



Regio Baden-Württemberg

Aktuelle Situation und Ausblick

DB Regio stand mit Beginn des Übergangsvertrags zu 10/2016 zeitgleich vor mehreren Herausforderungen

Zwei „große Fahrplanwechsel“ in 2016

- Inbetriebnahme des ÜV ist zu 10/2016 erfolgt
- Die führte innerhalb von 2,5 Monaten zu zwei Fahrplanwechsel in Baden-Württemberg mit entsprechend zusätzlichem Planungsaufwand



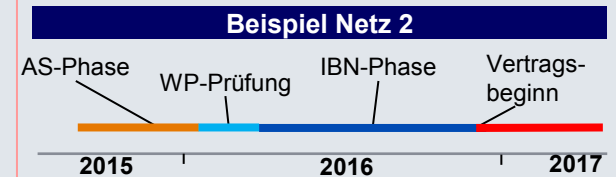
Mehrere Hunderte andere Fahrzeuge

- In Zusammenhang mit dem ÜV wurden 136 Dostos, 43 E-Loks (davon 20 fabrikneu) und 25 VT nach BaWü geholt
- Die Fahrzeuge stammen teilweise aus dem Stillstand und waren zunächst wieder für den Einsatz betriebsfähig zu machen



Kurzer Zeitraum bis zur IBN

- Der Zeitraum zwischen Zuschlag und Vertragsbeginn ist bzw. war in einigen Verfahren sehr kurz
- Hieraus ergibt sich eine zeitlich sehr angespannte IBN-Phase, die sich teilweise über den Vertragsbeginn zieht



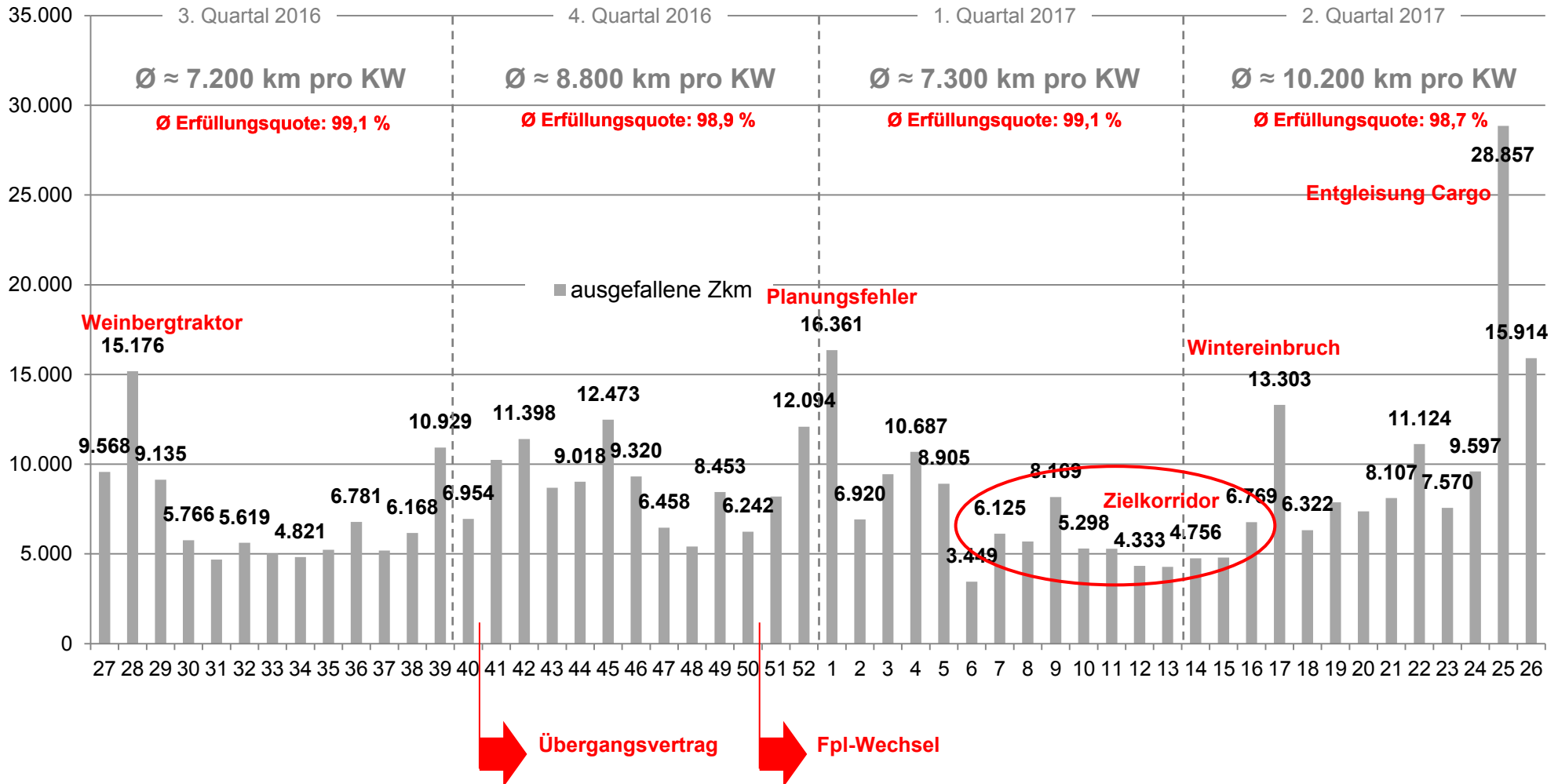
Zusätzliche interne Herausforderungen

- Hoher Schadstand der Fahrzeuge führte zu einer hohen Beanspruchung der Werkelandschaft
- Zusätzlich kurzer, aber extrem kalter Winter mit zahlreichen Schäden an VT im ländlichen Raum (hiervon insbesondere betroffen VT 650 Bodenseegürtelbahn)
- Einsetzende Fluktuation aufgrund von Leistungsverlusten in den Kernbereichen von Baden-Württemberg

Etablierung einer Taskforce mit über 75 Maßnahmen aus den Handlungsfeldern Fahrzeuge, Personal, Fahrplan, Pünktlichkeit und Kommunikation

DB Regio fährt im Übergangsvertrag rd. 12.000 Züge und ca. 780.000 km pro Kalenderwoche

Ausgefallene Zkm (ohne Unterscheidung der Ursachen) je KW in BaWü seit 2. HJ 2016



Beispiele für eingeleitete bzw. umgesetzte Maßnahmen aus unterschiedlichen Bereichen

Stabilisierung der Betriebslage

- Vollständige **Transparenz zu Pünktlichkeit und Ausfallzahlen**
- **Gemeinsame Entwicklung** (VM, NVBW, Regio) von **35 Anpassungen in den Losen des ÜV** seit Oktober 16
- **Ad-hoc Einsatz von Instandhaltungsteams** aus FZI-Werken und von externen Anbietern
- **Anmietung von Lokomotiven** aus Lokpools (12/16 bis 02/17)
- **Ausleihe weiterer Fahrzeuge** von anderen Regionen
- **Verlagerung von Fahrzeugen** zur Instandhaltung in andere Werkstätten
- Start einer **Mitarbeiterkampagne zur Meldung von „Verspätungsfallen“**
- **Neubesetzung Schlüsselpositionen** Werkstatt, Transportleitung und Betriebsmanagement

Mitarbeiterbindungsprämien

- Vom **01.07.2017 bis zum 31.01.2018** erhält jeder Lokführer für jede geleistete Schicht eine Prämie in Höhe von **25,- €**
- Prämie von **125 Euro** bei **Übernahme einer Schicht an einem geplanten Ruhetag oder Urlaubstag**
- Zusätzlich **3.000 Euro** für jeden **Lokführer**, der zur Unterstützung **nach Baden-Württemberg kommt** in Verbindung mit einem **bundesweiten Aufruf**

Einführung „Dienstbeginn am Fahrzeug“

- Der **Dienstbeginn** der Lokführer findet zukünftig **direkt am Fahrzeug** statt
- Aufgrund der damit möglichen Optimierung können die **Schichten mit weniger Lokführer** abgedeckt werden


Einsatz betrieblicher Zugbegleiter

- Gemeinsam mit dem Ministerium wurden **30 Zugbegleiter** mit betrieblicher Ausbildung **weiterbeschäftigt**; diese **unterstützen den Abfertigungsprozess**

Verbesserung Pünktlichkeit Frankenbahn

- Durchführung einer **Pünktlichkeits-offensive** Frankenbahn/Rheintalbahn
- **Ca. 60 Maßnahmen** zur Verbesserung der Pünktlichkeit **identifiziert und in der Vorbereitung zur Umsetzung**
- **Beispiele:**
 - Gespräche mit DB Netz zur Disposition zwischen Bietigheim und Stuttgart
 - Reduktion Haltezeitüberschreitungen
 - Anpassung von Wartezeitregelungen in Würzburg

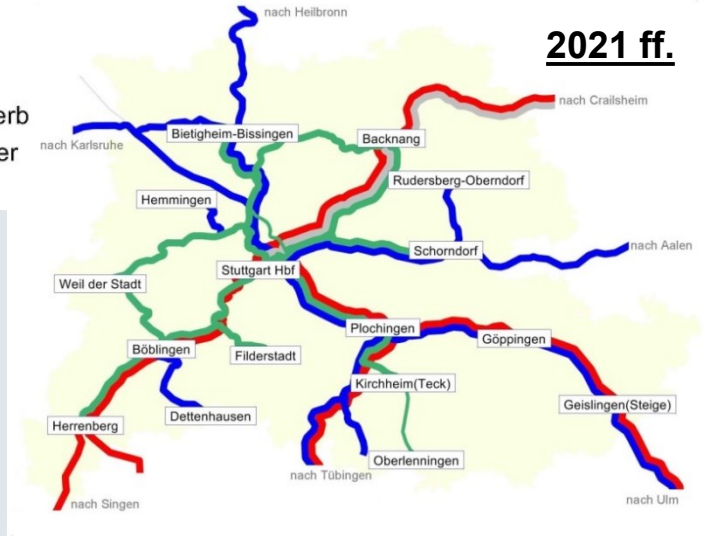
Einsatz BR 245 auf der Südbahn

- Im Netz 2 (Stuttgart – Ulm – Lindau) werden die Loks der **BR 218 durch fabrikneue Loks der BR 245 abgelöst**
- Die **Loks der BR 245 sind leistungsstärker** und sollen damit die **Pünktlichkeit auf der Südbahn bis zur Elektrifizierung verbessern** 
- **Drei Loks** der BR 245 sind **bereits in Betrieb**; zwei weitere Loks folgen voraussichtlich zum Ende des Jahres 2018

Im Regionalverkehr rund um Stuttgart haben nur noch ca. 50% der heutigen Mitarbeiter eine Perspektive

Betreiber 2021:

- Regionalverkehr - DB Regio
- Regionalverkehr - im Wettbewerb
- Regionalverkehr - Wettbewerber
- S-Bahn - DB Regio



Änderungen ggü. 2016

- Ablösung der Übergangsverträge durch Neuverträge
 - 2017: Inbetriebnahme Netz 3b Gäu-Murr (DB Regio)
 - 2019/2020: Inbetriebnahme der Regionalverkehrslinien im Netz 1 Stuttgarter Netz (Abellio/Go Ahead)
 - 2019: Inbetriebnahme Netz 3a Murrbahn
- Leistungsausweitungen bei der S-Bahn Stuttgart

Netze 2+5

Netz 3b

Netz 1, Lose 1-3
1. IBN Stufe

Netz 1, Lose 1-3
2. IBN-Stufe
Netz 3a

Netz 1, Los 1
3. IBN-Stufe

2016

12/2016

12/2017

06/2019

12/2019

06/2020

2021 ff.

- Ca. 22,9 Mio. Zkm Regionalverkehr
- Ca. 10,6 Mio. Zkm S-Bahn Stuttgart

Leistungsumfang

- Ca. 11 Mio. Zkm Regionalverkehr*
- Ca. 12,1 Mio. Zkm S-Bahn Stuttgart

- Ca. **750** MA im Regionalverkehr
- Ca. **550** MA bei der S-Bahn Stuttgart

Mitarbeiter

- Ca. **340** MA im Regionalverkehr
- Ca. **630** MA bei der S-Bahn Stuttgart

Die angespannte Personalsituation trifft die gesamte Branche und ist in Baden-Württemberg besonders brisant

1. Der **Verlust aller Lose des Stuttgarter Netzes** sowie die **beabsichtigte Zuschlagserteilung des Netzes 3a an Go-Ahead** führt für DB Regio zu einem **Verlust nahezu sämtlicher Leistungen im Kernbereich** von Baden-Württemberg.
2. Die **Triebfahrzeugführer und Zugbegleiter** sind neben den Mitarbeitern der Verwaltung **von diesem Leistungsverlust direkt betroffen**. In der Folge existiert eine **enorme Unsicherheit hinsichtlich der beruflichen Zukunft**.
3. DB Regio hat bereits **Gespräche mit den Folgebetreibern aufgenommen**. **Aufgrund veränderter Arbeitsbedingungen** ist die **Wechselbereitschaft** zu den zukünftigen Betreibern jedoch **gering**.
4. In der Region Stuttgart bestehen **außerhalb der Branche des SPNVs attraktive Beschäftigungsmöglichkeiten**.
 - Jeder fluktuationsbedingte Personalabgang verschärft damit die bereits angespannte Personalsituation.
 - Jeder Abgang belastet jedoch auch die Branche in Baden-Württemberg in Zukunft.
 - Wir sind daher bereits heute alle gefragt, die negativen Auswirkungen für die Zukunft durch Ausschöpfung sämtlicher Möglichkeiten zu begrenzen.

DB Regio und NVBW / MV arbeiten an einer konzeptionellen Verbesserung des Fahrplans im Filstal

Bis zum Ende des „großen Verkehrsvertrags“ (09/16)

- Durchbindung Großteil der RE Leistungen des Filstals mit den RB-Verkehren von / bis Osterburken „Frankenbahn“, Standzeit in Stuttgart 15 Min
- Restliche RE Leistungen mit langen Wendezeiten (>30 Min) in Stuttgart Hbf
- RB Leistungen im Filstal in eigenen Umläufen
- Aber: Übertragungen von Verspätungen aus der Frankenbahn auf das Filstal (und umgekehrt) aufgrund der bestehenden Durchbindung

Seit IBN des Loses 6 des Übergangvertrags (10/16)

- Trennung der Leistungen des Filstals und der Leistungen der Frankenbahn in separate Verkehrsverträge
- Isolierte Bedienung des Filstals mit stündlich verkehrenden RB-Leistungen; zugleich Auflösung der bisherigen RE-Leistungen
- Entstehung einer Kurzwende in Stuttgart Hbf. (Zeit zwischen Ankunft aus Ulm und Abfahrt Richtung Ulm bei ca. 6 Minuten)
- Verkürzte Fahr- und Haltezeiten der meisten Züge
- Problem: Verspätungsübertragung im System
- Erste Lösung: Entspannung der Fahrzeiten bei 8 Zügen im Frühverkehr (seit Mai 2017)

Ab Ende der Sommerferien BW (11.09.2017)

- Auflösung eines Großteils der kritischen Kurzwenden in Stuttgart Hbf
- Hierfür kommt eine zusätzliche Dosto-Garnitur (BR 146 + 5 Doppelstockwagen) zum Einsatz
- Fahrplan bleibt zunächst unverändert
- Verbesserung: Vermeidung der Verspätungsübertragung im System

Ab Fahrplanwechsel 2018 mit Beginn 10.12.2017

- Beibehaltung der aufgelösten Kurzwenden in Stuttgart Hbf
- Durchführung von ergänzenden Fahrplananpassungen (leicht frühere Abfahrt in Stuttgart in Richtung Ulm; leicht spätere Ankunft in Stuttgart aus Richtung Ulm)
- Angebotsverbesserung im Schülerverkehr auf der Alb
- Verbesserung: Weitere Erhöhung der Pünktlichkeit
- Aber: Durch die Fahrplananpassung zur Verbesserung der Pünktlichkeit besteht zukünftig kein „Eckanschluss“ von/nach Tübingen in Plochingen