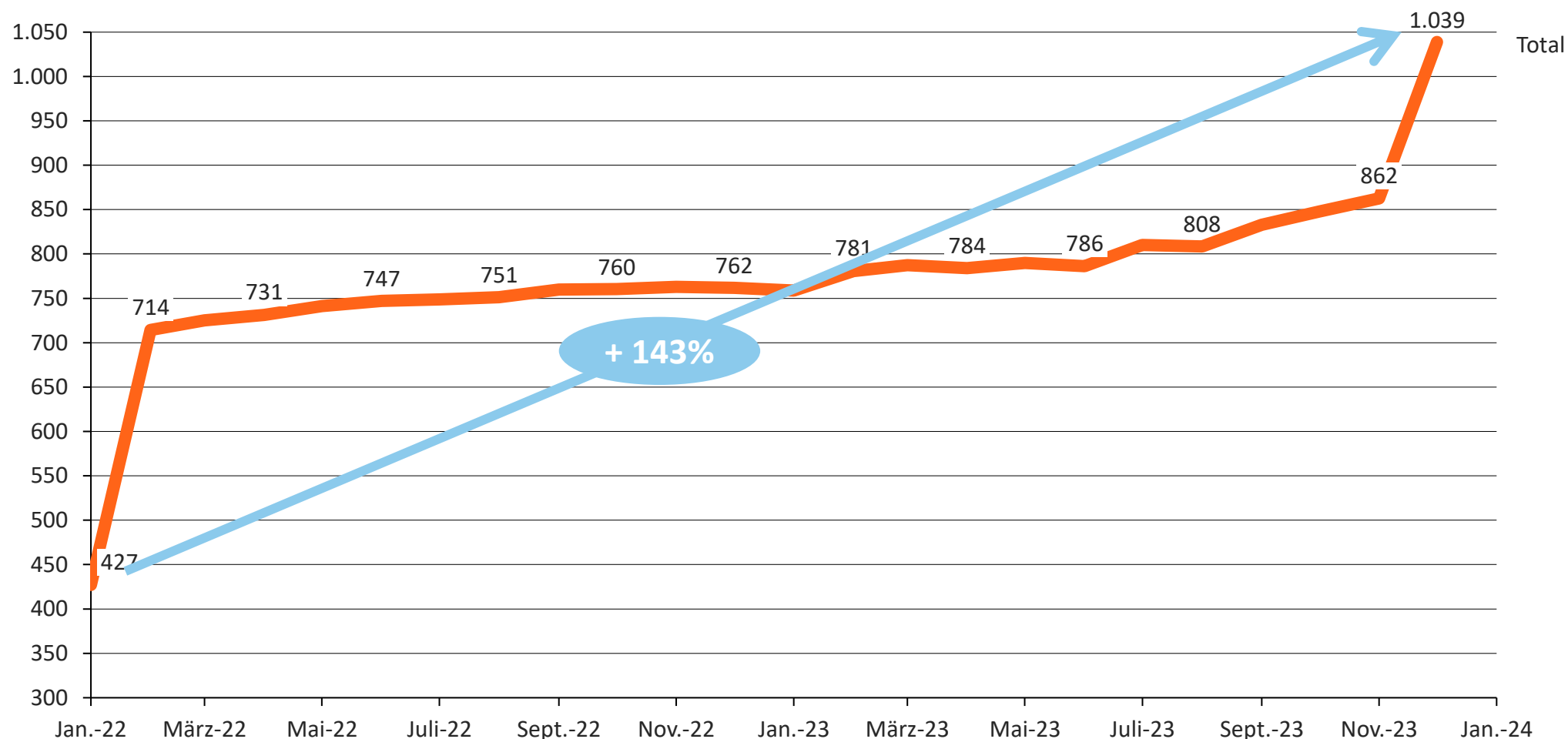
Los 3 // RE 4



GDL-Tarifpartner

Starkes Unternehmenswachstum in den letzten beiden Jahren

Letztlich in Folge der Übernahme der ehemaligen Abellio Verkehre auf den Linien RE 1 (RRX) und RE 11 (RRX) kam es zu einem Mitarbeiterwachstum von mehr als 140% mit allen organisatorischen Herausforderungen

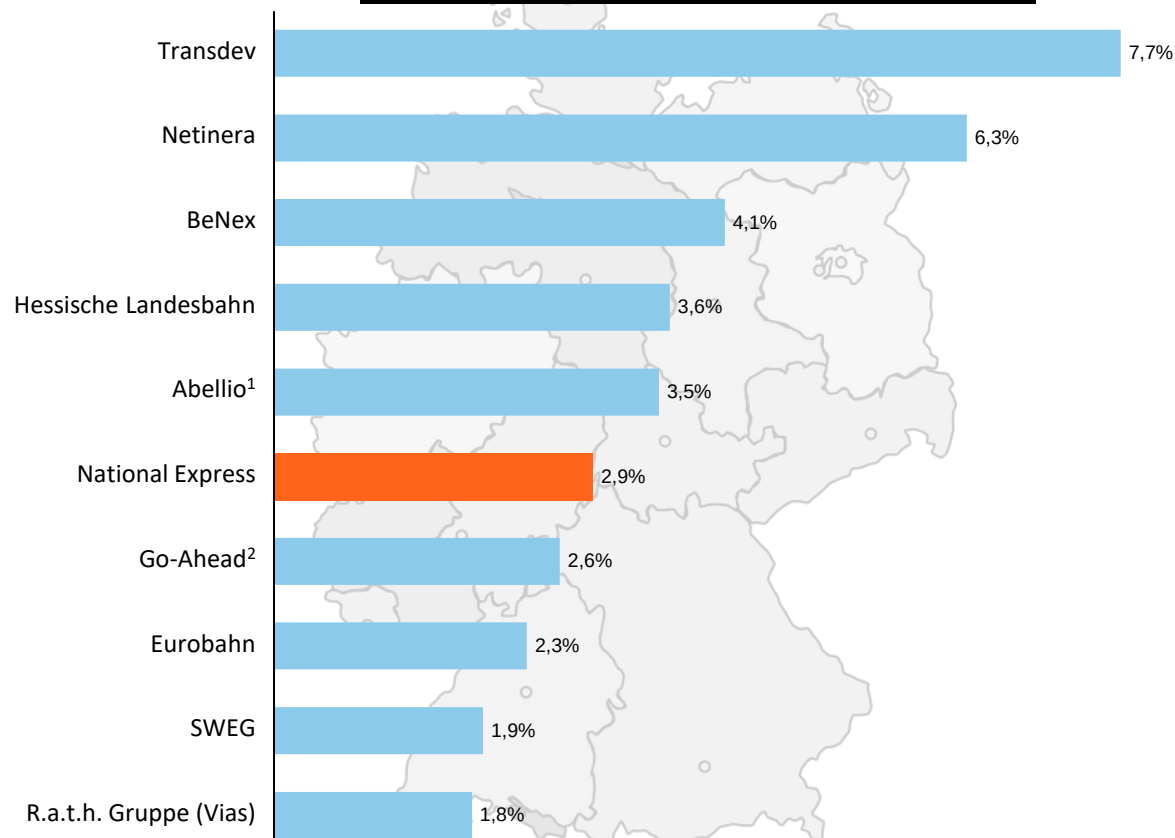


Im Jahr 2024 hat sich National Express weiter am SPNV-Markt etabliert

In NRW ist NX das zweitgrößte SPNV-Unternehmen nach DB Regio.

NX rangiert bundesweit im Mittelfeld der TOP 10 NE-Bahnen (Nicht-bundeseigene Eisenbahnen)

TOP 10 NE-Bahnen 2024 in Deutschland (in Zkm)

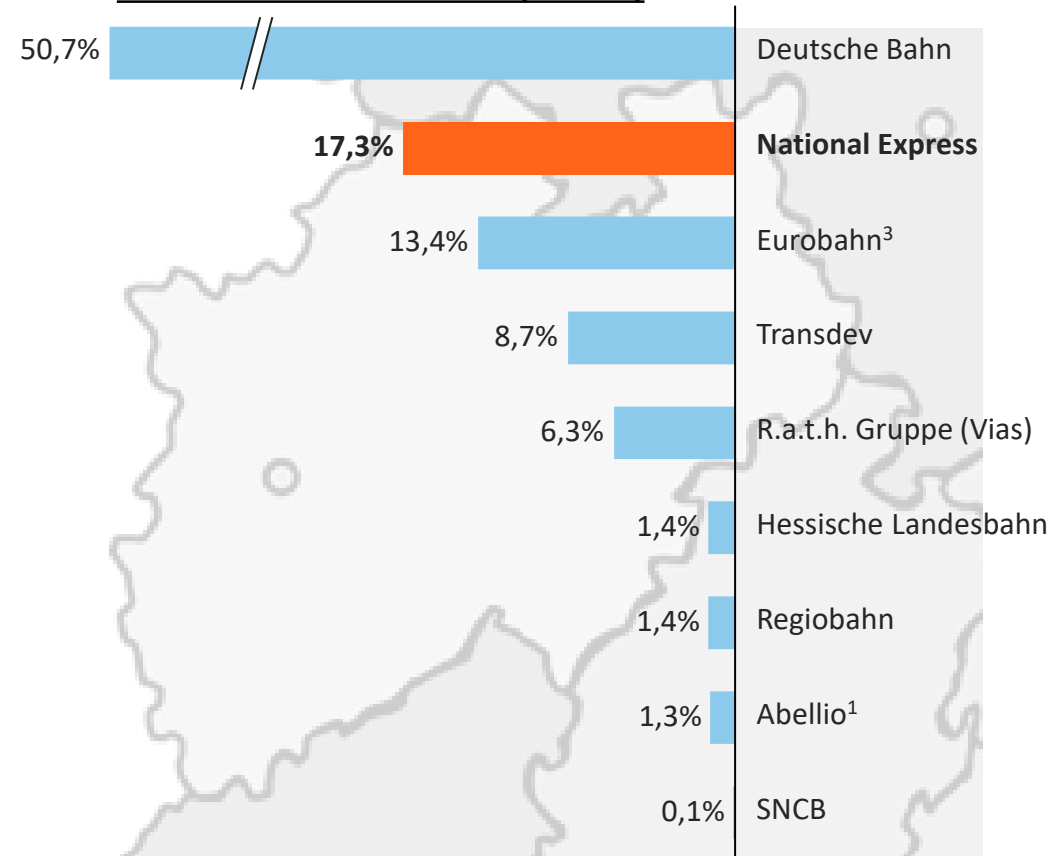


¹ Im Verlauf des 2. Halbjahres 2024 vsl. Übernahme durch BeNex

² Vmtl. im 1. Halbjahr 2024 neuer Markenname; neuer Eigentümer ist ÖBB

³ Aktuell läuft ein Verkaufsprozess

Marktanteil 2024 in NRW (in Zkm)



Data source: Mobil.NRW 2022

Agenda

1. Künstlerportrait: National Express in Deutschland
2. **Soundcheck: Einführung zum Thema**
3. Strophe 1: Corona / Deutschlandticket
4. Strophe 2: Energie / Personal
5. Strophe 3: Infrastruktur
6. Voting: Gemeinsamkeit und Wettbewerb sind kein Widerspruch

Aus der Nische zum Chartstürmer

Der Schienen(nah)verkehr wie auch der Nahverkehr im Allgemeinen erfahren momentan eine öffentliche Aufmerksamkeit, wie sie kaum in den letzten Jahren vorhanden war, aber auch sehr kontrovers

StZPlus Eisenbahn in der Krise

Gibt es noch Hoffnung für die Bahn?

10.02.2024 - 09:00 Uhr

STUTTGARTER
ZEITUNG

Die Eisenbahn kann ein sehr bequemes Fortbewegungsmittel sein. Vorausgesetzt, dass genug Personal vorhanden ist, die Technik nicht streikt und die Strecken nicht altersbedingt den Geist aufgeben. Doch um eine düstere Prognose kommt man leider nicht herum.

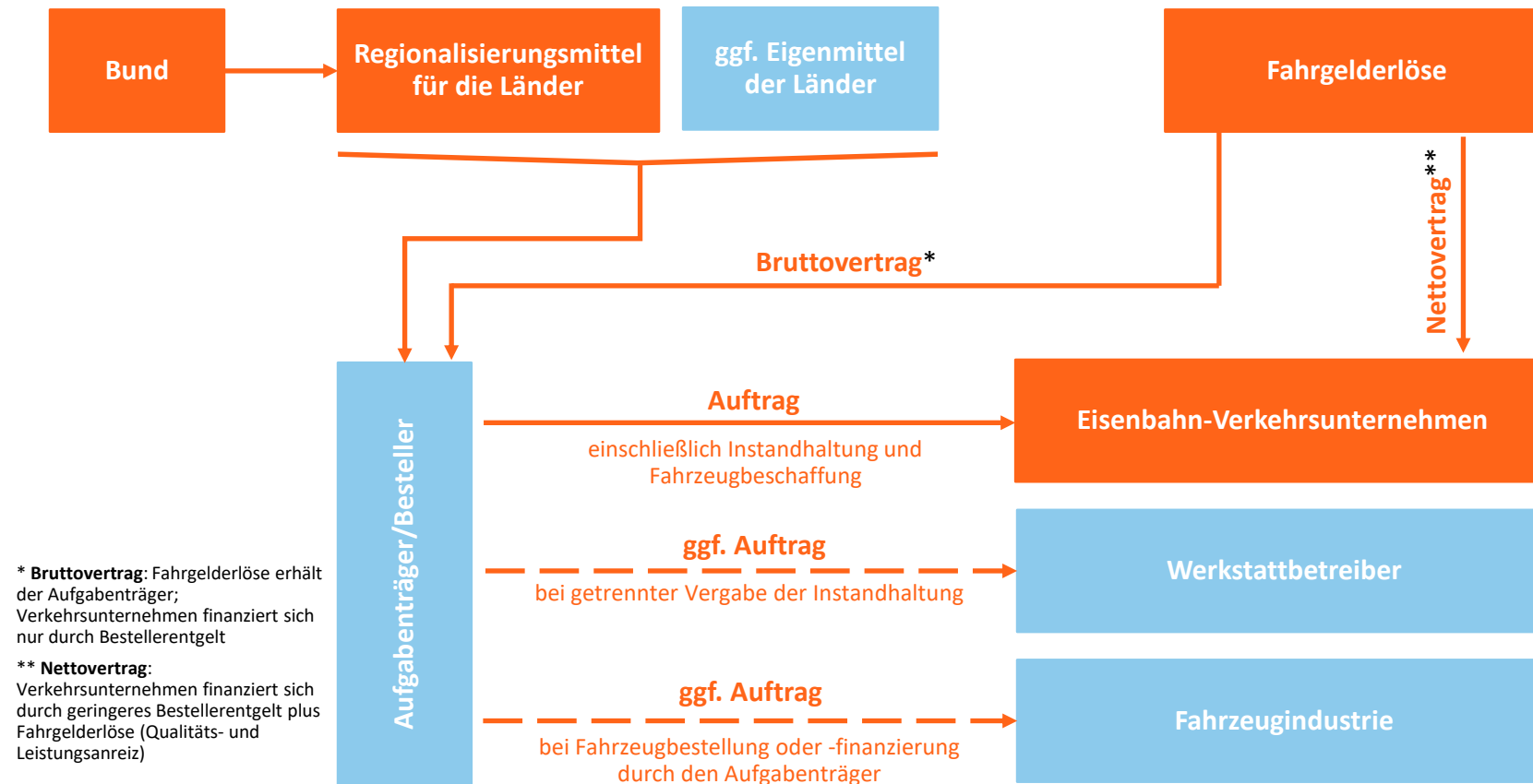


Christian Milankovic

Vielleicht ist alles ja auch nur eine Frage des Alters. Immerhin steht kommendes Jahr der 200. Geburtstag ins Haus. Zwar ist die Jubilarin oft mit der Zeit gegangen, hat sich gewandelt und beim technischen Fortschritt oft vorne mitgespielt, doch aktuell sieht sie wirklich alt aus. Die Eisenbahn, zumal die in Deutschland, ist in einem beklagenswerten Zustand. Verschärfend kommt hinzu: Aussicht auf Besserung ist kaum vorhanden.

Backstage: Was ist die rechtliche / organisatorische Basis für den SPNV-Markt?

Fast ausschließlich im Rahmen wettbewerblicher Vergaben erhalten Eisenbahnunternehmen ihre Verträge mit Dauer von üblicherweise 12-15 Jahren. Hierbei werden verschiedene Konstellationen unterschieden.



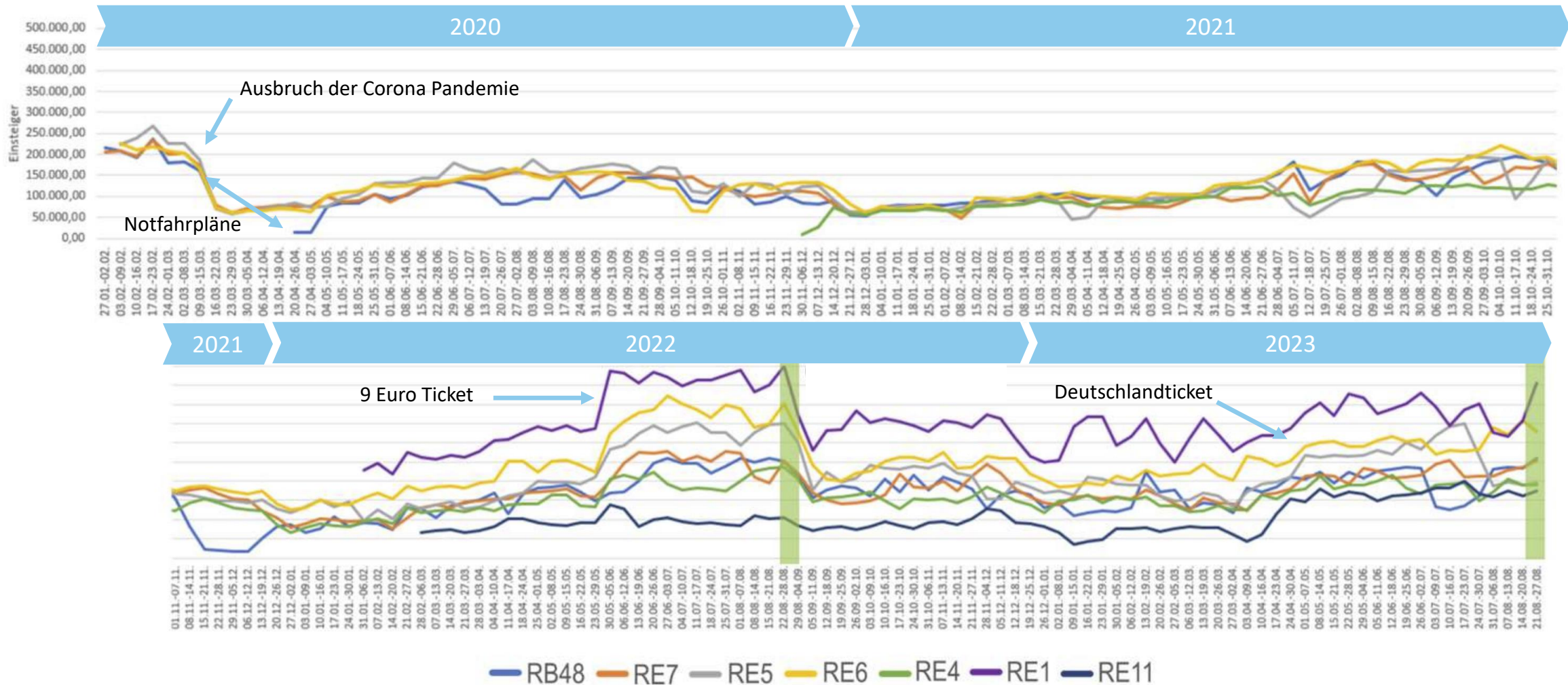
<https://www.dbregio.de/dialog/standpunkte/wettbewerb-im-spnv>

Agenda

1. Künstlerportrait: National Express in Deutschland
2. Soundcheck: Einführung zum Thema
3. **Strophe 1: Corona / Deutschlandticket**
4. Strophe 2: Energie / Personal
5. Strophe 3: Infrastruktur
6. Voting: Gemeinsamkeit und Wettbewerb sind kein Widerspruch

Besucherzahlen: Corona-Pandemie war auch für den SPNV ein massiver Störfaktor

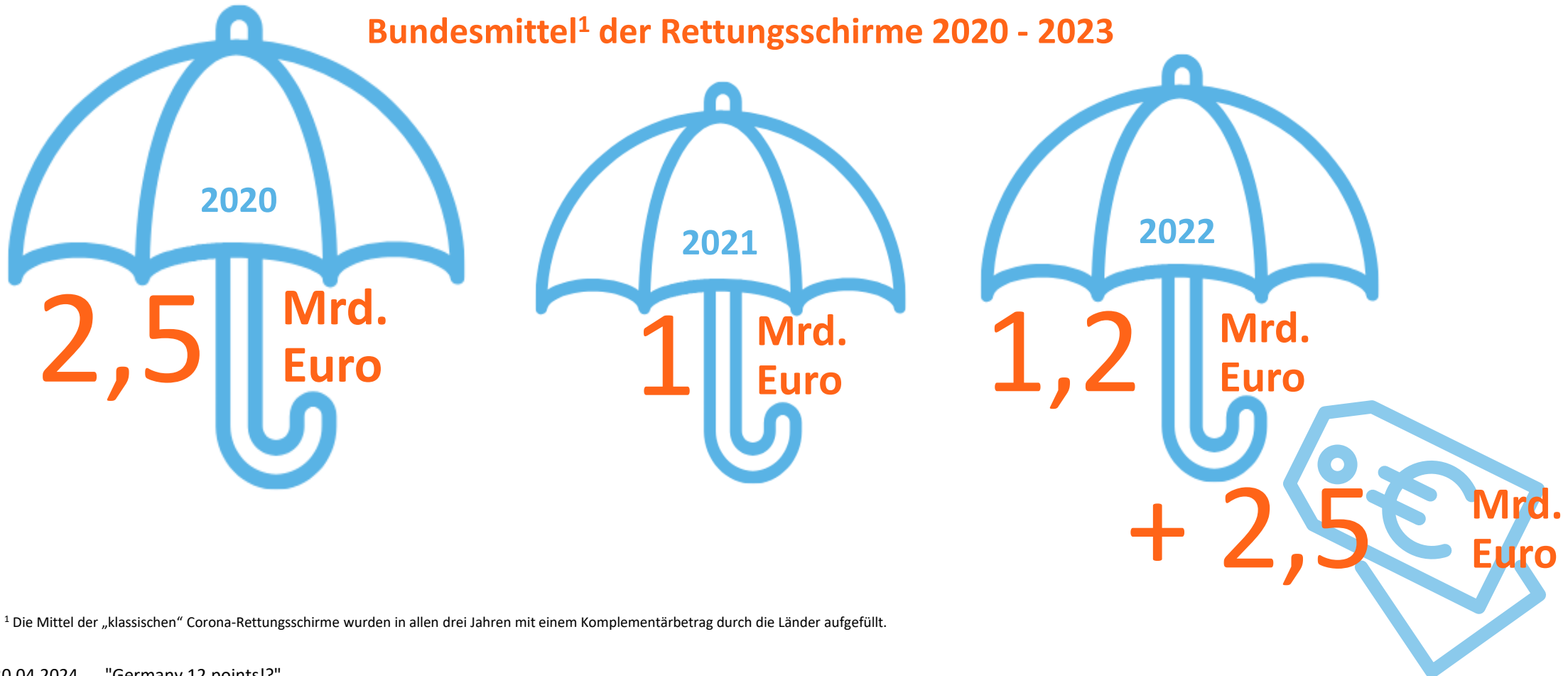
Der plötzliche Einbruch der Fahrgastzahlen sorgte für massive betriebliche und finanzielle Verunsicherung



Schlechtes Wetter vor der Bühne: ÖPNV-Rettungsschirme der Jahre 2020 bis 2022

Rettungsschirme der drei Corona-Jahre (und des Ausgleichs für das 9-EUR-Ticket) sicherten die Auskömmlichkeit von Netto-Verkehrsverträgen / Haushalten der Aufgabenträger zur Finanzierung der Bruttoverträge

Bundesmittel¹ der Rettungsschirme 2020 - 2023



¹ Die Mittel der „klassischen“ Corona-Rettungsschirme wurden in allen drei Jahren mit einem Komplementärbetrag durch die Länder aufgefüllt.

Mehr Fans: Rettungsschirm-Ausgleichsmechanismus im Wandel der Jahre

Anfänglich als reiner Ausgleich auf die Einnahmen des Jahres 2019 konzipiert, wurde 2023 erstmals auch ein allgemeines Mengenwachstum ausgeglichen. Der Ausgleich zum Deutschlandticket folgt gleichen Prinzipien.

Fahrgastzahlen des Jahres 2019

+ Fortschreibung der Fahrgaststeigerung 2023 (gemäß langjährigem, statistischem

Mittelwert wurde ein Mengenwachstum von +1,3 Prozent unterstellt)

+ Fahrgaststeigerung 2024 (+1,3 Prozent; aus Vereinfachungsgründen kein Zinseszinsseffekt)

= **Zwischensumme Mengengerüst**

x Tarifniveau (für 2024 gedeckelt auf +8,0 Prozent)

= **Solleinnahmen vom Fahrgast**

- tatsächliche Tarifeinnahmen (sie fallen wegen der Corona-Pandemie / des D-Tickets

geringer als geplant aus)

= Fehlbetrag

= **Ausgleichsbetrag**

<https://www.mobility-impacts.de/new-mobility/detail/news/d-ticket-ausgleich-wird-reformiert.html>

Der vage „Gamechanger“

Die Einführung des Deutschlandtickets brachte dem Nahverkehr als Ganzem eine positive Resonanz nie erwarteten Umfangs. Aktuell droht es, dass dem Deutschlandticket die „Stimme versagt“.

- Durch den Bund werden in den Jahren 2023-2025 jeweils 1,5 Mrd. Euro zusätzlicher Regionalisierungsmittel zur Verfügung gestellt. Die Länder sind wie gewohnt in der Komplementärfinanzierung.
- Als längerfristig angelegtes Nachfolgeprodukt zum „9-EUR-Ticket“ hat das Deutschlandticket von Anfang an das Potenzial, Strukturen und Organisationen im gesamten Nahverkehr zu verändern
- Da es sich um ein zunächst politisch gewolltes Angebot handelt, gab es vor dem Start noch verschiedene operative „Hürden“ aus dem Weg zu räumen
- Fragen der Einnahmeaufteilung und Vertriebsprovision sind immer noch in Diskussion / Entwicklung
- Unklare bzw. nicht fixierte Gesamtfinanzierung ab 2026, bei deutlich steigendem Finanzierungsbedarf
- Umso mehr bestehen für Nettoverträge Risiken hinsichtlich der nachhaltigen Auskömmlichkeit



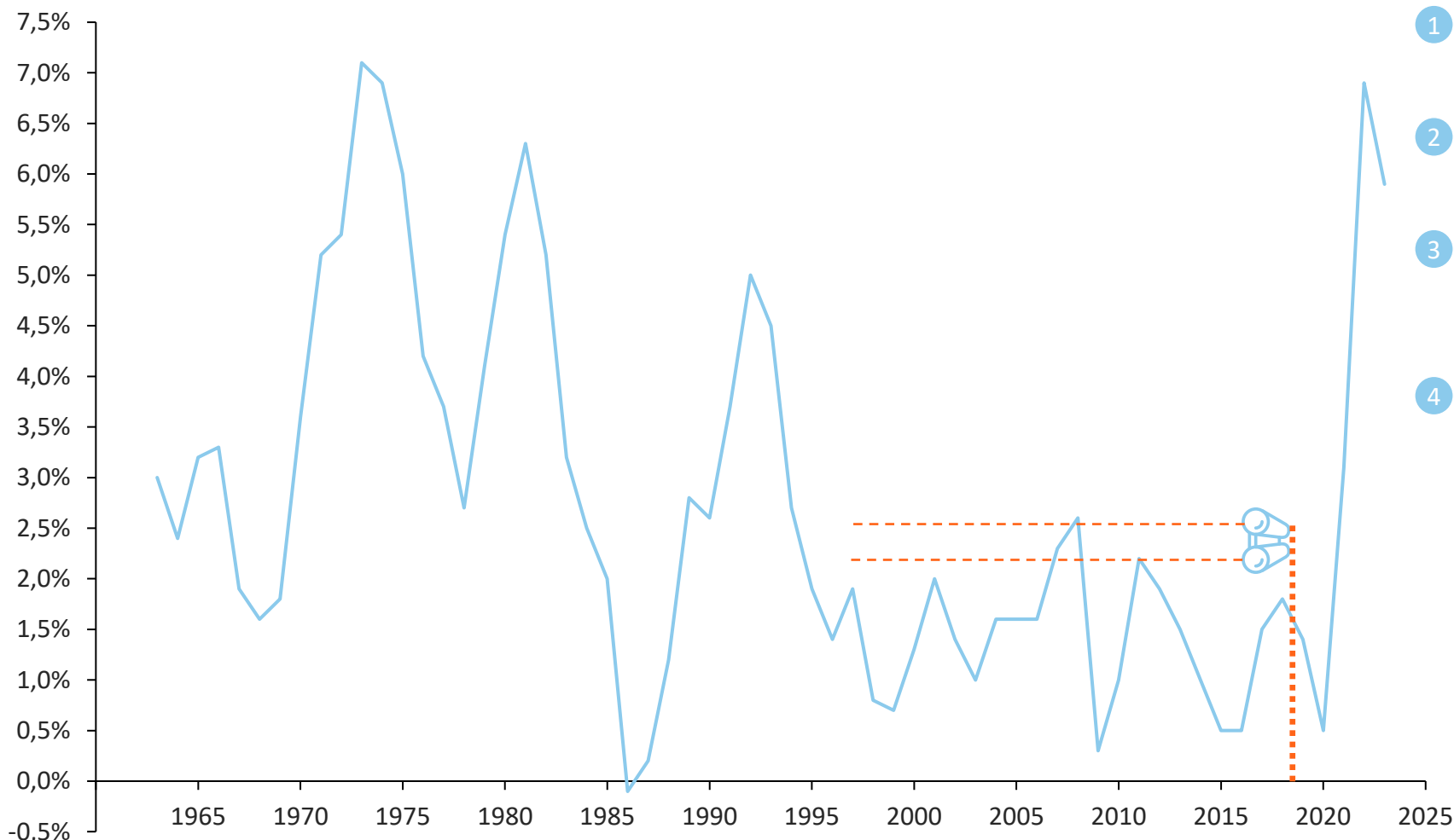
D-TICKET

Agenda

1. Künstlerportrait: National Express in Deutschland
2. Soundcheck: Einführung zum Thema
3. Strophe 1: Corona / Deutschlandticket
4. **Strophe 2: Energie / Personal**
5. Strophe 3: Infrastruktur
6. Voting: Gemeinsamkeit und Wettbewerb sind kein Widerspruch

Hitgarantie? - Die Preisfortschreibung anhand von statistischen Indizes

Die lange Reihe des Verbraucherpreisindex¹ als vereinfachtes Bild für eine Preisentwicklung zeigt, dass Verkehrsverträge in den letzten drei Jahrzehnten in Zeiten relativer Stabilität kalkuliert wurden

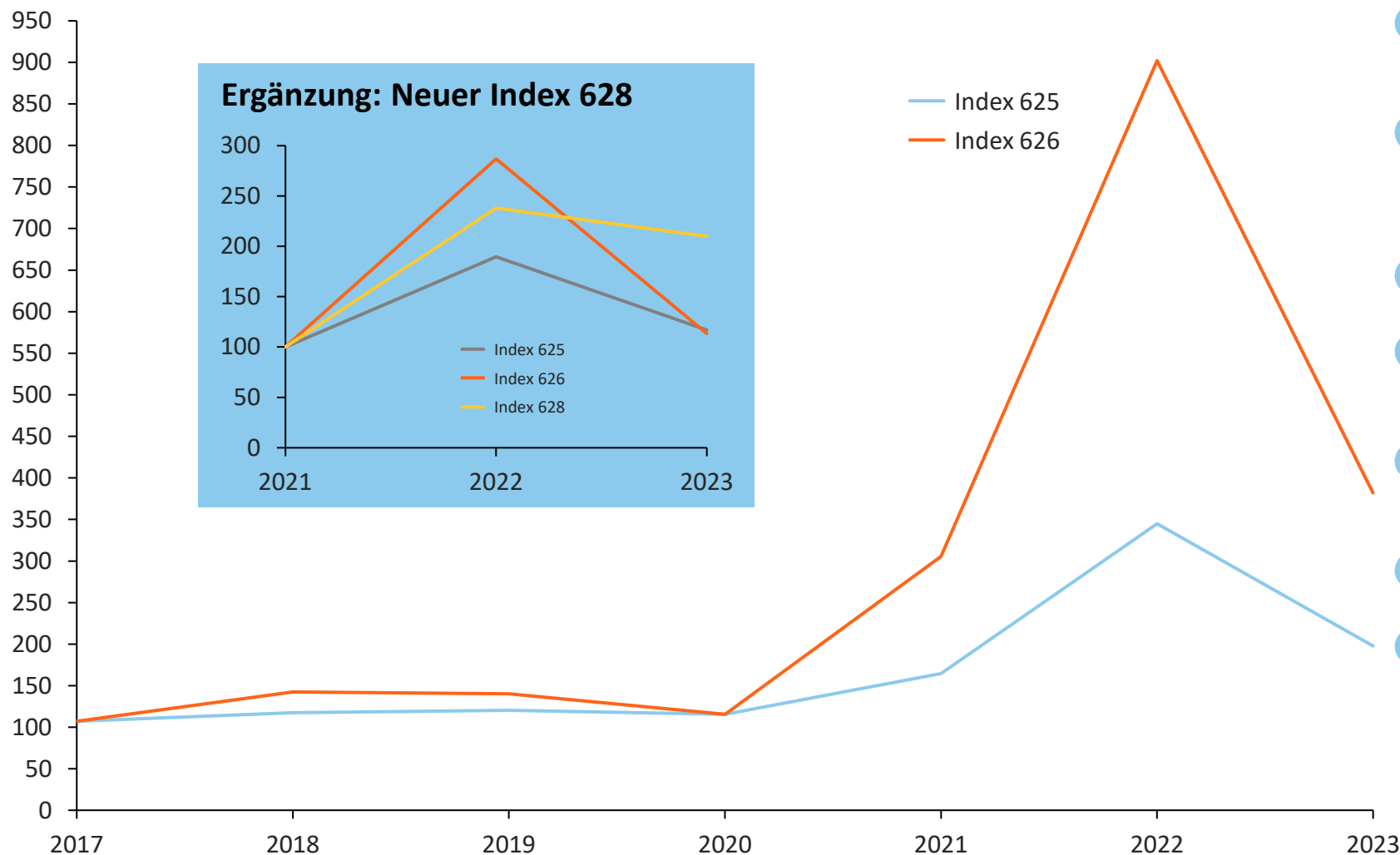


¹ 1963-1991 Preisindex für die Lebenshaltung; ab 1992 Verbraucherpreisindex; Stat. Bundesamt bzw. DESTATIS

- 1 In den letzten drei Jahrzehnten hielt sich die allgemeine Preissteigerung auf einem konstanten Niveau
- 2 Die aktuelle Krisenlagen schlagen sich auch im Verbraucherpreisindex nieder, der nun stark ausschlägt
- 3 Bei der Kalkulation der langlebigen Verkehrsverträge konnte über einen langen Zeitraum von einer Trendfortschreibung ausgegangen werden
- 4 Kostenbestandteile, die in Verträgen überhaupt keinen Anpassungen auf Indexbasis oder fixen Preisanpassungen unterliegen, geraten nun in Schieflage, sofern im Rahmen der Kalkulation diese Trendfortschreibung unterstellt wurde

Abstürze / Newcomer: Die wirtschaftliche Lage beeinflusst massiv die Energiepreise

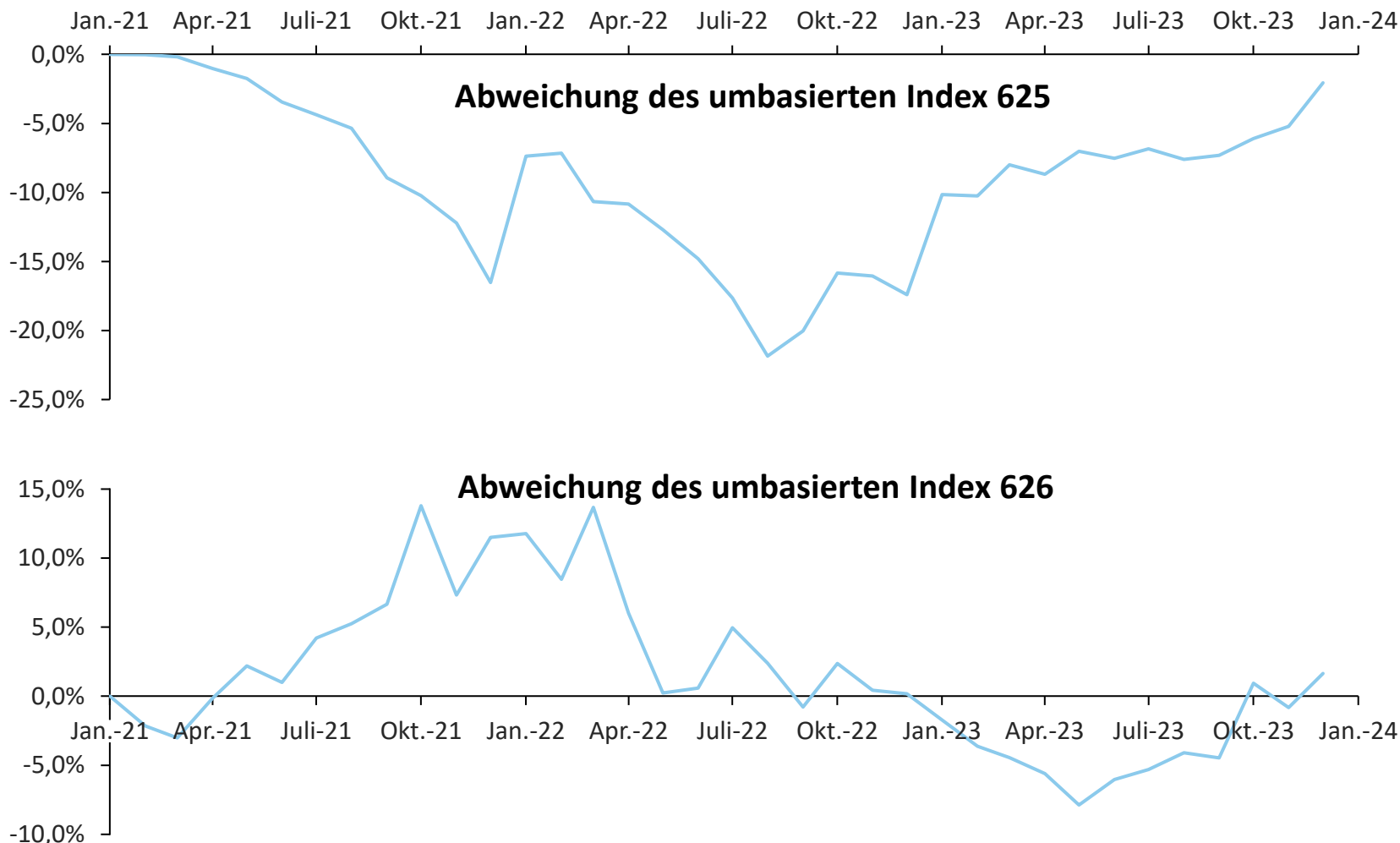
Indizes 625 „Elektr. Strom, Sondervertragskunden, Hochspannung“ und 626 „Darunter (von lfd. Nr. 625) Elektr. Strom, Börsennotierungen“ stellen (noch) Energiepreisfortschreibungsbasis der Verkehrsverträge dar



- 1 Indizes in Bezug auf die Preisentwicklung eines bestimmten Gutes unterscheiden sich sehr stark je nach gewählter Warenkorbbasis
- 2 Die tatsächlich realisierte Preisentwicklung im Unternehmen ist nur dann deckungsgleich, wenn sie sich an der Preisentwicklung des gewählten Index orientieren kann
- 3 Jede Abweichung davon stellt eine Chance oder ein Risiko dar
- 4 In Zeiten hoher Index-Ausschläge nehmen daher Chancen und Risiken der absoluten Höhe nach zu
- 5 Aufgrund von Forderungen in der Vergangenheit, hat DESTATIS einen Energiepreisindex (628) für den SPNV kreiert
- 6 Mit dem neuen Index wird ein passgenauer Warenkorb geschaffen
- 7 Branchenfremde Entwicklungen beeinflussen den neuen Indexwert nun nicht mehr

Veränderter „Geschmack“ - Keine lange Reihe ohne Umbasierung

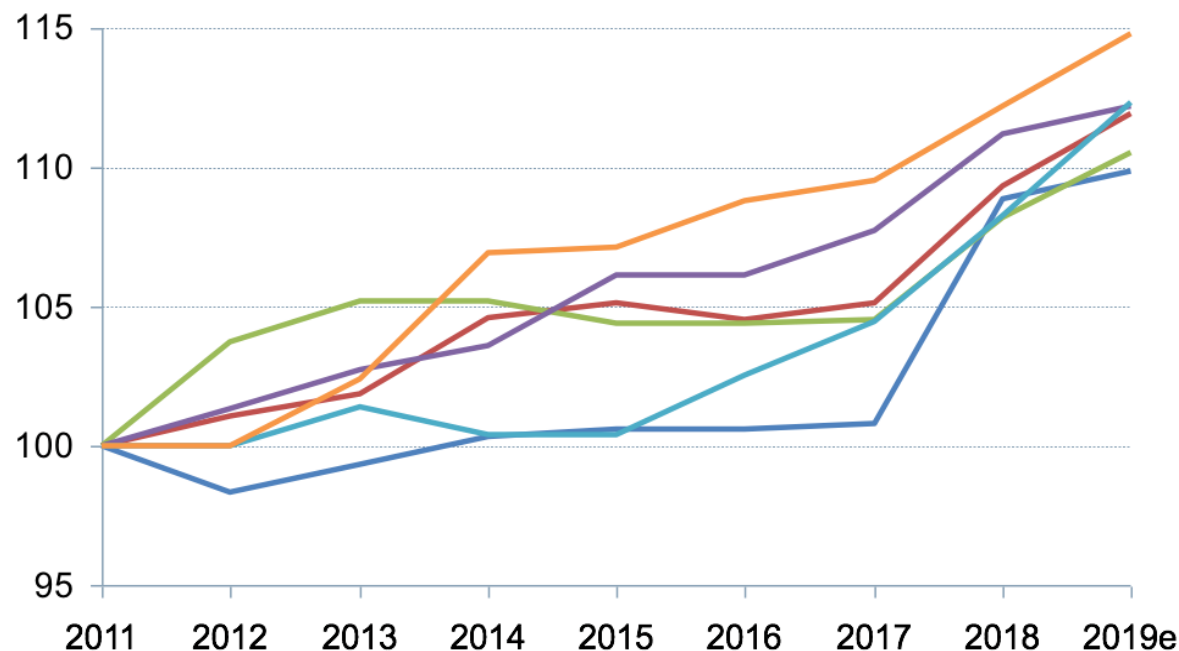
Im März 2024 erfolgte eine reguläre Umbasierung der Indizes 625 / 626 mit höchst unterschiedlichen Ergebnissen und Auswirkungen auf die zurückliegende Verkehrsvertragsabrechnung



- 1 Eine lange Indexreihe lässt sich nicht ohne „logische“ Brüche bilden
- 2 Es kommt regelmäßig (alle 5 Jahre) zu Umbasierungen von Indizes, in denen sich Warenkorbzusammensetzung/Wägungs--schema ändern können
- 3 Im Falle der Vereinbarung rückwirkender Abrechnungsanpassungen oder nicht abgeschlossener Abrechnungen entstehen damit weitere Chancen und Risiken

Bandzusammenstellung - Brancheninitiative schafft neuen Personalkostenindex

Die üblichen Preisfortschreibungsmechanismen für die Personalkosten bildeten in den vergangenen Jahren die tatsächlichen Entwicklungen der SPNV-Unternehmen immer weniger ab



Betrachtete Musterbetriebe

— MB 1 — MB 3 — MB 5
— MB 2 — MB 4 — MB 6

Personalkostenindex für den Schienenpersonennahverkehr - Gesamtdokumentation

- 1 Tatsächliche Kosten im Personalbereich steigen bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen seit einigen Jahren deutlich schneller als die die Preisfortschreibung oftmals bemessenden Indizes (Tarifindizes des Statistischen Bundesamtes, z. B. H.49, H.49.1/2, H.49.3); SPNV durch spezifische Effekte stärker betroffen als andere Wirtschaftsbereiche (steigende monetäre Forderungen der Gewerkschaften (auch beflügelt durch Konkurrenz der Gewerkschaften), indirekt monetäre Effekte durch Wahlmodelle, betriebliche Altersvorsorge, Dienstplanung).
- 2 Für die Jahre 2011 bis 2019 ergaben sich nicht erfasste Steigerungen von bis zu 15 Prozent.
- 3 Schaffung eines neuen Index „PKI SPNV“, veröffentlicht durch den Bundesverband SchienenNahverkehr (BSN) und getragen von einem Vereinskonstrukt von BSN und Unternehmen.
- 4 Erste Aufgabenträger (u.a. in NRW) übernehmen den PKI SPNV in Bestandsverträge („Vertrag 2.0“)

Fortschreibung der Personalkosten lässt weiterhin Marktentwicklungen außer Acht

Der Kampf um die Fachkräfte des operativen Personals wird immer stärker auch außerhalb des SPNV-Marktes geführt und führt dennoch vermehrt zu vertraglich nicht gedeckten Personalkostensteigerungen

national express

Jobs Unternehmen

Weiter

Darauf kannst Du Dich bei uns freuen:

- Du hast eine 38-Stunden-Woche, bekommst einen Jahresschichtplan und ein bis zu 500,- Euro
- Einstiegsgehalt nach erfolgreich beendeter Ausbildung von 3.209 Euro (Standardarbeitsvertrag und einer betrieblichen Altersversorgung)
- lässige Unternehmensbekleidung von Engelbert Strauss (von Hemd bis Jacke)

Das solltest Du mitbringen:

- Du bist Triebfahrzeugführer*in mit Triebfahrzeugführerschein (TFS) nach Triebfahrzeugführerprüfung zur Zusatzbescheinigung Klasse B, B1 oder B2
- Du bist bereit für Schicht- und Wechseldienste
- Du bist bereit fehlende Baureihenbefähigungen zu erwerben
- Du bist kundenorientiert und kommunikativ
- Du bist zuverlässig, pünktlich und liebst es in einem bunten Team zu arbeiten

DEIN PROFIL

- Inhaber des Eisenbahnfahrzeugführerscheins Klasse B nach TFS
- Berufserfahrener oder Berufsanfänger mit Führerschein
- handlungssicher mit den betrieblichen Regelwerken

WIR BIETEN DIR

- 1001,00 €uro Willkommensprämie
- gleichbleibende Einsatzstelle, KEINE Einsatzwechseltätigkeit, Kündigungsfrist – dann voll bezahlt*
- Schichteinteilung MIT Ihnen, nicht über Ihren Kopf. Wünsche werden berücksichtigt. Umziehen möchten legen wir die Schichten so, dass Sie ausreichend „Heimaturlaub“ haben
- attraktiver Stundenlohn in Höhe von 32,00 € / Std. bei 168 Monatsstunden (= Bruttogrundlohn von 5.376,00 € / Monat). Natürlich mit unbefristetem Vertrag.
- attraktive Zulagenregelung in Höhe von 25% Nachtzulage bereits ab 20 Uhr, 50% Sonntagszulage und 100% Feiertagszulage.
- auswärtigen Bewerbern bieten wir die Kostenübernahme einer Unterkunft am Arbeitsort
- fehlende Qualifikationen werden ausreichend nachgeschult. Qualifizierte Einarbeitung ohne Zeitdruck.

www.kugelzeit.de

KUGELMEIER

Wir suchen
LOKFÜHRER
AB SOFORT! (m/w/d)

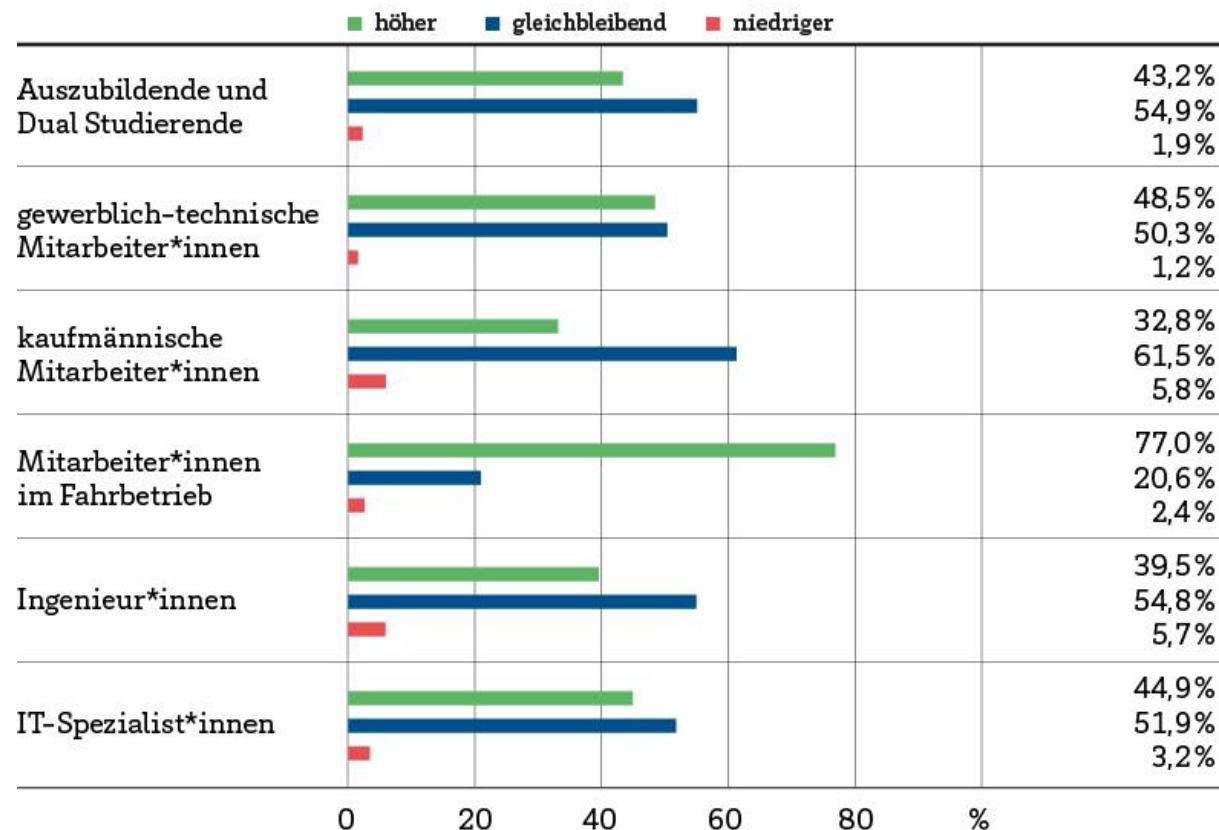
- ab 28€ / Stunde
- Zuschläge (25% | 50% | 100%)
- gleichbleibende Einsatzstelle
- Schichtplanung MIT Dir!
- Firmenwagen + Tankkarte

Jetzt Bewerben!
Schreibe uns eine
Initiativbewerbung! Wir haben
bundesweit Dienststellen die sich
über Verstärkung freuen!

Ersatzmitglieder - Wir sind erst am Anfang des eigentlichen Fachkräftemangels

Aktuell verzeichnen „junge“ Unternehmen noch keinen signifikanten, altersbedingten Fachkräftemangel. Dies wird sich in den kommenden Jahren zunehmend ändern.

Prognose: Wie schätzen Sie Ihren Personalbedarf in den nachfolgenden Bereichen bis 2030 im Vergleich zu 2022 ein?



© VDV | Repräsentative Umfrage „Personalbedarf in der Verkehrsbranche“ 2023

Konzertabsage - Geplanter Ausfall schafft Handlungsspielraum

Um ungeplante Zugausfälle zu minimieren, haben mittlerweile viele EVU längerfristige Notkonzepte mit geplanten (Teil-)ausfällen umgesetzt. Es entsteht Handlungsspielraum für das Personalrecruiting.

Aktuelle Informationen

Aufgrund der **aktuellen personellen Engpässe** bei National Express **entfallen** zur Stabilisierung des Fahrplans im gesamten Netz die meisten Fahrten der Linie **RE 11 (RRX)** im Abschnitt zwischen **Düsseldorf Hbf** und **Hamm (Westf) Hbf**. Der Abschnitt zwischen Hamm (Westf) Hbf und Kassel-Wilhelmshöhe wird hingegen weiterhin planmäßig bedient.

Zu den Hauptverkehrszeiten wird es ab dem 01.03.2024 zwischen Düsseldorf Hbf und Hamm (Westf) Hbf täglich in jede Richtung zwei zusätzliche Verbindungen geben.

Bitte nutze zwischen Düsseldorf Hbf und Hamm (Westf) Hbf die parallel verkehrenden Linien RE 1 (RRX) und RE 6 (RRX) via Duisburg Hbf, Essen Hbf und Dortmund Hbf oder die Linie RE 3 mit Halt in Duisburg Hbf, Gelsenkirchen Hbf und Dortmund Hbf.

##

Auch auf der Linie RE 4 besteht aufgrund der angespannten Personalsituation und zur Stabilisierung des Zugbetriebs momentan ein **reduzierter Fahrplan**. Es kommt bis auf Weiteres montags bis freitags zum Entfall einzelner Verstärkerfahrten.

Folgende Fahrten sind betroffen:

RE 4, Ausfall ab Aachen Hbf (05:51) bis Düsseldorf Hbf (07:17)

RE 4, Ausfall ab Aachen Hbf (06:12) bis Düsseldorf Hbf (07:27)

RE 4, Ausfall ab Aachen Hbf (06:51) bis Düsseldorf Hbf (08:17)

RE 4, Ausfall ab Düsseldorf Hbf (16:43) bis Aachen Hbf (18:08)

RE 4, Ausfall ab Düsseldorf Hbf (17:43) bis Aachen Hbf (19:07)

RE 4, Ausfall ab Düsseldorf Hbf (18:43) bis Aachen Hbf (20:09)

Alternative Reisemöglichkeit:

Bitte nutze alternativ frühere oder spätere Reiseverbindungen des RE 4 sowie je nach Streckenabschnitt die Züge der Linien RB 33, RE 13 und S 8.

##

Bitte überprüfe den Zuglauf in der Onlinereiseauskunft.

Aktuelle Meldungen findest Du auch auf [zuginfo.nrw](https://www.zuginfo.nrw) ➔

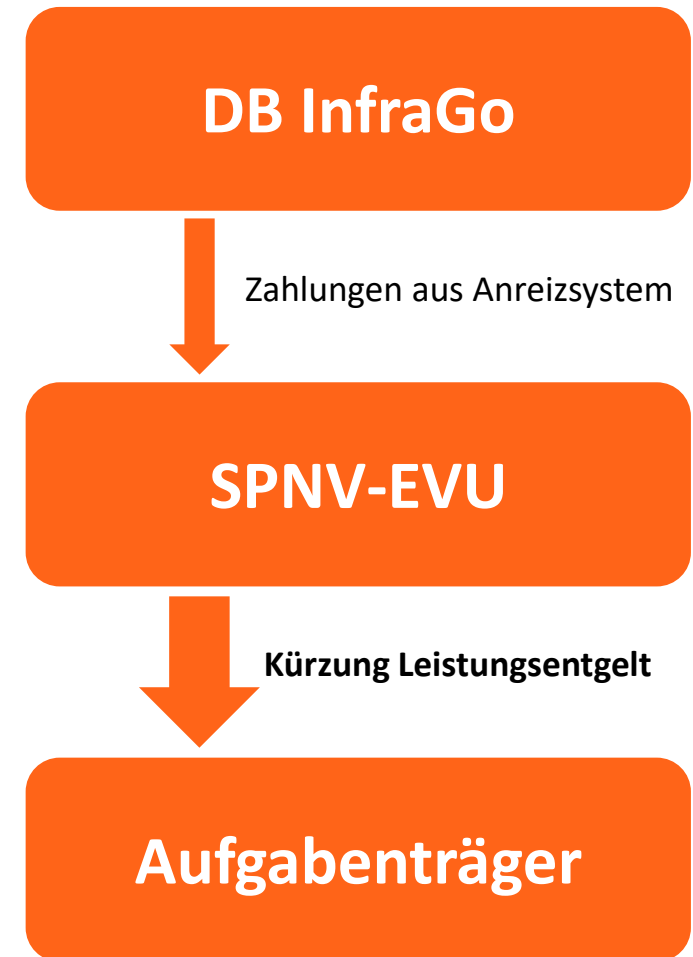
Agenda

1. Künstlerportrait: National Express in Deutschland
2. Soundcheck: Einführung zum Thema
3. Strophe 1: Corona / Deutschlandticket
4. Strophe 2: Energie / Personal
5. **Strophe 3: Infrastruktur**
6. Voting: Gemeinsamkeit und Wettbewerb sind kein Widerspruch

„Die Technik spinnt“ - Infrastrukturmängel belasten die Unternehmen

Infrastrukturbedingte Ausfälle und Verspätungen im SPNV haben in den letzten Jahren massiv zugenommen. Reaktionsmöglichkeiten von Unternehmen und Aufgabenträgern sind eingeschränkt.

- Infrastruktur verantwortlich für 80% der Verspätungen
- Marktweit ca. 500 Mio. Euro p.a. an infrastrukturbedingt gekürzten Leistungsentgelten in den Verkehrsverträgen
- EVU und Aufgabenträger können aufgrund der vertraglichen Gegebenheiten nichts ändern
- Anreizsystem DB InfraGo der Höhe nach praktisch wirkungslos
- Pönalesysteme der Verkehrsverträge werden angepasst: Niedrige Pönalen bei infrastrukturbedingten Störungen und höhere bei eigenverschuldeten Ausfällen / Verspärung, auch hier in Bestandsverträgen in einzelnen Bundesländern („Vertrag 2.0“)
- Zunehmende Forderungen der DB-EIU nach Sicherheitsleistungen > 300 Mio. Euro verursacht weitere Kosten
- Abseits der kommerziellen Folgen ist vor allem das operative Zugpersonal immer stärker betroffen (zunehmende Fahrgastbeschwerden, wechselnde Dienste)



„Neue Technik muss her“ - Infrastrukturstau wird zukünftig beseitigt?!

Die Finanzierung ist unklar, aber aufgrund der umwelt- und verkehrspolitischen Ziele stehen massive Infrastrukturinvestitionen an, die ihrerseits betriebliche und finanzielle Folgen haben werden.

- Nach Scheitern des Klima- und Transformationsfonds und dem verabschiedeten Haushalt 2024 müssen nun die neuen Finanzierungsquellen (Verkauf Bundesbeteiligungen, Infrastrukturfonds) für Ausbau und Erhalt der Schieneninfrastruktur erst erschlossen werden
- Geplante Großbauvorhaben, die sog. „Generalsanierungen“ auf 40 Streckenabschnitten im Netz laufen an ((mindestens!) fünf Monate Vollsperrung)
- Das Bundesschienenwegeausbaugesetz liegt beim Vermittlungsausschuss zwischen Bundestag und Bundesrat. Der Bundesrat fordert:
 - Kosten für Ersatz- und Umleitungsverkehre beim Bund
 - Förderung auch von Bahnhofsgebäuden
 - Förderung der Ausrüstung von Neu- und Bestandsfahrzeugen mit den notwendigen digitalen (ETCS)-Bordgeräten
 - Gewährleistung einer Leistungssteigerung im gesamten Netz
- Moderne-Schiene-Gesetz (MoSchG) zur Finanzierung von Elektrifizierung und Digitalisierung soll im 4. Quartal 2024 verabschiedet werden



Agenda

1. Künstlerportrait: National Express in Deutschland
2. Soundcheck: Einführung zum Thema
3. Strophe 1: Corona / Deutschlandticket
4. Strophe 2: Energie / Personal
5. Strophe 3: Infrastruktur
6. **Voting: Gemeinsamkeit und Wettbewerb sind kein Widerspruch**

Ticketversicherung?! - „Vollkasko mentalität“

Vermutung der Aufgabenträger:

„Die Eisenbahnverkehrsunternehmen wollen jedes Risiko abgesichert bekommen.

Sie wollen Unternehmen sein, agieren aber nicht wie Unternehmen.“

Richtig ist:

- Ausschreibungen sind immer detaillierter geworden
- Wertschöpfungsketten immer kürzer, um Neueinsteigern den Markteintritt zu erleichtern
- Geringere „Spielmasse“, eintretende Risiken mit Chancen auszugleichen

Die Boulevard-Presse berichtet: „Die ‚Privatbahnen‘ haben Probleme“

Vermutung (von Teilen) der Öffentlichkeit:

„Die Wettbewerbsbahnen haben sich verzockt.“

„Kaum weht der Wind mal etwas stärker, knicken sie um wie Grashalme.“

„Letztlich hilft nur das (eigene) Staatsunternehmen DB Regio.“

Richtig ist:

- Auch (und in letzter Zeit: gerade) die DB kalkuliert mit sehr „spitzem Bleistift“ (Regionalverkehre Start Deutschland GmbH!)
- Die widrigen Rahmenbedingungen treffen alle Unternehmen gleichermaßen
- Die DB hat die „unbegrenzte Feuerkraft des deutschen Steuerzahlenden“ im Rücken

Aufgabenträger nehmen Vertragsanpassungen zur Marktstabilisierung vor

Die Initiativen um „Verkehrsvertrag 2.0“ und offene Vertragsverhandlungen gleichen das geringer werdende Chancen-/Risikoprofil in den Verkehrsverträgen und unvorhergesehene Personalkostenentwicklungen aus.



INFORMATION für PRESSE und MEDIEN

Unna, Gelsenkirchen 22. Dezember 2021

Verkehre langfristig gesichert: Aufgabenträger besiegeln Fortführung von Verträgen mit Keolis

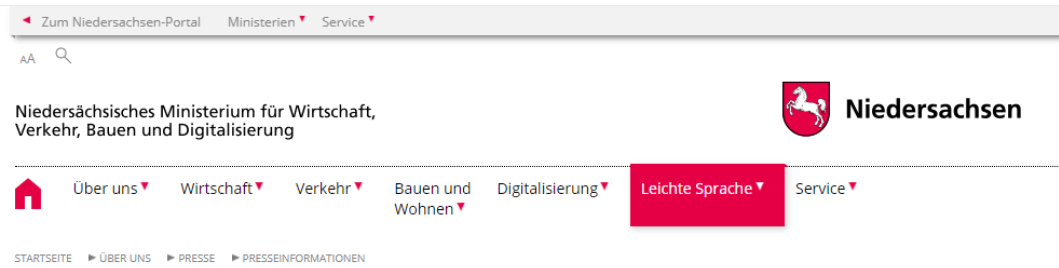
Keine Einschränkungen im Leistungsangebot

Die Fortführung der Verträge mit dem Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) Keolis Deutschland ist gesichert. Die entsprechenden Beschlüsse zum Abschluss der endgültigen Verträge haben die Gremien der zuständigen Aufgabenträger Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) und Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) sowie die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) und niederländische Provincie Overijssel jeweils einstimmig gefasst. Damit ist der nahtlose und langfristige Weiterbetrieb der Linien des Maas-Rhein-Lippe-Netzes, des Hellweg-Netzes, des Teutoburger-Wald-Netzes sowie des Ost-westfalen-Lippe-Netzes unter dem Markennamen „eurobahn“ über den 1. Januar 2022 hinaus gewährleistet.

„Wir freuen uns, dass wir mit Keolis eine partnerschaftliche Lösung zur langfristigen Umsetzung der zum Teil bis 2032 laufenden Verträge finden konnten“, sagt Joachim Künzel, Geschäftsführer des NWL. „Wir als Aufgabenträger haben dabei genauso wie das Unternehmen ein Höchstmaß an Entgegenkommen gezeigt. Das nun erzielte Ergebnis sichert sowohl Arbeitsplätze als auch ein komplettes Angebot im Sinne unserer Fahrgäste.“

In den vergangenen Monaten hatten die Verantwortlichen von NWL und VRR mit Vertretern von Keolis Deutschland wie auch Keolis S. A., intensive Gespräche zur Neugestaltung der bisherigen Verkehrsverträge geführt. Dabei haben sich die Aufgabenträger und das EVU auf eine gesonderte Regelung zur Fortführung der Zusammenarbeit geeinigt. Auf Basis der vereinbarten Eckpunkte wurden vertragliche Anpassungen im Rahmen des Projekts „Verkehrsvertrag 2.0“ ausgestaltet. Die konkreten Vereinbarungen bieten Keolis Deutschland eine verbesserte Basis zur verlässlichen Erbringung der Verkehre. Stellhebel sind insbesondere die drei neuralgischen Punkte Personalkosten, verkehrliche

Auswirkungen durch Baumaßnahmen und Pönalen aufgrund von extern verursachten Störungen im Bahnbetrieb. Die Regelungen zu Verkehrsvertrag 2.0 kommen in NRW erstmalig zur Umsetzung.



Metronom/Hansenetz: Land startet mit Betreibern Verhandlungen über Aufhebung des Verkehrsvertrages

Artikel-Informationen

erstellt am:
31.01.2024

Vorlesen

Der Aufsichtsrat der Niedersächsischen Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) hat in seiner Sondersitzung am Dienstag die Geschäftsführung der LNVG ermächtigt, mit den Betreibern des so genannten Hansenetzes über eine vorzeitige Beendigung des Verkehrsvertrages zu verhandeln. Betreiber des Hansenetzes ist die „Metronom Eisenbahngesellschaft mbH“ (Metronom).

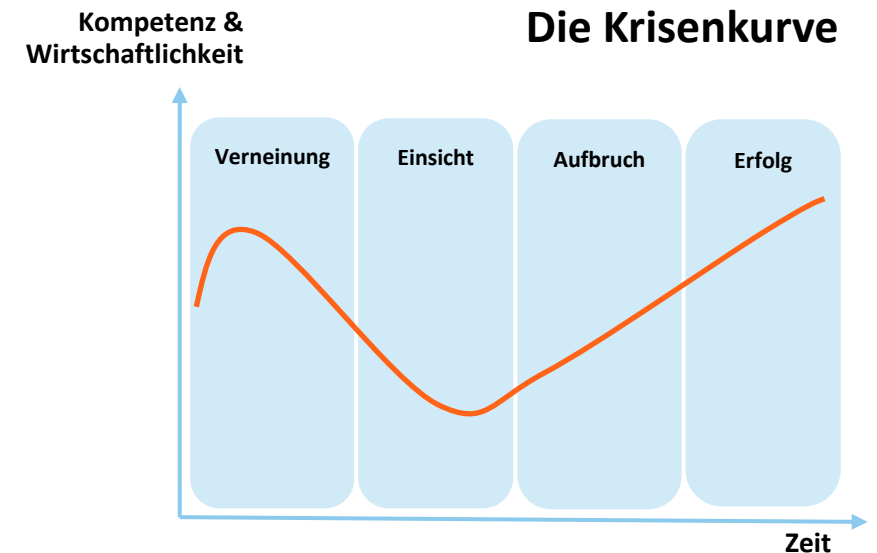
Gemeinsames Ziel ist es nun, zum Juni 2026 den bestehenden Vertrag aufzuheben. Parallel wird ein neues Konzept für das Hansenetz erarbeitet und zur Ausschreibung gebracht. Notwendig wird dieser Schritt, da die Betreibergesellschaft auf Grund von zuletzt stark gestiegenen Kosten in eine wirtschaftlich schwierige Lage geraten ist. Der Metronom hatte Ende Dezember die LNVG darum gebeten, in entsprechende Verhandlungen einzusteigen, um Verluste aus dem bis Ende 2033 laufenden Verkehrsvertrag zu begrenzen.

Dazu sagte heute der niedersächsische Verkehrsminister Olaf Lies: „Der Metronom ist in den vergangenen Jahren ein verlässlicher Partner gewesen und die Marke Metronom ist fest etabliert. Unser Ziel ist es daher zum einen, die Verkehre auf der Strecke bis Juni 2026 vollumfänglich zu erhalten und das Angebot wieder zu verbessern. Zum anderen wollen wir den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern jetzt Verlässlichkeit und zugleich eine gute Perspektive bieten.“

Dadurch, dass die Fahrzeuge des Metronom dem Fahrzeugpool des Landes entstammen, werden bei einem Betriebsübergang bei Neuausschreibung die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von jedem künftigen Betreiber direkt übernommen, auch die Metronom-Gesellschaft könnte sich wieder bewerben, betonte Lies: „Das ist eine attraktive Perspektive für die Kolleginnen und Kollegen angesichts einer schwierigen und für den Einzelnen sehr herausfordernden Situation. Wir werden dafür werben, dass möglichst viele von dieser Möglichkeit Gebrauch machen. Wir müssen alles tun, damit wir die Fachkräfte hier im Land und in der Region halten. Denn in den letzten Jahren haben die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter einen noch zentraleren Wert für unsere Verkehrsunternehmen erhalten.“

Hitgarant - Gemeinsamkeit erkennen und stärken!

- Vom SPNV-Wettbewerb profitieren Unternehmen (Geschäftsmodell) und Aufgabenträger (marktgeregeltes Preisniveau) immer noch in gleicher Weise
- „Gesunder“ Wettbewerb führt zu „gesunden“ Unternehmen auch im Hinblick einer aktuell laufenden Marktkonsolidierung
- EVU und Aufgabenträger befinden sich weiterhin gemeinsam in der nicht vorhergesehenen Krisensituation, was sich z. B. in Bezug auf das Erstarken der Personalverleiher oder die Entwicklungen der Energiepreise (Risikorealisation, gestiegene Kosten bzw. Marktpreise) zeigt
- Die Abellio-Insolvenz in NRW hat gezeigt, dass unkontrollierbare Mehrkosten durch eine zusätzliche Krisensituation für das System entstehen können, wenn beide Seiten nicht zusammenfinden
- Ziel beider Seiten sollte es sein, in Zeiten wachsender Verkehrsnachfrage bzw. ambitionierter, verkehrspolitischer Ziele bei gleichzeitiger, unsicherer Finanzierung durch erfolgreichen Wettbewerb ein Verkehrsangebotsmaximum zu erreichen/sichern. Das Interesse ist gleichgerichtet (Umsatz/Preis)!
→ Die Branche ist nur erfolgreich, wenn sie Probleme gemeinsam sieht und angeht



<https://www.gabal-magazin.de/management/die-krise-kann-uns-mal/>