

Editorial

Dynamisch unterwegs

Wenn das Jahr 2016 wie im Flug vergangen ist, hat das bei DB Regio vor allem mit dem hohen Tempo zu tun, mit dem wir uns entwickeln. „Zukunft Bahn“ hält uns in Atem. Wir haben damit begonnen, neue Produkte und Lösungen in den Markt zu bringen. Viele weitere werden folgen. Wir

setzen eine neue Organisation um, die uns anspricht und klar auf das fokussiert, was unsere Kunden von uns erwarten. Vor allem aber:

Wir sind dynamisch unterwegs, offen für neue Ideen, denken kreativ, quer und voraus.

Vielleicht ist gerade der Kulturwandel die wesentliche Errungenschaft des Programms „Zukunft Bahn“. Wir sind initiativ, gehen die Zukunft offensiv an, wollen als Partner und Dienstleister der Aufgabenträger der Erfolgsgeschichte des Nahverkehrs in Deutschland neue Kapitel hinzufügen. Ich freue mich darauf und wünsche allen Aufgabenträgern, Partnern und Freunden ein gutes Jahr 2017!

Dr. Jörg Sandvoß,
Vorstandsvorsitzender
DB Regio AG



Foto: iStockphoto/TomekD67

„Ohne Wettbewerb werden die Kosten des ÖPNV explodieren“

Busverkehr: Verband und Unternehmen kritisieren abgeschottete Märkte

Berlin. Die zunehmende Abschottung des kommunalen ÖPNV-Markts macht den wettbewerblichen Unternehmen der Busbranche zu schaffen. In einem gemeinsamen Appell haben sich der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen (bdo) sowie die bundesweit tätigen Verkehrsunternehmen Netinera, Transdev, Rhenus Veniro und DB Regio Bus an die Verkehrspolitik gewandt. Es bestehe die Gefahr, sukzessive aus dem Markt gedrängt zu werden.

Nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) besitzen eigenwirtschaftliche Verkehre, die sich selber tragen, Vorrang vor gemeinwirtschaftlichen Verkehren, die im öffentlichen Auftrag erbracht werden. Zugleich sind gemeinwirtschaftliche Verkehre nach der EU-Verordnung 1370/2007 grundsätzlich im Wettbewerb zu vergeben. Die EU-Verordnung lässt davon jedoch Ausnahmen zu. So können die Aufgabenträger Leistungen wettbewerbsfrei an solche Betreiber vergeben, die mit ihnen verbunden sind (Inhouse-Vergabe). In der Regel handelt es sich dabei um städtische Betriebe oder Verkehrsgesellschaften der Landkreise. Der bdo und die bundesweit tätigen ÖPNV-Unternehmen beklagen, dass Städte, Kreise und Kommunen immer häufiger von dieser Ausnahmebestimmung Gebrauch machen. Die wettbewerbsfreie Inhouse-Vergabe an städtische Betriebe oder Kreisverkehrs-

gesellschaften sei seit 2010 um 88 Prozent gestiegen. Dadurch werde ein Marktvolumen von inzwischen 5,1 Milliarden Euro dem Wettbewerb entzogen. Den Nachteil habe der Steuerzahler. „Ohne privatwirtschaftliches Engagement und ohne Wettbewerb werden die Kosten des ÖPNV explodieren“, warnen der bdo und die großen ÖPNV-Unternehmen.

Eigenwirtschaftlichkeit entlastet Steuerzahler

Als besonders schädlich betrachten sie dabei die Tendenz, auch solche Leistungen inhouse zu vergeben, die nicht gemeinwirtschaftlich betrieben werden müssen. Damit werde auch der Wettbewerb um Liniengenehmigungen für den eigenwirtschaftlichen Betrieb ausgeschaltet, der Markt künstlich verknappt. Gerade eigenwirtschaftliche Verkehre leisteten jedoch einen wichtigen Beitrag zur Entlastung der Steuerzahler und zur Entwicklung kreativer Ansätze für eine optimale Verkehrsbedienung. „Die Intention der einschlägigen EU-Verordnung 1370/2007, nach der Direktvergaben an interne Betreiber die Ausnahme vom Wettbewerb bilden sollen, wird damit ins Gegenteil verkehrt“, betont bdo-Hauptgeschäftsführerin Christiane Leonhard. „Die Wirtschaftsunternehmen der Busbranche verlangen deswegen, den im PBefG verankerten Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit auch vor Ort mithilfe allgemeiner Vorschriften umzusetzen.“ ■

Mehr zum Thema: „Standpunkt“, Seite 2

Wettbewerb schafft neue Möglichkeiten

von Michael Hahn, Vorstandsmitglied Busverkehr der DB Regio AG

Ein kurzer Blick zurück. 1996, also vor 20 Jahren, startete die Regionalisierung des Nahverkehrs auf der Schiene. Das bedeutete nichts anderes als Wettbewerb. Aus damaliger Sicht war das eine Reise ins Ungewisse. Allerdings eine Reise, die alle Beteiligten, Verkehrsunternehmen wie Aufgabenträger, mit viel Enthusiasmus antraten. Alle hatten den Ehrgeiz, die Chancen der neuen Rahmenbedingungen zu nutzen und es besser zu machen, als es in den Jahrzehnten zuvor gewesen war. Alle wussten, dass das auch nötig sein würde, damit der SPNV Zukunft hat. Heute kann die Branche eine glänzende Bilanz vorweisen. Ob man die Fahrgastzahlen nimmt, die Fahrzeuge oder die Angebotskonzepte: Der Erfolg des SPNV übertrifft bei Weitem alle Hoffnungen und Erwartungen, mit denen die Regionalisierung vor 20 Jahren begann.

Die Vergangenheit zu verteidigen, war noch nie ein gutes Konzept für die Zukunft. Zurückschauen bedeutet, die Chancen der Zukunft zu

Standpunkt

Foto: Deutsche Bahn AG / Bernd Roselieb



„Ich hoffe, dass die Städte, Kreise und Kommunen die Möglichkeiten nutzen, die der Wettbewerb bietet. Nur so bleibt der ÖPNV zukunftsfähig.“

verpassen, die ohnehin nicht aufzuhalten ist. Das zeigt die Regionalisierung des SPNV. Und das gilt auch für den ÖPNV. Die EU-Verordnung 1370/2007 hat die Tür für den Wettbewerb geöffnet. Auch dort, wo Städte, Kreise und Kommunen sich mithilfe der Inhouse-Vergabe dagegen stemmen, wird sie sich nicht dauerhaft schließen lassen. Denn es gibt keinen Grund, Leistungen selbst zu erbringen, die ein wettbewerbles Unternehmen güns-

tiger und mindestens genauso gut erbringen kann. Aber es gibt viele Gründe, genau das zuzulassen und zu fördern.

Fairer Wettstreit um die bessere Lösung

Zum Beispiel die Tatsache, dass die frei werdenden Mittel vielerorts dringend etwa für Schulen, Kindergärten oder Straßen gebraucht werden. Oder die Erfahrung, dass Wettbewerb Kreativität für neue Konzepte freisetzt, die den Fahrgästen zugute kommen. Schließlich die Tatsache, dass gerade die bundesweit tätigen Verkehrsunternehmen ein weit gefächertes Know-how über die reine Verkehrsleistung hinaus besitzen. So etwa in den Bereichen Marketing, Ticketing und Reisendeninformation. Ich hoffe, dass die Städte, Kreise und Kommunen die Möglichkeiten nutzen, die der Wettbewerb bietet. Nur so bleibt der ÖPNV zukunftsfähig. Und die Kämmerer und Fahrgäste profitieren. Wenn sich im fairen Wettstreit die bessere Lösung durchsetzt, haben alle etwas davon. ■

DB Regio NRW: Weichen für Nachfolge von Heinrich Brüggemann gestellt

Düsseldorf. Nach fast 16 Jahren an der Spitze von DB Regio NRW übergibt Heinrich Brüggemann (Bild rechts) zum 1. März 2017 die Geschäfte an Andree Bach (Bild unten), derzeit Regionalleiter DB Regio Bus Nord. Heinrich Brüggemann wird im kommenden Jahr 65 Jahre alt und gehört seit 1997 der



Foto: Smilla Dankert

Regio AG. „Ich freue mich, dass er uns auch weiterhin beratend zur Seite stehen wird.“ Brüggemanns Nachfolger Andree Bach leitet derzeit das Busgeschäft von DB Regio in den Ländern Niedersachsen, Schleswig-Holstein, Hamburg und Bremen. Zuvor stand der Betriebswirt, der 2003 zu DB Regio kam, an der Spitze des Busgeschäfts in Nordrhein-Westfalen. Sandvoß: „Mit Andree Bach konnten wir einen Nachfolger gewinnen, der langjährige Erfahrungen im Nahverkehrsmarkt hat, auch in NRW.“

Dr. Schneemann übernimmt Busregion Nord

Die Region Nord von DB Regio Bus leitet künftig Dr. Arne Schneemann, der derzeit bei DB Regio Bus das Controlling verantwortet. Der Diplom-Kaufmann wechselte 2010 zur Deutschen Bahn und fungierte zunächst als Leiter Geschäftsentwicklung Fernverkehr. Zuvor war er unter anderem beim Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr in Hannover und als Unternehmensberater tätig. ■

Verbände wollen mehr Standardisierung

Köln / Berlin. Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und die Bundesarbeitsgemeinschaft Schienenpersonennahverkehr (BAG SPNV) haben in einem gemeinsamen Papier Leitlinien für weitere Standardisierungen bei SPNV-Fahrzeugen definiert. Das Papier mit dem Titel „Fahrzeug 2020 +“ enthält konkrete fahrzeugbezogene Verbesserungsvorschläge im Hinblick auf Technik, Design und Ausstattung. Es versteht sich als Impuls in Richtung Politik und Industrie, um die Standardisierung von Schienenfahrzeugen weiter voranzutreiben. „Standardisierte Fahrzeuge leisten einen wesentlichen Beitrag, um den SPNV auch künftig für die Fahrgäste attraktiv und zugleich für Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger wirtschaftlich zu halten“, so Kai Daubertshäuser, Vizepräsident der BAG-SPNV. „Sie entsprechen nicht nur den modernen Anforderungen an Reisekomfort, sondern sind flexibler einsetzbar und kostengünstiger instand zu halten.“ ■



Foto: Christian O. Buch/läif

Zum Jubiläum der Westfrankenbahn bekamen die Kunden die Geschenke

Aschaffenburg. Zu ihrem zehnjährigen Bestehen beschenkte die Westfrankenbahn ihre Fahrgäste. Am 3. Oktober waren die Kunden zur Freifahrt auf der Tauberbahn und der Ma-donnenlandbahn zwischen Schneeberg und Seckach eingeladen. Wenige Tage zuvor hatten der baden-württembergische Verkehrsminister Winfried Hermann und Dr. Jürgen Dornbach, Sprecher der Geschäftsführung RegioNetze der Deutschen Bahn, die barrierefrei ausgebaut Verkehrsstation „Kloster Bronnbach“ im Taubertal bei Wertheim eingeweiht. Im Bernhardsaal des ehemaligen Zisterzienserklosters Bronnbach fand auch der offizielle Festakt zum Jubiläum statt. Die Westfrankenbahn habe „zehn erfolgreiche Jahre hinter sich, in denen es zu deutlichen Verbesse-

rungen kam“, lobte der Minister die mittelständisch geführte DB-Tochter, die neben dem Nahverkehr auch die Infrastruktur zwischen Main und Tauber betreibt. Pro Jahr erbringt die Westfrankenbahn rund 3,4 Millionen Zugkilometer auf einem 401 Kilometer langen Liniennetz. Ihre 350 Mitarbeiter sind zudem verantwortlich für 201 Kilometer eigene Infrastruktur, 50 Bahnhöfe und Haltepunkte, vier eigene Vertriebsstellen und eine Werkstatt. ■ www.westfrankenbahn.de

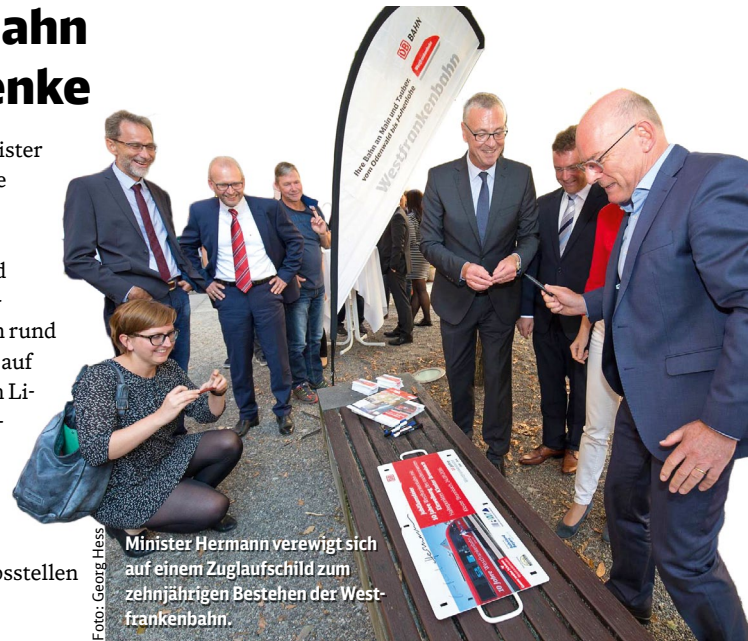


Foto: Georg Hess
Minister Hermann verweigert sich auf einem Zuglaufschild zum zehnjährigen Bestehen der Westfrankenbahn.

Mit einer überzeugenden WLAN-Lösung punktet der Nahverkehr bei den Fahrgästen

Online unterwegs: Angebot der DB Regio AG für die Aufgabenträger soll dem SPNV Chancen eröffnen

Frankfurt a. M. Zur Umsetzung von WLAN im Nahverkehr will sich die DB Regio Anfang 2017 mit konkreten Angeboten und definierten Leistungsbestandteilen an die Aufgabenträger wenden. „Ein überzeugendes Angebot bietet dem SPNV Chancen im Wettbewerb“, sagt Dr. Frank Scholz, CIO bei DB Regio. „Die Branche sollte keine Zeit verlieren.“



Foto: Deutsche Bahn AG / Bartłomiej Banaszak

Ein Alltag ohne Internet ist für viele Menschen kaum mehr denkbar. Das gilt auch unterwegs. DB Fernverkehr bietet deshalb künftig WLAN kostenlos in der 1. und 2. Klasse an. In vielen europäischen Nachbarländern ist WLAN auch im Nahverkehr verbreitet. Die SPNV-Kunden in Deutschland wünschen sich das ebenfalls, wie eine repräsentative Untersuchung der DB Regio AG auf drei aufkommensstarken niedersächsischen RE-Linien zeigt. Fast zwei Drittel der Reisenden gaben an, dass WLAN im Zug für sie „sehr wichtig“ (41 Prozent) oder „wichtig“ (22 Prozent) sei.

Allerdings: Gerade in der Fläche ist es mit einfachen Lösungen nicht getan. Wo die Netzabdeckung schlecht ist, leidet die Übertragungsqualität bis hin zu Verbindungsabbrüchen. Zudem müssen sich die Nutzer eines WLANs

„Die Branche darf das Thema WLAN nicht halbherzig angehen. Wenn wir WLAN anbieten, sollten wir es auch richtig machen.“
– **Mario Theis**, Leiter Produktinnovationen und Erlösmanagement DB Regio

die Brandbreite teilen. Je mehr Reisende online sind, um so langsamer wird die Verbindung. Damit einher geht das Risiko, die Erwartungen der Kunden zu enttäuschen. Der Fall ist das nach den Erhebungen der DB im Fernbusverkehr. Zwar gehört WLAN dort fast immer zum Standard. Weil dieses Leistungsversprechen aber häufig unerfüllt bleibt, schneidet WLAN bei der Zufriedenheit der Fernbusreisenden am schlechtesten ab.

„Wir ziehen daraus den Schluss, dass die SPNV-Branche das Thema WLAN nicht halbherzig angehen darf“, sagt Mario Theis, Leiter Produktinnovationen und Erlösmanagement bei DB Regio. „Wir wollen es besser machen als mancher Fernbusanbieter. Dabei ist für uns besonders herausfordernd, dass die Netzabdeckung entlang von Regionalstrecken oft schlechter ist als an Autobahnen.“

Kunden binden und Neukunden gewinnen
In gemeinsamen Pilotprojekten mit Aufgabenträgern hat DB Regio Know-how aufgebaut und belastbare Lösungen entwickelt. Die Bausteine dafür sind eine hoch leistungsfähige Übertragungstechnik, die Nutzung der Netze dreier Mobilfunkanbieter sowie ein vom Internetzugang unabhängiges, attraktives Programmangebot, das jederzeit verfügbar ist. „Ein verlässliches und schnelles WLAN ist ein bedeutender Wettbewerbsfaktor für den SPNV“, betont Theis. „Wir können die Kundenzufriedenheit verbessern und Neukunden gewinnen.“ Gelingen werde das jedoch nur, wenn sich die Aufgabenträger beteiligten. „WLAN ist eine Herausforderung, die wir gemeinsam zum Erfolg für den SPNV machen können. Unser Angebotspaket bietet die besten Voraussetzungen dafür.“ ■

DB Regio setzt im Norden und Südwesten Akzente

Wettbewerb: Verkehrsleistungen verteidigt und zurückgewonnen



Grafiken: NVBW / Alstom

Drei- und vierteilige Elektrotriebzüge des Typs „Coradia Continental“ verbinden künftig Breisach über Freiburg mit Seeburg sowie Villingen und Donaueschingen. Innen- und Außengestaltung richten sich nach dem Landesdesign.

Stuttgart / Hannover. Als ein „wichtiges Signal für die Zukunftsfähigkeit von DB Regio Baden-Württemberg“ wertet David Weltzien, Vorsitzender der Regionalleitung, den im Herbst erteilten Zuschlag für das Netz Breisgau Ost-West. Bereits zuvor hatte DB Regio Baden-Württemberg alle 17 Lose des Übergangsverkehrsvertrags gewonnen und modernisiert nun flächendeckend den Fahrzeugpark. Auch in Norddeutschland war DB Regio erfolgreich.

2,9 Millionen Zugkilometer jährlich über 12,5 Jahre Laufzeit umfasst das Netz Breisgau Ost-West. Ab Dezember 2019, wenn die nötigen Elektrifizierungen im Rahmen des Projekts Breisgau S-Bahn 2020 (1. Stufe) abgeschlossen sind, verbinden neue Züge im Landesdesign Breisach/Endingen über Freiburg und die Hölentalbahn mit Seeburg sowie Donaueschingen und Villingen. DB Regio wird Elektrotriebwagen des Herstellers Alstom einsetzen und nimmt für die Beschaffung ein Finanzierungsmodell des Aufgabenträgers in Anspruch.

Bereits in den kommenden Monaten tauscht DB Regio Baden-Württemberg darüber hinaus auf fast allen Strecken ältere gegen moderne Fahrzeuge aus. Hintergrund ist der seit 1. Oktober gültige Übergangsverkehrsvertrag, der die Lücke zwischen dem ausgelaufenen „Großen Verkehrsvertrag“ und dem Start der Nachfolgeverträge schließt. Das Land hatte alle betroffenen Verkehre, rund zwei Drittel

aller SPNV-Leistungen in Baden-Württemberg, übergangsweise neu ausgeschrieben. Dabei konnte DB Regio alle 17 Lose für sich entscheiden. Die Laufzeit beträgt je nach Los zu meist zwischen einem Jahr und drei Jahren.

Viele einstöckige Wagen hatte DB Regio bereits nach dem Zuschlag Ende 2015 durch moderne Doppelstocker ersetzt. Nun geht die Erneuerung der Flotte weiter. „Wir haben es geschafft, aus dem Fahrzeugpool der DB freigewordene moderne Fahrzeuge nach Baden-Württemberg zu holen“, sagt David Weltzien. „Bevor wir diese im Land einsetzen, modernisieren wir bis April 2017 rund 100 Doppelstockwagen und 40 Dieseltriebwagen. Darüber hinaus rüsten wir 23 Doppelstockwagen nachträglich mit Klimaanlage aus.“

Zuschlag für Strecke nach Cuxhaven

DB Regio Nord hat in Niedersachsen erstmals die Strecke eines Wettbewerbers gewonnen und übernimmt im Dezember 2018 die Verbindung Hamburg – Cuxhaven von der metronom Eisenbahngesellschaft. Die Fahrzeuge einschließlich Instandhaltung stellt der Aufgabenträger, die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen. Zum Fahrplanwechsel am 11. Dezember übernimmt DB Regio Nord in Schleswig-Holstein die Strecke Hamburg – Westerland von der Nord-Ostsee-Bahn. Nach den Vorgaben des Aufgabenträgers NAH.SH werden die bisher eingesetzten Züge von einem Fahrzeugbereitsteller angemietet. ■

DB medibus steuert Flüchtlingsheime an

Berlin. Um Impflücken bei Flüchtlingen zu schließen, setzt die Berliner Charité auf DB medibus. Die rollende Arztpraxis der DB Regio Bus fährt die Sammelunterkünfte an, an Bord befinden sich mindestens zwei Ärzte der Charité sowie Assistenzpersonal. Im Rahmen der zweimonatigen Aktion erhalten bis zum Jahresende pro Tag rund 80 Flüchtlinge den notwendigen Impfschutz. Die zuvor zentral angebotenen Impftermine hatten sich als aufwendig und unpraktisch erwiesen. Auch im Kreis Herzogtum Lauenburg in Schleswig-Holstein trägt DB medibus zur Gesundheitsversorgung von Flüchtlingen bei. Die mobile Sprechstunde kommt zu Sammelunterkünften in Salem und Büchen. ■

EVU glätten die Preiskurve

Berlin. Die Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU) erhöhen die Fahrpreise im SPNV zum Fahrplanwechsel am 11. Dezember um durchschnittlich 1,9 Prozent und machen das Tarifs system zugleich gerechter. Die bisherige Stufensystematik bei der Preisermittlung entfällt. Stattdessen nimmt der Fahrpreis künftig ohne Preissprünge mit der zurückgelegten Entfernung zu. Die durchschnittliche Erhöhung um 1,9 Prozent liegt auf dem Niveau der Verkehrsverbünde. Preisstabil bleiben unter anderem das Schönes-Wochenende-Ticket und das Quer-durchs-Land-Ticket. Auch einige der beliebten Länder-Tickets kosten künftig nicht mehr, etwa das Rheinland-Pfalz-Ticket, das Baden-Württemberg-Ticket oder das Schleswig-Holstein-Ticket. In Tarifrufen arbeiten die Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU) im Tarifverband TBNE zusammen und stimmen sich mit den Aufgabenträgern ab. Dem TBNE gehören alle relevanten Bahnen im SPNV an. Keine Auswirkung haben die Tarife der EVU für die Fahrgäste in solchen Regionen, in denen die Länder oder Verbünde die Fahrpreise festlegen. Flächendeckend der Fall ist das in Nordrhein-Westfalen, Hessen, Niedersachsen, Schleswig-Holstein, Bremen, Hamburg, Brandenburg und Berlin. Rund 80 Prozent der Kunden im SPNV sind mit Tarifen der Länder oder Verkehrsverbünde unterwegs. ■

Neue Perspektiven für Kunden und Besteller

Zukunft Bahn: DB Regio will bei Qualität und Service mit innovativen Angeboten den Markt anführen

Frankfurt a. M. Das Programm „Zukunft Bahn“ hat bei DB Regio in wenigen Monaten viel in Bewegung gesetzt.

Eine erste Bilanz in nüchternen Zahlen: 18 Projekte wurden auf den Weg, sieben davon bereits bis Herbst in die Umsetzung gebracht. Alle weiteren sollen bis Jahresende folgen. Worum es dabei geht, beschreibt DB Regio-Vorstandsvorsitzender Dr. Jörg Sandvoß so: „Wir müssen unsere Größe, unsere Erfahrung und unser Engagement systematisch in klare Wettbewerbsvorteile umwandeln.“ Nur mit Kosten- und Qualitätsführerschaft werde man im Wettbewerb gewinnen. Das gelte für den Fahrgastmarkt wie auch für den Ausschreibungsmarkt.

Im Fahrgastmarkt liegt ein Schwerpunkt darauf, die Möglichkeiten der Digitalisierung für neue Produkte und Services zu nutzen. Einige Beispiele zeigen, wohin die Reise geht.

■ In immer mehr Netzen und Regionen können Abokunden bequem per Internet ihren Sitzplatz reservieren. Nach dem Start im Zugsystem Süwex kamen die S-Bahn Mitteldeutschland, die Elbe-Saale-Bahn sowie Strecken in Thüringen hinzu. Seit Herbst ist die Online-Platzreservierung für Abokunden für weitere Verbindungen in Rheinland-Pfalz und verschiedene Strecken in Bayern möglich. DB Regio will diesen Service sukzessive weiter ausbauen. Für 2017 ist zudem geplant, dass Reisende mit Ein-



Foto: Deutsche Bahn AG/Uwe Mielhe

zelfahrscheinen eine Sitzplatzreservierung im Nahverkehr erwerben können.

- Mit der Anwendung DB Streckenagent hat DB Regio die Fahrgastinformation in den drei Pilotregionen Bayern, NRW und Schleswig-Holstein auf ein neues Niveau gehoben. Der DB Streckenagent informiert Kunden bei Verspätungen und Störungen entlang der Route per Push-Nachricht.
- Seit dem Herbst können Fahrgäste mit der App DB Navigator auch Verbundfahr-scheine erwerben. Das geht inzwischen für fünf große Verbünde.
- DB Regio hat ein umsetzungsreifes Konzept für WLAN in Nahverkehrszügen entwickelt. Das Ziel: Auch bei ungenügender Netzabdeckung durch die Mobilfunkbetreiber, wie sie gerade im ländlichen Raum

entlang der Bahnstrecken häufig vorkommt, soll das Angebot die Erwartungen der Kunden erfüllen. Die konkreten Leistungsbausteine stellt DB Regio Anfang 2017 den Aufgabenträgern vor (siehe S. 3).

Teilweise noch unter Gremienvorbehalt stand zum Redaktionsschluss die neue DB Regio-Organisation (siehe Beitrag unten). Sie bündelt Kompetenzen und soll Effizienzen heben. Im Back Office betrifft das zum Beispiel die Einrichtung von Kompetenzzentren, die die Stärken der Region und der Zentrale kombinieren. Nach außen auf den Verkehrsmarkt gerichtet, setzt die Reorganisation mit neuen Zuschnitten und Marktakteuren gezielte Impulse. Sandvoß: „Unsere neuen Strukturen werden für neue Schlagkraft sorgen.“ ■

Reorganisation setzt Energie im Wettbewerb frei

Frankfurt a. M. Eine neue Region Mitte, die direkte Führung der urbanen S-Bahnen sowie die Gründung offensiv am Markt agierender Mobilitätsgesellschaften bilden den Kern der neuen Organisation der DB Regio AG. Die fünf großen S-Bahnen unter Leitung von Peter Buchner (Berlin), Kay Uwe Arnecke (Hamburg), Christian Roth (Rhein-Main), Dirk Rothenstein (Stuttgart) und Heiko Büttner (München) rücken mit der neuen Struktur noch näher an die Region und die Aufgabenträger vor Ort. In der neuen Region Mitte unter Leitung von Andreas Schilling gehen die bisherigen Regionen Hessen und Südwest auf. Weitere Mitglieder der Regionalleitung sind Peter Rumpf (Produktion), Tanja Schle-

singer (Finanzen) und Dr. Carolin Rottke-Altfeld (Personal). Verzichten muss die neue Region Mitte auf Charlott Lutterbeck, die die Region Hessen seit 2001 erfolgreich führte. Sie verlässt leider auf eigenen Wunsch das Unternehmen.

Mit „Start“ Netze zurückgewinnen

Mit eigenen Gesellschaften unter der Marke „Start“ geht DB Regio offensiv die Wiedergewinnung im Wettbewerb verlorener Netze an. Hintergrund ist die Entwicklung einer Ausschreibungspraxis, welche die Dynamik im SPNV-Markt nochmals gesteigert hat. Die neuen Mobilitätsgesellschaften werden sich nach den Anforderungen der Aufgaben-

träger passgenau für die jeweiligen Netze aufstellen, um zu wettbewerbsfähigen Kosten anbieten zu können. Innerhalb der DB Regio-Organisation lassen sich entsprechend schlanke und agile Strukturen nicht kurzfristig verwirklichen. Die Start-Gesellschaften kalkulieren mit dem Regiotarif, bis Verhandlungen zu einem Branchentarif abgeschlossen sind.

Geschäftsführer Dr. Sven Decher: „Die wesentliche Chance liegt darin, gewohnte Denkmuster ganz bewusst zu durchbrechen und die Architektur der Leistungserstellung auf die tatsächlichen Kundenanforderungen hin auszurichten.“ ■



Impressionen der Innovationsschau: (v. l.) die neue DB Information als zentrale Anlaufstelle in großen Bahnhöfen, die BahnhofBox und Elektrofahrzeuge von CleverShuttle.

Mit digitalen Lösungen besser unterwegs

„Mobilität erleben“: Innovationsschau des DB-Personenverkehrs am Berliner Bahnhof Südkreuz

Berlin. So rasant und dynamisch wie der Mobilitätsmarkt entwickeln sich auch die Produkte und Services im DB-Personenverkehr. Rund 30 Innovation stellten die Geschäftsfelder des Personenverkehrs im Herbst bei der zweiten Auflage der Veranstaltung „Mobilität erleben“ im Berliner Bahnhof Südkreuz vor.

Als einer von 250 Gästen aus Medien, Verbänden und der Verkehrsbranche lobte Enak Ferlemann, Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, das Innovationstempo der DB. Um wettbewerbsfähig zu bleiben, müsse Deutschland das Potenzial der Digitalisierung nutzen. „Die DB geht dabei mit gutem Beispiel voran.“ Unter den Innovationen, die DB Regio beisteuerte, befand

sich mit CleverShuttle auch eine kürzlich preisgekrönte. CleverShuttle befördert Fahrgäste mit Elektroautos nach dem Prinzip des Sammeltaxis. Per App fordern die Kunden den Mitfahrdienst an, die optimale Route ermittelt ein Rechner. Die Initiative „Deutschland – Land der Ideen“ hat die Idee mit dem Mobilitätspreis ausgezeichnet. Hinter CleverShuttle steht ein Start-up unter Beteiligung der DB. Das Angebot gibt es in Berlin, München und Leipzig. Weitere Großstädte sollen folgen.

Großes Interesse an WLAN im SPNV

Auf die Mobilität im ländlichen Raum zielt dagegen die Anwendung „Wohin Du willst“. Von DB Regio Bus betrieben und umgesetzt, stellt „Wohin Du willst“ adressscharf die gewünschte Verbindung zusammen und bezieht neben den

öffentlichen Verkehren auch die Mitfahrgelegenheiten der Plattform flinc ein. Den Landkreisen bietet DB Regio Bus an, die Oberfläche der Anwendung nach ihren Bedürfnisse anzupassen. Eine echte Alltagserleichterung besonders für Pendler stellt die BahnhofBox dar. Sie wird die Möglichkeit bieten, online bestellte Lebensmittel sowie andere Waren und Lieferungen zu einem intelligenten Schließfach am Bahnhof bringen zu lassen. Der Pilotbetrieb startet im Frühjahr in Berlin. Auf großes Interesse stieß das Thema WLAN im SPNV. DB Regio setzt hier auf hoch leistungsfähige Übertragungstechnik in Kombination mit einem Informations- und Unterhaltungsangebot. Es wird offline eingespeist und steht auch dann zur Verfügung, wenn die Netzabdeckung der Mobilfunkbetreiber nicht ausreicht. ■

EcoTrain bringt EGB ins „Land der Ideen“

Annaberg-Buchholz. Die Initiative „Deutschland – Land der Ideen“ der Bundesregierung hat das Projekt „EcoTrain“ der Erzgebirgsbahn (EGB) ausgezeichnet. Das modulare Umbaukonzept der DB-Tochter für den Dieseldieselmotorwagen VT 642 ermöglicht die flexible Nutzung von Kraftstoff und Elektroenergie. Ein intelligentes Energiemanagementsystem ist mit dem vorhandenen Fahrerassistenzsystem verknüpft und bindet auch die Nebenverbraucher, wie etwa die Klimaanlage, mit ein. Je nach Streckenanforderungen und Speicherreserven ermittelt es den optimalen Energiesplit zwischen Elektro- und Dieseldieselmotor. Die Projektleiter Claus Werner und Sören Claus nahmen die Auszeichnung in Annaberg-Buchholz entgegen. ■

Hybridloks von DB Regio Franken rangieren leise und umweltfreundlich

Nürnberg / Würzburg. Bis zu 50 Prozent Dieseldieselmotor sparen die Hybrid-Rangierloks ein, die DB Regio Franken jetzt an den Standorten Nürnberg und Würzburg einsetzt. Der Stickstoffdioxidausstoß sinkt gegenüber konventionellen Rangierloks sogar um 70 Prozent. Im Oktober übergab der Hersteller Alstom die fünf in Stendal gefertigten Lokomotiven an die DB. Gefördert vom Freistaat Bayern, stellen die umweltfreundlichen Rangierloks des Typs Prima H3 nun ihre Praxistauglichkeit unter Beweis.

Meist im Batteriemodus im Einsatz

DB Regio Franken setzt die Loks in unterschiedlichen Betriebszuständen ein, überwiegend jedoch im Batteriemodus. Ist der 350-kW-Dieseldieselmotor abgeschaltet, fahren die Loks abgasfrei und weitgehend geräusch-

los. Davon profitieren die Anwohner der innerstädtischen Bahnhöfe Würzburg und Nürnberg sowie die Mitarbeiter und Fahrgäste auf den Bahnsteigen. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h sind die Loks jedoch auch im Streckendienst einsetzbar. ■



Foto: Deutsche Bahn AG / Uwe Miethe

Eco DeMe Train macht Diesellok zum Zweisystemfahrzeug

Foto: Deutsche Bahn AG / Pablo Castagnola



Preisverleihung auf der InnoTrans: DB-Vorstandsvorsitzender Dr. Rüdiger Grube (l.) und Christoph Kraller, Sprecher der Geschäftsführung der SOB

Berlin / Nürnberg. Gleich zwei renommierte Preise hat die Südostbayernbahn (SOB) für das Konzept Eco DeMe Train (Eco Dieselelektrisch-Multiengine Train) gewonnen. Auf der Fachmesse InnoTrans im Herbst in Berlin erhielt die SOB den Innovation Award der European Railway Clusters Initiative (ERCI). Kurz zuvor hatte das Center for Transportation & Logistics Neuer Adler e. V. (CNA) der SOB im Nürnberger Verkehrsmuseum den Innovationspreis „Intelligenz für Verkehr und Logistik“ verliehen. Eco DeMe Train zielt darauf ab, dieselelektrische Loks auf elektrifizierten Streckenab-

schnitten fast ausschließlich elektrisch zu betreiben. Ermöglichen soll das ein Stromabnehmerwagen hinter der Lok, der die Elektrizität aus der Oberleitung entnimmt und an den Motor weiterleitet. Das Diesellaggregat kann dadurch abgeschaltet werden und produziert weder Abgase noch Lärm. In zwei Jahren soll ein Vorserienfahrzeug für Probe- und Prüffahrten zur Verfügung stehen. Entwickelt wurde Eco DeMe Train vom Technologiemanagement DB RegioNetze in Zusammenarbeit mit der TU Friedrich List (Dresden) und der TH Georg-Simon Ohm (Nürnberg). ■

Weißer Flotte fährt Fahrgäste mit Handicap

Spezialverkehre: Busverkehr Ostwestfalen mit 60 Kleinbussen für soziale Einrichtungen unterwegs

Bielefeld. Mit einem Bring- und Abholdienst für Menschen mit körperlichen oder geistigen Beeinträchtigungen hat die BVO Busverkehr Ostwestfalen Neuland betreten. 60 Kleinbusse sind im Einsatz, 75 Fahrerinnen und Fahrer wurden eingestellt.

Nachdem die BVO an einer europaweiten Ausschreibung für verschiedene Spezialverkehre teilgenommen hat, ist sie nun für insgesamt fünf soziale Einrichtungen unterwegs. Der Einsatz der weißen Kleinbusse ist dezentral organisiert, denn auch die Fahrgäste werden direkt von zu Hause abgeholt und zu Schulen, Kindergärten und Werkstätten gebracht.



Foto: Deutsche Bahn AG / Michael Neuhaus

Über ihre Linienverkehre hinaus betreibt die BVO jetzt mit Kleinbussen Spezialverkehre für soziale Einrichtungen.

Personal besonders geschult

Vor allem in Bielefeld, Paderborn und Lemgo sind die neuen Mercedes-Benz Vito der BVO zu sehen. Mehr als 30 Fahrzeuge fahren das Förderschulzentrum Bielefeld an. Weitere elf bedienen zwei integrative Kindergärten in Paderborn. Auch der Fahrdienst für den integrativen Kindergarten in Lemgo, den die BVO be-

reits seit Februar betreibt, wurde jetzt auf die neuen Fahrzeuge umgestellt. Die Fahrerinnen und Fahrer hat die zu DB Ostwestfalen-Lippe-Bus gehörende BVO intensiv auf ihre Aufgabe vorbereitet. Die besonderen Bedürfnisse der Fahrgäste und die Sicherheit standen dabei im Vordergrund, berichtet Bernd Achatz von der BVO, der auch die Spezialverkehre für die bri-

tische Armee in NRW leitet. In Kooperation mit dem Verkehrssicherheitszentrum Bielefeld fanden im August zusätzlich Trainings statt. Bei der Beschaffung der Fahrzeuge fiel die Wahl aus preislichen und vor allem qualitativen Gründen auf Mercedes-Benz. So sind die Kleinbusse mit moderner Technik ausgerüstet und fahren schadstoffarm nach Euro 6. ■

Neue Züge für die S-Bahnen in Berlin und Hamburg erreichen Meilensteine

Berlin / Hamburg. Nur zehn Monate nach der Bestellung einer neuen Fahrzeuggeneration beim Herstellerkonsortium Siemens/Stadler präsentierte die S-Bahn Berlin im Herbst ein begehrtes Wagenmodell in Originalgröße. Bei einem Labortest hielten rund 400 Fahrgäste und Vertreter von Verbänden ihre Ein-

drücke, Wünsche und Bewertungen in einem Fragebogen fest. Die Ergebnisse fließen in die weitere Entwicklung der neuen Baureihen 483/484 ein. Der Zeitplan sieht den Abschluss der Konstruktionsphase für Mitte 2017 vor. Die technische Erprobung soll im Frühjahr 2019 anlaufen.

Einen Schritt weiter ist die S-Bahn Hamburg. Hier haben Mitte Oktober bereits die ersten Testfahrten mit der neuen Baureihe 490 des Herstellers Bombardier begonnen. Der Probebetrieb mit Fahrgästen soll im Herbst 2017 starten. Ab Ende 2018 ist der Einsatz aller 60 Neufahrzeuge im Regelbetrieb geplant. ■

„Alle Kinder dieser Welt“ für alle Kitas in Deutschland

Potsdam. Trubel in der Potsdamer Kita „Sonnenschein“. Kameras klicken, Fernsehleute filmen. Im Mittelpunkt steht – ein Koffer der Stiftung Lesen. Christina Rau, Schirmherrin der Deutsche Bahn Stiftung, und der DB-Vorstandsvorsitzende Dr. Rüdiger Grube packen aus und lesen vor. Die Heldinnen und Helden der neun Geschichten heißen Huda, Sascha, Levent oder Mwangaza. Ihre Familien sind aus anderen Ländern nach Deutschland gekommen. Für viele Kinder scheint die eigene Geschichte durch, sie lauschen andächtig – nicht nur in Potsdam, sondern überall in Deutschland. Denn alle bundesweit 50.000 Kitas haben den Vorlesekoffer „Alle Kinder dieser Welt“ erhalten. Die Verteilaktion, die in der Kita „Sonnenschein“ ihren offiziellen Abschluss findet, soll einen Beitrag zur Leseförderung und Integration leisten. Dr. Grube: „Ich bin stolz, dass wir das sehr ernst nehmen.“ ■



Die Kinder der Potsdamer Kita „Sonnenschein“ lauschen begeistert den Geschichten, die die Schirmherrin der Deutsche Bahn Stiftung Christina Rau und der DB-Vorstandsvorsitzende Dr. Rüdiger Grube ihnen vorlesen.

Lederhosen-Hip-Hop schlägt Wellen im Netz

Digitale Kampagnen: Eko Fresh rappt für Bayern, Familie Baumann verrät Ausflugstipps im Ländle

Frankfurt a. M. Wenn die Zugcrew auf einen Track von Eko Fresh rappt, halten auch Fahrgäste in Lederhose die Füße nicht mehr still. „Steig ein, wir rollin'. Steig ein um mitzufahr'n, wir entdecken Bayern mit der Bahn.“

„Rollin“ (Fotos unten) bringt für die Kampagne „Bayern entdecken“ Hip-Hop und Heimat humorvoll zusammen – ein Riesenerfolg im Netz, vor allem in den sozialen Medien. Mehr als 2,8 Millionen Mal wurde das Video von DB

Regio Bayern allein in Facebook aufgerufen, 500.000 Mal auf Youtube angeklickt. „Gerade im Social Web sehen wir großes Potenzial“, sagt Patrick Bönisch, Mitglied der Regionalleitung DB Regio Bayern. Im Nachbarland Baden-Württemberg avancieren derweil „Die Baumanns“ zu den neuen Sympathieträgern des Nahverkehrs. Mit Videos auf der eigenen Microsite www.bahn.de/bwt-baumanns sowie in Anzeigen, Advertorials und anderen Werbeformen verrät die vierköpfige Familie Ausflugstipps und die Vorteile des Bahnfahrens.

Motto: Baden-Württemberg-Ticket ist, wenn kein Ausflugswunsch zu kurz kommt. Oliver Kurzendörfer, Leiter Fahrgastmarketing DB Regio Baden-Württemberg: „Mit der Kampagne wollen wir Anlässe und Anreize für Ausflüge schaffen. Familie Baumann transportiert dabei auf hervorragende und sympathische Weise den Nutzen für unsere Zielgruppen.“ ■

Auch andere DB Regio-Regionen setzen auf digitale Kampagnen. Beispiele zeigt die Business-to-Business-Website www.db-regio.de.



Foto: Deutsche Bahn

Impressum

Herausgeber:
DB Regio AG
Bestellerkommunikation
(V.RVA 1)
Stephensonstraße 1
60326 Frankfurt a. M.

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

Realisation:
idea Kommunikation, Dortmund
Druck:
DB Kommunikationstechnik GmbH,
Karlsruhe
Stand: Nov. 2016

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

RegioAktuell als **E-Paper** mit
weiterführenden Informationen:
www.db-regio.de/regioaktuell

