

*Informationen  
des Besonderen Hauptpersonalrates  
für die Beamtinnen und Beamten  
des **DB** Konzerns*

# Notizen

**März 2015**

## Aktuelles aus dem BEV



*Ulrich Nölkenbockhoff, Vorsitzender des Besonderen Hauptpersonalrates,  
Burkhard Willerding, Vizepräsident des Bundeseisenbahnvermögens,  
Heinrich Brüggemann, Vorsitzender der Geschäftsleitung DB Regio NRW*

Zum 31. Monatsgespräch am 18. März 2015 begrüßte der Vorsitzende des Besonderen Hauptpersonalrates Ulrich Nölkenbockhoff die Gäste. In Vertretung für die Präsidentin Herr Burkhard Willerding, Vizepräsident des BEV, die Leiterin von HBB Beamte und BEV, Michaele Noack-Klippstein und als Gast den Vorsitzenden der Geschäftsleitung DB Regio NRW, Heinrich Brüggemann. Seitens des BEV begrüßte er den Abteilungsleiter 1, Wolfgang Schilling, Referatsleiter 11, Bernd Linkenbach, Referatsleiter 12, Wolfgang Mann, den Leitungsassistenten Jürgen Rothe, die Besondere Hauptvertrauensperson der schwerbehinderten Menschen (BesHVdsM) Josef Haug und vom Gesamtbetriebsrat DB ProjektBau GmbH, Manfred Kehr.

### **Laufbahnwechsel § 20 in den gehobenen Dienst**

Herr Willerding berichtet, dass die Bewerbungsfrist für den Laufbahnwechsel § 20 ELV in den gehobenen Dienst (Ausschreibungen der Geschäftlichen Mitteilungen der DB AG vom 24.09.2014) am 22.10.2014 abgelaufen ist. Von den insgesamt 1067 eingegangenen Bewerbungen haben nach Prüfung durch die BEV-Dienststellen 125 Bewerberinnen/Bewerber die laufbahn- und beamtenrechtlichen Voraussetzungen nicht erfüllt.

Von den verbliebenen 942 Bewerbungen haben 515 Bewerber/innen die Zulassung für das Assessmentcenter erhalten. 6 Bewerbungen wurden im Laufe des Verfahrens zurückgezogen.

Von den 6 eingegangenen Bewerbungen für den Laufbahnwechsel in den mittleren Dienst war 1 Bewerber nicht bewerbungsberechtigt.

Die Feststellungsgespräche des Laufbahnwechsels in den gehobenen Dienst sind für September/Oktober 2015 vorgesehen.

Die Feststellungsgespräche für den Laufbahnwechsel in den M-Dienst werden für die 5 Beamtinnen/Beamte, sofern sie die Voraussetzungen erfüllen, zeitnah an den BEV-Dienststellen durchgeführt.

### **Abwicklung der Mehrarbeit bei DB Kommunikationstechnik**

Der Vizepräsident gibt bekannt, dass zurzeit die Abwicklung der Mehrarbeit vollzogen wird, jedoch die Frage besteht, ob dies mit oder ohne Zustimmung der Betroffenen möglich ist. Der Dienstherr teilt die Auffassung des § 3 der Bundesmehrarbeitsvergütungsverordnung, dass die allgemeine Dispositionsbefugnis beim Arbeitgeber liegt und nicht beim jeweiligen Beamten selbst.

### **Personalien**

Herr Willerding informiert, dass Bundesminister Alexander Dobrindt am 11.02.2015 Herrn Norbert Barthle (CDU) zum neuen Parlamentarischen Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur ernannt hat.

Norbert Barthle betreut als Parlamentarischer Staatssekretär u. a. die Themenbereiche Haushalt und Luftfahrt sowie u. a. die Bundesländer Baden-Württemberg und Hessen. Der 63-jährige Bundestagsabgeordnete aus dem Wahlkreis Backnang/Schwäbisch Gmünd (Baden-Württemberg) folgt Katherina Reiche (CDU), die zur Hauptgeschäftsführerin des Verbandes Kommunaler Unternehmen (VKU) gewählt wurde und aus dem BMVI ausgeschieden ist.

Dorothee Bär (CSU) bleibt als Parlamentarische Staatssekretärin weiterhin u. a. für die Themen digitale Infrastruktur und Logistik zuständig und übernimmt zusätzlich den Bereich Verkehrssicherheit. Regional wird sie sich u. a. um Bayern, Sachsen, Thüringen, Berlin und Brandenburg kümmern.

Der Parlamentarische Staatssekretär Enak Ferlemann (CDU) betreut wie bisher die Bereiche Eisenbahn und Wasserstraßen; die Bundesländer Niedersachsen und Schleswig-Holstein fallen weiterhin in seine regionale Zuständigkeit. Zusätzlich verantwortet er zukünftig Mecklenburg-Vorpommern und Sachsen-Anhalt.

### **Wahlen der Schwerbehindertenvertretungen**

Herr Willerding beglückwünschte Herrn Josef Haug zur Wahl zum Besonderen Hauptschwerbehindertenvertreter und wünscht dessen Vertreterinnen/Vertretern eine erfolgreiche neue Wahlperiode.

### **Aufsichtsratswahlen**

Die Aufsichtsratswahlen im DB-Konzern sind abgeschlossen. Bei den Aufsichtsratswahlen konnte die EVG gute Erfolge erzielen und ihre Stellung weiter ausbauen.

### **Deutsche Annington**

Der Zusammenschluss der Deutschen Annington mit der GAGFAH wurde erfolgreich abgeschlossen. Durch den Zusammenschluss der Immobilienunternehmen entsteht ein Unternehmen mit einem kombinierten Portfolio von rund 350.000 Wohneinheiten. Mit einem gemeinsamen Portfoliowert von rund 21 Mrd. Euro wird es das zweitgrößte börsennotierte Immobilienunternehmen in Kontinentaleuropa.

Der Vizepräsident gibt bekannt, dass Oliver Kraft, ehemaliger Vorstandsvorsitzender der DB Netz AG zum 01.04.2015 als Geschäftsführer zu Voestalpine in Butzbach, wechselte.

### **Veränderungen bei der Besetzung der Konzernbevollmächtigten der DB AG in einigen Bundesländern**

Eckart Fricke, bisher zuständig für Baden-Württemberg, wird ab dem 01.07.2015 die Position des Konzernbevollmächtigten für Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen bekleiden. Er ist seit 1977 für den DB Konzern tätig und war unter anderem Vorstand Produktion im Geschäftsfeld DB Schenker Rail. Nachfolger von Herrn Fricke wird ab 01. Mai 2015 Herr Sven Hantel, derzeit Leiter des Regionalbereichs Südwest von DB Station&Service.

Alexander Kaczmarek, Konzernbevollmächtigter für Sachsen-Anhalt, tritt am 01.07.2015 die Nachfolge von Ingulf Leuschel in Berlin an, der im Frühjahr 2016 nach 50 Dienstjahren für die

DB AG in den Ruhestand treten wird. Bis dahin wird Herr Leuschel weiterhin die Arbeit der Konzernbevollmächtigten bundesweit koordinieren.

Der Konzernbevollmächtigte für Sachsen, Artur Stempel, ist bereits seit dem 01.02.2015 in Personalunion Gesamtprojektleiter für die Inbetriebnahme des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit 8 und wird sich ab 01.07.2015 auf diese Aufgabe konzentrieren. Volker Hädrich, Konzernbevollmächtigter für Thüringen, wird zum 01.07.2015 in den Ruhestand wechseln.

Die Konzernbevollmächtigten für Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen haben ihre Büros neben dem Sitz in Leipzig auch weiterhin in Magdeburg und Erfurt.

### **Shared Service-Center**

Die Bahn bündelt ihre Buchhaltung an 4 Standorten. Diese Umsetzung, wurde bereits im Jahr 2013 geplant. Für die europäischen Töchter in Deutschland bleibt der Standort Berlin. Da auch Stellen ins Ausland verlagert werden, stehen 100 Stellen in Vakanz.

### **Fernbusse**

Die DB will verstärkt Einfluss nehmen auf die Mitbestimmung und Gestaltung des Fernbusmarktes. In Zusammenarbeit mit mittelständischen Omnibusunternehmen möchte die DB dort flächendeckend den Wettbewerb unterstützen.

### **mofair**

Nachfolger von Wolfgang Meyer wird als neuer Präsident von mofair Hans Leister.

### **Umfirmierung**

#### **Veolia Verkehr GmbH wird Transdev GmbH.**

Die Veolia Verkehr GmbH trägt nun den Namen der Muttergesellschaft und firmiert seit Mitte März als Transdev GmbH. Entsprechend gibt es einige Änderungen beim Logo und dem Erscheinungsbild.

### **Durchbruch beim Trilog über 4. Bahnpaket**

Unter Trilog verbirgt sich das Europäische Parlament, die EU-Kommission und die lettischer Ratspräsidentschaft über die technische Säule des 4. Eisenbahnpakets. Bei rein nationalen Verkehren können Antragssteller zwischen der **ERA** der Europäischen Aufsicht und der nationalen Aufsicht wählen, wobei nicht sicher ist, ob dieses Placet auch für das Signal und Sicherungssystem gilt.

**Aufsichtsrat der DB AG****Personelle Änderungen**

In das Kontrollgremium des Aufsichtsrats der DB AG wurden berufen.:

Frau Prof. Dr. Susanne Knorre, ehemalige Wirtschaftsministerin Niedersachsen,

Dr. Ingrid Hengster, Vorstandsmitglied der KfW,

Dr. Michael Frenzel, Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Tourismuswirtschaft e. V. und Steffen Kampeter, Finanzstaatssekretär.

## Aus der DB AG

**Heinrich Brüggemann**, Vorsitzender der Geschäftsleitung von DB Regio NRW referierte über Veränderungen im Markt für Schienenpersonennahverkehr und die Bedeutung für DB Regio.

„Verabschiedet sich die Deutsche Bahn aus dem Regionalverkehr?“, so hieß kürzlich eine Schlagzeile. Was es heißt, sich am Markt für Schienenpersonennahverkehr im Wettbewerb zu behaupten, das hat die Deutsche Bahn und somit die DB Regio gerade in Nordrhein-Westfalen leidvoll erfahren. In den letzten 15 Jahren haben wir so manchen Wettbewerbsverfahren verloren. Allerdings konnten wir auch wichtige Erfolge verbuchen.



*Heinrich Brüggemann, Vorsitzender der Geschäftsführung DB Regio NRW,  
Michaele Noack-Klippstein  
Leiterin von HBB Beamte und BEV*

Was verstehen die Aufgabenträger unter Wettbewerb? Ist das die Bahn auf der einen Seite und auf der anderen Seite 2 oder 3 Mitbewerber, die das Bild ein wenig bunter machen? Oder hat Wettbewerb oder Wettbewerbsfähigkeit eine ganz andere Bedeutung?

Für Nordrhein-Westfalen ist das eindeutig. Für erfolgreichen Wettbewerb benötigt man drei oder vier Player neben der DB im Markt, die jeweils so viel Geschäft haben, dass bei Verlust eines Verkehrsvertrages nicht gleich die Existenz des Eisenbahnverkehrsunternehmens gefährdet ist. Rein rechnerisch kommt man auf 20 bis 25 % Marktanteil für die DB als Ziel des Wettbewerbs.

Für Regio NRW liegt der Marktanteil derzeit bei rund 65 %. Und es wird sehr schwierig, diesen Marktanteil zu halten. Bundesweit liegt der Marktanteil der DB Regio derzeit sogar noch bei über 70 %. Die weiteren Ausführungen entnehmen Sie bitte den beigefügten Anlagen.

## Die Geschäftsführung informiert:



*Birgit Michaelsen, Vorsitzende des BesPR der BEV-Dst Nord,  
Kerstin Feldmann, Werner Honisch und Martin Sebert, Geschäftsführung BesHPR*

### ◆ Änderung der Beamten-Pflegezeit-Vorschussverordnung (BPfIZV)

#### **Gesetz zur besseren Vereinbarkeit von Familie, Pflege und Beruf**

#### **hier: Auswirkungen auf Beamtinnen und Beamte des Bundes**

Durch das „Gesetz zur besseren Vereinbarkeit von Familie, Pflege und Beruf“ (gültig ab 01.01.2015) wird mit dem o. g. Rundschreiben des BMI (zu Pkt. 6) **vorab** die Anwendung der Beamten-Pflegezeit-Vorschussverordnung (BPfIZV) dahingehend geändert, dass der 3% Abzug bei der Vorschusszahlung (§ 1 Absatz 2 Satz 2 BPfIZV) entfallen kann. Die entsprechende Änderung der BPfI werden wir zeitnah nach Eingang zusenden.

- ◇ **Änderung der BEV-Richtlinien für die Gewährung von Zuschüssen zu den Aufwendungen für Heilmittel, die im Rahmen einer stationären oder teilstationären Behandlung in Einrichtungen, die der Betreuung und der Behandlung von Kranken oder Behinderten dienen, angewandt werden.**

Die Richtlinien wurden redaktionell überarbeitet, insbesondere wurde die sprachliche Gleichbehandlung von Frauen und Männern umgesetzt. Die Anlage 1 "Leistungsverzeichnis" ist an die Bestimmungen in der Bundesbeihilfeverordnung (5. Änderungsverordnung zur Bundesbeihilfeverordnung) angepasst worden. Die BEV-Dienststelle Mitte als Geschäftsführende Stelle für die BEV-Richtlinien "stationäre/teilstationäre Heilmittel" wird die Änderungen - gültig ab 01.04.2015 - wie im Entwurf dargestellt einführen.

- ◇ **Einrichtung eines Shared Service Centers Buchhaltung bei der DB Mobility Logistics AG (DB ML AG) für die deutschen SAP R/3K -neues Schreiben**

Nach dieser Mitteilung sind 123 zugewiesene / beurlaubte Beamtinnen und Beamten von dieser Organisationsmaßnahme betroffen. Mit Wirksamkeit des Betriebs(teil)-übergangs zum 01.02.2015 sind die betroffenen zugewiesenen und beurlaubten Beamtinnen und Beamten kraft Gesetzes auf die DB ML AG übergeleitet (§ 12 Abs. 1 und 2 i.V. mit § 23 DBGrG).

- ◇ **Service-Center Personal Marke - Ausgabe 01/2015**

Neue monatl. Publikation des Service Centers Personal.

- ◇ **Mitarbeiterinformationen - DB Netze**

**Veränderungen in Führungspositionen bei der DB Netz AG zum 01.02.2015**

Ewald Klüe hat zum 01.02.2015 interimswise die Funktion als „Leiter Regionalnetze Regionalbereich Mitte“ im Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg übernommen.

**Veränderungen in Führungspositionen bei der DB Netz AG zum 01.04.2015**

Wolfgang Bohrer übernimmt die Funktion des Leiters „Netzplanung und Portfoliomanagement (I.NGI)“ im Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg

◇ **Fahrvergünstigungen**

**Hamburg-Köln-Express GmbH (HKX)**

Seit Juli 2012 verkehrt das private Unternehmen Hamburg-Köln-Express GmbH (HKX) täglich auf der Strecke Hamburg-Altona bis Essen Hbf bis Köln Hbf. Mit Wirkung vom 01.02.2015 verkehren die HKX-Züge der Produktklasse C (Nahverkehr). Gleichzeitig wurde die HKX in den Nahverkehrstarif der DB integriert. Damit werden die Fahrkarten nach DB-Tarif in den Zügen der HKX anerkannt. DB-Fahrvergünstigungen (inkl. NetzCard, Firmenreisefahrkarten) werden weiterhin nicht anerkannt.

**Umfirmierung: Veolia Verkehr GmbH wird Transdev GmbH**

Veolia ist jetzt 100% Tochter der Transdev und firmiert unter dem neuen Namen.

**Neue Busverbindung der DB (Tschechische Bahn zwischen Ostrava und Krakow)**

Seit dem 01.03.2015 besteht eine regelmäßige Busverbindung zwischen Ostrava und Krakow, die CD betrieben wird. Reisende mit FIP-Fahrausweisen für die tschechische und polnische Teilstrecke (d. h. mit dem Internationalen Fahrschein heft (privat / dienstlich) sowie Fahrkarten aufgrund der Internationalen Ermäßigungskarte (Ausweis)) müssen zusätzlich eine Platzkarte für zurzeit 7,00 Euro erwerben.

◇ **Überprüfung der Verfassungsmäßigkeit der herabgesetzten Altersgrenze beim Bezug von Kindergeld durch das BVerfG**

**Hier: Anträge auf Gewährung des kindergeldbezogenen Anteils des Familienzuschlags über das 25. Lebensjahr hinaus**

Schreiben der BEV-HV vom 02.03.2015 - 13.13 Pb 40 01/2015 -

◇ **Planstellenfreigabe (AnwDA) und Durchschnittliche Wartezeiten**

Stand: April 2015

**Impressum:**

**Notizen**

**Ausgabe: März 2015**

**Mitteilungsblatt**

**des Besonderen Hauptpersonalrates**

**Tel.: 0228 3077-458**

**Fax: 0228 3077-161**

**E-Mail [ulrich.noelkenbockhoff@bev.bund.de](mailto:ulrich.noelkenbockhoff@bev.bund.de)**

**Herausgeber und verantwortlich für den Inhalt:**

**Ulrich Nölkenbockhoff, Vorsitzender BesHPR**

**Kurt-Georg-Kiesinger-Allee 2**

**53175 Bonn**

Was bedeutet es vor dem Hintergrund des Wettbewerbs, in der Unternehmensstrategie und auch in den Betriebsversammlungen vor Betriebsräten, vor Personalräten aufzutreten und zu sagen, unser Ziel sind 50 % Marktanteil, wir wollen Marktführer sein oder wie wir das in NRW formulieren, wir wollen die beste Bahn im Land sein?

Und auch in einem zweiten Aspekt zu diesem Thema - wie es eigentlich am Markt aussieht – bereitet eine Entwicklung DB Regio schon im letzten Jahr Sorgen und wird in diesem Jahr weiterhin Sorgen machen. In der Öffentlichkeit spielt es noch kaum eine Rolle, ist aber sehr wichtig: Wir verlieren Fahrgäste. Wir verlieren nicht nur Fahrgäste als DB, sondern die Branche verliert Fahrgäste. Also auch die Kollegen Tobias Richter, Hans Leister mit ihren Unternehmen. Nicht nur in der Fläche, auch für den übrigen ÖPNV. In Köln beim Verkehrsverbund Rhein-Sieg, in Aachen, in Essen, beim VRR zerbrechen sich die Marketing-Kollegen, die Strategen den Kopf, warum das so ist und wie man dieses Problem lösen kann. Fakt ist, der DB Regio AG fehlen in diesem Jahr per Februar, Fahrgeldeinnahmen gegenüber Plan. In NRW ist es ein mittlerer einstelliger Millionenbetrag.

Also zwei Parameter am Markt, ohne das Thema Regionalisierungsmittel, die DB Regio vor große Herausforderungen stellen. Um es nochmal zu sagen: Das Ziel der Aufgabenträger ist es, die Bahn in jedem Fall kleiner zu bekommen, damit ein funktionierender Wettbewerb entsteht.

Um auf die Schlagzeile des WDR zurück zu kommen „Verabschiedet sich die DB vom Regionalverkehr?“, verdienen wir unser Geld woanders? Und wenn das so wäre, was bedeutet das für die 4.000 Kolleginnen und Kollegen in Nordrhein-Westfalen und für mehr als 30.000 Kolleginnen und Kollegen bei DB Regio bundesweit? Es ist deutlich zu machen, dass die Aussage in diesem Zusammenhang nicht nur Bedeutung hat für Nordrhein-Westfalen.

Vor ein paar Jahren hieß es in NRW, „das ist schwierig, die Verbünde sind alle gegen die Bahn“ und woanders schien die Welt heil zu sein. Die Trends in den Bundesländern sowie bei den Aufgabenträgern, die Aussagen auf dem Jahreskongress vor 14 Tagen der Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger in Fulda sind ganz eindeutig: Am Prinzip Wettbewerb hat keiner Zweifel. Er wird bundesweit für erfolgreich gehalten. Und politisch rüttelt an diesem Prinzip nicht wirklich jemand. Bundesweit herrscht Einigkeit, dass die Bahn mit Marktanteilen größer 50 % zu groß ist und tendenziell, so die Behauptung, den Wettbewerb eher behindere als förderlich sei.

Und das ist eine Erklärung dafür, dass auf der Aufgabenträgerseite immer wieder neue Ausschreibungskriterien gefunden werden, die das Ziel im Auge haben, es der Deutschen Bahn schwerer zu machen, als den anderen sogenannten „privaten Wettbewerbern“, alles wieder oder neu zu gewinnen. Ein weiterer Aspekt, den man nicht vergessen darf ist, das Wort „Geld sparen“, preiswerter einzukaufen. Und auch da kann man sich die bundesweite Landschaft anschauen. Von wenigen Ausnahmen abgesehen, sind Wettbewerbsergebnisse tatsächlich mit Preisen belegt, die in aller Regel niedriger sind, als die Preise des Vorvertrages. Es gibt Ausnahmen, auch in Nordrhein-Westfalen, dort gab es erste Verkehrsverträge die um das Jahr 2000 ausgeschrieben und vergeben worden waren. Wettbewerber aber auch wir haben Fehler gemacht und sind mit zu niedrigen Preisen in den Markt gegangen. Es wurden über Jahre Verluste gemacht und über neue Ausschreibungen ging dann der Preis nach oben.

Der Vorstandssprecher des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr, der größte Verbund nicht nur in Nordrhein-Westfalen, hat vor ein paar Tagen in der Zeitung geäußert: „Wenn die S-Bahn in Rhein-Ruhr ausgeschrieben wird, dann sind das 16 Mio. Zugkilometer. Je nachdem wie man rechnet, kann man dann von dem, was aufgrund des zu erwartenden Ausschreibungsergebnisses gespart wird, jedes Jahr ca.10 Mio. Euro in den Ausbau der Bahnsteige packen.“ Dabei geht es um einheitliche Bahnsteighöhen in Nordrhein-Westfalen. Mal eben 10 Mio. als „Ausschreibungsgewinn“, zugegeben in einer großen wettbewerblichen Veranstaltung. Da bleibt was über und auch wir halten eine solche Ersparnis durchaus für realistisch.

Was bedeutet Wettbewerb? Da verliert die S-Bahn Nürnberg einen großen Auftrag. Im Ergebnis ist es gleichgültig, ob der Gewinner der Ausschreibung sich vertan hat oder nicht, die nehmen uns erst mal die Arbeit weg. Und ob Tobias Richter jeder Kollegin, jedem Kollegen von DB Regio ein Übernahmeangebot vorlegen wird und wenn ja zu welchen Konditionen, das bleibt abzuwarten. Und ob die Bayerische Eisenbahngesellschaft die Kraft hat, wenn sie sieht, dass es bei der Umsetzung des Betriebs durch den Wettbewerber National Express Schwierigkeiten gibt, gegenzusteuern, das wage ich auch zu bezweifeln. Dann müsste man ja die eigene Entscheidung um 180 Grad drehen.

Wenn ich nach Südost schaue zu den Kollegen in Sachsen, Sachsen-Anhalt, und Thüringen: Dort ist vor vier Wochen die Entscheidung gefallen, wir nehmen an der Ausschreibung gar nicht teil! Die wesentliche Begründung dafür war, dass die Qualität dieser Ausschreibung im Sinne der Verteilung von Chancen und Risiken,

dermaßen risikolastig für die Eisenbahnverkehrsunternehmen war. Alle Risiken, welche man sich vorstellen konnte, sollte der Anbieter tragen. Aber die Risiken waren so konfus beschrieben, dass auch der Finanzvorstand von DB Regio, Norbert Klimt, gesagt hat, so könne er nicht kalkulieren. Die Konsequenz daraus hat zum Entscheid der Nichtteilnahme geführt.

Am 20.03.2015 endete die Frist, die es uns erlaubte, für den Rhein-Ruhr-Express ein Angebot abzugeben oder auch nicht. Regio NRW hat ein Angebot ausgearbeitet. Vor vier Wochen noch wurde in der Presse gesagt: Wer Betrieb und Instandhaltung voneinander trennt, macht es mit Blick auf die Personalkostenstruktur der DB diesem Unternehmen unmöglich ein wettbewerbsfähiges Angebot abzugeben. Wir wären mit unserem Tarifvertrag schlechterdings, in dem konkreten Fall 13 – 14 % teurer als die Branche.

Wir stellen bundesweit fest und jetzt komme ich noch mal zurück auf die Tagung der Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger, dass wir auch weiter darüber reden müssen, dass sich der Markt für den Schienenpersonennahverkehr gerade gravierend verändert.

Wir sprechen von einer sogenannten Segmentierung des Marktes. Bislang wurde die komplette Wertschöpfungskette ausgeschrieben, also angefangen von der Planung des Betriebs über den Betrieb, die Instandhaltung, die Fahrzeughalterschaft bis hin zum Vertrieb und auch der Verwertung der Fahrzeuge nach Ende des Verkehrsvertrages, waren alle Leistungen beim Eisenbahnverkehrsunternehmen gebündelt. Die unternehmerische Herausforderung hatte an der Stelle sozusagen viele Facetten. Was die Zukunft angeht, wird dieses Paket aufgeschnürt und in kleineren Paketen ausgeschrieben. Erste Ergebnisse, sehen wir heute in der Praxis.

Wir haben bereits in NRW seit einiger Zeit das Thema, dass der Vertrieb getrennt vom Betrieb ausgeschrieben wird. Hier in Köln, hier in Bonn, hier im Verkehrsverbund Rhein-Sieg gibt es einen sogenannten Vertriebsvertrag. Egal welches Eisenbahnverkehrsunternehmen eine Ausschreibung für bestimmte Netze gewinnt, Teil der Ausschreibung ist, dass man dann mit dem schon ausgesuchten Vertriebspartner einen Vertrag zu machen hat, dessen Inhalt auch schon ausgearbeitet ist. Dieser Vertragspartner übernimmt den Vertrieb. Egal, ob für DB Regio, für die Transregio, die Abellio oder die Ruhrtalbahn oder wer auch immer als Wettbewerber unterwegs ist. Gleiches kennen wir schon seit einigen Jahren im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, wo wir, als DB, als DB Vertrieb exklusiv den Vertrieb im SPNV haben, und die Nordwestbahn, Abellio und Keolis gezwungen sind, Vertrieb bei uns einzukaufen. Dieser Vertrag endet im Jahr 2019. Der VRR ist gerade dabei,

die Vertriebsausschreibung vorzubereiten und hat ein großes Interesse daran, dass es neben der DB Vertrieb auch Angebote von anderen Vertriebsgesellschaften geben wird.

Der viel zitierte Tobias Richter, die Firma National Express hat 2013 oder Anfang 2014 der DB Regio im Ausschreibungsverfahren den Regionalexpress 7 und die RB 48 abgenommen. Aus unserer Sicht mit einer Prognose der Fahrgeldeinnahmen, die wir für, vorsichtig formuliert, übertrieben halten.

DB Regio hat, als National Express anschließend die Instandhaltungsleistungen ausgeschrieben hat, ein Angebot abgegeben und diese Ausschreibung gegen zwei Wettbewerber gewonnen. Wir haben die Arbeit in Sachen Instandhaltung für uns sozusagen gerettet. Wir, die Bahn, als Subunternehmer. Die Betriebsräte, die Personalräte waren erfreut, dass wenigstens die Arbeitsplätze der Instandhaltung gerettet waren. Das bedeutet Veränderung für unsere Werke. Wenn für die Instandhaltung eine Schraube benötigt wird, dann wird diese auch zukünftig dem Lager entnommen. Im Augenblick ist das noch egal, in welchen rot lackierten Wagen, in welches rot lackierte Fahrzeug die Schraube verbaut wird. Das ist alles Regio, alles eine Kasse. Ab Herbst diesen Jahres wird es darauf ankommen, dass wir lernen, also die Menschen vor Ort, dass jede Minute, die dann im nicht roten Zug gearbeitet wird, eine Minute sein muss, für die man eine Bestellung hat. Jede Schraube, die in diesem Zug verbaut wird, wird auch auf den Kostenträger verbucht. Wir müssen uns also mit neuen Geschäftsbedingungen vertraut machen. Und auch unsere DB System davon überzeugen, dass nicht wir diejenigen sind, die dem Markt mitteilen, was man bei uns bekommen kann, um dann festzustellen, das will keiner kaufen. Sondern die Herrschaften sind für den ein oder anderen gezwungen, uns so zu bedienen, wie unsere Kunden ihre Abrechnungen brauchen. Und alleine diese Aufgabenstellung R 7, RB 48 hält die DB Regio NRW ganz schön in Atem.

Ich nehme das als Beispiel dafür, dass Regio insgesamt vor der Frage steht, liegt meine Zukunft darin, dem Markt zu folgen, um segmentierte Ausschreibungen zu bedienen? Also auch, wenn jetzt beim Rhein-Ruhr-Express gefragt ist, Züge zu bewegen. Die Züge gehören uns nicht, den Fahrplan haben wir nicht gemacht, die Instandhaltung liegt beim Hersteller der Fahrzeuge und Reinigung etc. erledigt er auch. Wir haben an Bord Sicherheitspersonal und Reiniger, die wahrscheinlich auch zu anderen Firmen gehören und andere Verträge bedienen. Reduzieren wir uns, weil der Markt das so will, gehen wir den Weg und bedienen Segmente? Wollen wir das? Warum fällt es uns so schwer, als Regio nur den Betrieb zu bedienen? Liegt das nur an zu hohen Personalkosten oder gibt es dort noch andere Kriterien? Und warum

haben wir andere Ausschreibungen gewonnen und sagen, diese können wir in den alten Strukturen nicht gewinnen? Die Ausschreibung S5/S 8 vor zwei Jahren hat DB Regio mit einem Cent Abstand pro Zugkilometer gewonnen. Das Sauerlandnetz wurde mit drei Cent Abstand gewonnen.

Warum hatten wir die Ausschreibung S 5/S 8 gewonnen, wo doch die Personalkosten dort auch eine Rolle spielten? Wir haben trotz höherer Personalkosten gewonnen, weil wir beim Bedienen der Schnittstellen zwischen klassischem Betrieb, Abstellung, Instandhaltung, Transportleitung und den Leitstellen, also überall an den Schnittstellen des Geschäftes, viel Erfahrung und die besten Leute an Bord haben. Die dürfen dann sogar ein wenig mehr kosten, als die beim Wettbewerber, weil wir das Geschäft auch besser verstehen. Und dann ist es möglich eine Differenz bei den Personalkosten auszugleichen, wie sie zwischen Branche und DB Tarifvertrag besteht. Bei segmentiertem Geschäft, also z. B. beim RRX Betrieb gibt es dieses Schnittstellenmanagement so nicht mehr. Wenn Regio sich demnächst an der Ausschreibung wie RRX oder an anderen ähnlichen Ausschreibungen, die wir bundesweit bekommen werden, beteiligen will, müssen wir überlegen, wie finden wir andere Positionen, um auf Augenhöhe mit den Wettbewerbern zu konkurrieren. Oder wir verabschieden uns aus dem Regionalverkehr.

Meine Botschaft ist, DB Regio muss sich bundesweit auf neue Strukturen am Markt einstellen.

Es gibt noch Diskussionen zum Thema: Wo muss Geld als Erstes hin. Für Infrastruktur fehlt Geld, Regionalisierungsmittel stehen auf dem Prüfstand, die kommunalen Kollegen mit ihren Bus- und Schienengesellschaften, Straßenbahnen und U-Bahnen halten die Hand auf. Die Politik bedient immer den Wähler (Bürger, Interessenvertreter, Verband, Gewerkschaft, Arbeitgeberverband ...), um den man sich sorgt.

Bei der Diskussion „Lohnt sich öffentlicher Verkehr, lohnt sich Schienenverkehr gegenüber dem Individualverkehr (Autobahnen, Bundesstraßen, Landstraßen, Stadtverkehre), wo geht das Geld hin“, steht eines fest: sollte die DB an Attraktivität im System verlieren, bezüglich der Schiene, dann wird die Politik das Geld in den Individualverkehr investieren.

Bei der Konkurrenz und wenig Geld wird es in den Jahren immer wichtiger sein, außerhalb von Ausschreibungen, außerhalb von Wettbewerbsverfahren, außerhalb

von Konkurrenzsituationen, innerhalb der Wettbewerberlandschaft im Schulterschluss mit diesen Wettbewerbern das System stark zu machen. Überspitzt formuliert: Jeder Fahrgast, der einmal enttäuscht den Zug verlassen hat, wird nicht wieder den Zug benutzen. Dem ist es auch egal, ob er aus einem roten oder blauen Zug ausgestiegen ist. Der steigt dann um auf das Auto.

Die Schwierigkeit, in diesem Markt zurecht zu kommen verlangt auch zu lernen, dass wir mit „Tobias Richter und Hans Leisters“ etc. untergehakt unterwegs sein müssen. Das System Schiene muss funktionieren, d. h. wir müssen, wenn jemand in Schwierigkeiten gerät, helfen, um das System Schiene stark zu machen.

Wie geht es den Menschen, den Mitarbeitern, wenn der RRX verloren wird und 500 oder 600 Kollegen die Mitteilung erhalten, dass ihre Arbeit wegfällt und wahrscheinlich keine Arbeit bei der DB in NRW an anderer Stelle in gleicher Güte angeboten werden kann?

Die Verantwortung zum Mitarbeiter sollte der Arbeitgeber DB Verpflichtung sein, sich an dieser Stelle sich für die Mitarbeiter bei Auftragsverlust einzusetzen.“

## Planstellenfreigabe (AnwDA) und Durchschnittliche Wartezeiten - 2015 -

A. Ernennungsreife Anwärter - Planstellenfreigabe (AnwDA)														
Laufbahnen	BesGr	Dez VJ	Jan	Feb	Mrz	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez
Bundesbahnsekretärinnen und Bundesbahnsekretäre sowie des nichttechnischen Verwaltungsdienstes	A 9 Z	10 / 14	11 / 14	12 / 14	01 / 15	02 / 15								
	A 9	11 / 14	12 / 14	01 / 15	02 / 15	03 / 15								
Werkmeisterinnen und Werkmeister & technischen Bundesbahnsekretärinnen und technischen Bundesbahnsekretäre	A 9 Z	11 / 14	12 / 14	01 / 15	02 / 15	03 / 15								
	A 9	11 / 14	12 / 14	01 / 15	02 / 15	03 / 15								
Lokomotivführerinnen und Lokomotivführer	A 9 Z	11 / 14	12 / 14	01 / 15	02 / 15	03 / 15								
	A 9	11 / 14	12 / 14	01 / 15	02 / 15	03 / 15								
Bundesbahninspektorinnen und Bundesbahninspektoren sowie des gehobenen nichttechnischen Verwaltungsdienstes	A 13	11 / 14	12 / 14	01 / 15	02 / 15	03 / 15								
	A 12	11 / 14	12 / 14	01 / 15	02 / 15	03 / 15								
technischen Bundesbahninspektorinnen und technischen Bundesbahninspektoren	A 13 Z	11 / 14	12 / 14	01 / 15	02 / 15	03 / 15								
	A 13	11 / 14	12 / 14	01 / 15	02 / 15	03 / 15								

B. Durchschnittliche Wartezeiten in Monaten														
Laufbahnen	BesGr	Dez VJ	Jan	Feb	Mrz	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez
Bundesbahnsekretärinnen und Bundesbahnsekretäre sowie des nichttechnischen Verwaltungsdienstes	A 9 Z	2	2	2	2	2								
	A 9	1	1	1	1	1								
Werkmeisterinnen und Werkmeister & technischen Bundesbahnsekretärinnen und technischen Bundesbahnsekretäre	A 9 Z	1	1	1	1	1								
	A 9	1	1	1	1	1								
Lokomotivführerinnen und Lokomotivführer	A 9 Z	1	1	1	1	1								
	A 9	1	1	1	1	1								
Bundesbahninspektorinnen und Bundesbahninspektoren sowie des gehobenen nichttechnischen Verwaltungsdienstes	A 13	1	1	1	1	1								
	A 12	1	1	1	1	1								
technischen Bundesbahninspektorinnen und technischen Bundesbahninspektoren	A 13 Z	1	1	1	1	1								
	A 13	1	1	1	1	1								

# INFO-M@IL 01

## Festbeträge für Arzneimittel

Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Kolleginnen, liebe Kollegen,

durch die ständige Fortschreibung der Festbetragsbindung für Arzneimittel häufen sich Fälle, in denen nicht der volle Betrag für ein Arzneimittel durch die KVB als erstattungsfähig anerkannt wird.

Unterliegt ein Arzneimittel der Festbetragsbindung, so erfolgt durch die KVB die Bezuschussung immer nur bis zur Höhe dieses Festbetrages. Die den Festbetrag übersteigenden Kosten sind vom Versicherten selbst zu tragen, können aber mit besonderer Einreichung noch bei der Zusatzversicherung geltend gemacht werden.

Auch können Mittel, die bisher durch die KVB voll erstattet worden sind, neu in die Regelungen zur Festbetragsbindung aufgenommen werden, da die Liste der unter die Festbetragsregelungen fallenden Arzneimittel einer ständigen Veränderung unterliegt. So kann ein Arzneimittel auch aus der Liste Festbetragsarzneimittel wieder herausfallen.

Es gibt auf dem deutschen Arzneimittelmarkt eine Vielzahl von Arzneimittel mit vergleichbarer Wirkung, teilweise identischer Zusammensetzung, aber mit sehr unterschiedlichen Preisen. Durch die Festbetragsbindung kommt es zu hohen jährlichen Einsparungen bei den Arzneimittel Ausgaben, die auch der Beitragsstabilität der Krankenkassen dienen!

Weitere Informationen sind den beigefügten Anlagen der KVB zu entnehmen!

**Verantwortlich:**

Ralph Squire, Vorsitzender  
Besonderer Personalrat  
Hachestr. 61  
45127 Essen

## Allgemeines

Aufgrund der Tarifänderung zum 01.09.2008 sind **Arzneimittel mit Festbetrag** nur bis zur Höhe des Festbetrages zuschussfähig. Zeitgleich wurden auch die Bestimmungen der gesetzlichen Krankenversicherung zur **Zuzahlungsbefreiung von Arzneimitteln** mit Wirkung zum 01.09.2008 in die Tarifstelle 4 übernommen.

Aufgrund der Tarifänderung zum 01.06.2009 sind **Arzneimittel mit Höchstbetrag** nur bis zur Höhe des Höchstbetrages zuschussfähig.

## Was bedeuten ein Festbetrag/ Höchstbetrag für Arzneimittel?

Auf dem deutschen Arzneimittelmarkt gibt es eine Vielzahl von Arzneimitteln mit vergleichbarer Wirkung und zum Teil auch identischer Zusammensetzung, deren Preise aber sehr unterschiedlich sind.

Die zuständigen politischen Gremien sind der Auffassung, dass es unter Wirtschaftlichkeitsgesichtspunkten nicht vertretbar ist, die Versichertengemeinschaft mit den Kosten teurer Arzneimittel zu belasten, wenn auf der anderen Seite preisgünstige und qualitativ gleichwertige Präparate zur Verfügung stehen. Deshalb gibt es seit 1989 Arzneimittelfestbeträge, die die Versichertengemeinschaft vor überhöhten Arzneimittelausgaben schützen. Zusätzlich werden seit 2009 für Arzneimittel, die sich nicht in eine Festbetragsgruppe einschließen lassen, Höchstbeträge festgelegt.

**Festbeträge** und **Höchstbeträge** sind Obergrenzen für die Erstattung von Arzneimitteln. Das bedeutet: Die Krankenkassen zahlen nicht automatisch jeden Preis, sondern nur einen Festbetrag bzw. Höchstbetrag.

Ein Festbetrag wird für Gruppen vergleichbarer Arzneimittel festgesetzt. So hat der Arzt, der ein Medikament verschreiben will, die Wahl zwischen mehreren therapeutisch gleichwertigen Präparaten, die er dem Patienten auf Kosten der Krankenkasse verschreiben kann. Die Daten zu den Festbeträgen können Sie im Internet beim „Deutschen Institut für medizinische Dokumentation (DIMDI)“ ([www.dimdi.de](http://www.dimdi.de)) unter [Arzneimittel/ Festbeträge, Zuzahlung/ Festbeträge](#) erhalten.

Höchstbeträge werden für Arzneimittel festgelegt, die sich nicht in eine Festbetragsgruppe einschließen lassen, weil sie gegenüber den alternativen Präparaten medizinische Vorteile bieten. Höchstbeträge sind dazu gedacht, für diesen zusätzlichen Vorteil einen angemessenen Preis zu finden. Hierzu kommt die Methode der Kosten-Nutzen-Bewertung zum Einsatz.

## Welche Auswirkungen haben Fest- bzw. Höchstbetrag auf die Erstattungsfähigkeit des Arzneimittels?

Verordnet Ihr Arzt ein Arzneimittel, dessen Preis über dem Fest-/ Höchstbetrag liegt, so müssen Sie den Differenzbetrag zwischen Apothekenabgabepreis und Fest-/Höchstbetrag zusätzlich zum tariflichen Eigenanteil nach Tarifstelle (TS) 1.20.1 selbst entrichten; das gilt

auch, wenn sie nach TS 1.21 vom Abzug der nicht zuschussfähigen Eigenanteile befreit sind.

**Beispiel:**

	<b>Originalpräparat</b>	<b>wirkstoff- bzw. wirkungsgleiches Ersatzpräparat</b> (Apothekenabgabepreis unter Festbetrag) - nicht zuzahlungsbefreit -
<b>Apothekenabgabepreis</b>	<b>81,53 €</b>	<b>19,45 €</b>
Festbetrag	<u>25,26 €</u>	<u>25,26 €</u>
<b>Zuschussfähiger Betrag</b>	<b>25,26 €</b>	<b>19,45 €</b>
Abzgl. Eigenanteil (10%, 5 - 10€)	<u>- 5,00 €</u>	<u>- 5,00 €</u>
	20,26 €	14,45 €
<b>Zuschuss 90%</b>	<u><b>18,23 €</b></u>	<u><b>13,01 €</b></u>
<b>Eigene Aufwendungen (Apothekenabgabepreis – Zuschuss)</b>	<b>63,30 €</b>	<b>6,44 €</b>

**Was bedeutet eine Zuzahlungsbefreiung für Arzneimittel?**

In der gesetzlichen Krankenversicherung können Arzneimittel, deren Preis 30 Prozent und mehr unterhalb des Festbetrags liegt, von der Zuzahlung befreit werden.

Die KVB hat diese Regelung zur Entlastung ihrer Mitglieder in ihren Tarif übernommen. Bei ärztlicher Verordnung eines zuzahlungsbefreiten Arzneimittels entfällt für dieses Arzneimittel der tarifliche Eigenanteil nach TS 1.20.1 in Höhe 10% mindestens 5 € bis maximal 10 €.

Im Internet beim „Deutschen Institut für medizinische Dokumentation (DIMDI)“ ([www.dimdi.de](http://www.dimdi.de)) können Sie unter [Arzneimittel/ Festbeträge, Zuzahlung/ Zuzahlungsbefreiung](#) nachsehen, ob die von Ihnen benutzten Arzneimittel zuzahlungsbefreit sind. Im Übrigen können Sie weitergehende Information zur Zuzahlungsbefreiung bei Ihrem Arzt oder Apotheker erhalten.

**Bei einem zuzahlungsbefreiten Ersatzpräparat würde im oben genannten Beispiel zusätzlich der Abzug des Eigenanteils entfallen.**

**Was Sie als Mitglied oder mitversicherter Angehöriger tun sollten:**

Insoweit Sie aufgrund einer Erkrankung auf die Einnahme von Arzneimitteln angewiesen sind, sollten Sie bei der Behandlung mit Ihrem Arzt besprechen, welche Verordnungen im Rahmen der Fest-/ Höchstbetragsregelung bzw. der Regelung zur Zuzahlungsbefreiung sinnvoll sind.

Bitten Sie Ihren Arzt, Ihnen ggf. als Ersatz für ein teures Originalpräparat mit Fest-/ Höchstbetrag ein gleichwertiges, soweit möglich zuzahlungsbefreites Präparat (z.B. ein Generikum) zu verordnen.

Grundsätzlich besteht darüber hinaus bei Verordnung eines teuren Originalpräparates oder eines nicht zuzahlungsbefreiten Präparates die Möglichkeit, den Apotheker um den Ersatz durch ein günstigeres bzw. zuzahlungsbefreites Präparat zu bitten. Sollte ein Ersatz aus arzneimittelrechtlichen oder medizinischen (dann hat der Arzt das Rezept entspre-

chend ausgefertigt) Gründen nicht zugelassen sein, darf der Apotheker nur das verordnete Arzneimittel abgeben. Auch in diesen Fällen, wird die Bezuschussung weiterhin durch den Fest-/ Höchstbetrag begrenzt.

Diese Information kann die Beratung durch Ihren Arzt bzw. Apotheker nicht ersetzen. Es können insbesondere keine Empfehlungen oder Bewertungen von Arzneimitteln abgeleitet werden.

Sie finden diese Informationen auch im Internet unter [www.kvb.bund.de](http://www.kvb.bund.de).

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen  
Ihre KVB-Bezirksleitung

\_\_\_\_\_ ✂ \_\_\_\_\_ ✂ \_\_\_\_\_ ✂ \_\_\_\_\_ ✂ \_\_\_\_\_ ✂ \_\_\_\_\_ ✂ \_\_\_\_\_ ✂  
(Bitte abschneiden und dem behandelnden Arzt bzw. Apotheker vorlegen)

#### Information der KVB an den behandelnden Arzt



Die KVB hat die Regelungen zu **Arzneimitteln mit Fest-/ Höchstbetrag** und zur **Zuzahlungsbefreiung von Arzneimitteln** in ihren Tarif übernommen.

Bitte beachten Sie als behandelnder Arzt bei der Verordnung von Arzneimitteln, dass nach dem Tarif der KVB nur noch der für das jeweilige Arzneimittel festgelegte Fest-/Höchstbetrag als erstattungsfähig anerkannt werden kann.

Im Interesse Ihres Patienten als Versicherten der KVB bitten wir Sie daher, soweit möglich nur Arzneimittel zu verordnen, deren Apothekenabgabepreis unterhalb des Fest-/ Höchstbetrages liegt bzw. die zuzahlungsbefreit sind.

In diesem Zusammenhang weisen wir auch nochmals daraufhin, dass für KVB-Mitglieder hinsichtlich nichtverschreibungspflichtiger Arzneimittel die Arzneimittelrichtlinien gelten.

#### Information der KVB an den Apotheker



Die KVB hat die Regelungen zu **Arzneimitteln mit Festbetrag** und zur **Zuzahlungsbefreiung von Arzneimitteln** in ihren Tarif übernommen.

Bitte beachten Sie als Apotheker bei der Abgabe von Arzneimitteln, dass nach dem Tarif der KVB nur noch der für das jeweilige Arzneimittel festgelegte Fest-/ Höchstbetrag als erstattungsfähig anerkannt werden kann.

Im Interesse Ihres Kunden als Versicherten der KVB bitten wir Sie daher, soweit möglich nur Arzneimittel abzugeben, deren Apothekenabgabepreis unterhalb des Fest-/ Höchstbetrages liegt bzw. die zuzahlungsbefreit sind.

Sehr geehrte Damen und Herren,

möglicherweise haben Sie bei einer der letzten Erstattungsmitteilungen festgestellt, dass nicht der volle Betrag für ein Arzneimittel erstattet worden ist. Dies nehmen wir zum Anlass, Sie nochmals separat auf das Thema Festbetragsarzneimittel aufmerksam zu machen:

Besteht für ein Arzneimittel eine sogenannte „Festbetragsbindung“, so bezuschusst die KVB Aufwendungen immer nur bis zur Höhe dieses Festbetrages. Alle übersteigenden Kosten sind von dem Versicherten selbst zu tragen. Diese Regelung gilt bereits seit der Tarifänderung zum 01.06.2008.

Unsere **Empfehlung** für Ihren Umgang mit dem Thema Festbeträge:

- Informieren Sie Ihren Arzt und Apotheker, dass die KVB die Regelungen zu Arzneimitteln mit Festbetrag in ihren Tarif übernommen hat
- Nutzen Sie dazu auch gerne unser allgemeines Informationsblatt zu den Festbeträgen (Liegt diesem Schreiben bei)
- Fragen Sie immer auch Ihren Arzt oder Apotheker, ob das Arzneimittel der Festbetragsregelung unterliegt.
- Dies kann neu auch Mittel betreffen, die Ihnen bereits seit längerer Zeit verordnet werden.
- Wenn Sie einen Internetzugang haben:  
Informieren Sie sich unter diesem offiziellen Internetlink <http://www.dimdi.de/static/de/amg/festbetrage-zuzahlung/festbetrage/index.htm> regelmäßig über die Höchstbeträge Ihres Arzneimittels

## Hintergrund

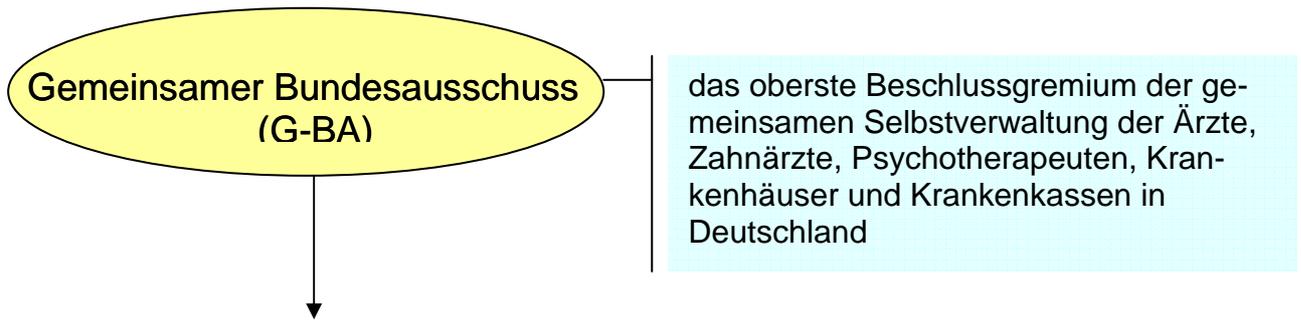
Auf dem deutschen Arzneimittelmarkt gibt es eine Vielzahl von Arzneimitteln in vergleichbarer Qualität, mit vergleichbarer Wirkung und zum Teil auch identischer Zusammensetzung, deren Preise aber sehr unterschiedlich sind.

Deshalb wurde das Festbetragssystem für Arzneimittel mit dem Gesundheitsreformgesetz (GRG) im Jahr 1988 eingeführt, um dem Anstieg der Arzneimittelausgaben nachhaltig zu begegnen. Die Festbetragsgruppenbildung führt zu einer jährlichen Einsparung von rund 5,8 Milliarden Euro bei den Arzneimittelausgaben der gesetzlichen Krankenversicherung (Angaben des GKV-Spitzenverbandes von 2012).

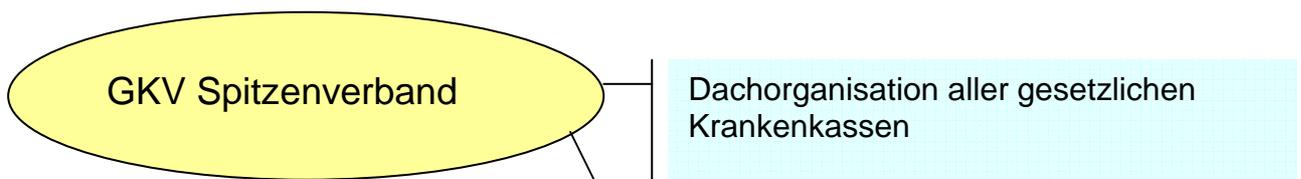
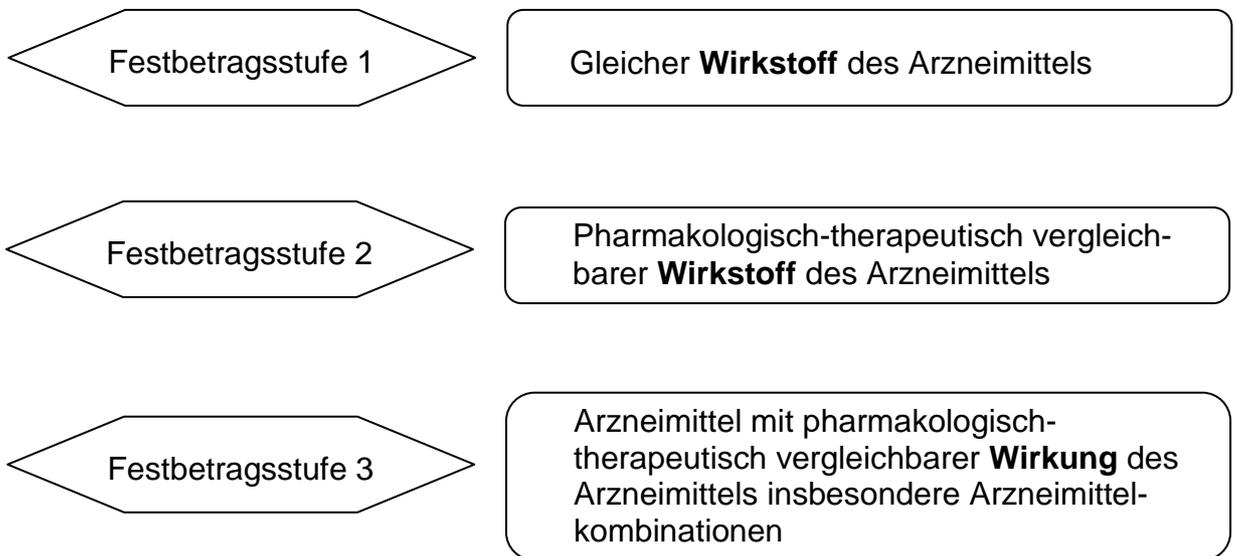
Leider ist es der KVB nicht möglich jedes Mitglied im Vorfeld individuell über die Veränderung im Bereich Festbetragsarzneimittel zu informieren. Die Anzahl der Festbetragsarzneimittel zum Einen und die persönlichen Bedürfnisse und Daten eines jeden Versicherten machen dies leider unmöglich. Ferner werden die Übersichten über sämtliche Festbeträge alle 14 Tage angepasst. Bitte fragen Sie Ihren Arzt oder Apotheker!

Nachfolgend haben wir das Verfahren zur Festlegung von Festbetragsarzneimitteln kurz dargestellt:

# Verfahren zur Festlegung von Festbeträgen



Er bestimmt Wirkstoffgruppen, für die Festbeträge festgelegt werden können. Festbetragsgruppen enthalten nur **Wirkstoffe** und keine Namen von Fertigarzneimitteln.



Er setzt auf Grundlage der Vergleichsgrößen die Festbeträge in einem zweiten Arbeitsschritt fest. Bis zu dieser Höhe tragen die Krankenkassen die Kosten für den betreffenden Wirkstoff.

Turnusmäßig (derzeit 14-tägig) erstellt er Übersichten über sämtliche Festbeträge und die betroffenen Arzneimittel und übermittelt sie dem Deutschen Institut für medizinische Dokumentation und Information (DIMDI) zur Veröffentlichung im Internet:

<http://www.dimdi.de/static/de/amg/festbeträge-zuzahlung/festbeträge/index.htm>