



Dr. Hans-Jürgen Witschke
Vorsitzender
der Geschäftsführung

„Märkte, Politik und die Auswirkungen“

Auch in dieser Ausgabe beschäftigen uns die Entwicklungen auf den Energiemärkten Strom, Primärenergie und Dieselkraftstoff. Die Aufwärtsbewegung ist ungebrochen.

Einzig der CO₂-Zertifikate-Markt zeigte kurzfristig eine Abwärtsbewegung. Auswirkungen auf den Strompreis waren nur wenige Tage sichtbar, bevor sich die Aufwärtsbewegung weiter fortsetzte. Wir sind gespannt, wie sich dieser Markt mit Blick auf die bevorstehende Zertifikateverteilung für die 2. Handelsperiode entwickeln wird.

In der Steuerpolitik hat sich ein kleines Fenster für eine Gruppe des dieselbetriebenen Schienenverkehrs aufgetan. Wie wir dieses nutzen wollen, erfahren Sie auf Seite 3. Die Initiative der DB Energie, in einer UIC-Arbeitsgruppe die internationale Bahnstromabrechnung europaweit zu thematisieren, trägt erste Früchte; konkrete Arbeitspakete wurden geschnürt.

Zu guter Letzt möchte ich mich bei Ihnen für Ihre Beteiligung an unserer Kundenumfrage bedanken. Die guten Ergebnisse, aber auch Ihre Anregungen, nehmen wir zum Anlass, unsere Leistungen mit Ihnen gemeinsam stetig zu verbessern.

*In diesem Sinne verbleibe ich mit freundlichen Grüßen
Ihr*

Hans-Jürgen Witschke

Weiterhin steigende Preise auf den Energiemärkten

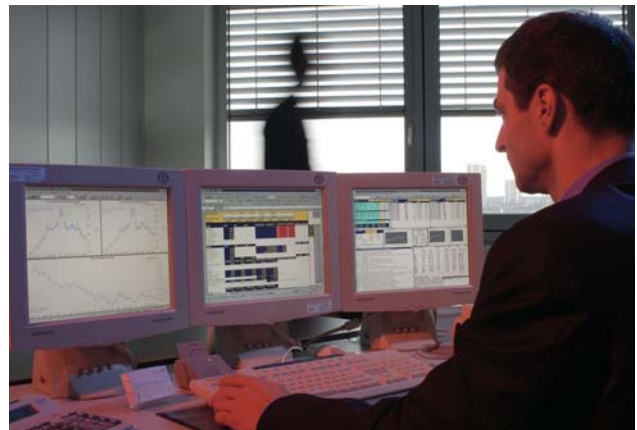
Der anhaltende Aufwärtstrend betrifft alle Energieträger und belastet den Schienenverkehr

Strom

Die Marktpreise für Stromlieferungen im Folgejahr stiegen innerhalb des vergangenen halben Jahres um weitere 30% an. Der Anstieg war mit gestiegenen Preisen für Öl und Emissionsrechten zumindest teilweise zu erklären.

Weiterhin war die verstärkte Nachfrage von großen Verbrauchern, die noch höhere Strompreise fürchten, eine treibende Kraft für den Preisanstieg. Ende April verbreiteten sich im Markt Gerüchte, wonach einige Länder, die am CO₂-Emissionshandel teilnehmen, mehr Verschmutzungsrechte haben, als sie brauchen. Diese Gerüchte wurden am 15. Mai 06 durch eine EU-Veröffentlichung bestätigt. Infolge dessen brach der Preis für CO₂ von 30€/t innerhalb weniger Tage auf 9€/t ein. Der hohen Korrelation folgend, verbilligten sich die Strompreise ebenfalls um bis zu 20%. Der kurzfristige Preiseinbruch an den Märkten für Strom und CO₂ wurde von vielen Marktteilnehmern zu Käufen genutzt.

Inzwischen bewegen sich die Preise wieder sehr schnell auf das ursprüngliche Allzeithoch von Anfang April zu. Bis zum Ende des Jahres ist mit weiter steigenden Preisen zu rechnen.



Diesel

Die Dieselpreise sind naturgemäß stark abhängig von der Entwicklung des globalen Ölpreises. Dieser befindet sich nach wie vor auf einem exponentiellen Steigungsast, der in den vergangenen fünf Jahren nie dauerhaft verlassen werden konnte. Seit kurzem kann der z. Zt. starke Euro den Preisanstieg von Diesel im Euro-Raum dämpfen; eine nachhaltige Trendumkehr ist dadurch aber ausgeschlossen. Der Ölpreis befindet sich nach wie vor im politischen Spannungsfeld. Als strategischer Rohstoff reagiert Öl sehr empfindlich auf politische Instabilitäten wie sie derzeit im Irak, Iran, Nigeria und Venezuela zu beobachten sind. Die Angst vor Produktionsausfällen oder sogar militärische Interventionen im Nahen Osten lassen die Preise nicht nachhaltig sinken. Die weitere Entwicklung, in der kurzfristige

Preisrückschläge nicht ausgeschlossen sind, wird v.a. durch die geopolitische Lage bestimmt.

Kontakt

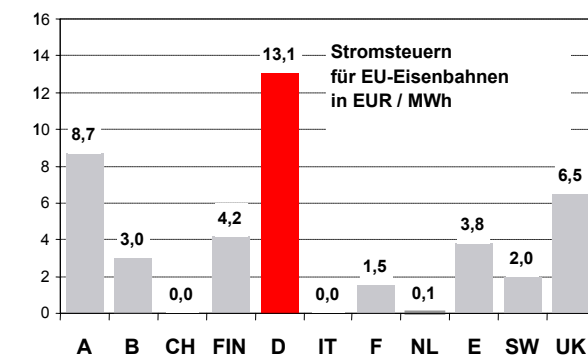
DB Energie GmbH
Birgit Carlstaedt
Pfarrer-Perabo-Platz 2
60326 Frankfurt / Main
Tel.: 069 265-23330
Fax: 069 265-23853
birgit.carlstaedt@bahn.de

Neues Energiesteuergesetz führt noch immer nicht zum Abbau der Wettbewerbsnachteile der Schiene

Dabei ist „Mehr Verkehr auf die Schiene“ ein gemeinsames Ziel von Schienenverkehrsunternehmen und Politik

Die Umsetzung dieses Ziels erfordert neben unternehmerischen Anstrengungen eine geeignete Ausgestaltung der steuerlichen Rahmenbedingungen für den Verkehrsmarkt. Durch die Umsetzung der EU-Energiesteuer-Richtlinie von Oktober 2003 könnten bestehende Wettbewerbsnachteile des energie- und CO₂-effizienten Schienenverkehrs abgebaut und seine Position im Wettbewerb der Verkehrsträger gestärkt werden. Sollen auch im Verkehrsbereich die klimapolitischen Ziele Deutschlands erreicht werden, ist eine Entlastung der Schiene von umwelt- und verkehrspolitisch kontraproduktiven Belastungen erforderlich. Die Energiebesteuerung ist im preissensiblen Transportmarkt besonders wettbewerbsrelevant. Energiesteuern – wie Stromsteuer, Mineralölsteuer und weitere Abgaben – belasteten die Bahn im Jahr 2005 in einer Höhe von über 380 Mio. EUR. In ihrer derzeitigen Form erschwert die Energiebesteuerung die Wettbewerbssituation des Schienenverkehrs gegenüber den von Energiesteuern nicht belasteten Verkehrsträgern erheblich.

Sowohl das Binnenschiff wie auch der Luftverkehr sind von jeglicher Energiebesteuerung einschließlich der Ökosteuern freigestellt. Diese andauernde Wettbewerbsverzerrung wird auch durch den Entwurf eines neuen Energiesteuergesetzes nicht abgebaut. Nach dem derzeitigen Stand dieses Gesetzentwurfs wird ganz im Gegenteil die Steuerbefreiung auch auf die Herstellung von Schiffen und Flugzeugen



ausgedehnt, was zu einer weiteren Steuerentlastung in Höhe von 32 Mio. EUR jährlich führen würde. Für den Schienenverkehr soll nur eine geringfügige Verbesserung eingeführt werden. So kann zukünftig Dieseltreibstoff, der in Schienenfahrzeugen nachweislich zu Heizzwecken verwendet wird, geringer besteuert werden. Bei Bewilligung der dann erforderlichen Anträge und nach technisch erforderlichen Umrüstungen an Tankstellen ist mit einer Minderbelastung von rd. 2 Mio. EUR jährlich zu rechnen (s. Beitrag auf Seite 3 dieser Ausgabe).

An den andauernden Wettbewerbsverzerrungen, die durch die vollständige Steuerbefreiung für das Binnenschiff und den Flugverkehr verursacht werden, kann diese geringe Entlastung allerdings nichts ändern. Die EU-Energiesteuer-Richtlinie von Oktober 2003 ermöglicht den Mitgliedsstaaten, den Schienenverkehr ganz oder teilweise von Energiesteuern zu befreien. Nahezu alle Mitgliedstaaten der EU machen von dieser Möglichkeit bereits heute Gebrauch. Der Entwurf für ein neues

Energiesteuergesetz sollte jetzt auch diesen Punkt der EU-Energiesteuer-Richtlinie in deutsches Recht umsetzen. Im Koalitionsvertrag ist unter dem Stichwort „Faire Wettbewerbsbedingungen und Harmonisierung“ ausdrücklich festgehalten, in Deutschland bestehende Harmonisierungsspielräume zur Entlastung der Verkehrswirtschaft auszuschöpfen. Hier besteht also die Chance, die Energiebesteuerung des Schienenverkehrs den Regelungen in den europäischen Nachbarländern anzugleichen und eine Energiesteuer-Entlastung zu erreichen.

Mit dem europäischen Emissionshandel ist seit Anfang 2005 ein neues Klimaschutzinstrument eingeführt worden, das auf die Bahn wie eine weitere Energiesteuer wirkt. Auch hier ist die Bahn der einzig betroffene Verkehrsträger. Da weder Straßen- noch Schiffs- oder Flugverkehr dem Emissionshandel unterliegen, führt dieses Instrument zu einer einseitigen Benachteiligung des besonders umweltfreundlichen Schienenverkehrs. Obwohl der Schienenverkehr nicht unmittelbar

liegt, ist die Bahn aufgrund ihres hohen Strombedarfs und der Einbeziehung der Bahnstromkraftwerke mittelbar in erheblichem Umfang vom Emissionshandel betroffen.

Der Emissionshandel verursacht seit seiner Einführung 2005 einen erheblichen Anstieg der Strompreise. Hierdurch steigen die Energiekosten der Bahn um rund 50 Mio. EUR jährlich. Eine Beteiligung des übrigen Verkehrssektors am Emissionshandel ist bisher nicht vorgesehen, weshalb die einseitige Belastung des Schienenverkehrs bis auf weiteres fortbestehen wird.

Dabei verfolgt die DB AG mit ihrem Klimaschutzprogramm weitere Umwelt-schutzmaßnahmen: Bis 2020 ist eine Senkung um bis zu 25 Prozent gegenüber 2002 denkbar. Hierfür sind weitergehende Maßnahmen erforderlich, die zusätzliche Kosten verursachen. Solche weiteren Maßnahmen kann die Bahn allerdings nur bei einer wesentlichen energie-steuerlichen Entlastung ergreifen, was in einer verbindlichen Selbstverpflichtung fixiert werden sollte. Damit könnte die Bahn als einer der größten Energieverbraucher in Deutschland noch mehr zur Erreichung der nationalen Klimaschutz-ziele unternehmen.

Kontakt

Pressesprecher der
DB Energie GmbH
Oliver Gutheil



Entsteuerung von Diesel, der zu Heizzwecken genutzt wird

Wie funktioniert das an der Tankstelle? Was muss der Nutzer beachten?

Laut Entwurf des neuen Energiesteuergesetzes ist die nachträgliche Entsteuerung von Diesel, das zu Heizzwecken genutzt wird, möglich.

Aber welche technischen Voraussetzungen sind an Tankstellen und/oder Fahrzeugen zu schaffen? Welche Handgriffe und Procedere müssen vom Tankkunden beachtet werden?

Zur Ausgangslage: Heizungsanlagen der Fahrzeuge werden aufgrund steuerlich bedingter Preisunterschiede zwischen Heizöl und Diesel in der Regel mit Heizöl betrieben. Hierfür sind in den Fahrzeugen Heizöltanks eingebaut. Aufgrund des fehlenden Mengenaufkommens sind jedoch nur einige Schienentankstellen mit speziellen Heizölabgabestellen ausgerüstet, da dies sonst einen zu hohen Aufwand bezogen auf den Liter Heizölabgabe bedeuten würde. Daher tanken heute viele

unserer Kunden Dieselkraftstoff auch zu Heizzwecken und zahlen somit auch den höheren Preis für Dieselkraftstoff.

Nach dem Entwurf des neuen Energiesteuergesetzes wird jedoch künftig unter bestimmten Voraussetzungen nachträglich die Entsteuerung von Dieselkraftstoff für Heizzwecke auf Antragstellung beim Hauptzollamt möglich. DB Energie arbeitet schon seit längerer Zeit an einer technischen Lösung, um die vom Gesetzgeber geforderten Voraussetzungen zur nachträglichen Dieselentsteuerung zu erfüllen.



Dazu muss die Dieselerwendung zur Beheizung über die Tank- und Abrechnungsprozesse nachgewiesen werden. Konsultationen beim Hauptzollamt fanden bereits statt. Eine Pilotanlage mit entsprechender Modifizierung der Tankstelle ist in Erprobung.

Wird die neue Gesetzesgrundlage noch in diesem Jahr verabschiedet und kann das Hauptzollamt vom Konzept und anhand von Beispielen von der einwandfreien Nachweisbarkeit der Dieselmotorkraftstoffverwendung überzeugt werden, wird DB Energie sukzessive mit der Nachrüstung der Tankstellen beginnen.



Technische Nachrüstung der Tankstellen und des Tankdatenerfassungssystems

Nach einer technischen Modifizierung der Tankstellen soll der Dieselmotorkraftstoff, der in den Fahrzeugtank für Heizöl gefüllt wird, als Produkt „Diesel zu Heizzwecken“ erkannt werden.

Hierzu wird an der Zapfsäule ein zweiter, dreipoliger, Grenzwertgeberstecker inkl. Abfallsicherung montiert. Dieser zweite Grenzwertstecker wirkt als zusätzlicher elektrischer Zapfventileingangskontakt auf die Zapfsäulensteuerung und den Zapfsäulenrechner. Somit wird die darüber abgegebene Dieselmotorkraftstoffmenge für die entsprechende Verwendung „Heizen“ identifiziert und gezählt.

In einem zweiten Schritt wird diese im Tankvorgang als „Diesel zu Heizzwecken“ identifizierte Menge anhand der Heizöl-Tankgröße je Fahrzeugtyp im Tankdatenerfassungssystem auf Plausibilität geprüft. Hierüber kann der Fahrzeughalter die „verheizte“ Dieselmotorkraftstoffmenge bei der Antragstellung nachweisen, um nachträglich die Entsteuerung auf diese Kraftstoffmenge zu beantragen. Für Fahrzeuge ohne separaten Heizöltank ist die Nachweisführung ggf. über einen Betriebsstundenzähler an den Heizanlagen notwendig. Diese Thematik wurde aber aufgrund der selteneren Anwendung bisher nachrangig behandelt.

Kontakt

DB Energie GmbH
Katja Rinno
Pfarrer-Perabo-Platz 2
60326 Frankfurt / Main
Tel.: 069 265-23564
Fax: 069 265-23319
katja.rinno@bahn.de



UIC-Arbeitsgruppe zur Bahnstromabrechnung hat Arbeit aufgenommen

Ausrüstung mit Energiezählern dient auch der Erreichung von Energiesparzielen

Wie bereits berichtet (Energie News vom 29.12.2005), hat sich Ende Oktober 2005 in Paris auf Initiative der DB Energie die UIC-Arbeitsgruppe Railway Energy Billing gegründet. Die Beteiligten tragen dem wachsenden grenzüberschreitenden Schienenverkehr Rechnung und wollen Voraussetzungen für einen Austausch von Stromverbrauchsdaten zwischen den einzelnen Bahnenergieversorgern schaffen. Von Oktober bis heute gewann die Arbeitsgruppe zunehmend Aufmerksamkeit. Heute engagieren sich Bahnenergieversorger aus Großbritannien, Norwegen, Schweden, Dänemark, Belgien, Deutschland, Polen, der Tschechischen Republik, Österreich, Ungarn, Italien, Frankreich und Spanien in diesem Gremium.

Eine der ersten gemeinsamen Erkenntnisse ist, dass die Bahnenergieversorgung in den meisten Ländern bisher sehr unterschiedlich verstanden, gehandhabt und abgerechnet wird. Bislang ist DB Energie der einzige Bahnenergieversorger in Europa, der den Energieverbrauch von elektrischen

Lokomotiven auf Basis von Messwerten vollautomatisch abrechnet. In Norwegen und Spanien stehen entsprechende Technologien auf dem Prüfstand. In allen anderen Ländern wird entweder die in die Unterwerke eingespeiste Energie gemäß den Verkehrsleistungen anteilig auf die Eisenbahnverkehrsunternehmen verrechnet, oder die Transporteure müssen sich selbst um ihren Energiebezug kümmern.

Die Arbeitsgruppe will eine Lösung zur transparenten Rechnungsstellung bei grenzüberschreitenden Verkehren erarbeiten. Das impliziert einen elektronischen Datenaustausch einerseits zwischen den Infrastrukturunternehmen sowie andererseits auch zwischen den Infrastruktur- und den Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Ein weiterer Arbeitsschwerpunkt der Gruppe ist die automatische Erkennung der Grenzübergänge. Auch dafür gibt es eine Vielzahl unterschiedlicher Lösungen in Europa, so dass eine Standardisierung etliche Kompatibilitätsprobleme lösen kann.

Die EU-Kommission bekräftigt die Bahnenergieversorger in dieser Arbeitsgruppe, denn die flächendeckende Ausrüstung der Triebfahrzeuge mit Energiemessrichtungen und die transparente Energieabrechnung sind gleichfalls Voraussetzungen für einen funktionierenden Binnenmarkt im Eisenbahnverkehr.

Darüber hinaus erfährt das Projekt von vielen anderen Stellen Zustimmung, gelten Messeinrichtungen doch als Voraussetzung für die Durchführung von Energiesparprogrammen. Mit dem Projekt „RailEnergy“ verfolgt die Europäische Union die Reduzierung des gesamten Energieverbrauchs der Eisenbahnen um 6%, wovon allein ein Drittel durch energiesparende Fahrweisen erzielt werden soll. Diesen Beitrag haben sich die Europäischen Eisenbahnen zur Erfüllung der aus dem Kyoto-Protokoll hervorgehenden Ziele zur Reduzierung der CO₂-Emission in Europa um 15% bis 2020 vorgenommen.

Zur Einbindung der Verkehrsunternehmen in die Arbeitsgruppe lud die UIC

für den 16. Mai 2006 zu einem „Railways and Energy Information Day“ ein. Die zahlreichen Vertreter von 12 europäischen Transportunternehmen sowie drei UIC-Vertreter begrüßten die Initiative der Bahnstrom-Energieversorger und sicherten ihre Unterstützung zu. Ein Teilnehmer aus Japan interessiert sich ebenfalls für die europäischen Lösungsansätze. Auch weiterhin wird die UIC-Arbeitsgruppe den Austausch über Europas Grenzen hinweg begrüßen.

Innerhalb der nächsten Schritte wird die Arbeitsgruppe Railway Energy Billing die Anforderungen an den Austausch von Mess- und Ortungsdaten herausarbeiten. Dabei wird auch die Frage beantwortet, wie die Messeinrichtungen auf den Zügen europaweit identifiziert werden. Schließlich gibt es bisher weder europaweit eindeutige Triebfahrzeugbezeichnungen noch Zugnummern.

Bis Ende 2007 will die Arbeitsgruppe die grundsätzlichen Fragen beantwortet haben, so dass darauf aufbauend Lösungen erarbeitet und umgesetzt werden können.

Kontakt

DB Energie GmbH
Dr. Joachim Essig
Pfarrer-Perabo-Platz 2
60326 Frankfurt / Main
Tel.: 069 265-23305
Fax: 069 265-23795
joachim.essig@bahn.de

Die Ergebnisse der DB Energie Kundenstudie 2005

Zufriedenheitswerte auf hohem Niveau stabil

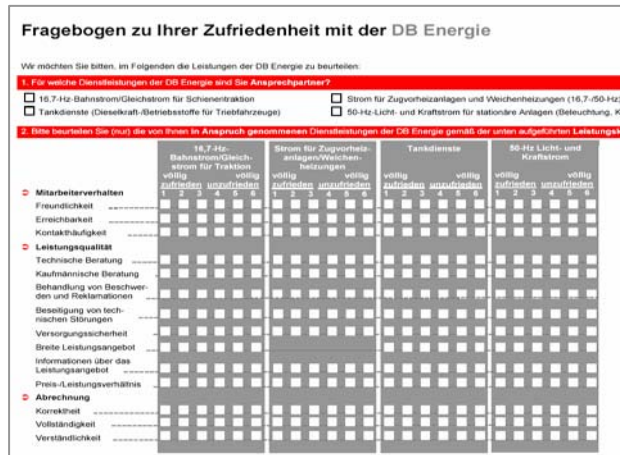
Im Herbst letzten Jahres führte die DB Energie erneut ihre jährliche Kundenbefragung durch.

Seit 2001 initiiert die DB Energie im Jahresrhythmus - mittlerweile fast traditionell - diese Studie. Ziel ist es, die Kundenanforderungen regelmäßig zu erfassen und Hinweise auf Verbesserungspotenziale zu erhalten.

In der jüngsten Erhebung hat im Auftrag der DB Energie das Marktforschungsinstitut Ipsos aus Hamburg Ansprechpartner aus den Kundengruppen „Schienenverkehr“ sowie „Handel & Gewerbe in den Bahnhöfen“ telefonisch interviewt. Im Mittelpunkt des Interesses lagen die Kundenurteile zu den Leistungsbereichen „16,7-Hz Bahnstromversorgung“, „Tankdienste“ (Dieselkraftstoffversorgung von Triebfahrzeugen) und „Stationäre Energie“ (50-Hz Licht- und Kraftstrom für stationäre Verbraucher).

Wie immer bestand die Befragung aus einem standardisierten Teil, in dem Bewertungen zu 14 vorgegebenen Leistungskriterien aus den Kategorien Mitarbeiterverhalten, Leistungsqualität und Abrechnung abgefragt wurden. Hinzu kam ein von Studie zu Studie variierender Block mit offenen Fragen zu Verbesserungsvorschlägen, besonderen kritischen Ereignissen, usw.

Erfreulicherweise verzeichnet die aktuelle Studie mit einer Beteiligung von nahezu 60% wiederum einen sehr hohen Wert. Hierfür möchten wir uns an dieser Stelle bei allen Befragten bedanken.



Sowohl Kundenurteil als auch Benchmark-Vergleich bescheinigt der DB Energie gute Leistungen

Alles in allem ist die Gesamtzufriedenheit auf hohem Niveau konstant mit einem leichten Aufwärtstrend im Vergleich zur vorherigen Befragung. So erzielt die DB Energie auf einer Schulnotenskala von 1 (sehr zufrieden) bis 6 (sehr unzufrieden) den Wert 2,51. Überaus positiv ist dabei das Ergebnis, dass 57% aller Befragten in ihrem Gesamturteil der DB Energie die Note 1 oder 2 geben. Lediglich 3% der Befragten zeigten sich enttäuscht.

Im Einzelnen bescheinigen die Kunden der DB Energie gute Leistungen bei der Versorgungssicherheit, der Störungsbehandlung sowie der Erreichbarkeit, Freundlichkeit und Kontakthäufigkeit ihrer Mitarbeiter.

Dies spiegelt sich auch in einem Benchmark mit der deutschen Energieversorgungswirtschaft wieder. So zeigt der Vergleich mit

einer durch den Verband der deutschen Elektrizitätswirtschaft organisierten Gewerbekundenstudie, dass die DB Energie in den o.g. Leistungskriterien sowie in der technischen & kaufmännischen Beratung gleich gut oder besser abschneidet.

Verbesserungspotenziale in Abrechnung und Reklamationsmanagement

Eine Ausnahme bildet allerdings der Bereich der Abrechnung – hier wurden andere Energieversorger bzw. Stadtwerke besser als die DB Energie beurteilt. Dies betrifft primär die Leistungen Stationäre Energie und Bahnstrom.

Kritisch angemerkt werden in diesem Zusammenhang vor allem die Transparenz und damit die Nachvollziehbarkeit der Abrechnung. „Wir werden diese Ergebnisse zum Anlass nehmen, die Verständlichkeit unserer Abrechnung zu erhöhen“, so Joachim Essig, Leiter der Abteilung Netzvertrieb/-management der DB Ener-

gie, in der auch die Abrechnung elektrischer Energie angesiedelt ist.

„Insbesondere beabsichtigen wir die Überarbeitung der - auch aufgrund der gesetzlichen Bestimmungen - recht komplexen Gestaltung der Rechnungen. Zusätzlich erstellen wir als Hilfestellung für den Kunden ein Erklärungsblatt.“

Neben der Abrechnung besteht zudem Handlungsbedarf in der Behandlung von Beschwerden.

„Auch hier wollen wir das Feedback unserer Kunden aufgreifen und mit gezielten Maßnahmen gegensteuern“, ergänzt Anne Zajusch, Leiterin Marketing/Vertrieb Energie.

„So werden wir eine intensive Durchleuchtung unserer Prozesse im Reklamationsmanagement vornehmen. Ziel ist eine Optimierung der Beschwerdeerfassung und Auswertung, um eine schnelle Bearbeitung zu gewährleisten. Gleichzeitig gewinnen wir hierdurch ein vertieftes Verständnis für die Beschwerdeursachen.“

Die nächste Kundenstudie ist wieder für den Herbst dieses Jahres geplant und wir freuen uns auf Ihre Anregungen und Meinungen.

Kontakt

DB Energie GmbH
 Thomas Brümmer
 Pfarrer-Perabo-Platz 2
 60326 Frankfurt / Main
 Tel.: 069 265-23856
 Fax: 069 265-23319
 thomas.bruemmer@bahn.de

Weitere Informationen zum VDEW-Kundenfokus („Gewerbekunden / Kundenfokus“) sind im Internet unter www.vdew.de oder www.promit.de zu finden.

Einen schönen Sommer wünscht Ihnen DB Energie GmbH

Sommerzeit – Ferienzeit? In diesem Sinne wünschen wir Ihnen Entspannung, Regeneration und viele neue Eindrücke. Erholt nach einer Pause nimmt ein Jeder die Geschäfte viel frischer wieder auf.

Wir selbst werden uns auf die InnoTrans vorbereiten, die Umsetzung der Anregungen aus unserer Kundenumfrage überprüfen, unsere Lobbyarbeit für energiesteuerliche Entlastungen des Schienenverkehrs weiter untermauern, unsere Pakete aus der UIC-Arbeitsgruppe erarbeiten und weitere konzeptio-



nelle Gedanken zum Thema internationale Bahnstromabrechnung strukturieren. ...und vereinzelt werden wir auch mal Urlaub machen.

In diesem Sinne wünschen wir Ihnen einen schönen Sommer!

Ihre Meinung zu den EnergieNews

Haben Sie Anregungen oder Wünsche für die nächste Ausgabe der EnergieNews?

Gerne nehmen wir Ihre Meinungen auf, um Sie beim nächsten Mal wieder mit interessanten Themen zu versorgen.

Kontakt

Silvia Schwehm
DB Energie GmbH
Pfarrrer-Perabo-Platz 2
60326 Frankfurt/Main
Tel: 069 265-23860
Fax: 069 265-23850
silvia.schwehm@bahn.de

Impressum

Herausgeber
DB Energie GmbH
Pfarrrer-Perabo-Platz 2
60326 Frankfurt/Main

Redaktion
Katja Rinno
(verantwortlich)

Noch ein paar News für Sie

Weitere Informationen für Sie im Überblick

Neuer Pressesprecher der DB Energie

Seit dem 1. April ist Oliver Gutheil der neue Pressesprecher der DB Energie.

Er hat die Nachfolge des bisherigen Sprechers Manfred Ziegerath angetreten.

Oliver Gutheil ist 36 Jahre alt und seit 1992 bei der Deutschen Bahn AG in verschiedenen Funktionen tätig. Zuletzt war er im Regionalbüro der Konzernkommunikation in Frankfurt für die Bundesländer Hessen, Rheinland-Pfalz und Saarland zuständig.



Herr Gutheil ist unter folgenden Kontaktdaten erreichbar:

DB Energie GmbH
Oliver Gutheil
Pfarrrer-Perabo-Platz 2
60326 Frankfurt / Main
Tel.: 069 265-23426
Fax: 069 265-23857
oliver.gutheil@bahn.de

InnoTrans 2006 – 19. – 22. September

Auch in diesem Jahr wird die DB Energie auf der InnoTrans als Aussteller vertreten sein.

Die InnoTrans ist eine internationale Fachmesse für Verkehrstechnik, Bahnbau, Public Transport, Services und Transport-IT.

Zielgruppen sind öffentliche und private Verkehrsunternehmen, Hersteller und Lieferanten von Verkehrstechnik, Verwaltung/ Behörden/ Ministerien, Consultants, Fachverbände und Institutionen, Wissenschaft und Forschung sowie die verladende Industrie und Medien.

Wir freuen uns auf Ihren Besuch in der Halle 1.2a am Gemeinschaftsstand der Deutschen Bahn AG.