# Protokoll des Förderertreffens am 27.05.2008 von 16.00-18.00 Uhr in Berlin Pro Schiene



| Тор | Ergebnis  | Erledigung  |
|-----|---|-------------|
| 1   | Begrüßung   | Liteatgatig |
|     | Der Sprecher des Förderkreises, Peter Witt, begrüßt die anwesenden Fördermit- glieder (siehe Redetext in Anlage 1).  Von den sechs seit dem Förderertreffen am 21. November 2007 eingetretenen neuen Fördermitgliedern sind während des Top 1 zwei vertreten. Die beiden Ge- schäftsführer Norbert Schäfer (AEbt Angewandte Eisenbahntechnik GmbH) und Annette Jordan (SBB Cargo Deutschland GmbH) stellen sich und ihr Unterneh- men jeweils kurz vor.   |             |
| 2   | Wahl des Förderkreissprechers und des Stellvertr. Sprechers   |             |
|     | Peter Witt, der nicht erneut kandidiert, bilanziert die sechs Jahre seiner Amtszeit als Förderkreissprecher der Allianz pro Schiene (siehe Redemanuskript in Anlage 2).  Dirk Flege dankt ihm im Namen der Fördermitglieder, der Mitglieder, des Vorstandes und der Geschäftsstelle Arbeit und überreicht ihm als nen Gutschein für die Austernbar Hauptbahnhof.  Peter Witt habe sich "große beim Aufbau der Allianz pro ben und sei immer ein "Förderer des Wortes" gewesen. Besonders erfreut zeigte sich Dirk Flege, dass Peter Witt sich bereit erklärt habe, künftig ehrenamtlich im Allianz pro Schiene-Freundeskreis mitzuarbeiten. In dieser Funktion werde er weiterhin zu den Förderertreffen eingeladen, so dass es glücklicherweise heute kein endgültiger Abschied aus dem Förderkreis sei.  Der von Peter Witt für seine Nachfolge vorgeschlagene Vorsitzende der Geschäftsführung von Bombardier Deutschland, Dr. Klaus Baur, Weitere Kandidaten gibt es nicht. stimmung wird Dr. Baur ohne und Enthaltung zum neuen sprecher der Allianz pro Schiene dieser Funktion hat er automades Stellvertretenden Allianz pro Schiene-Vorsitzenden inne (§ 7 Abs. 1 Allianz pro Schiene-Satzung).  Anschließend bestätigen die Fördermitglieder in offener Abstimmung ohne Gegenstimme und Enthaltung den stellvertretenden Förderkreissprecher Thomas Kalkbrenner (Sprecher der Geschäftsführung bei voestalpine BWG GmbH & Co. KG) in seinem Amt. Einen Gegenkandidaten gibt es nicht. |             |
| 3   | Die Beschaffungsstrategie der Deutschen Bahn AG   |             |
|     | Der Generalbevollmächtigte Systemverbund Bahn bei der DB AG, Dr. Lutz Bücken, stellt die Beschaffungsstrategie des Konzern nach der Entscheidung der Teilprivatisierung vor (siehe Präsentation in Anlage 3).   |             |
| 4   | Deutschland-Takt  |             |
|     | Der Geschäftsführer der Keolis Deutschland GmbH, Hans Leister, stellt die von ihm initiierte Initiative für einen besseren Personenverkehr <a href="https://www.deutschland-takt.de">www.deutschland-takt.de</a> vor (siehe Aufsatz in <a href="https://www.deutschland-takt.de">Anlage 4</a> ).  |             |

# Protokoll des Förderertreffens am 27.05.2008 von 16.00-18.00 Uhr in Berlin Pro Schiene



| Top                                     | Ergebnis   |  |                           | Erledigung |  |  |  |
|---|--|--|---------------------------|------------|--|--|--|
| <b>5</b>                                | Dirk Flege berichtet, dass mit dem Niederlegen aller politischen Ämter bei TRANSNET am 8. Mai 2008 automatisch auch der Vorsitz von Norbert Hansen bei der Allianz pro Schiene endete. Die Satzung (§ 7 Abs. 3) sehe für derartige Fälle einen Automatismus vor.  Als Nachfolger für Norbert Hansen habe Peter Witt in seiner Funktion als Stellvertretender Vorsitzender den Vorsitzenden der Verkehrsgewerkschaft GDBA, Klaus-Dieter Hommel, vorgeschlagen. Der Vorstand befasse sich am 17. Juni mit dem Vorschlag. Entscheiden werde eine außerordentliche Mitgliederversammlung am 9. Juli über die Personalie. |  |                           |            |  |  |  |
| Peter Witt (Versammlungsleiter Top 1-2) |  | Dr. Klaus Baur<br>(Versammlungsleiter Top 3-5) | Dirk Flege<br>(Protokoll) |            |  |  |  |

# Protokoll des Förderertreffens am 27.05.2008 von 16.00-18.00 Uhr in Berlin



#### Die Förderer wurden vertreten durch:

Jochen Webersinke (ABB AG Mannheim);

Norbert Schäfer (AEbt Angewandte Eisenbahntechnik GmbH)

Dr. Dieter Klumpp (ALSTOM GmbH);

Prof. Dr. Volker Riegger (Ansaldo Signal);

Jan Möllmann (Arriva Deutschland GmbH);

Eberhard Hunger (Balfour Beatty Rail GmbH);

Dr. Klaus Baur, Sitzungsleitung ab Top 3, und Peter Witt, Sitzungsleitung bis Top 3 (**Bombardier** Transportation GmbH,);

Clemens Strangfeld (BUG Verkehrsbau AG);

Dr. Lutz Bücken, Dieter Hünerkoch, Thomas Kirchhoff, Werner Klingberg, Dr. Markus Ksoll (alle **Deutsche Bahn** AG);

Axel-Björn Hüper (DB ProjektBau AG);

Sebastian Belz (econex Verkehrsconsult GmbH);

Heidemarie Mähler (Erfurter Bahn GmbH);

Michael Albers (ERR European Rail Rent GmbH);

Matthias Failing (FEW Blankenburg GmbH);

Martin Wischner (Havelländische Eisenbahn AG)

Christian Forster (HSH Nordbank AG);

Klaus Beckmann (Innovationszentrum Bahntechnik Europa e.V.);

Martin Heiland (IPG Infrastruktur- und Projektentwicklungsgesellschaft mbH)

Hans Leister (Keolis Deutschland GmbH & Co. KG);

Ralf Schmidt (Leonhard Weiss GmbH & Co. KG);

Dr. Jochen Rau (**NEDBahnen** Deutschland GmbH);

Joachim Korn (Regiobahn GmbH);

Andreas Radam (RWS Railway Service GmbH);

Annette Jordan (SBB Cargo Deutschland GmbH):

Rainer Kersten (Sersa GmbH);

Prof. Dr. Lothar Fendrich (Spitzke AG);

Norbert Hössermann (**Stahlberg Roensch** GmbH & Co. KG):

Hans Leibbrand, Stefan Orlinski (beide Thales Rail Signalling Solutions GmbH);

Constantin Kupsch (Veolia Verkehr GmbH);

Thomas Kalkbrenner (voestalpine BWG GmbH & Co. KG)

**Externe Gäste**: Frank **Findeklee** (IRS International Railway Systems); Winfried **Hermann** (MdB), Armin **Keppel** (Eisenbahn-Bundesamt); Eckhard **Schulz** (IFV Bahntechnik e.V.); Heinrich **Strößenreuther** (BSL Management Consultants GmbH & Co. KG).

Weitere Teilnehmer: Peter Debuschewitz, Peter Donhauser, Dr. Gunther Ellwanger, Armin Nagel, Dr. Christoph Seidelmann (alle Mitglieder des Freundeskreises der ApS); Dirk Flege, Dr. Andreas Geißler, Maren Herbst, Matthias Pippert, Nicole Reinsch, Martin Roggermann, Jolanta Skalska (alle ApS-Geschäftsstelle); Michael Gehrmann (VCD Verkehrsclub Deutschland), Richard Mergner (BUND), Wilfried Messner (BF Bahnen), Karl-Peter Naumann (Fahrgastverband Pro Bahn) (alle ApS-Vorstand) sowie als Vertreter weiterer Mitgliedsverbände: Hans-Werner Bürkner (BDEF Bundesverband Deutscher Eisenbahn-Freunde), Matthias Knobloch (ACE Auto Club Europa), Hans-Gerd Marian (NaturFreunde Deutschland), Ralf Sanner (ACV Automobil-Club Verkehr), Sylke Schmidt (VBB Vereinigung für Bildung bei den Bahnen), Claus Weselsky (GDL Gewerkschaft der Lokomotivführer).

## Anlage 1 zum Protokoll des Allianz pro Schiene-Förderertreffen am 27. Mai 2008 in Berlin (Redemanuskript Peter Witt – es gilt das gesprochene Wort)

Sehr geehrte Damen und Herren,

willkommen zum Förderertreffen der Allianz pro Schiene. Ich freue mich über die große Resonanz. Zum ersten Mal haben wir die Vorsitzenden und Geschäftsführer unserer 16 Non-Profit-Mitgliedsverbände eingeladen. Etliche von Ihnen sind der Einladung gefolgt. Herzlich willkommen!

Für mich ist es ein besonderes Förderertreffen. Sie alle haben es der Tagesordnung und den Sitzungsunterlagen entnommen. Heute wird der Förderkreissprecher und sein Stellvertreter neu gewählt. Nach sechs Jahren als Förderkreissprecher kandidiere ich nicht mehr für diese wichtige Position in unserem Schienenbündnis. Über die Gründe und die sechs Jahre aus meiner Sicht sage ich später noch etwas. Eine weitere Personalie dürfte Sie in diesen Tagen ebenfalls interessieren. Unser bisheriger ehrenamtlicher Vorsitzender Norbert Hansen ist mit seinem Ausscheiden bei der TRANSNET-Gewerkschaft nicht mehr länger Allianz pro Schiene-Vorsitzender. Dirk Flege, unser Geschäftsführer, wird im Anschluss an die erfolgte Neuwahl des Förderkreissprechers über den aktuellen Stand und das weitere Vorgehen berichten.

Das heutige Treffen sollte ursprünglich ganz im Zeichen der Verkehrs- und Finanzpolitik stehen. Bundesfinanzminister Peer Steinbrück hatte sein Kommen zugesagt und wollte nach seinem Referat hier mit uns diskutieren. Wenige Tage vor diesem Treffen hat er jedoch abgesagt – wegen einer Terminkollision.

Einen anderen Bundesminister hätten wir auf die Schnelle nicht auftreiben können, also haben wir den Blick in die eigene Branche gerichtet – auf die Leute, die sich ohnehin für heute angemeldet hatten. Ich freue mich sehr, dass wir Ihnen mit Herrn Bücken und Herrn Leister zwei Top-Referenten präsentieren können, die kurzfristig eingesprungen sind.

Herr Bücken ist der Generalbevollmächtigte Systemverbund bei der Deutschen Bahn AG, also Herrn Mehdorn direkt unterstellt. Zum Systemverbund zählt bei der DB sowohl der komplette Einkauf als auch das für uns alle wichtige Thema Umweltschutz. In seiner Eigenschaft als "Chef-Einkäufer" wird Herr Bücken heute über die Beschaffungsstrategie der DB AG nach der Entscheidung zur Teilprivatisierung referieren. Ein Thema, das insbesondere unsere Firmen aus der Bau- und Bahnindustrie brennend interessieren dürfte.

Herr Leister, früher Geschäftsführer des größten DB-Wettbewerbers, Veolia Verkehr GmbH, ist nun Geschäftsführer der Keolis Deutschland GmbH. Keolis Deutschland gehört zum SNCF-Einflussbereich und ist seit dem 30.07.2007 Fördermitglied der Allianz pro Schiene. Herr Leister wird heute jedoch nicht über sein Unternehmen berichten, sondern über den "Deutschland-Takt" – eine von ihm initiierte verkehrspolitische Initiative für einen besseren Personenverkehr in Deutschland.

Herr Bücken und Herr Leister, ich danke Ihnen, dass Sie sich kurzfristig bereit erklärt haben zu referieren und hier mit uns zu diskutieren!

Bevor wir mit den einzelnen Tagesordnungspunkten beginnen, noch einige organisatorische und innerverbandliche Hinweise. In Ihren Tagungsunterlagen finden Sie unsere jüngste Veröffentlichung – einen Farbausdruck der Broschüre "Umweltschonend mobil". Dort werden die Verkehrsträger unter Umweltgesichtspunkten miteinander verglichen. Die Schiene schneidet in allen Kategorien mit Ausnahme des Lärms hervorragend ab. Wir sollten diesen Umweltvorteil nutzen, um weiterhin offensiv für unseren Verkehrsträger zu werben.

Die Broschüre bietet dafür eine hervorragende Grundlage.

Leicht verständlich und mit vielen Grafiken, die Ihnen die Allianz pro Schiene-Geschäftsstelle übrigens auch gerne kostenlos für Ihre Firmenpräsentationen zur Verfügung stellt, zeigt sie eindrucksvoll unseren Umweltvorteil auf.

Die Daten für die Broschüre stammen aus der verkehrsträgerübergreifenden Datenbank "Umwelt und Verkehr", die Allianz pro Schiene, VDB und VDV gemeinsam beim Heidelberger ifeu-Institut in Auftrag gegeben haben. Sie meine Damen und Herren, haben als Mitglieder und Fördermitglieder der Allianz pro Schiene exklusiven Zugriff auf diese einzigartige Datenbank. Bereits mehrere Allianz pro Schiene-Fördermitglieder haben diesen seit wenigen Wochen erhältlichen Service genutzt. Für mich ein weiteres Beispiel, dass es sich wirklich lohnt, Allianz pro Schiene-Mitglied bzw. –Fördermitglied zu sein.

## Anlage 1 zum Protokoll des Allianz pro Schiene-Förderertreffen am 27. Mai 2008 in Berlin (Redemanuskript Peter Witt – es gilt das gesprochene Wort)

Eine Erkenntnis, die sich innerhalb unserer Branche mehr und mehr durchsetzt. Seit unserem Förderertreffen im vergangenen November mit Bundesumweltminister Sigmar Gabriel als Gastredner haben wir sechs neue Fördermitglieder gewinnen können. Wir begrüßen als neue Fördermitglieder in unseren Reihen:

- AEbt Angewandte Eisenbahntechnik GmbH
- CMC Triner Stahlhandel GmbH
- EST Eisenbahn-Systemtechnik GmbH
- RWS Railway Service GmbH
- SBB Cargo Deutschland GmbH
- Transwaggon AG

Von der AEbt Angewandte Eisenbahntechnik GmbH ist der Geschäftsführer Norbert Schäfer heute unter uns. Herr Schäfer, wenn Sie sich und Ihre Firma vielleicht kurz vorstellen könnten.

Von der Firma RWS Railway Service GmbH ist der Geschäftsführer Andreas Radam heute anwesend. Herr Radam, auch Sie haben die Gelegenheit, sich und Ihre Firma kurz vorzustellen.

Von SBB Cargo Deutschland ist die Geschäftsführerin Annette Jordan hier. Frau Jordan, wenn Sie sich und Ihre Firma bitte ebenfalls kurz vorstellen könnten.

Frau Jordan, Herr Schäfer, Herr Radam, herzlich willkommen in der Allianz pro Schiene.

Als externe Gäste mit der einmaligen Gelegenheit, an einem Schnupperfördertreffen teilzunehmen, darf ich heute Herrn Findeklee von der Firma IRS International Railway Systems aus der Schweiz begrüßen. Und Herrn Strößenreuther von der BSL Management Consultants GmbH & Co. KG aus Hamburg. Wir hoffen, Sie finden Gefallen am Förderertreffen sowie der Allianz pro Schiene und würden uns freuen, Sie künftig regelmäßig in unseren Reihen begrüßen zu können.

Ich freue mich, dass der Präsident des Eisenbahnbundesamtes, Herr Keppel, heute als Ehrengast anwesend ist.

Für heute abend sind der für Verkehrspolitik zuständige stellvertretende Fraktionsvorsitzende der Unionsfraktion im Bundestag, Dr. Hans-Peter Friedrich, angekündigt sowie der für Verkehrspolitik zuständige Fraktionsvize der SPD im Bundestag, Klaas Hübner. Sein Kommen angemeldet hat ebenfalls der verkehrspolitische Sprecher der Grünen, Winfried Hermann.

Ebenfalls heute abend zu uns stoßen wird der Exekutivdirektor der CER, Dr. Johannes Ludewig. Die <u>Tagesordnung</u> für die heutige Sitzung ist Ihnen am 7. April per E-Mail zugegangen, das Protokoll der vergangenen Sitzung per E-Mail am 28. November 2007. Sind Sie mit dem vorgeschlagenen Ablauf und dem Protokoll einverstanden?

## Anlage 2 zum Protokoll des Allianz pro Schiene-Förderertreffen am 27. Mai 2008 in Berlin (Redemanuskript Peter Witt – es gilt das gesprochene Wort)

Dann können wir mit **Top 2**, "<u>Wahl des Förderkreissprechers und des stellvertretenden Förderkreissprechers"</u> beginnen.

Meine Damen und Herren, lassen Sie mich kurz zurückblicken. Als ich am 5. Juni 2002 zum Förderkreissprecher der Allianz pro Schiene gewählt wurde, war die Allianz pro Schiene gerade einmal zwei Jahre alt. Einen Förderkreissprecher gab es bis dahin nicht. Der Verband hatte damals 23 Fördermitglieder, die Geschäftsstelle zwei Mitarbeiter.

Heute, knapp sechs Jahre später, hat die Allianz pro Schiene 79 Fördermitglieder aus der Wirtschaft und in der Geschäftsstelle arbeiten sieben Mitarbeiter. Der Verband ist gewachsen. Quantitativ und qualitativ. 2002 waren wir noch in der Phase, uns bekannt machen zu müssen. In der Branche, in der Politik, in den Medien. Das ist mittlerweile gelungen. Wir sind jetzt eine feste Größe – in der Branche, in der Politik, in den Medien.

Was haben wir bis heute inhaltlich erreicht? Was hat die Allianz pro Schiene uns allen gebracht? Ein Netzwerk, von dem wir alle profitieren. Hier trifft sich die Branche, hier kann man Geschäftskontakte knüpfen.

Politisch können sich die Erfolge ebenfalls sehen lassen. Ohne die Allianz pro Schiene wären 2006 deutlich mehr Regionalisierungsmittel gekürzt worden.

Auch würde ohne die Allianz pro Schiene der Schienenverkehr nicht mit 38 Prozent an den Lkw-Mauteinnahmen partizipieren.

Und: Ohne die Allianz pro Schiene hätten die Länderverkehrsminister sich im vergangenen Herbst nicht *gegen*, sondern *für* die Zulassung von Riesen-Lkw in Deutschland ausgesprochen.

Meine Damen und Herren, die Erfolge der Allianz pro Schiene können sich sehen lassen. Es sind Erfolge, die keiner von uns alleine geschafft hat. Die Allianz pro Schiene ist so stark oder schwach, wie wir alle zusammen sie stark oder schwach machen. Jeder kann mithelfen. Zum Beispiel durch die Gewinnung neuer Fördermitglieder. Wer sich darüber beklagt, dass die Schienenbranche noch nicht genug Einfluss hat, sollte Unternehmen ansprechen, die noch nicht bei uns organisiert sind. Einige von Ihnen tun das, dafür bin ich Ihnen dankbar. Den anderen wäre ich dankbar, wenn Sie es in der Amtszeit meines Nachfolgers tun würden.

Unterstützung erfährt die Allianz pro Schiene auch von ihrem Freundeskreis. Der Freundeskreis, nicht zu verwechseln mit dem Förderkreis, setzt sich aus Persönlichkeiten zusammen, die die Geschäftsstelle als Senior Advisor ehrenamtlich mit ihren Kontakten und ihrem Know-How unterstützen. Das erste Freundeskreismitglied, Peter Donhauser, ist nun bereits seit fast fünf Jahren dabei und hat in dieser Zeit weit mehr als ein Dutzend neue Fördermitglieder für die Allianz pro Schiene begeistert. Peter, Dir ein ganz herzliches Dankeschön für die geleistete Arbeit und weiterhin viel Erfolg bei der Stärkung der Allianz pro Schiene.

Auch Norbert Hansen, seit zwei Wochen nicht mehr Vorsitzender der Allianz pro Schiene, hat einen maßgeblichen Anteil an der erfolgreichen Entwicklung unseres Schienenbündnisses. Er hat die Idee für die Gründung unserer Allianz gehabt. Er hat als Gründungsvorsitzender die ersten Finanziers zusammengetrommelt, um einen Geschäftsführer bezahlen zu können. Er hat den Grundstein gelegt und sich damit bleibende Verdienste erworben. Mit seinen politischen Kontakten hat er der Allianz viele Türen geöffnet und auch in der jüngeren Vergangenheit so manch neues Fördermitglied geworben. Koordiniert, vorangetrieben und zusammengehalten, das will ich gerne erwähnen, wird unser Bündnis jedoch von der Geschäftsstelle. Das Team um Dirk Flege setzt die Impulse und macht das vielschichtige Zusammenspiel in unserem strategischen Bündnis überhaupt erst möglich.

Meine Rolle war die des Ratgebers, des Unterstützers und in meiner Funktion als stellvertretendem Allianz pro Schiene-Vorsitzenden auch die eines Aufsichtsrates. In dem Allianz pro Schiene-Vorstand, der wie ein Aufsichtsrat arbeitet, habe ich die Sichtweise der Fördermitglieder eingebracht und vertreten. Diese Arbeit hat mir sehr viel Freude bereitet und ich hoffe, ich habe meinen Anteil zur erfolgreichen Weiterentwicklung der Allianz pro Schiene beigetragen.

Wenn ich jetzt nach sechs Jahren nicht mehr für das Amt des Förderkreissprechers kandidiere, hat das damit zu tun, dass man bei Zeiten Platz für einen Jüngeren machen sollte.

## Anlage 2 zum Protokoll des Allianz pro Schiene-Förderertreffen am 27. Mai 2008 in Berlin (Redemanuskript Peter Witt – es gilt das gesprochene Wort)

Als meinen Nachfolger schlage ich Ihnen Dr. Klaus Baur vor. Er ist politisch vernetzt, steht voll in der operativen Verantwortung und hat nach meinem Dafürhalten das Profil, die Wirtschaftsinteressen in unserem Bündnis nach außen und nach innen zu vertreten.

Für die jetzt anstehende Wahl möchte ich unseren Geschäftsführer bitten, die Wahl zu leiten. Meine Damen und Herren, ich bedanke mich bei Ihnen für das in den vergangenen sechs Jahren entgegengebrachte Vertrauen und hoffe, die Arbeit zu Ihrer Zufriedenheit erledigt zu haben.



## Mehr Verkehr auf die Schiene! Implikationen für die Beschaffung der DB AG

Deutsche Bahn AG

Systemverbund

Dr. Lutz Bücken

Berlin 27. Mai 2008



#### **KERNAUSSAGEN**

- Die Deutsche Bahn hat eines der größten Beschaffungsvolumen und stellt besondere Anforderungen an ihre Beschaffungsgüter. Sie wirkt damit auf vielfältigen Wegen in die ganze Volkswirtschaft.
- Um mehr Verkehr auf die Schiene zu bekommen, müssen internationale Warenströme abgebildet werden. Das stellt zwar gerade die Beschaffung vor neue Herausforderungen, aber im Ergebnis machen wir die Bahn damit deutlich attraktiver.

#### Mobility Networks Logistics

# Die Deutsche Bahn heute ist ein produktives, erfolgreiches Unternehmen

### ÜBERBLICK KERNGRÖSSEN DEUTSCHE BAHN AG

31,3

Milliarden € Umsatz

2,4

Milliarden € EBIT 1)

6,3

Milliarden € Bruttoinvestitionen

256

Prozent Produktivitätssteigerung seit 1993

Aa1/AA Rating





3





Stand: 31.12.2007 1) EBIT vor Sondereffekten; nach Sondereffekten 2,9 Mrd. €



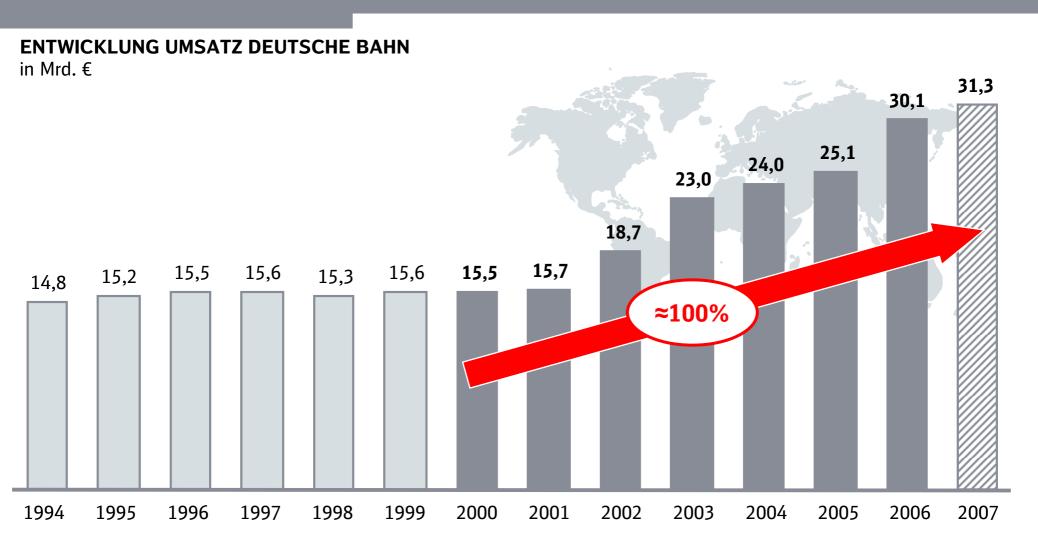
# Die DB AG ist in drei Marktbereichen vertreten und nimmt darin maßgebliche Rollen im Wettbewerb ein

#### WETTBEWERBSPOSITION DEUTSCHE BAHN





# Der Umsatz wurde seit 2000 kontinuierlich gesteigert; er hat sich seitdem mehr als verdoppelt

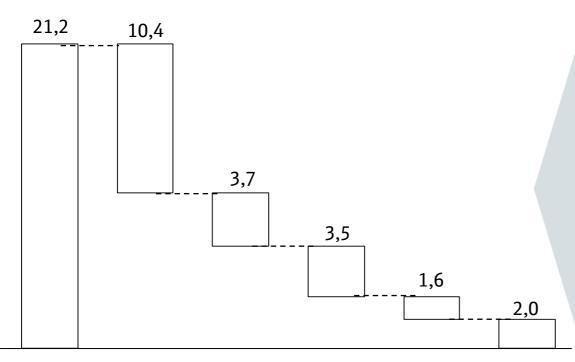




### Die DB AG hat ein Beschaffungsvolumen von 21,2 Mrd. Euro, mit erhebliche Wirkungen auf die Volkswirtschaft

#### STRUKTUR DES AUFTRAGSVOLUMENS DB-KONZERN

in Mrd. €, 2007



Auftragsvolumen in 2007

Frachtu. Speditionsleistungen

Industrielle Bau- und Produkte

Dienst-Ingenieur- leistungen leistungen

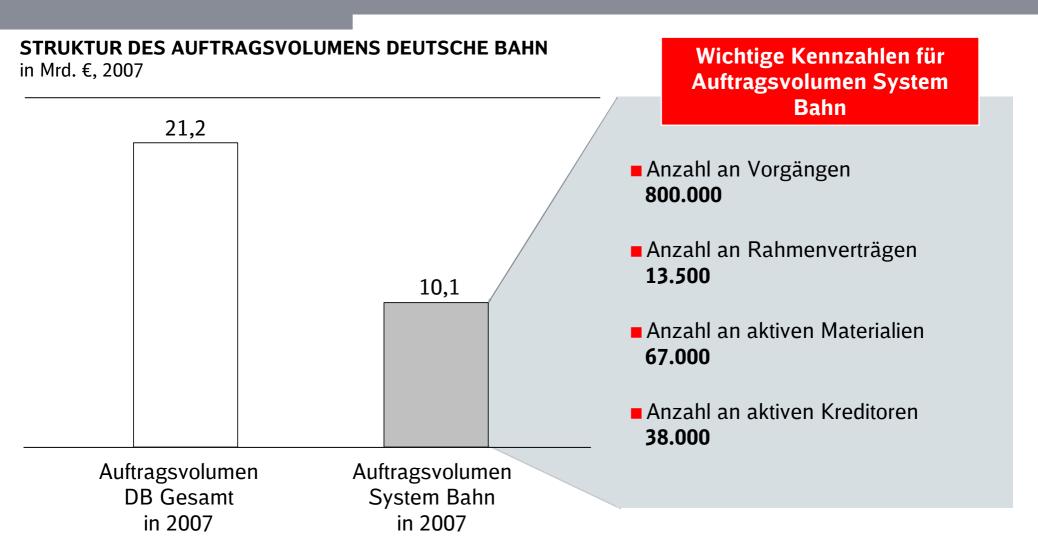
Energie u. Kraftstoffe

### **Generelle Aussagen**

- Mehr als die Hälfte des Auftragsvolumens (ohne die Fracht- und Speditionsleistungen) wurde mit 7,2 Mrd. Euro an kleine und mittelständische Unternehmen vergeben.
- Bei Bauleistungen wurden mit 2,7 Mrd. Euro über 90 Prozent des Volumens an Mittelständler vergeben. Die DB AG war damit erneut einer der größten **Investoren in Deutschland** und hat wesentlich zum Erhalt von Arbeitsplätzen beigetragen.



# Vom Gesamtvolumen gingen rund 10 Mrd. Euro in das System Bahn mit einer erheblichen Komplexität





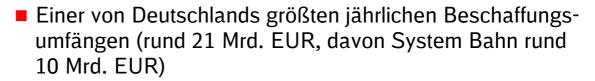
# Ein erhebliches Einkaufsvolumen und besondere Eigenschaften ihrer Assets kennzeichnen die Beschaffung der DB

#### **ZUSAMMENFASSUNG: RAHMENBEDINGUNGEN BESCHAFFUNG DEUTSCHE BAHN**

### Rahmenbedingungen

### **Detaillierung Rahmenbedingungen**

Die DB bewältigt jedes Jahr eines der größten Beschaffungsvolumen.



- Hohe Bedeutung für Markt- und Lieferantenentwicklung
- Besondere Verantwortung aufgrund Einbindung in vielfältige öffentliche Bezüge



Dabei weisen die Beschaffungsgegenstände besondere Eigenschaften auf.

- **Durchgehend langlebige Güter** zur Wertschöpfung (z.B. Lebensdauer Gleise: ~50 Jahre, Fahrzeuge: >20 Jahre)
- Hohe Kapitalbindung aufgrund großer Investitionssummen
- Extrem langen Investitionszyklen ("once in a lifetime")



#### **KERNAUSSAGEN**

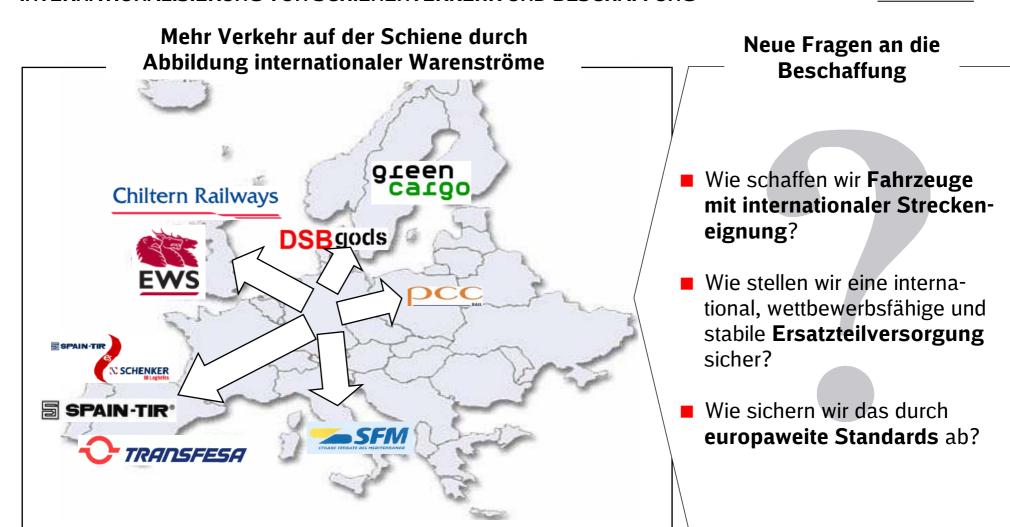
- Die Deutsche Bahn hat eines der größten Beschaffungsvolumen und stellt besondere Anforderungen an ihre Beschaffungsgüter. Sie wirkt damit auf vielfältigen Wegen in die ganze Volkswirtschaft.
- Um mehr Verkehr auf die Schiene zu bekommen, müssen internationale Warenströme abgebildet werden. Das stellt zwar gerade die Beschaffung vor neue Herausforderungen, aber im Ergebnis machen wir die Bahn damit deutlich attraktiver.



# Aus der Internationalisierung des Schienenverkehrs ergeben sich neue Fragen an die Beschaffung

### INTERNATIONALISIERUNG VON SCHIENENVERKEHR UND BESCHAFFUNG

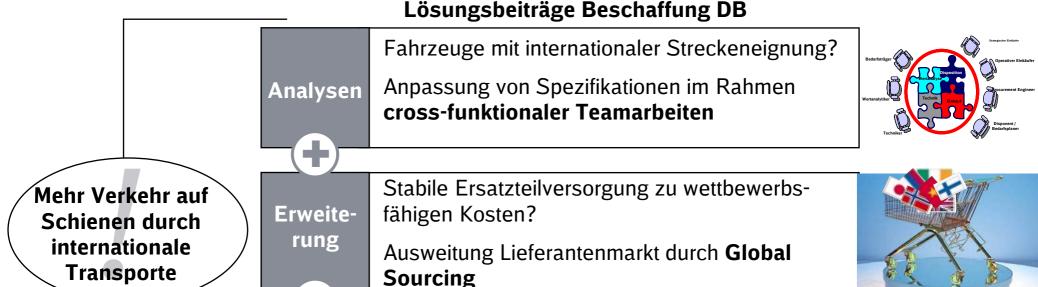
**BEISPIELE** 





# Mit crossfunktionalen Teamarbeiten, mit Global Sourcing und einer Gremienstrategie reagiert die Beschaffung auf diese Fragen

### LÖSUNGSBEITRÄGE BESCHAFFUNG FÜR MEHR SCHIENENVERKEHR



Absiche-

rung

÷

Absicherung durch Standardsetzung?

Gezielte Ansprache und Besetzung von **Gremien zur Setzung von Standards** auf EU-Ebene





# Neue Formen der Beschaffungsarbeit eröffnen deutliche Chancen bei der Güteroptimierung

#### **VERTIEFUNG ANALYSEN: ARBEITEN IN CFT BEI DER DB**

**BEISPIELE** 

Weiterentwickelte Regelarbeitsformen im strategischen Einkauf...

### **Prozesse parallelisiert:**

Schnellere Abstimmung zwischen den beteiligten Funktionen

### **Know-how potenziert:**

Tiefere, umfassendere Analysen der Kostentreiber

### Transparenz steigt:

Deutlichere, offenere Zielkonflikt für Spezifikationsoptionen

### ... eröffnen der DB ganz neue Beschaffungschancen

### Zugbildungsanlagen

Respezifikation

## -20%

### Bremsen/-beläge

- Normierung von Gütern hinsichtlich eines Preistreibers (Lineare Preisperformance LPP)
- Bündelung Volumen

### Hülsenpuffer

- Wertanalyse Produktion
- Technologiewechsel
- e-Auctions



-35%







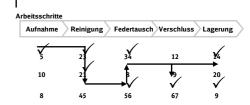


# Eine derart signifikante Einsparung (von 50%) wurde bei Puffern durch den parallelen Einsatz von drei Kostenhebeln erreicht

#### WIR FRÄSEN UNS DURCH ALLE DETAILS: BEISPIEL CFT HÜLSENPUFFER



1. Hebel: Tiefes Verständnis aller relevanten Kostentreiber durch Wertanalyse entlang aller Produktionsschritte, z.B. detaillierte Zeitaufnahme und Benchmarking für Aufarbeitung; später Senkung Puffervielfalt

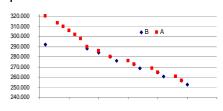




2. Hebel: Umfassende Respezifikation aller technischen Parameter, z.B. Standardisierung der Schraubenkupplungen, Verzicht auf Reibungsfedern, Ersatz durch Elastomere, hohe Gleiteigenschaft durch Kugelgraphitguss



**3. Hebel: Neustrukturierung Vergabeprozesse,** z.B. Reduzierung Puffervielfalt, Bündelung aller Pufferaufarbeitungen bei einem Lieferanten, parallel: Einsatz von **e-auctions** zur Beschaffung marktgängiger Standardteile





# Die Beschaffung der DB wird durch Global Sourcing erheblich internationaler

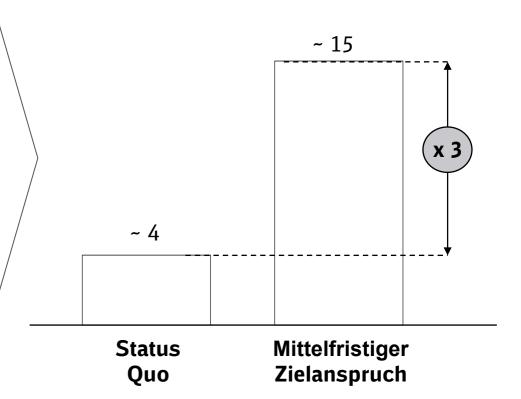
**ERWEITERUNG: VORTEILE UND ZIELANSPRUCH AN GLOBAL SOURCING DB** 

### **Vorteile Global Sourcing**

- Signifikante Faktorkostenvorteile bei Standardgütern und im Massengeschäft
- Aufbruch von monopolisierten Märkten bei hoch-spezifischen Gütern (Markterweiterung)
- Stabilisierung Marktversorgung (näher am Transportgeschäft): Erhöhung Materialverfügbarkeit

Bildung dedizierter
Global Sourcing Teams
im strateg. Einkauf

## Anteil Global Sourcing in % am Beschaffungsvolumen der DB AG

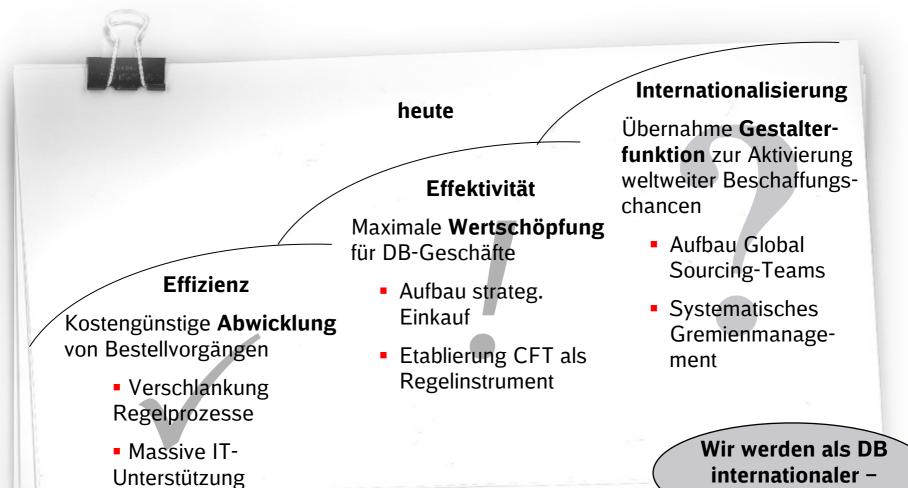




kommen Sie mit!

# Effizient sind wir; an mehr Effektivität arbeiten wir; internationaler müssen noch wir werden

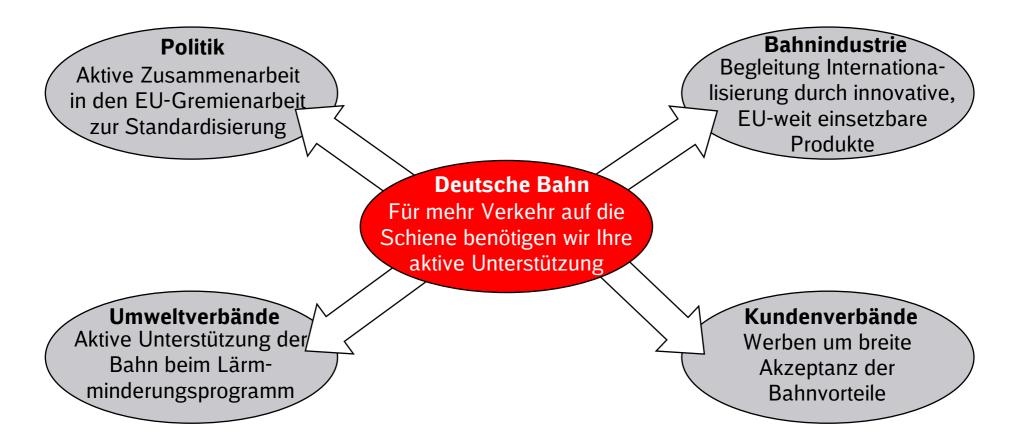
#### **ZUSAMMENFASSUNG: STRATEGISCHE ENTWICKLUNGSRICHTUNG BESCHAFFUNG DB**





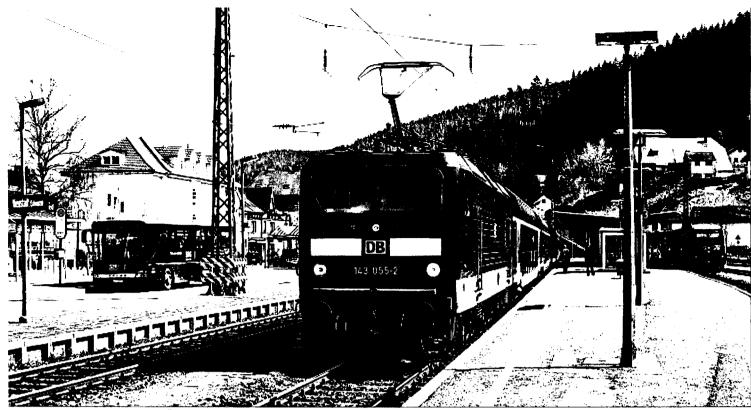
# Bei der weiteren Entwicklung der Deutschen Bahn brauchen wir Ihre aktive Unterstützung!

#### ZUSAMMENFASSUNG: NOTWENDIGE UNTERSTÜTZUNG FÜR DB





### Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit



Viele Bundesländer haben im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) bereits einen integralen Taktfahrplan (ITF) realisiert. Der Bahnhof Neustadt im Schwarzwald beispielsweise ist ein wichtiger ÖPNV-Knotenpunkt, an dem einmal stündlich die Züge von DB Regio aus Richtung Freiburg und Donaueschingen sowie die Linienbusse der DB-Bustochter SüdbadenBus (SBG) zusammentreffen. Die Initiative "Deutschland-Takt" hat sich nun zum Ziel gesetzt, ein bundesweit vernetztes und vertaktetes System aus Fernund Regionalverkehr zu schaffen.

Aufnahme (vom 18. April 2008): CW

## : :deutschland-takt.de

## Integraler Taktfahrplan als Ziel für Bahn und ÖPNV – oder "wilder Wettbewerb"?

#### Von Hans Leister

Immer wieder schwärmen Eisenbahnfreunde und Schienenverkehrsexperten von der Schweiz. Mehr als doppelt so viele Bahnkilometer pro Jahr und Einwohner, etwa sieben mal mehr Halbtax-Abos (vergleichbar mit der BahnCard) je Einwohner als BahnCards in Deutschland, in den letzten Jahren weiteres Wachstum, außerdem Erfolg bei der Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene. Was ist das Erfolgsrezept der Schweizer Bahnen? Investitionen in die Infrastruktur sind vordergründig das Geheimnis. Nur: Warum will sich dann in Deutschland 14 Jahre nach der Bahnreform von 1994 und nach so vielen in Gleise investierte Milliarden nicht annähernd ein vergleichbarer Erfolg einstellen? Warum stagniert und schrumpft in Deutschland die Zahl der Passagiere im Fernverkehr?

Entscheidend ist, wie in der Schweiz in die Infrastruktur investiert wurde. Die Schweiz hat per Volksentscheid Anfang der achtziger Jahre einen langfristigen Ziel-Fahrplan als "Integralen Taktfahrplan" (ITF) festgelegt, und dann danach die Infrastruktur so ausgebaut, dass dieser Fahrplan fahrbar wurde. Damit konnte mit relativ überschaubarem Investitionsaufwand, mit vielen kleinen Infrastrukturmaßnahmen und einigen kurzen Neubaustrecken ein enormer Fahrgastnutzen durch den Schweizer ITF – genannt "Bahn 2000" – erzielt werden. Dieser höhere Fahrgastnutzen machte

das Gesamtsystem des öffentlichen Verkehrs (einschließlich in den Takt einbezogenen Bus-, Tram- und Schiffsverkehren) so attraktiv. Auch an den Güterverkehr wurde bei "Bahn 2000" gedacht: Gütertrassen sind quasi im Takt mit geplant, so dass die Güterbahnen heute erheblich mehr Tonnage auf die Schweizer Schienen bringen, weil sie fast immer – auch kurzfristig – reibungslose Trassen durch die Alpen bekommen.

Und in Deutschland? Die meisten Bundesländer haben im SPNV einen Integralen Taktfahrplan teilweise verwirklicht. Nur teilweise, weil kaum Mittel bereitstehen, um den ITF durch Infrastrukturmaßnahmen zu optimieren, und weil sich die Planer an den Fernverkehr anlehnen müssen, die DB das ICE- und IC-Angebot aber kaum mit den Ländern als Aufgabenträger des SPNV abstimmt. ICE und IC fahren weitgehend im Takt, aber nur wenige Taktknoten funktionieren. Zu den Minuten "Null" und "30" treffen sich die meisten IC und ICE unterwegs auf der Strecke, statt wie in der Schweiz in Taktknoten

#### Weichenstellung

Es ist wenig bekannt, dass wir in Deutschland ebenso wie in anderen europäischen Ländern heute vor einer richtungweisenden Entscheidung stehen, welchen Fernverkehr wir in Zukunft haben wollen. Zur Diskussion steht einmal das "Open access"-Modell, das die eu-

#### Was ist ein Integraler Taktfahrplan?

Beim Taktfahrplan verkehren die Züge in regelmäßigen Abständen, im Bahnverkehr z.B. im Stundenoder Halbstundentakt.

Ein Integraler Taktfahrplan ist ein Taktfahrplan, bei dem Richtung und Gegenrichtung der Linien so verknüpft sind, dass sie sich in wichtigen Knotenbahnhöfen zur selben Zeit befinden. Damit hat man von Zubringerlinien Anschluss in beide Richtungen.

Bei nullsymmetrischen Integralen Taktfahrplänen sind die Taktknoten im Stundentakt zu den Minuten Null und 30. Die europäischen Bahnen haben ihre Taktfahrpläne mittlerweile alle auf Nullsymmetrie vereinheitlicht.

Bei nullsymmetrischen Taktfahrplänen hat der Fahrgast einen weiteren Vorteil: Kennt man die Ankunftszeit aus Richtung A im Bahnhof B (Beispiel Minute 10), so kann man leicht die Zeit der Rückfahrt von B nach A derselben Linie ausrechnen (im Beispiel: Minute 50). Abfahrt und Ankunft sind eben "um die Null symmetrisch".

ropäischen Regeln ab 2010 ermöglichen, zum anderen das "Taktfahrplan-Modell". Das "Open-access"-Modell bedeutet, dass mehrere Betreiber in den Wettbewerb um die Fahrgäste treten, also "Wettbewerb im Markt". Wir kennen dieses Modell vom Luftverkehr, von der Telekommunikation und von anderen auf den ersten Blick vergleichbaren Sektoren.

Die Eisenbahn funktioniert jedoch nach anderen Spielregeln: Die Infrastruktur gibt die Fahrmöglichkeiten vor und beschränkt die Kapazität. Die Erwartung der Bürger und Kunden ist ebenfalls völlig anders: Kaum jemand vermisst wirklich die Auswahl zwischen zwei oder drei Bahngesellschaften in einigen wenigen

#### BRENNPUNKT DEUTSCHE BAHN



Gut macht die Abfahrtstafel in Zürich HB den Taktknoten deutlich: Zwischen den Minuten 0 und 14 verlassen eine Vielzahl von Zügen den Bahnhof, zur Minute 30 beginnt die nächste Knotenzeit. Aufn.: Hans Leister

Hauptrelationen, viele wollen aber ein weit verzweigtes Gesamtsystem mit guten Anschlüssen. Im "Open-access"-Modell gibt es nur zufällig Anschlüsse, jedenfalls kein Gesamtsystem "öffentlicher Verkehr". Kurz: "Open access" ist das Gegenteil des offenkundig so erfolgreichen Schweizer Modells. Die DB ist übrigens schon länger auf der "schiefen Bahn" hin zu "Open access", nämlich mit der Definition jedes einzelnen Zuges als "Produkt" und systemwidrigen Elementen wie "Zugbindung" im Tarif.

Wenn wirklich Wettbewerber im großen Stil in den deutschen Fernverkehr einsteigen sollten, wird das auch den regionalen Taktfahrplänen Probleme machen. Wettbewerber im Fernverkehr, die Trassen z.B. aus Basel oder Salzburg nach Frankfurt (M) bestellen, müssen bei der Trassenvergabe gegenüber dem "Bayern-Takt" oder dem "Drei-Löwen-Takt" bevorzugt werden, da internationale Verkehre Vorrang haben. Taktknoten in Rosenheim oder Ulm dürfen da nicht interessieren. Die Bedrohung für das bereits Erreichte ist kaum erkannt. Einzelne zusätzliche Züge im "Open access" verkraftet natürlich auch ein Taktfahrplansystem, z.B. Nachtzüge oder touristische Nischen-Angebote. Wenn aber auf breiter Front schnelle Trassen nachgefragt werden, geraten die Taktfahrpläne in Gefahr.

Die gegenwärtige DB-Führung nutzt das "Open-access-Modell" als Begründung für Börsengang und angeblichen Kapitalbedarf: Weil es angeblich gilt, dem unmittelbar bevorstehenden "Angriff" durch "Open-access"-Angriffe anderer Bahnen zu kontern, muss die DB ICE-Züge für den Einsatz im Ausland beschaffen, so schrieb es der Bahnvorstand sinngemäß als Begründung für die Kapitalbeschaffung durch den Börsengang an die Politiker. Im Ausland sind solche Bestrebungen aber überhaupt nicht zu erkennen, eher im Gegenteil: Die wichtigsten Nachbarn haben Integrale

Taktfahrpläne eingeführt (Schweiz, Niederlande, Dänemark), wollen sie einführen (Tschechische Republik, Österreich) oder entwickeln zumindest das Fernverkehrsnetz klar in Richtung auf Takt (Frankreich).

In dieser Situation haben Bahnexperten aus dem Kreis der SPNV-Besteller, des VCD, von Pro Bahn und von Bahnunternehmen die Initiative ergriffen. Das Ziel: Mit dem "Deutschland-Takt" die Idee eines Integralen Taktfahrplans für ganz Deutschland zum Durchbruch zu verhelfen und ganz klar für das Taktfahrplan-Modell als Ziel im deutschen Schienenpersonenverkehr zu werben. Das ist eine schwere Aufgabe, da Betriebssysteme im Eisenbahnverkehr nicht unbedingt zu den leicht vermittelbaren Themen gehören.

Die Vorteile eines Deutschland-Takts für die Fahrgäste sind aus der Schweiz bekannt. Die ebenso wichtigen Vorteile für den Infrastrukturausbau: Investitionsmittel werden viel effektiver genutzt, wenn man einen langfristig festgelegten exakten Fahrplan zur Grundlage macht, und nicht – wie in Deutschland immer noch weithin üblich – nur aufgrund pauschaler Zugzahlen Weichenverbindungen sowie Überhol- und Kreuzungsgleise baut und Bahnhöfe auslect.

Die Initiative "Deutschland-Takt" will hier die Diskussion starten. Die Meinungsbeiträge auf der Internet-Seite www.deutschland-takt.de lassen eine interessante weitere Diskussion erwarten. Erste Ergebnisse: Der Bund als Aufgabenträger des Fernverkehrs – so überwiegende Meinung – muss seiner Rolle gerecht werden. Der Bund finanziert zwar Jahr für Jahr die Infrastruktur des Fernverkehrs mit Milliardensummen, nimmt aber heute überhaupt keinen Einfluss auf Liniennetz, Betriebsprogramm und Fahrplan.

Zu diesem Punkt erscheint das Einigungskonzept der SPD in Sachen Bahnprivatisierung – so kritisch man es sonst auch sehen kann – als Fortschritt. Erstmals fordert eine große Partei, was die Grünen und mehrere Bundesländer schon länger befürworten, nämlich eine vertragliche Regelung zwischen dem grundgesetzlichen Aufgabenträger Bund und der DB als dominierenen Fernverkehrsbetreiber. Wenn die Politiker bei der SPD nicht der Mut verlässt und andere Parteien Mut fassen, könnte auch der ITF (im SPD-Konzept leider

nicht klar benannt, sondern nur als "vernünftige Vertaktung" umschrieben) als "Deutschland-Takt" das große schienenverkehrspolitische Ziel für die nächsten zehn Jahre werden.

Für DB Fernverkehr kann es eines Tages eine wichtige "Lebensversicherung" bedeuten, wenn man "im Auftrag des Bundes" fährt. Nur so kann rechtlich einwandfrei ein gewisser Schutz für das staatlich geforderte Verkehrskonzept vor "Open-access"-Wettbewerb organisiert werden. Wettbewerb kann trotzdem sinnvoll sein, dann aber "Wettbewerb um den Markt", statt "Wettbewerb im Markt", genau wie im SPNV. Der Aufgabenträger Bund kann zu einem späteren Zeitpunkt ausschließliche Rechte oder Verkehrsverträge auch an andere Bahnen vergeben.

Manche kritische Diskussionsbeiträge zum Deutschland-Takt sehen die Gefahr einer Re-Verstaatlichung des Fernverkehrs. Zwar ist das Schweizer Staatswesen nun nicht gerade für sozialistische Experimente bekannt, trotzdem: Man kann staatliche Vorgaben, wo wie viele Fernzüge fahren sollen, auch kritisch sehen. Allerdings: Über die Infrastrukturfinanzierung ist und bleibt der Bund ohnehin der große Geldgeber für den Fernverkehr. Er sollte dann aber wenigstens seine Gestaltungsrechte und seine grundgesetzlichen Pflichten als Aufgabenträger wahrnehmen, wenn er sowieso zur Kasse gebeten wird

Noch ist die Diskussion nicht abgeschlossen, die die Initiative Deutschland-Takt angestoßen hat. Mitmachen ist wichtig: www.deutschland-takt.de.

Hans Leister hatte Anfang der neunziger Jahre den Regionalverkehr Berlin/Brandenburg für das Land Brandenburg geplant, war danach sieben Jahre bei der DB, fünf Jahre bei Veolia und ist heute Geschäftsführer der Keolis Deutschland (SPNV-Marke: eurobahn). Bundesweit bekannt wurde er durch die Einführung des InterConnex, des ersten dauerhaften Angebots im "Open access". Darauf angesprochen, warum er jetzt gegen das "Open-access"-Modell und für den Taktfahrplan Stellung bezieht, meint er: "Dazulernen muss erlaubt sein. Damals schien es wichtig, dem InterRegio-Rückzug etwas entgegenzusetzen. Heute geht es darum, den Systemgedanken im Schienenpersonenverkehr zu retten."

Vorbild für den "Deutschland-Takt" ist die Schweiz, wo mit dem Projekt "Bahn 2000" seit Anfang der echtziger Jahre ein eng verzahntes Verkehrssystem aus Fern- und Nahverkehrszügen sowie Buslinien verwirtlicht wurde. Der Erfolg dieses Systems ist auch auf attraktives Fahrzeugmaterial zurückzuführen, beispielsweise die modernen IC-Doppelstockwagen der SBB.

Aufnahme in Wädenswil am Zürichsee: CW

