



## Mock-up mit 22 Modulen: Ideenzug bringt die Zukunft in Fahrt

RegioSignale zeigt Ergebnisse eines Gemeinschaftsprojekts der BEG, der SOB, der DB Regio AG und des Innovationslabors d.lab.

**B**ahnfahren könnte ganz anders sein. Wie wäre es, wenn es speziell gestaltete Entspannungsbereiche gäbe, oder zum Fenster gewandte Panoramasessel, ein Kinderparadies, eine Lounge? Was gehört zu einem perfekten Familienabteil? Wäre bei Sportevents nicht Public Viewing im Zug möglich? Und wie sieht ein ansprechendes Cateringangebot an Bord aus? Innovationen entstehen, wenn man das Gegebene radikal infrage stellt, über den Tellerrand hinaus und in die Zukunft schaut. Genau das will der „Ideenzug“, den die Südostbayernbahn (SOB), das Innovationslabor d.lab und DB Regio in fachlicher Begleitung der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) zusammen mit dem Designstudio Neomind entworfen haben. Im November wollen die Partner das Mock-up mit 22 Innovationsmodulen erstmals vorstellen – zunächst bei einer bayrischen Premiere, dann vor bundesweitem Fachpublikum beim Branchenkongress RegioSignale in Frankfurt a. M. am 16. November.

Der Ideenzug soll Anstöße geben – oder besser: Anstöße weitergeben. Denn neben Vorschlä-

gen von Aufgabenträgern und Fahrgastverbänden basiert er vor allem auf den Anregungen von Fahrgästen. Um herauszufinden, mit welchen Raum- und Ausstattungskonzepten die Reisezeit vor allem für Pendler zur individuellen Nutzzeit wird, begleiteten Fokusgruppeninterviews alle Phasen der Designentwicklung. SOB-Geschäftsleiter Christoph Kraller: „Der Ideenzug ist ein von uns gestaltetes Produkt der Kunden.“ Das Ziel: Er soll einen Beitrag zum Erfolg des SPNV im intermodalen Wettbewerb leisten. „Dazu werden jetzt intensive Marktforschungen und Nutzertests folgen“, so Kraller. In die Praxis umgesetzt werden sollen die Ergebnisse bei Redesign-Programmen sowie der Konzeption und Ausstattung neuer Fahrzeuggenerationen.

Auch darüber hinaus bietet RegioSignale Einblicke in aktuelle Neuentwicklungen. Zu sehen sein werden unter anderem Exponate zum Projekt „Beleuchtete Bahnsteigkante“ und zur Modernisierung der Züge der S-Bahn München. ■

■ Mehr zum Ideenzug im E-Paper

### Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,

ein Campus ist ein Ort, wo Menschen sich begegnen, Ideen und Konzepte austauschen und diskutieren, die Theorie sich an der Praxis messen lassen muss und umgekehrt. Der klassische Campus ist eine Hochschule. Der Campus für den Nahverkehr ist der Branchentreff RegioSignale. Am 16. November findet er in Frankfurt a. M. statt – wieder im Kongresshaus Kap Europa, wieder unter Beteiligung von Branchenpartnern wie die Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger im SPNV (BAG-SPNV) und der VDV-Ausschuss für Wettbewerbsfragen im Personenverkehr (AWE). Erstmals dabei ist die DB Netz AG.

Wir erwarten rund 400 hochrangige Gäste aus Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgerorganisationen, Verbänden und Politik. Ich freue mich auf innovative Exponate wie den „Ideenzug“ und spannende Dialogforen. Nur gemeinsam können wir die Weichen für eine erfolgreiche Zukunft des Nahverkehrs stellen. Lassen Sie uns voneinander lernen!

Dr. Jörg Sandvoß,  
Vorstandsvorsitzender DB Regio AG



Foto: Andreas Varnhorn

# Die Zukunft gestalten

von Dr. Johann Niggel, Sprecher der Geschäftsführung der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG)

**D**ie gute alte Eisenbahn gehört auch mehr als 180 Jahre nach ihrer Erfindung zu den unverzichtbaren Technologien – im Zeitalter der Massenmobilität mehr denn je. Entsprechend müssen die Fahrzeuge in erster Linie massenverkehrstauglich sein, damit sie die große Zahl von Pendlern und Freizeitreisenden zuverlässig von A nach B bringen. Dass das Angebot grundsätzlich gut ankommt, zeigt die steigende Nachfrage: Sie hat im bayerischen Regionalverkehr in den letzten 20 Jahren um beachtliche 73 Prozent zugelegt. Doch es wäre ein Fehler, wenn sich die gesamte Bahnbranche ausschließlich mit den Herausforderungen des täglichen Betriebs beschäftigte. Wenn wir künftig noch mehr Menschen vom Zugfahren überzeugen wollen, dann dürfen wir nicht die Augen vor dem verschließen, was sich im Verkehrsmarkt um uns herum tut.

## Ideen entwickeln – ohne Denkverbote

In den Autokonzernen sind ganze Abteilungen damit beschäftigt, die Zukunft der Mobilität neu zu definieren. Die Eisenbahn darf sich vor diesem Hintergrund nicht auf dem Status quo ausruhen und dem Individualverkehr die Deutungshoheit über den Verkehr von mor-

**Standpunkt**



„In den Automobilkonzernen sind ganze Abteilungen damit beschäftigt, die Zukunft der Mobilität neu zu definieren. Die Eisenbahn darf sich vor diesem Hintergrund nicht auf dem Status quo ausruhen und dem Individualverkehr die Deutungshoheit über die Mobilität von morgen überlassen.“

gen überlassen. Deshalb begrüßen wir es als Aufgabenträger sehr, dass die Südostbayernbahn gemeinsam mit DB Regio, dem Innovationslabor d.lab und der Designagentur Neomind den Ideenzug auf die Schiene gesetzt hat. Wir haben die Entwicklung des Konzepts fachlich begleitet, und wir werden das Projekt weiterhin gern mit unserem Know-how unterstützen. Es gehört auch zur Aufgabe der BEG, den Fahrgastbedürfnissen nachzuspüren und sie bestmöglich zu berücksichtigen – selbst wenn es im Betriebsalltag viele Begrenzungen gibt. Da wir heute bereits die Vergabe von Verkehrsverträgen vorbereiten, die bis in die 2030er-Jahre hineinreichen, müssen wir dabei auch neue Entwicklungen und Trends in den Blick nehmen. Umso wichtiger ist es, einmal ganz losgelöst von den tagtäglichen Herausfor-

derungen in die Zukunft des Reisens zu blicken. Die spannende Frage ist: Wie können wir die Reisezeit in produktive Arbeits- oder erholsame Freizeit verwandeln? Welche Optionen im Regionalzug von morgen theoretisch möglich sind, das zeigt der Ideenzug eindrücklich: Abgeschirmte, funktionale Arbeitsbereiche, Spannungswelten, moderne Unterhaltungsbereiche und Sportmöglichkeiten sind nur vier von vielen Ideen. Welche davon im Betriebsalltag realisierbar sind, das wird sich zeigen. Aber ohne solche visionären Vorschläge hätten wir nicht einmal die Option, sie eines Tages umzusetzen. Das wäre fatal. Schließlich war auch die Idee einer dampfbetriebenen Eisenbahn auf Stahlschienen einmal eine Vision, an die zunächst niemand glauben wollte. ■

## Verkehre im Südwesten und Westen verteidigt

**DB Regio gewinnt auch das zweite Los des S-Bahn-Netzes Rhein-Neckar und behält in NRW die Linie RB 27 Mönchengladbach – Köln – Koblenz.**

**D**as S-Bahnnetz Rhein-Neckar wird weiter aus einer Hand betrieben. Wie bereits zwei Jahre zuvor beim ersten Los setzte sich DB Regio auch beim Los 2 durch. „Wir sind überglücklich und stolz, dass wir die Aufgabenträger mit unserem Angebot überzeugen konnten und die Erfolgsgeschichte S-Bahn Rhein-Neckar weiter mitschreiben dürfen“, so Frank Klingenhöfer, Vorsitzender der Regionalleitung DB Regio Mitte. „Wir konnten uns gegen zahlreiche und starke Mitbewerber durchsetzen.“ Das Vergabernetz umfasst die Strecken (Mannheim) – Heidelberg – Meckesheim – Aglasterhausen/Eppingen/Bad Rappenau (S 5), (Wiesbaden) – Mainz – Worms – Mannheim – Bensheim (S 6), Mannheim – Graben Neu-

dorf – Karlsruhe (S 8) und Groß Rohrheim – Biblis – westl. Riedbahn – Mannheim – östl. Riedbahn – Mannheim-Waldhof (S 9). Hinzu kommt der Ausflugsverkehr mit dem „Murgtälner Radexpress“. Auf den Linien S 6, S 8 und S 9 ersetzt die S-Bahn bisherige Regionalbahnleistungen. Das Leistungsvolumen von zunächst rund 4,2 Millionen und in der Endstufe rund sechs Millionen Zugkilometern jährlich wird DB Regio mit Siemens-Elektrotriebzügen des Typs „Mireo“ (Foto) auf die Schiene bringen. Nach dem Finanzierungsmodell des Landes Baden-Württemberg gehen die 57 von DB Regio beschafften Züge ins Eigentum einer Landesgesellschaft über und werden von DB Regio gepachtet. Der Verkehrsvertrag star-

tet im Dezember 2020 und läuft bis Dezember 2034.



In NRW hat DB Regio die Linie RB 27 (Mönchengladbach – Köln – Koblenz) verteidigt. Der Verkehrsvertrag mit siebenjähriger Kernlaufzeit beginnt im Dezember 2019 und beinhaltet zwei Verlängerungsoptionen über je eine Fahrplanperiode. DB Regio NRW wird mit Zügen der Baureihe 425 ein Angebot von rund 2,4 Millionen Zugkilometern pro Jahr verwirklichen. ■

■ Mehr zu diesem Thema im E-Paper

# WLAN-Testlabor macht Technik und Messwerte erfahrbar

Mobiler Versuchsaufbau simuliert Einflussfaktoren und Effekte. Auch der Bundesverkehrsminister hat es schon ausprobiert.



Foto: VDV / Michael Fahrig

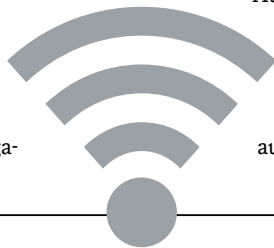
Bundesverkehrsminister Dobrindt (Mitte) besuchte beim VDV-Jahreskongress das mobile WLAN-Testlabor.

Welche Komponenten und Systeme bieten sich für WLAN im Zug an? Wie ist die Netzabdeckung der Mobilfunkprovider und wie wirkt sie sich auf den Internetempfang via WLAN aus? Wie beeinflusst der gleichzeitige Zugriff vieler Reisender die Surfgeschwindigkeit? Welche Entlastung schafft ein offline empfangbares Infotainmentportal? Fragen wie diese beantwortet das mobile WLAN-Testlabor von DB Regio nicht nur – es zeigt auch, wie sich das WLAN unter unterschiedlichen Bedingungen verhält.

Seit dem Frühjahr steht ein umgebauter Linienbus für Demonstrationen zur Verfügung. Mit einem Team von DB Regio hat er verschiedene Aufga-

benträge besucht und war bei Veranstaltungen im Einsatz. So auch beim Jahreskongress des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) im Juni in Hannover, wo Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt das mobile Testlabor besuchte. „Das Testlabor macht Technik und Messwerte anschaulich und erfahrbar“, sagt Dr. Frank Scholz, CIO DB Regio AG. „Wir können beispielsweise vorführen, wie es sich auswirkt, wenn mehrere Hundert Reisende gleichzeitig auf das WLAN zugreifen – und welche Lösungen wir dafür haben.“

Auch beim Branchentreff Regio Signale am 16. November in Frankfurt a. M. ist das mobile Testlabor dabei. „Wenn uns ein Aufgabenträger ruft, kommen wir gerne auch auf Bestellung“, so Scholz. ■



## AWE ermuntert zu mutigen Bestellungen

Die SPNV-Unternehmen im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) bestärken die Aufgabenträger, ihre vergrößerten finanziellen Spielräume zielgerichtet für Mehrbestellungen im Bahnverkehr oder flankierende Maßnahmen zu nutzen. Die Erhöhung der Regionalisierungsmittel enthalte ein Versprechen auf spürbare Verbesserungen, heißt es in einem Papier des VDV-Ausschusses für Wettbewerbsfragen im Personenverkehr (AWE).

### Finanzierungsgefüge verteidigen

Nach Ansicht des AWE sollten die Aufgabenträger bei Vergaben mutig über den Status quo hinausgehen und auf eine positive Nachfrageentwicklung abstellen. Darüber hinaus schlägt der Ausschuss kurzfristig wirksame kleinere Maßnahmen wie WLAN im Zug, die Verlängerung von Zügen oder die Erhöhung der Zugbegleitquote vor. Kritisch sieht es der AWE, wenn Regionalisierungsmittel nicht gemäß ihrer eigentlichen Zweckbestimmung verwendet werden. Gegen entsprechende Tendenzen müssten sich die Aufgabenträger wehren. Zwar könnten Regionalisierungsmittel auch für andere ÖPNV-Maßnahmen genutzt werden, doch dürfe sich der Anteil keinesfalls zulasten des SPNV verschieben. Sonst drohe eine Aushöhlung des SPNV-Finanzierungsgefüges. ■

# S-Bahn Stuttgart: Kunden können künftig in jedem Zug ins Internet

Gremien stimmten Umrüstung der Flotte zu / „Digital im Regio“ in Berlin-Brandenburg im Test

Die S-Bahn Stuttgart rüstet ihre Flotte komplett mit WLAN aus. Dafür hat der Verband Region Stuttgart grünes Licht gegeben und steuert aus Pönalemitteln 3,5 Millionen Euro zu den Investitionskosten von fünf Millionen Euro bei. „Wir freuen uns, dass die Ergebnisse aus unserer Pilotphase die Gremien überzeugt haben“, sagt Dr. Dirk Rothenstein, Vorsitzender der Geschäftsleitung der S-Bahn Stuttgart. Im Herbst soll der Umbau der ersten

Fahrzeuge starten, die Umrüstung aller 158 Züge innerhalb von 24 Monaten abgeschlossen sein. „Wir werden dann die erste S-Bahn in Deutschland sein, die ein solches Angebot für ihre Fahrgäste bereithält“, so Rothenstein.

Mit einem Projekt „Digital im Regio“ auf den Linien RE 3 (Stralsund – Berlin – Elsterwerda) und RE 5 (Rostock / Stralsund – Berlin – Wünnsdorf/Waldstadt) testen jetzt auch DB Regio

Nordost und der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) WLAN im Zug. Zum Einsatz kommt das System „Colibri“ von DB Fahrzeuginstandhaltung, das über Internetzugang und Infotainmentportal hinaus weitere Möglichkeiten bietet. So informieren beispielsweise Monitore an den Doppelstockwagen über freie Sitz- und Stellplätze, Mängel am Fahrzeug können automatisch erkannt und an das Instandhaltungswerk vorgemeldet werden. ■



# „Alle Kräfte bündeln, um den SPNV in Nordrhein-Westfalen erfolgreich zu machen“

Der NRW-Markt steht mit dem Start des Rhein-Ruhr-Express (RRX) und ein Jahr später der S-Bahn Rhein Ruhr vor großen Veränderungen. Die Zahl der Player wie die der Schnittstellen wird sich mit dem RRX rasant erhöhen. Wie sehen die wichtigsten Akteure diese Entwicklung? Darüber sprach Regio Aktuell in Duisburg mit (Foto v. l.) Ronald R. F. Lünser, Geschäftsführer der Abellio Rail NRW GmbH, Dirk Ballerstein, Geschäftsführer der National Express Rail GmbH und Andree Bach, Vorsitzender der Regionalleitung DB Regio NRW.

*Wo sehen Sie die Herausforderungen, wo die Chancen für den Nahverkehr in NRW?*

**Ronald R. F. Lünser:** Der Nahverkehr in NRW – das zeigen die Entwicklungen und Zahlen der letzten Jahre deutlich – ist in erfreulicher Weise ein Wachstumsmarkt. Das ist auch ein Ergebnis des konsequenten Wettbewerbs. In diesem Sinne betrachten wir auch RRX und S-Bahn Rhein-Ruhr als eine immense Chance für den NRW-Nahverkehr: Wir werden den Fahrgästen einen 15-Minuten-Takt bieten können, schaffen eine bessere Vernetzung der Ruhrgebietsstädte. Qualität und Komfort der Fahrzeuge werden sich immens verbessern, ebenso die Personalpräsenz an Bord. Wir sind stolz darauf, als Betreiber einiger der wichtigsten RE- und S-Bahn-Linien dabei zu sein – aber wir sind uns zugleich der großen Verantwortung bewusst, und wir kennen selbstverständlich die Herausforderungen dieser Situation.

„Die ganz große Herausforderung wird die Erfüllung der Erwartungshaltung seitens der Fahrgäste sein.“

– **Dirk Ballerstein**, Geschäftsführer der National Express Rail GmbH

**Dirk Ballerstein:** Die ganz große Herausforderung wird die Erfüllung der Erwartungshaltung seitens der Fahrgäste sein. Trotz der großen Verbesserung des Verkehrsangebots und der Chance, zusätzliche Fahrgäste auf die Schiene zu bringen – ein Risiko sind da schon allein die hohen Bauaktivitäten, die wir auch in den kommenden Jahren zu erwarten haben, und die damit verbundene schwankende Leistungsqualität.

**Andree Bach:** Entscheidend wird sein, dass wir alle unsere Kräfte bündeln, um RRX und S-Bahn erfolgreich zu machen. Auch wenn wir hier nicht mehr in der Betreiberrolle sind, werden wir als DB Regio alles dafür tun. Das Risiko, Fahrgäste durch Qualitätseinbrüche an die Straße zu verlieren, kann sich schließlich keiner von uns leisten. Wir alle brauchen jetzt den RRX-Erfolg, um den Nahverkehr in NRW voranzubringen.

*Die Zahl der Player wie der Schnittstellen wird sich mit dem RRX rasant erhöhen. Ebenso der Bedarf an Koordinationsleistung. Welche Bedeutung hat das für die Zusammenarbeit der Bahnen?*

**Ballerstein:** Eine ganz entscheidende! Nur mit einheitlich abgestimmten Regeln und Prozes-

sen kann in Zukunft verzahnt gearbeitet werden. Aufgrund der lang laufenden Verträge sind hier nachhaltige Lösungen gefragt, die keinen der Beteiligten in irgendeiner Form benachteiligen. Und das bezogen auf ganz NRW.

**Bach:** Die Komplexität der Schnittstellen bringt ganz neue Herausforderungen. Die Koordinationsleistung, die bislang durch die DB Regio-Transportleitung erbracht wird, muss mit der Redimensionierung unseres Unternehmens nach den Streckenverlusten ja drastisch reduziert werden. Das ist in dieser Ausprägung für den Nahverkehr neu. Uns allen ist bewusst, dass dann eine neue Qualität der Zusammenarbeit zwischen den Bahnen erforderlich ist.

**Lünser:** Die enge Zusammenarbeit mit den Kollegen der anderen EVU,

Foto: Barbara Tümmemann



insbesondere der DB, wird unerlässlich sein. Dies betrifft eine stabile Verkehrskoordination, die Anschlussicherung, die unternehmensübergreifende Fahrgastinformation im alltäglichen Störungsgeschehen. Das kann nur klappen, wenn wir als Branche alle an einem Strang ziehen.

„Uns allen ist bewusst, dass eine neue Qualität der Zusammenarbeit zwischen den Bahnen erforderlich ist.“  
– **Andree Bach**, Vorsitzender der Regionalleitung DB Regio NRW

*Betriebsaufnahmen bringen immer viele Herausforderungen mit sich – welche Bedeutung hat für Sie das Zusammenspiel von Alt- und Neubetreibern?*

**Lünser:** Dieses Zusammenspiel ist entscheidend für einen erfolgreichen Start und ein zufriedenstellendes Tagesgeschäft. Enge Zusammenarbeit mit den Kollegen der DB schon im Vorlaufbetrieb sowie ein intensiver Wissenstransfer sind absolut notwendig. Ich wünsche mir einen kontinuierlichen Erfahrungsaustausch, von dem alle profitieren.

**Ballerstein:** An erster Stelle sehe ich die Personalakquisition und den Wechsel von Mitarbeitern, die daran interessiert sind, zum Neubetreiber zu wech-

seln. Inzwischen sind die ganz großen Unterschiede in der Vergütung dahingeschmolzen, eine Differenzierung stellt sich heute eher über die Einsatzstelle vor der eigenen Haustür oder die langfristige Sicherheit des Arbeitsplatzes dar. Den sogenannten Vorlaufbetrieb sehe ich als Chance für beide an, denn hier können beide Betreiber wirtschaftlichen Nutzen generieren und gleichzeitig für einen „weichen“ Übergang sorgen.

**Bach:** Wir alle haben gelernt, uns jenseits der Ausschreibungen im Rahmen unserer Möglichkeiten gegenseitig zu unterstützen. Das gilt für Engpässe beim Personal wie bei Fahrzeugen oder bei Ressourcen in der Instandhaltung.

*Wie wichtig ist es für Sie, regionales Know-how des Altbetreibers in der Region zu halten?*

**Lünser:** Da kann ich nur betonen, dass vor allem die Kolleginnen und Kollegen in den Zügen und deren Engagement von höchster Bedeutung für den Erfolg des RRR und der S-Bahn Rhein-Ruhr sind. Unser Erfolg liegt besonders in ihren Händen, denn nur sie kennen die Strecken und die Fahrgäste aus ihrem persönlichen Kontakt – dieses spezifische Wissen darf dem regionalen Nahverkehr keinesfalls verloren gehen. Allen Mitarbeitern, die das Unternehmen wechseln, möchten wir eine gute Perspektive bieten.

**Ballerstein:** Bahn-Know-how ist inzwischen ein rares Gut geworden. Wir alle wissen, dass bundesweit Kompetenzen und Ressourcen Mangelware sind – sei es im Bereich Triebfahrzeugführer, in der Betriebsplanung oder in den Leitstellen. Daher wird es unsere Aufgabe sein, gerade diese Ressourcen in der Region zu halten und auch weiter aufzubauen.

**Bach:** Aus der Perspektive des Altbetreibers hat es selbstverständlich hohe Priorität, unseren Mitarbeitern Zukunftsperspektiven in der Region zu bieten. Dass wir auch künftig als Instandhalter für National Express und für die Eurobahn gefragt sind, macht uns stolz und motiviert uns, unsere Leistungen attraktiv und wettbewerbsfähig im Markt anzubieten. Nicht zuletzt macht das auch volkswirtschaftlich Sinn: Die gemeinsame Nutzung von Res-

ourcen und Know-how spart Kosten – Gelder, die dann wieder in die Optimierung des Nahverkehrs fließen können.

*NRW ist eins der wettbewerbsintensivsten Bundesländer und blickt auf eine lange Wettbewerbsgeschichte zurück. Hat sich die Zusammenarbeit der Wettbewerber in den letzten zehn Jahren verändert? Wie sehen Sie die Perspektiven?*

**Lünser:** Selbstverständlich hat sich das Verhältnis der Wettbewerber massiv verändert. 2005 sind wir mit einer Handvoll Mitarbeiter in den Markt eingetreten, heute beschäftigen wir über 300 und werden diese Zahl auf rund 800 mehr als verdoppeln. Dafür waren auch Weichenstellungen erforderlich, wie das „Abellio-Urteil“, das 2011 dafür gesorgt hat, dass Direktvergaben nicht mehr zulässig sind. Den Wettbewerb und die Branche hat dies entscheidend vorangebracht. Heute ist Wettbewerb Alltag für uns, und so sehr wir im Rahmen von Ausschreibungen in Konkurrenz stehen, so sehr sitzen wir im Tagesgeschäft alle in einem Boot und haben gelernt, zum Wohl unserer Fahrgäste an einem Strang zu ziehen.

„Vor allem die Kolleginnen und Kollegen in den Zügen und deren Engagement sind von höchster Bedeutung für den Erfolg.“  
– **Ronald R. F. Lünser**, Geschäftsführer Abellio Rail NRW GmbH

**Ballerstein:** Der Wettbewerb musste sich entwickeln. Zunächst wurden Gräben aufgerissen, die aber, Stand heute, nicht mehr existent sind. Wir haben heute eine Wettbewerbslandschaft, in der man sehr konstruktiv und produktiv miteinander umgeht. Dahinter stand sicherlich ein Lernprozess, und viele Themen sind unterschiedlich angegangen worden. Allerdings muss man feststellen, dass wir heute unsere Schwerpunkte doch alle in den gleichen Bereichen haben.

**Bach:** Kein Zweifel, der Wettbewerb hat DB Regio auf dem langen Weg vom Monopolisten zu einem starken Player unter vielen stark verändert. Mit dem Start des RRR stehen wir da sicherlich vor einer weiteren Entwicklungsstufe. Der enge Schulterschluss aller Beteiligten wird hier zum entscheidenden Erfolgsfaktor werden. ■





**Kurz notiert**

**DB Regio NRW wirbt mit Beethoven um Familien**

Mit dem Spot „Ode an Familienausflüge“ macht DB Regio NRW Eltern Bahnfahrten mit ihren Kindern schmackhaft. „Die schönsten Ziele sind nicht weit, wenn wir zusammen Regio fahr’n“, singt der Familienchor im Regionalexpress zu Beethovens „Ode an die Freude“. DB Regio NRW bewirbt mit diesem Clip das SchönerTag-Ticket. Gleichzeitig ist der Film Teil einer geschäftsfeldübergreifenden Zielgruppenansprache der Deutschen Bahn: Auch der Fernverkehr wendet sich im Beethoven-Sound an Familien mit Kindern. ■

**„Wohin-Du-willst“-App wird attraktiver**

Zusätzliche Features machen die App „Wohin-Du-willst“ attraktiver. Reisende erfahren jetzt beispielsweise per Störungsmelder und Push-Nachrichten, ob die Linienbusse in den Landkreisen Emmendingen und Breisgau-Hochschwarzwald pünktlich sind. So können sie auf Verspätungen schneller reagieren, indem sie zum Beispiel Alternativrouten wählen. Die für jeden Landkreis individuell regionalisierbare App zeigt neben Verbindungen des ÖPNV auch Bedarfsverkehre wie Anrufsammeltaxis an. Besonders im ländlichen Raum ist sie sehr hilfreich. ■

**DB Regio spannt Kühe ein**

Stillstand auf der Straße – Bewegung auf der Weide nebenan. Mit tierischen Botschaften wie „Menschen sind wie Milchlanges Stehen macht sie sauer“ nahm DB Regio Bayern die Staus zu Ferienbeginn gehörig auf die Schippe. Und warb für den Umstieg aufs Bayerticket. Der Tipp der Wiederkäufer: „Eine Fahrt zur Zugspitze ist nur im Zug spitze!“ Zu sehen ist der Lacherfolg auf Youtube und unter [www.wir-entdecken-bayern.de](http://www.wir-entdecken-bayern.de)

■ Mehr Informationen zu diesen Themen im E-Paper

**Fahrradmitnahme im Test**

Mit dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) als Partner hat DB Regio die Mitnahmemöglichkeiten von Rädern einem Kundentest unterzogen. Das „Zuglabor“ fand in Hannover statt.



Foto: Deutsche Bahn AG / Bernd Eßling

40 Tester mit bepackten Rädern nahmen die Einstiegssituation und die Abstellmöglichkeiten im Zug unter die Lupe.

**E**instiegssituation, Abstellmöglichkeiten, Gepäckablagen: Rund 40 Radler testeten im Sommer in Hannover, welche Verbesserungen bei der Fahrradmitnahme im Zug aus Kundensicht wünschenswert sind. Für die jüngste Fortsetzung des „DB Regio-Zuglabors“ standen ein Doppelstockwagen und ein Fahrzeug der S-Bahn Hannover zur Verfügung. Die Teilnehmer wurden gebeten, mit ihren Fahrrädern in die Züge einzusteigen, sie dort abzustellen, Gepäck zu verstauen und anschließend einen Platz zu suchen. Die gewonnenen Eindrücke standen im Mittelpunkt eines Meinungsaustauschs. Zusätzlich konnten die Kunden neue Fahrradhalter testen, die es in DB Regio-Zü-

gen bisher so noch nicht gibt. „Bis zu 220.000 Fahrräder können wir im Nahverkehr täglich transportieren“, sagt Bianca Könecke, Leiterin Produktinnovationen bei DB Regio. „Deshalb möchten wir von unseren Fahrgästen genau wissen, was sie sich wünschen und wie wir die Fahrradmitnahme von morgen in jeder Hinsicht noch besser machen können.“ Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) unterstützte das Zuglabor. „Eine Veranstaltung wie diese ersetzt mindestens zehn Gespräche am grünen Tisch“, so ADFC-Experte Frank Wessel. ■

■ Mehr zum Zuglabor Fahrradmitnahme und den Ergebnissen im E-Paper

**BASF Ludwigshafen erhält S-Bahn-Anschluss**

**D**as Werk der BASF in Ludwigshafen wird an das Netz der S-Bahn Rhein-Neckar angeschlossen und erhält eine eigene S-Bahn-Station. Die DB Netz AG elektrifiziert dafür bis Dezember 2018 die eingleisige Nebenbahn von Ludwigshafen Hauptbahnhof ins BASF-Werk: 2,3 Kilometer DB-Strecke sowie 3,2 Kilometer BASF-Werksbahnstrecke. 60 Prozent der Kosten von 21 Millionen Euro übernimmt der Bund, 25 Prozent das Land und 15 Prozent BASF. Die Stadt Ludwigshafen übernimmt die Kosten von mehreren Millionen Euro für den Abschnitt vom Hauptbahnhof bis zu BASF. Den Finanzierungsvertrag unterzeichneten Michael Heinz,

Vorstandsmitglied BASF SE, Christian Specht, Vorsitzender Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar, Dr. Winfried Hirschberger, Vorstand Zweckverband SPNV Rheinland-Pfalz Süd, und Dr. Volker Wissing, Minister für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz (Foto, v. l.). ■

■ Mehr zu diesem Thema im E-Paper



Foto: Marcus Schwetfesch

Besiegelt: Züge der S-Bahn Rhein-Neckar fahren ab Dezember 2018 ins BASF-Werk Ludwigshafen.

# Modernisierung schöpft Kapazität besser aus

DB Regio gestaltet 238 Triebzüge der S-Bahn München vollständig um. Das Programm im Auftrag der Bayerischen Eisenbahngesellschaft ist das bisher größte bei der Deutschen Bahn.

**W**ährend die Bevölkerungsentwicklung im Großraum München steil nach oben zeigt, operiert das S-Bahnsystem der bayerischen Landeshauptstadt in vielen Relationen an der Kapazitätsgrenze. Mehr S-Bahnen werden aber erst mit der Inbetriebnahme der zweiten Stammstrecke fahren können. Um die Zeit bis dahin zu überbrücken, wollen die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) als Aufgabenträgerorganisation und DB Regio jetzt die Kapazität der Fahrzeuge besser ausnutzen. BEG-Geschäftsführer Johann Niggel: „Wir müssen so weit wie möglich die Situation vermeiden, dass Fahrgäste wegen überfüllter S-Bahnen nicht mitfahren können. Gleichzeitig wollen wir im Rahmen des Möglichen auch die Qualität weiter verbessern, zum Beispiel mit einem neuen Fahrgastinformationssystem.“



Heiko Büttner, Vorsitzender der Geschäftsleitung der S-Bahn München, mit dem Modell eines modernisierten Zugs

## Besserer Passagierfluss, mehr Kapazität

Alle 238 Züge der Baureihe 423 erhalten ein neues Raumkonzept, das den Passagierfluss optimiert und verbesserte Stehplatzmöglichkeiten schafft. Die Zahl der Sitzplätze sinkt zwar von 192 auf 166 je Fahrzeug, die Gesamtkapazität steigt jedoch von 544 auf 612. Ein Großteil der Sitze wird schwebend angebracht, um darunter zusätzlichen Stauraum für Gepäck zu schaffen. Angrenzend an die

beiden Führerstände ist ein Familien- und Gruppenbereich in Form einer Eckbank vorgesehen. Die neu gestalteten Mehrzweckbereiche sollen Konflikte zwischen Radfahrern, Rollstuhlfahrern, Personen mit Kinderwagen und anderen Fahrgästen verringern. Das Fahrgastinformationssystem wird an der Decke installiert. Der transparente und vollständig einsehbare Innenraum sowie moderne LED-Lichttechnik verbessern das Sicherheitsgefühl merklich. Das Modernisierungskonzept haben DB-Experten der S-Bahn München

mit Unterstützung des Innovationslabors d.lab zusammen mit dem renommierten Designstudio Neomind und der BEG entwickelt. Bereits im Frühjahr 2018 soll der Musterzug fertig sein. Bis Ende 2020 folgt der Umbau der kompletten Flotte einschließlich neuer Außenlackierung. Heiko Büttner, Vorsitzender der Geschäftsleitung der S-Bahn München: „Unsere Fahrgäste sollen möglichst schnell in den Genuss der Verbesserungen kommen.“ ■

■ Mehr zu diesem Thema im E-Paper

# Bestandsfahrzeuge halten in der Übergangszeit die Qualität hoch

Gemeinsamer Kraftakt: S-Bahn Berlin macht die Baureihen 480 und 485 fit für den Weiterbetrieb

**D**ie S-Bahn Berlin ertüchtigt 70 Viertelzüge der Baureihe (BR) 480 und 80 Viertelzüge der BR 485 für den Einsatz bis 2023. Die Länder Berlin und Brandenburg als SPNV-Aufgabenträger investieren dafür 150 Millionen Euro. Das technische Modernisierungsprogramm ist Teil des ab Dezember geltenden Verkehrsvertrags für das Teilnetz Ring/Südost. Es soll die Betriebsqualität gewährleisten, bis die bestellten Neufahrzeuge zur Verfügung stehen. Sie werden ab 2021 sukzessive ausgeliefert. Zugleich vermeidet die Ertüchtigung der Bestandsfahrzeuge vorzeitige Beschaffungs- und Abschreibungskosten für die neuen Züge und macht sich so auch wirtschaftlich bezahlt.

Das „50-Maßnahmen-Paket“ stellten (v. l.) Susanne Henckel (VBB), Peter Buchner (S-Bahn Berlin) und Staatssekretär Jens-Holger Kirchner (Berliner Senat) vor.



Foto: Christiane Flechner

Die S-Bahn Berlin hat für das Programm 70 Mitarbeiter an Bord geholt und kritische Bauteile neu entwickelt. Die Ertüchtigung umfasst 50 Maßnahmen, darunter die Aufarbeitung der Radsätze, Drehgestellrahmen, Getriebe und Antriebsanlagen. Die Arbeiten finden hauptsächlich im Werk Berlin-Schöneweide statt. Susanne Henckel, Geschäftsführerin Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg: „Wir haben gemeinsam ein bedeutendes und notwendiges Paket technischer Maßnahmen geschnürt, so dass nach deren Umsetzung auch in den kommenden Jahren ein qualitativ hochwertiger S-Bahnbetrieb im Teilnetz Ring möglich ist.“ ■

■ Mehr zu diesem Thema im E-Paper



# Region Mitte: „Alle für alle“ statt „jeder für sich“

Gemeinsam den SPNV stärken: Unter dem Slogan „Bahnfahren im Südwesten“ bündeln DB Regio und die Aufgabenträger die Marketingbudgets und -aktivitäten ihrer Verkehrsverträge.

**M**arketingtechnisch ziehen DB Regio Mitte und die Aufgabenträger im Südwesten jetzt an einem Strang. Statt wie bisher jeder für sich zu agieren, treten die Netze SÜWEX, S-Bahn RheinNeckar, Moseltalbahn, Lahn-Eifel-Bahn, das Dieselnetz Südwest sowie das Saarland gemeinsam unter dem Slogan „Bahnfahren im Südwesten“ auf. Entwickelt hat das Konzept das Team Fahrgastmarketing von DB Regio unter Federführung von Rudolf

Stegmüller. Nach intensiven Gesprächen mit den Aufgabenträgern sei es gelungen, die Marketingbudgets aller Verkehrsverträge der Region Mitte zu bündeln, so Stegmüller. „Das ist regioweit ziemlich einzigartig, wenn man unsere vielfältige Bestellerlandschaft bedenkt.“ Markantestes Beispiel ist die Internetplattform [bahnfahren-im-suedwesten.de](http://bahnfahren-im-suedwesten.de): Auf ihr finden Reisende alle Informationen zum Bahnfahren in der Region – unternehmens-

übergreifend, zielgruppengerecht und innovativ verknüpft – von der Reiseplanung über Ticketinformationen und Mobilitätsservices bis zu Sitzplatzreservierungen. „Wir haben das Konzept konsequent aus der Sicht unserer Kunden entwickelt“, berichtet Stegmüller, „Anzeigen, Plakate oder Clips – alle werben für „Bahnfahren im Südwesten“ und nicht mehr für einzelne Ausschreibungsnetze.

## Starke Kampagne dank Budgetbündelung

Die nächste große Werbeoffensive für die gesamte Region startet im September: Neben Zeitungsanzeigen, Kinospots, Plakaten und Onlinewerbung wird es einen neuen Kurzfilm für die Zielgruppe junger Menschen geben. „Eine so starke Kampagne ist erst durch die Budgetbündelung möglich. Sie erzeugt einen viel massiveren Werbedruck in verschiedenen Werbekanälen, als dies durch kleinteilige Budgets einzelner Verkehrsverträge möglich wäre“, schildert Stegmüller die synergetischen Vorteile. „„Bahnfahren im Südwesten“ ist ein Marketingansatz von allen für alle.“ ■ [bahnfahren-im-suedwesten.de](http://bahnfahren-im-suedwesten.de)



Neben Pendlern und jungen Menschen zählen auch Familien mit Kindern zu den Zielgruppen: Die Internetplattform [bahnfahren-im-suedwesten.de](http://bahnfahren-im-suedwesten.de) vereint die Nahverkehrsangebote der Region Mitte unter einem Dach.

Foto: DB Regio AG

## City2see: Hop-on-Hop-off-Stadtrundfahrten durch Mainz

**M**it dem Slogan „Die Stadt Mainz erleben wie noch nie“ wirbt die Internetseite [city2see.de](http://city2see.de) für Touren mit den Sightseeing-Bussen der ORN Omnibusverkehr Rhein-Nahe GmbH. Die gelben Cabriobusse fahren auf der Hop-on-Hop-off-Route 16 Haltepunkte in unmittelbarer Nähe der wichtigsten Mainzer Sehenswürdigkeiten an. Das Angebot soll Touristen und Einheimische gleichermaßen ansprechen. Auch bei schlechtem Wetter ist eine gute Aussicht durch das Panorama-Glasdach immer garantiert. Audioguides in sechs Sprachen infor-

mieren unter anderem über die Altstadt mit dem Mainzer Dom, die Pfarrkirche St. Stephan mit den von Marc Chagall geschaffenen blauen Fenstern und das Römische Theater. Die Teilnehmer entscheiden selbst, wie oft und wo sie aus- und später wieder einsteigen möchten. Die Busse bedienen die Haltepunkte im 45-Minuten-Takt. Erwachsene zahlen zwölf, Kinder neun Euro. Familientickets (zwei Erwachsene und bis zu drei Kinder) kosten 29 Euro. ■ [www.city2see.de](http://www.city2see.de)



Foto: Andreas Varnhorn

## Impressum

**Herausgeber:**  
DB Regio AG  
Bestellerkommunikation  
Stephensonstraße 1  
60326 Frankfurt a. M.

**Verantwortlich:**  
Joachim Kraft,  
Tel. 069 265-7330  
[regioaktuell@deutschebahn.com](mailto:regioaktuell@deutschebahn.com)

**Realisation:**  
idea Kommunikation, Dortmund  
**Druck:**  
DB Kommunikationstechnik GmbH,  
Karlsruhe

**Stand:** September 2017

**DB Regio im Internet:**  
[www.db-regio.de](http://www.db-regio.de)

