



Editorial

Handlungsbedarf

Innerhalb weniger Jahre ist der Fernbuslinienverkehr erwachsen geworden. Er hat sich zu einem stattlichen Markt entwickelt, der stetig weiter wächst. Das bestätigt: Die Liberalisierung war aus Kundensicht ein richtiger Schritt. Allerdings ist der Fernbus damit auch kein Newcomer mehr, dem alle Türen offen gehalten werden müssten.



Der Fernbus hat seinen Platz im Fernverkehr. In der Praxis aber ist auch die Tür zum Nahverkehr weit geöffnet, der im öffentlichen Auftrag und Interesse betrieben wird. Für die Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen im SPNV bedeutet das erhebliche Einnahmeverluste. Sollen diese nicht immer weiter wachsen, müssen die gesetzlichen Vorgaben nachjustiert werden. Die Zeit dafür ist reif. Denn je länger eine Fehlentwicklung andauert, umso schwieriger wird es, sie zu korrigieren.

Dr. Jörg Sandvoß,
Vorstandsvorsitzender
DB Regio AG

Fernbus braucht für Wachstum keine Fahrgäste aus dem SPNV

Evaluierung: Nahverkehrsbranche setzt sich für Korrekturen im PbefG ein

Berlin. Nach den Bestimmungen des Personenbeförderungsgesetzes (PbefG) muss das Bundesverkehrsministerium zum 1. Januar 2017 eine Evaluierung des Fernbuslinienverkehrs vorlegen. Auch die SPNV-Branche hat Bilanz gezogen und ist sich einig: Das Wachstum des Fernbusmarkts darf nicht weiter zulasten der Nahverkehrssysteme gehen.

Dass die Fernbusliberalisierung ein Erfolg war, bestreiten auch die SPNV-Branchenverbände nicht. Die rasant steigenden Fahrgastzahlen sprechen hier eine deutliche Sprache. Nachgebessert werden muss ihrer Ansicht nach jedoch mit Blick auf negative Folgen für den SPNV, der als Daseinsvorsorge im öffentlichen Auftrag betrieben wird. „Es ist vollkommen nachvollziehbar, dass die politischen Entscheider dem Fernbus als neuem Marktteilnehmer eine Starthilfe geben wollten und deshalb einige Rahmenbedingungen zunächst etwas lockerer gesetzt haben“, sagt Oliver Wolff, Hauptgeschäftsführer des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen. Aber: „Eine dauerhafte Wettbewerbsverzerrung zulasten der Eisenbahn darf es nicht geben.“

70 Millionen Euro Einnahmeausfälle

Auf bis zu 70 Millionen Euro beziffert der VDV-Ausschuss für Wettbewerbsfragen im Eisenbahnpersonenverkehr (AWE) die Einnahmeausfälle durch

Abwanderung im vergangenen Jahr. Der AWE fordert, den SPNV wirkungsvoller vom Fernbus abzugrenzen und dazu den Mindesthalteabstand im Fernbusverkehr auf 100 Kilometer zu verdoppeln. Die Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger im SPNV schließt sich dem an. Der Bund müsse „Konsequenzen ziehen“, sagt Hauptgeschäftsführer Frank Zerban. Allerdings solle sich die Branche auch fragen, „was wir vom Fernbus lernen können.“

Der AWE macht auch darauf aufmerksam, dass der Fernbus durch die bisherige Befreiung von der Maut privilegiert wird und bei Fahrgastrechten und Barrierefreiheit nicht die hohen Standards des SPNV einhalten muss. In die Genehmigung neuer Fernbuslinien sollten nach Meinung des AWE die SPNV-Aufgabenträger einbezogen werden. Die Gefahr, dass der Fernbusverkehr dadurch abgewürgt wird, sieht der AWE-Vorsitzende Jost Knebel nicht. Der Fernbusmarkt werde auch ohne Mitnahmeeffekte aus dem SPNV wachsen. Gravierende Folgen fürchtet Knebel jedoch für den SPNV, falls eine Korrektur des PbefG ausbleibt. Die Erlöseinbußen führten „entweder zu größerem Zuschussbedarf aus öffentlichen Kassen oder einem verschlechterten SPNV-Angebot.“ Das könne weder im Interesse der Fahrgäste noch in dem der Steuerzahler liegen. ■

Standpunkt Frank Zerban: Seite 2

Interview Jost Knebel: Seite 5

Fernbus: (K)ein Thema für den SPNV?

von Frank Zerban, Hauptgeschäftsführer Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger im SPNV

Die Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes im Jahr 2012 sollte den Wettbewerb zwischen den eigenwirtschaftlichen Verkehrsarten Fernbus und Fernverkehr auf der Schiene ermöglichen. Der Nahverkehr auf der Schiene mit seiner Daseinsvorsorge sollte davon nicht betroffen werden – soweit die Theorie. Seit seiner Liberalisierung im Jahr 2013 fährt der Fernbus von einer Erfolgsmeldung zur nächsten. Im letzten Jahr lag sein Anteil an der gesamten Beförderungsleistung bereits bei 0,5 Prozent – Tendenz stark steigend. Mehr als ein Drittel der Fahrgäste hat vorher den Pkw genutzt, knapp ein Viertel den Fernverkehr auf der Schiene – aber auch zwölf Prozent den SPNV.

Erfolg der Fernbusse hat viele Gründe

Wie kann das sein? Die Erklärung ist relativ einfach: Erstens ist die Definition von Nahverkehr als Fahrt von maximal 50 Kilometern Länge oder einer Stunde Reisezeit längst nicht mehr zeitgemäß – spätestens seit sich die DB aus dem IR-Verkehr verabschiedet hatte und

Standpunkt



„Der Bund muss Konsequenzen ziehen, und wir als SPNV-Branche müssen uns sehr genau anschauen, was wir vom Fernbus lernen können. Und das ist einiges.“

die Aufgabenträger des SPNV diese Lücke mit langlaufenden Regionalexpresszügen füllen mussten. Zweitens bietet der Fernbus gerade für Wenigfahrer oft einen unschlagbar günstigen Preis. Drittens hat der Fernbus ein modernes, jugendliches und positives Image. Ein Beispiel: Der Fernbus bietet heute schon, was die Schiene erst in Planung hat – siehe WLAN.

Natürlich ist es nötig, den Schutz des SPNV zu verbessern, indem der Fernbus künftig nur

noch Relationen von mehr als 100 Kilometern bedienen darf. Die Einführung der Busmaut stellt ein weiteres kleines Puzzleteil im regulatorischen Rahmen dar, wird aber nicht den Durchbruch bringen – dazu sind die Kostenunterschiede je Personenkilometer derzeit viel zu groß. Im aktuellen Marktreport der BAG-SPNV haben wir dargestellt, dass die Entgelte, die der SPNV je Personenkilometer für die Nutzung von Trassen und Stationen bezahlen muss, bereits höher sind als die gesamten Kosten des Busverkehrs. Daher ist es erforderlich, dass – wie in vielen europäischen Nachbarländern – künftig anstelle der Vollkosten nur noch die Grenzkosten für die Nutzung von Trassen und Stationen von den Verkehrsunternehmen zu tragen sind.

Die Fernbusliberalisierung ist eine Herausforderung, die man nicht auf sich beruhen lassen kann. Der Bund muss Konsequenzen ziehen, und wir als SPNV-Branche müssen uns sehr genau anschauen, was wir vom Fernbus lernen können. Und das ist einiges. ■

London Overground: DB Arriva sichert sich weiteres britisches Nahverkehrsnetz

London. Die Londoner Nahverkehrsbehörde Transport for London hat DB Arriva im März den Zuschlag für den Betrieb der London Overground Railroad (LOROL) erteilt. Der Vertrag mit einem Volumen von 1,9 Milliarden Euro beginnt am 13. November 2016 und hat eine Laufzeit von siebeneinhalb Jahren. LOROL verbindet als schnelles, S-Bahn-ähnliches Verkehrssystem auf sechs Linien die Londoner Außenbezirke mit der Innenstadt (Foto). Dabei nutzen die Züge, die derzeit 112 Bahnhöfe bedienen, die Gleise des britischen Infrastrukturbetreibers Network Rail. DB Arriva betreibt LOROL seit dem Start 2007 im Rahmen eines Joint Ventures. Mit dem neuen Vertrag übernimmt DB Arriva die alleinige Verantwortung für eines der erfolgreichsten britischen Nahverkehrsprojekte. LOROL befördert rund 180 Millionen Fahrgäste pro Jahr und wurde vielfach ausgezeichnet.

Betriebsstart in Nordengland

Am 1. April hat DB Arriva in Nordengland den Betrieb des Northern Rail-Netzes übernommen. Den Zuschlag für den Verkehrsvertrag

mit einer Laufzeit von neun Jahren und einem Volumen von mehr als zehn Millionen Euro hatte DB Arriva im Dezember erhalten. Rund um die Städte Manchester, Leeds, Liverpool, Newcastle und Sheffield bewegt Northern Rail mit mehr als 5.000 Mitarbeitern und 333 Zügen derzeit rund 90 Millionen Fahrgäste pro Jahr. DB Arriva wird die Verkehrsleistung in den nächsten drei Jahren um zwölf Prozent ausweiten, in mehr als 280 neue Fahrzeuge investieren und die übrige Flotte renovieren. ■



Foto: Transport for London

Schiene fällt im Modal Split leicht zurück

Berlin. Fallende Kraftstoffpreise, Streiks und neue Wettbewerber wie der Fernbus machten 2015 den deutschen Eisenbahn-Verkehrsunternehmen im Personenverkehr zu schaffen. Wie der Geschäftsbericht der DB ausweist, ging der Marktanteil der Schiene im Personenverkehr von 8,1 auf 8,0 Prozent zurück. Die Verkehrsleistung blieb konstant. Dabei kompensierten Zuwächse im Fernverkehr Rückgänge im Nahverkehr. Bei DB Regio sank die Verkehrsleistung im SPNV, insbesondere durch auslaufende Verkehrsverträge, um 2,5 Prozent.

DB steuert mit „Zukunft Bahn“ gegen

Der DB-Konzern verbuchte 2015 bei einem auf 40,5 Milliarden Euro gestiegenen Umsatz ein um 350 Millionen Euro schlechteres operatives Ergebnis (EBIT). Zusammen mit Sonderabschreibungen im Schienengüterverkehr und Sonderbelastungen durch den Konzernumbau resultierte daraus ein negatives Jahresergebnis von -1,3 Milliarden Euro. „Wir müssen nachhaltig besser werden“, so der DB-Vorstandsvorsitzende Dr. Rüdiger Grube. „Deshalb haben wir 2015 den Konzernumbau eingeleitet und das Programm ‚Zukunft Bahn‘ gestartet.“ ■

Neigezüge fahren künftig im Landesdesign

Baden-Württemberg: DB Regio wird verlässlicher Partner für den Nahverkehr des Landes bleiben

Stuttgart. Bei der Vergabe der anspruchsvollen Netze 5 (Donau-Ostalb) und 2 (Stuttgart-Ulm-Bodensee) hat sich DB Regio in Baden-Württemberg behaupten können. Mit einer Niederlage vor Gericht endete dagegen die Vergabe der Stuttgarter Netze.

Für weitere zehn Jahre betreibt die Ulmer DB ZugBus Alb-Bodensee GmbH (RAB) den schnellen Regionalverkehr zwischen Donau und Hochrhein, Neckar und Bodensee. Fünf

Linien umfasst das Netz Donau-Ostalb, 6,7 Millionen Zugkilometer pro Jahr bringen die Neigezüge hier ab Dezember 2016 auf die Schiene – rund zehn Prozent mehr als bisher. Die Flotte dafür wird ausschließlich aus Fahrzeugen der Baureihe 612 gebildet, den jüngsten Neigetechnik-Dieselelektrotriebzügen der DB Regio AG. Die RAB unterzieht die Fahrzeuge, die künftig in den Landesfarben unterwegs sind, einem Redesign und rüstet sie mit bis zu 18 Fahrradabstellplätzen pro Fahrzeug aus. Im Wettbewerb um die Interregio-Express-Züge

(IRE) zwischen Stuttgart und dem Bodensee hat sich DB Regio ebenfalls behauptet. Der neue Vertrag, der im Dezember 2016 beginnt, hat eine Laufzeit von sieben Jahren. Das Verkehrsvolumen beträgt rund 2,6 Millionen Zugkilometer pro Jahr. Zum Einsatz kommen ausschließlich moderne Doppelstockwagen.

Stuttgarter Netze: „Gekämpft und verloren“

Vor dem Oberlandesgericht Karlsruhe unterlegen ist DB Regio beim Ausschreibungsverfahren um die Stuttgarter Netze. „Wir bedauern diese Entscheidung sehr, zumal wir die günstigsten Angebote abgegeben hatten“, so Andreas Moschinski-Wald, Vorsitzender der Regionalleitung DB Regio Baden-Württemberg. Jetzt sei es wichtig, für die betroffenen Mitarbeiter Perspektiven zu entwickeln und den Übergang auf die neuen Betreiber ab 2019 ohne Kundenbeeinträchtigungen zu gewährleisten. Moschinski-Wald: „Wir haben gekämpft und wir haben verloren. Das bedeutet nicht, dass wir uns jetzt zurückziehen. Wir wollen weiterhin ein verlässlicher Partner für den Nahverkehr in Baden-Württemberg bleiben.“ ■



Neigezug im neuen Kleid: Die Farben Schwarz und Gelb und der Stauferlöwe prägen das vom Land festgelegte Design.

Streckenagent und Platzreservierung für Stammkunden kommen bundesweit

Frankfurt a. M. Nach regionalen Pilotprojekten wird DB Regio die Platzreservierung für Stammkunden und die App „Streckenagent“ nach und nach bundesweit einführen. Beide Lösungen werden im Rahmen des Programms „Zukunft Bahn“ und der Initiative „Mobilität 4.0“ umgesetzt und verbessern insbesondere für Pendler den Service deutlich. Den Streckenagenten gibt es seit 2011 in Bayern und seit Mitte 2015 auch in Nordrhein-Westfalen. Derzeit 68.000 Kunden lassen sich mit diesem Service per E-Mail, Twitter oder Whatsapp über den Regionalverkehr auf den von ihnen genutzten Verbindungen informieren. Um aktuelle Nachrichten noch schneller und individueller verfügbar zu machen, gibt es den Streckenagenten seit 20. April auch als App für Smartphone und Tablet. Zunächst für Bayern verfügbar, will DB Regio als nächstes Schleswig-Holstein und Baden-Württemberg integrieren. Bis Anfang 2017 sollen alle weiteren Regionen folgen. In einem von der Bayerischen Eisenbahngesell-

schaft unterstützten Projekt hatten die Kunden zuvor ihre Wünsche und Meinung in die Entwicklung der App einfließen lassen. Sie liefert Push-Meldungen etwa über Verspätungen und Zugausfälle direkt auf das Smartphone, bietet alternative Reisewege an und informiert bei größeren Störungen über den aktuellen Stand und die voraussichtliche Dauer.

Per App den Stammsitz sichern

Auf ausgewählten Strecken wird DB Regio ab Sommer auch die Platzreservierung für Stammkunden bundesweit einführen. DB Regio Südwest bietet die Platzreservierung als digitale Anwendung seit 2015 im Regional-Express SÜWEX an. Hier können sich die Kunden nach vorheriger Anmeldung ihren Sitzplatz per App reservieren. Im Zug sind die Plätze, die für Reisende mit Reservierung vorgehalten werden, besonders ausgewiesen. ■

Im Internet: www.db-regio.de

Rubrik „Innovationen“

Oliver Terhaag folgte auf Kay Euler

Berlin. Nach dem Wechsel von Kay Euler in Konzernleitungsfunktionen hat Oliver Terhaag seine Nachfolge als Geschäftsfeldleiter und Vorstand Produktion Schiene bei der DB Regio AG angetreten. Terhaag studierte Maschinenbau an der RWTH Aachen und startete seine berufliche Laufbahn am dortigen Forschungs- und Beratungsinstitut. Seit 2001 gehört er der DB an, leitete zunächst das ICE-Werk Dortmund und wechselte zu DB Fahrzeuginstandhaltung, wo er zuletzt Geschäftsführer für das Ressort Produktion war. Kay Euler hatte seit 2009 im DB Regio-Vorstand das Produktionsressort geleitet. Seit 1. Februar nimmt er die Funktionen des Leiters Sicherheits- und Qualitätsmanagement sowie des Leiters Technik in der Konzernleitung wahr. ■



Foto: JET-FOTO/KRANERT

KURZ NOTIERT

Beschäftigtenübergang gesetzlich festgelegt

Berlin. Bei Vergaben von Verkehrsleistungen im Eisenbahnpersonenverkehr müssen die Aufgabenträger den Beschäftigtenübergang beim Betreiberwechsel jetzt als Regelfall vorsehen. Das verlangt das Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB), das im Mittelpunkt der am 18. April in Kraft getretenen Novellierung des Vergaberechts steht. So sollen nach § 131 GWB die öffentlichen Auftraggeber verlangen, dass die für die Erbringung der Verkehrsleistung notwendigen Beschäftigten vom neuen Betreiber übernommen werden und ihre Rechte gewahrt bleiben. Die Vergaberechtsnovelle modernisiert das Vergaberecht umfassend und setzt EU-Richtlinien in nationales Recht um. Der Beschäftigtenübergang beim Betreiberwechsel im öffentlichen Verkehr wird bereits in vielen europäischen Staaten praktiziert. ■

Bad Neustadt setzt auf Strom und Frankenbus

Bad Neustadt/Saale. Bad Neustadt an der Saale in der bayerischen Rhön wertet das Stadtbussystem NESSI mit einer Elektrobuslinie auf. Betrieben wird sie von der zu DB Regio Bus gehörenden Frankenbus (Omnibusverkehr Franken). Frankenbus gewann drei europaweit ausgeschriebene NESSI-Linien, davon zwei konventionell betriebene und eine Elektrobuslinie. Das Verkehrsvolumen beträgt insgesamt 167.000 Nutzwagenkilometer jährlich über eine Laufzeit von acht Jahren, die am 1. Januar 2017 beginnt. Den rein batteriebetriebenen Elektrobus und die Ladeinfrastruktur stellen die Stadtwerke bei. ■

Ländlicher Nahverkehr bleibt in bewährten Händen

Kurhessenbahn: Vergabeverfahren mündet in neuen Vertrag



Foto: Wolfgang Klee

Die Heilbäderstadt Bad Wildungen ist Endpunkt einer der Linien, die die Kurhessenbahn bedient.

Kassel. Die Kurhessenbahn mit Sitz in Kassel bleibt, was sie ist: ein zuverlässiger und erfolgreicher Partner für den ländlichen Nahverkehr in Nordhessen sowie im nordrhein-westfälischen Sauerland.

Das ist das Ergebnis des Wettbewerbs um rund 2,5 Millionen Zugkilometer Verkehrsleistung pro Jahr, die der Nordhessische Verkehrsverbund gemeinsam mit dem Rhein-Main-Verkehrsverbund und dem Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe ausgeschrieben hatte. Der Verkehrsvertrag für das Nordwesthessennetz mit vier Linien sowie Zusatzverkehren zwischen Treysa und Kassel beginnt im Dezember 2017 und hat eine Laufzeit von 15 Jahren. Die Fahrgäste profitieren von einer neuen Fahrzeuggeneration: So wird die Kurhessenbahn künftig flächendeckend klimatisierte Dieseltriebzüge mit einer Fuß-

bodenhöhe von 58 Zentimetern einsetzen, die einen ebenerdigen Einstieg ermöglichen.

„Bewährte und erfahrene Hände“

Wolfgang Rausch, Geschäftsführer des Nordhessischen Verkehrsverbunds, freut sich auf die Fortsetzung der Kooperation. „Wir geben mit diesem Zuschlag das Nordwesthessennetz in bewährte und erfahrene Hände, die seit Jahrzehnten das ÖPNV-Geschäft verstehen. Gleichzeitig haben wir es gemeinsam mit den Nachbargaufgabenträgern geschafft, das Streckennetz und das damit verbundene Fahrplanangebot für weitere 15 Jahre zu sichern, denn den Schienennetzen in Nordhessen kommt als Rückgrat des ÖPNV besondere Bedeutung zu.“ Die Kurhessenbahn unter Leitung von Joachim Kuhn gehört zur DB Regio-Netz Verkehrs GmbH, die Nebennetze im ländlichen Raum nach dem Vorbild mittelständischer Unternehmen betreibt. ■

Pforzheim: Eigenwirtschaftliches Angebot schont Stadtkasse

Pforzheim. Die zu DB Regio Bus gehörende Südwestbus (RVS) betreibt ab Dezember 2016 ohne kommunale Zuschüsse für zehn Jahre den Stadtverkehr in Pforzheim. Das Regierungspräsidium Karlsruhe genehmigte den Antrag auf eigenwirtschaftlichen Betrieb, der nach dem Personenbeförderungsgesetz grundsätzlich Vorrang vor einer Vergabe hat. Im Regionalbusverkehr ist der eigenwirtschaftliche Betrieb ein gängiges Geschäftsmodell, im Stadtverkehr in dieser Größenordnung jedoch ein Novum. RVS-Geschäftsführer

Manfred Hovenjürgen: „Wir sind überzeugt, den Bürgerinnen und Bürgern Pforzheims einen attraktiven städtischen Busverkehr anzubieten und zugleich der Stadt erhebliche Einsparpotenziale zu eröffnen.“

Moderne Flotte, attraktives Angebot

Mit 76 überwiegend neuen Niederflurbussen wird die RVS eine jährliche Fahrleistung von 3,6 Millionen Nutzkilometern erbringen. Das Fahrplankonzept umfasst 16 Linien und geht deutlich über den Leistungsumfang des von

der Stadt Pforzheim geforderten Mindestangebots hinaus. Um den eigenwirtschaftlichen Stadtverkehr zum Erfolg zu machen, greift die RVS auf ihre Erfahrung und auf Größenvorteile zurück. In der Planung und Disposition, bei Fahrzeugumläufen und in der Werkstatt sollen alle Effizienzpotenziale genutzt werden. Im Verbund mit den Unternehmen von DB Regio Bus kann die RVS zudem Fahrzeuge und Kraftstoff günstiger einkaufen sowie für administrative Aufgaben auf die bestehende Organisation zurückgreifen. ■

„Politik muss schnell und nachhaltig handeln“

Interview: AWE-Vorsitzender Jost Knebel fordert klare Abgrenzung zwischen SPNV und Fernbus

Der VDV-Ausschuss für Wettbewerbsfragen des Eisenbahnpersonenverkehrs (AWE) hat sich intensiv mit den Folgen der Fernbusliberalisierung für den SPNV befasst. Der Ausschussvorsitzende Jost Knebel (NETINERA Deutschland) nimmt im Interview Stellung.

Herr Knebel, dreieinhalb Jahre nach dem Start ist die Fernbusliberalisierung wieder in aller Munde. Grund ist der bevorstehende Bericht des Bundesverkehrsministeriums zu den bisherigen Erfahrungen. Was wissen wir heute, was wir damals nicht gewusst haben?

Jost Knebel: Die Fernbusliberalisierung war ganz klar ein Erfolg. Das zeigen die steigenden Fahrgastzahlen. Weniger erfolgreich waren die Bestimmungen, um Beeinträchtigungen des SPNV zu vermeiden. Hier sind doch erhebliche Verluste eingetreten. Die Evaluierung bietet jetzt die Möglichkeit, diese Schieflage zu beheben.

Für 2015 wird die Anzahl der Reisenden im Fernbuslinienverkehr auf 22 Millionen geschätzt. Verglichen mit dem SPNV ist das nicht viel. Woher kommen die von der SPNV-Branche beklagten Einbußen und wie hoch sind sie?

Knebel: Die unmittelbaren Einnahmeausfälle durch Abwanderung betragen 50 bis 70 Millionen

Euro, die in voller Höhe auf unsere Unternehmensergebnisse durchschlagen, da wir die Produktionskosten nicht senken können. Das ist in unserem Ausschreibungsmarkt SPNV mit seinen geringen Margen eine ganz erhebliche Größen-

ordnung. Gravierend sind darüber hinaus die mittelbaren Folgen. Der Verdrängungswettbewerb im Fernbusbereich führt dort zu extrem niedrigen Fahrpreisen. Darauf reagiert der Fernverkehr der DB mit günstigen Angeboten. Beides verändert die Preiswahrnehmung der Kunden und bringt die Tarifangebote und die Erlöse auch im SPNV unter Druck. Schließlich bilden die Fernverkehrspreise eine „natürliche“ Obergrenze für die Preise im Nahverkehr.

Die Busbranche geht allerdings offenbar davon aus, ausschließlich Neukunden zu befördern. Der Bund Deutscher Omnibusunternehmen argumentiert, der Fernbus habe der Schiene „keinen Fahrgast abgenommen“.



Foto: Fotolia/Petait

Knebel: Das stimmt in keiner Weise. Empirisch belegte Marktanalysen, wie zum Beispiel die des unabhängigen Instituts IGES, sprechen eine deutliche Sprache. Danach kamen bereits 2014 rund 44 Prozent der Fernbusnutzer von der Schiene und mindestens 14 Prozent vom SPNV. Andere Studien kommen zu noch höheren Verlagerungswerten. Für einzelne Relationen in Bayern wurde konkret ermittelt, dass 42 Prozent der Fernbusreisenden direkt vom SPNV abgewandert sind. In den Nahverkehrsnetzen hat das nachfragebedingte Einnahmeverluste bis zu 20 Prozent zur Folge.

Die Fernbusliberalisierung beinhaltet bereits Vorkehrungen, um den Fernbusmarkt und den SPNV voneinander abzugrenzen. Warum ist das notwendig?

Knebel: Weil es sich um zwei völlig verschiedene Märkte handelt. Der SPNV dient der Daseinsvorsorge, erfüllt einen öffentlichen Auftrag, stellt Mobilität großräumig, berechenbar und langfristig sicher. Und zwar auch dann, wenn sich das aus Fahrgeldeinnahmen allein nicht rechnet. Weil das im Nahverkehr fast immer der Fall ist, finanziert er sich zum Teil aus öffentlichen Mitteln. Dagegen soll der Fernbus ein Fernverkehrsangebot sein und muss als solches keinen öffentlichen Auftrag erfüllen. Er muss auch keine Versorgungssicherheit bieten – die Betreiber können sich ganz auf Verbindungen beschränken, die sich für sie rentieren. Anders als im Schienenverkehr müssen sie sich auf ihre Verkehrsangebote auch nicht langfristig festlegen. Daher muss

die Politik auch den Nahverkehrsmarkt entsprechend schützen.

Sie fordern eine Vergrößerung des Mindesthalteabstands im Fernbusverkehr von 50 auf 100 Kilometer und ein Mitspracherecht der SPNV-Aufgabenträger bei Genehmigungsanträgen für Fernbuslinien. Besteht damit nicht die Gefahr, die Fernbusbranche abzuwürgen?

Knebel: Der Fernbus hat sich erfolgreich etabliert und erweitert die Mobilitätsoptionen der Fahrgäste. Das ist prinzipiell zu begrüßen. Uns geht es allein darum, dass sich der Fernbus auf den Fernverkehr konzentriert – also auf das, wofür er gedacht ist. Die bestehenden Regelungen werden aber zum Teil unterlaufen,

zudem betragen die Reisezeiten im SPNV heute häufig mehr als 50 Kilometer. Der Fernbusmarkt wird ohne

Zweifel auch ohne Mitnahmeeffekte aus dem SPNV wachsen. Prognosen gehen von 30 Millionen

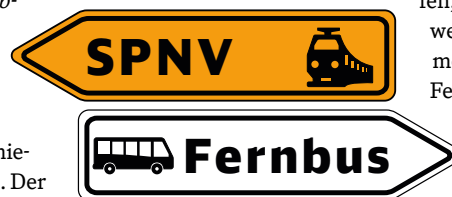
Fahrgästen im Jahr 2020 aus.

Mit welchen Folgen rechnen Sie, wenn SPNV und Fernbusverkehr nicht wirkungsvoller voneinander abgegrenzt werden?

Knebel: Mit dem dynamischen Wachstum des Fernbusmarkts wird sich das Problem weiter vergrößern. Die Erlöseinbußen im SPNV führen in der Konsequenz entweder zu größerem Zuschussbedarf aus öffentlichen Kassen oder einem verschlechterten SPNV-Angebot. Das kann weder im Interesse der Fahrgäste noch im Interesse der Steuerzahler liegen. Die Politik muss schnell und nachhaltig handeln. ■



Foto: Bettina Volke



S-Bahnen bringen neue Züge an den Start

Investitionen: Moderne Baureihen verstärken und verjüngen die Flotten in Berlin und Hamburg

Berlin/Hamburg. Auf der Grundlage des neuen Verkehrsvertrags für das Teilnetz Ring/Südost investiert die S-Bahn Berlin rund 900 Millionen Euro in neue Fahrzeuge. Auch die S-Bahn Hamburg erwartet neue Züge.

21 Triebzüge mit zwei Wagen und 85 Züge mit vier Wagen werden ab 2021 die Flotte der S-Bahn Berlin verstärken und verjüngen. Gebaut werden sie vom Herstellerkonsortium Siemens/Stadler, das über 30 Jahre eine hohe

Einsatzqualität garantiert. Optisch kombinieren die Züge markantes Design mit der traditionellen rot-gelben Farbgebung, technisch zeichnen sie sich unter anderem durch ihre geringe Geräuschkentwicklung aus. Die Innenräume sind klimatisiert, über die Vierersitzgruppen hinaus stehen Mehrzweckbereiche mit Platz für Gepäck, Kinderwagen und Fahrräder zur Verfügung. Mit der neuen Zuggeneration „setzen wir ein Zeichen für Qualität und Zuverlässigkeit“, so der DB-Vorstandsvorsitzende Dr. Rüdiger Grube. „Diesen Anspruch wollen wir mit Ehrgeiz und Leidenschaft erfüllen.“ Susanne Henckel, Geschäftsführerin des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg, wertete den neuen Verkehrsvertrag als Startschuss, um „gemeinsam mit der Deutschen Bahn unser S-Bahn-System wieder zum modernsten in Europa zu machen.“

Fahrzeuge für Hamburg in der Fertigung

Die S-Bahn Hamburg rechnet im kommenden Jahr mit dem Beginn des Probebetriebs ihrer neuen Baureihe 490. Als Gleichstrom-S-Bahnen mit Stromschiene sind die Netze in Hamburg und Berlin technisch eng verwandt. Ins-



Foto: Egbert Meyer-Lovis
Produktion läuft: die Baureihe 490 der S-Bahn Hamburg

gesamt 60 Züge hat die S-Bahn Hamburg bei Bombardier geordert, davon 31 Zweisystemfahrzeuge, die auch unter Oberleitung betrieben werden können. Ab Ende 2018 ist der Einsatz aller Neufahrzeuge im Regelbetrieb geplant. In die Beschaffung sowie die Modernisierung von Anlagen investiert die S-Bahn Hamburg rund 450 Millionen Euro. Weitere rund 70 Millionen Euro fließen in das Redesign von 112 Bestandsfahrzeugen der Baureihe 474. Der Serienumbau der Züge, die unter anderem mit Wagenübergängen ausgestattet werden, begann im Januar. ■



Foto: Stadler Pankow/design:büro-staubach

Designentwurf der neuen Züge der S-Bahn Berlin

medibus befördert Patienten zur Praxis

Weilheim. Im oberbayrischen Landkreis Weilheim-Schongau können sich Patienten jetzt mit dem medibus der Regionalverkehr Oberbayern (RVO) zur ärztlichen oder therapeutischen Behandlung bringen lassen. Liegt eine Krankentransportverordnung vom Arzt vor, rechnet RVO die Fahrt im Kleinbus unmittelbar mit den Krankenkassen ab. Zum Jahresende 2016 soll Bilanz gezogen und über eine mögliche Ausweitung entschieden werden. Der demografische Wandel und die Zentralisierung von Arztpraxen und Therapieeinrichtungen bedeuten große Herausforderungen für die medizinische Versorgung im ländlichen Raum. DB Regio Bus baut deshalb unter der Marke medibus bundesweit das Engagement im Gesundheitsmarkt aus. Dazu gehört auch mobile medizinische Infrastruktur, wie etwa die rollende Landarztpraxis. ■
www.db-regio.de/medibus

Zusätzlicher Mittelwagen schafft Platz in Dieseltriebzügen der vareo-Linien

Köln. Der Nahverkehr Rheinland (NVR) und DB Regio NRW erweitern die Kapazitäten im Kölner Dieselnnetz – und gehen dabei unkonventionelle Wege. So lässt DB Regio NRW neun zweiteilige zu dreiteiligen Dieseltriebzügen umbauen. Sie kommen auf der Eifelstrecke und der Oberbergischen Bahn zum Einsatz und vergrößern dort das Platzangebot. Insgesamt sind unter dem Markennamen „vareo“ 58 Dieseltriebzüge im Kölner Dieselnetz unterwegs. Die neun Umbaufahrzeuge des Typs LINT erhalten einen angetriebenen Mittelwagen und werden damit vom zweiteiligen LINT 54 zum dreiteiligen LINT 81. Die Verlängerung um 27 Meter vergrößert die Kapazitäten um fast 70 Prozent von 180 auf 300 Plätze. Das ermöglicht es, in den Hauptverkehrszeiten mit Doppelheiten insgesamt 600 anstatt 480 Sitzplätze anzubieten. Der Umbau beim Hersteller Alstom nimmt je Fahrzeug rund sechs Wochen in Anspruch. Bis Dezember werden die Arbeiten an allen neun Zügen abgeschlossen sein. „Mit der Ausweitung der

ursprünglichen Leistung reagieren wir auf steigende Fahrgastzahlen und erhöhen die Attraktivität unseres Verkehrsangebots weiter“, sagt Dirk Helfert, Leiter des Verkehrsbetriebs Rheinland von DB Regio NRW.

Besteller und Betreiber Hand in Hand

Finanziert werden die Kapazitätserweiterungen durch den NVR, der die im Jahr 2014 einbehaltenen Vertragszahlungen an DB Regio NRW zugunsten der Fahrgäste ins vareo-Netz reinvestiert. NVR-Geschäftsführer Heiko Sedlacek: „Mit den angestrebten Kapazitätserweiterungen leisten Besteller und Betreiber der vareo-Linien einen weiteren Beitrag, um die Qualität im Kölner Dieselnetz insbesondere in den pendlerintensiven Hauptverkehrszeiten zu erhöhen. Neben mehr Komfort für unsere Kunden erwarten wir uns durch den schnelleren Fahrgastwechsel auch eine höhere Pünktlichkeit.“ Die NVR-Verbandsversammlung hatte der Finanzierung des Fahrzeugumbaus 2015 zugestimmt. ■

Multizuganzeiger bieten mehr Information am Bahnsteig

Berlin. Im Rahmen des Programms „Zukunft Bahn“ installiert die Deutsche Bahn auf 120 Fernbahnhöfen neue, mehrzeilige Multizuganzeiger, die den Komfort für die Reisenden verbessern. Auf den neuen Anzeigen am Bahnsteig sind insgesamt drei Züge zu sehen, der aktuelle sowie die zwei folgenden. Besonders praktisch: Sollte sich einer der Züge verspäten oder das Gleis geändert werden, wird das ebenfalls angezeigt. In den ersten 60 Bahnhöfen war die Installation der Multizuganzeiger Anfang April abgeschlossen. Weitere 60 Bahnhöfe folgen bis zum Jahresende. ■



Foto: Kai Michael Neuhold

Wohlfühlklänge zwischen Nordsee und Hannover

DB Regio Zuglabor: Akustik- und Lichtkonzept im RE getestet

Hannover. Machen dezentes Licht und Wohlfühlklänge die Reise angenehmer? Als DB Regio im Zuglabor Miltenberg im vorigen Jahr diese Frage untersuchte, waren die Probanden angetan. Im April und Mai ging das Projekt „LichtKlang“ acht Wochen in den Praxistest.

„Die Idee entstand aus den Ergebnissen einer forsa-Umfrage, wonach Licht und Geräusche das Komfortempfinden der Reisenden im Nahverkehr deutlich beeinflussen“, erklärt Anatol Scholz, Leiter Fahrgast- und Produktmarketing DB Regio. Auf dieser Grundlage hatten rund 50 Tester im neuen DB Regio Zuglabor Miltenberg Klangatmosphären, Türöffnungstöne und Lichtkonzepte bewertet. Die

Klangwelt, die im Zuglabor am besten gefallen hatte, war jetzt in je einem Wagen der Doppelstockzüge der Linie RE1 Hannover – Bremen – Oldenburg – Norddeich zu hören. Zudem sorgte gedimmtes Licht für eine ruhige Atmosphäre.

Rege Resonanz in den Medien

„Wir möchten die Reise im RE1 möglichst angenehm gestalten“, sagt Martina Wrede, Referentin Marketing DB Regio, die das Projekt in der Region Nord begleitet. „Wenn unsere Fahrgäste damit zufrieden sind, können wir uns eine Ausweitung auf andere Züge vorstellen.“ Die Marktforschung dazu wird derzeit ausgewertet. In Presse und Rundfunk sowie den sozialen Medien sorgte das Thema von Beginn an für viel Resonanz. Vom

Neue Direktzüge nach Westpolen gestartet

Berlin. DB Regio Nordost und der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg weiten die Direktverbindungen nach Polen aus. Seit 1. April verbindet täglich außer donnerstags ein Zugpaar Berlin-Lichtenberg über Frankfurt (Oder) mit Zielona Góra. Die neue Verbindung wird durch die Länder Berlin und Brandenburg sowie von der Woiwodschaft Lubuskie finanziert und in Kooperation von DB Regio und der polnischen Verkehrsgesellschaft Przewozy Regionalne (PR) betrieben. Zum Einsatz kommen Diesellokomotiven der Baureihe 646. Mit der im März gestarteten Direktverbindung zwischen Lichtenberg und den polnischen Städten Krzyż und Gorzów Wlkp. gibt es damit zwei umsteigefreie Bahnverbindungen zwischen Berlin und den zwei Hauptstädten der Woiwodschaft Lubuskie. ■

App findet Mitfahrer für weitere Länder-Tickets

Frankfurt a. M. Schnell und einfach Mitfahrer für gemeinsame Fahrten mit Länder-Tickets finden – das ermöglicht die DB Mitfahrer-App von DB Regio. Das Angebot wurde im Oktober 2015 zunächst für die Bayern-Tickets eingeführt. Seit Anfang Mai steht es auch für das Baden-Württemberg-Ticket, das Rheinland-Pfalz-Ticket und das Saarland-Ticket zur Verfügung. Die DB Mitfahrer-App bietet die Möglichkeit, sich für gemeinsame Fahrten mit den Länder-Tickets zu verabreden und so noch günstiger zu reisen. Die Nutzer können sich einer bestehenden Fahrgemeinschaft anschließen oder selbst eine Gruppe gründen. ■



„Chill out-Express“ war bei Radio Bremen die Rede, die Hannoversche Landeszeitung sprach vom „Traumzug“. Auf der Facebookseite der Deutschen Bahn fand das Angebot besonders bei solchen Fahrgästen Zustimmung, die es bereits ausprobiert hatten: „Heute Abend auf dem Weg nach Hause in so einem Wagen gegessen. Ich fand's gut!“ ■

500 Jahre Reinheitsgebot: DB Regio Bayern stößt mit an

Ingolstadt. Selbst US-Präsident Barack Obama erwähnte beim letzten Deutschlandbesuch seiner Amtszeit dieses Jubiläum: Das Reinheitsgebot, das älteste durchgehend gültige Lebensmittelgesetz der Welt, ist 500 Jahre alt. Dass Bier nur mit Hopfen, Malz und Wasser gebraut werden darf, beschloss im April 1516 der Bayerische Landständetag unter Herzog Wilhelm IV. in Ingolstadt. Ein Grund zum Feiern – für



Foto: DB Regio Bayern

die Bierstadt Ingolstadt, die das ganze Jahr über kulinarische und kulturelle Events anbietet, und für DB Regio Bayern, die das Jubiläumsjahr unterstützt. Eine Werbelok lädt zum Besuch Ingolstadts ein, ein Bierticket zum Pauschalpreis von 20,16 Euro ab München und Nürnberg macht den Ausflug zum preiswerten Vergnügen. Den Wirtshauspass mit Gutscheinen zum Schlemmen und Genießen gibt's gratis dazu. ■

Euro-Fußballfieber geht am Neckar weiter

Endrunde: Die acht besten U 19-Teams Europas ermitteln in Baden-Württemberg ihren Champion

Stuttgart. Wer von der Fußball-Europameisterschaft in Frankreich nicht genug bekommen hat, sollte nach dem Finale in Paris gleich nach Stuttgart reisen. Dort wird am 11. Juli die U 19-Europameisterschaft angepfiffen – unterstützt von DB Regio Baden-Württemberg.

In neun Städten in Baden-Württemberg spielen die U 19-Junioren ihren Europameister aus. Zur Eröffnung steht ein Klassiker auf dem Spielplan: Die „aufgehenden Sterne“ des Deutschen Fußballbunds, die den Titel schon drei Mal geholt haben, treten gegen Italien an. Das Finale findet am 24. Juli in Sinsheim statt. Als Premiumpartner des Turniers hat DB Regio Baden-Württemberg zwei Personenzugwagen im Design der U 19-Europameisterschaft gebrandet, verlost Trikotsätze und ermöglicht Kombitickets für das Eröffnungs- und Finalspiel. And-



Foto: Georg Hess

Stellten die Wagen im Design der U 19-Europameisterschaft vor: (v. l.) DFB-Sportdirektor Hansi Flick, Andreas Moschinski-Wald, Vorsitzender Regionalleitung DB Regio Baden-Württemberg, und Oliver Kurzendörfer, Leiter Fahrgastmarketing DB Regio Baden-Württemberg.

reas Moschinski-Wald, Vorsitzender der Regionalleitung DB Regio Baden-Württemberg: „Es gibt viele Parallelen zwischen dem Fußball und

der Bahn: Beide rufen Leidenschaft und Emotionen hervor, und beide bewegen die Menschen – jeder auf seine Art.“ ■



Botschafterin für Berlin und Brandenburg

Berlin. Mit dem RE1 fahren ist schön, die Ausflugsziele mit dem RE1 entdecken, ist noch schöner – so lautet die Botschaft einer mit Motiven der Hauptstadt und des Landes Brandenburg geschmückten Taurus-Lok der Baureihe 182. Sie ist seit Kurzem auf der wichtigsten Nahverkehrsachse der Region unterwegs: auf der Strecke des RE1 Magdeburg – Berlin – Frank-

furt (Oder) – Cottbus. DB Regio Nordost und die TMB Tourismus-Marketing Brandenburg GmbH arbeiten seit vielen Jahren eng zusammen und haben in diesem Jahr ihre Partnerschaft mit einem strategischen Kooperationsvertrag bestärkt. Ziel ist es, die touristischen Angebote in Brandenburg mit dem öffentlichen Personennahverkehr zu verknüpfen. ■

Impressum

Herausgeber
DB Mobility Logistics AG
Marketing (GNM)
Karlstraße 6
60329 Frankfurt a. M.

Kontakt
DB Regio AG
Marketing – Bestell-
kommunikation (V.RVA 1)
Stephensonstr. 1
60326 Frankfurt a. M.

Verantwortlich
Joachim Kraft
Tel. 069 265-7330
regioaktuell@
deutschebahn.com

Realisation
idea Kommunikation, Dortmund

Druck
DB Kommunikationstechnik GmbH
Karlsruhe

Änderungen vorbehalten.
Einzelangaben ohne
Gewähr. Stand: Mai 2016

DB Regio im Internet:
www.db-regio.de