

Regio Aktuell

Informationen der DB Regio AG für die Nahverkehrsbranche

Ausgabe 1/17 | März 2017

Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,

dass in Wahlkampfzeiten politische Forderungen erhoben werden, ist nicht neu. Neu ist allerdings, dass sich die Verbände des Eisenbahnsektors auf eine gemeinsame Position verständigt haben. Sie machen sich stark für eine Verkehrswende hin zur klimaschonenden Mobilität und erinnern an die internationalen Verpflichtungen, die die Bundesregierung 2015 beim Klimagipfel in



Foto: DB AG / Max Lautenschläger

Paris eingegangen ist. Die Schiene könnte einen viel größeren Beitrag zur CO₂-Reduzierung leisten, wenn die Weichen richtig gestellt würden. Konkret fordern die Verbände:

Ausbau der Infrastruktur für einen Deutschlandtakt im Personenverkehr, Halbierung der Trassenpreise, öffentlich geförderte Investitionen in Forschung und Entwicklung sowie die weitere Digitalisierung des Schienenverkehrs.

Ich begrüße diesen Branchenansatz sehr, da wir nur schlagkräftig sein können, wenn wir gemeinsame Ziele verfolgen. Schließlich geht es ja darum, mehr Kunden für die Schiene zu begeistern. Das schaffen wir nur mit mehr Reisequalität, attraktiven Preisen und innovativen Lösungen. Lassen Sie uns gemeinsam daran arbeiten!

B. Huber

Berthold Huber, Vorstand Verkehr und Transport der Deutschen Bahn AG

DB Regio treibt neue Lösungen für „die letzte Meile“ voran

Individuelle öffentliche Mobilität: Was wie ein Gegensatz klingt, beschreibt einen Trend, der die Zukunft prägen wird.



Foto: Deutsche Bahn AG / Volker Emerleben



Foto: Deutsche Bahn AG / Kai Michael Neuhof

Innovationen für die kurzen Wege: der autonom fahrende Bus und der Rideshare-Fahrdienst „Clever Shuttle“.

Fast vier Meter lang, Platz für neun Fahrgäste: Selbstfahrend und elektrisch kurvt das DB Shuttle über das Gelände des Euref-Campus in Berlin-Schöneberg. Ein anderer Prototyp zog bis Mitte Dezember auf dem Werksgelände von DB Schenker in Leipzig im Fahrgastbetrieb seine Bahnen. Die DB nimmt Anlauf für autonomes Fahren im öffentlichen Verkehr. Der nächste Schritt: die Erprobung auf öffentlichen Straßen. Das Ziel dahinter: der individuelle öffentliche Verkehr, ein neuer Markt für die Mobilität im Nahbereich. Auf Zuruf, nämlich per App. Genau richtig für die letzte Meile, die kurzen Wege.

„Clever Shuttle“ macht vor, wohin die Reise geht. Die Innovation des Berliner Start-ups, an dem die DB beteiligt ist, gehört in München, Leipzig und Berlin schon zum Straßenbild. Die Kunden ordern den Fahrdienst per Smartphone. Welchen

Weg die Elektro- und Hybridautos nehmen, ergibt sich aus den Kundenwünschen. Der Rechner optimiert die Route, sodass sich mehrere Fahrgäste ein Shuttle teilen können.

Alle Mobilitätsformen in einer App

Eine Innovation auch für die Fläche ist die App „Wohin-Du-willst“ von DB Regio Bus. Als Auskunftssystem und Reisebegleiter kombiniert sie alle verfügbaren Angebote – von der Mitfahrgelegenheit über den Anrufbus bis zum Linienverkehr. Für die ÖPNV-Aufgabenträger kann sie zudem statistische Auswertungen zu den Mobilitätsbedürfnissen vor Ort liefern und Kommunikationsplattform sein. Damit einher geht die Möglichkeit, die App optisch zu regionalisieren. Das hervorragende Design wurde gerade erst mit dem „Red Dot Award“ ausgezeichnet. ■

Jubel bei DB Regio Bus: Die App „Wohin-Du-willst“ hat den „Red Dot-Award“ erhalten.



Foto: Red Dot

Die Zeit ist reif für WLAN im SPNV

von Andreas Schilling, Vorstandsbeauftragter Marketing der DB Regio AG

Ist WLAN im Nahverkehr ein Muss oder nur „nice to have“? Dass unsere Branche darüber noch diskutiert, werden die wenigsten Fahrgäste verstehen. Die Fahrgastverbände verstehen es auch nicht. Denn für die meisten Kunden im SPNV gehört das Internet zu ihrer Lebenswelt. Darauf verzichten zu müssen, das geht für sie gar nicht. Dem müssen wir uns stellen und möglichst rasch zu Ergebnissen kommen. Sonst läuft der Nahverkehr der Zeit hinterher. Für die Realisierung hat DB Regio Lösungen vorgestellt.

Ein Router allein reicht nicht

Wir dürfen die Fahrgäste nicht enttäuschen. Ein Router allein bedeutet noch kein WLAN, mit dem die Kunden zufrieden sein könnten. Es kommt darauf an, Empfangssicherheit zu gewährleisten und genügend Bandbreite zur Verfügung zu stellen. Sonst ist Internet im Zug ein nicht gehaltenes Versprechen. Deshalb setzen wir auf eine Multiproviderlösung und Kanalbündelung. Damit können wir unzureichende Streckenausleuchtungen der Mobilfunkprovider weitgehend kompensieren.

Standpunkt



Foto: DB Regio AG

„Für die meisten Kunden im SPNV gehört das Internet zu ihrer Lebenswelt. Darauf verzichten zu müssen, das geht für sie gar nicht.“

Ein zusätzliches Element ist das vom Internetzugang unabhängige Programmangebot. Die offline eingespeisten Inhalte sparen Mobilfunk-Bandbreite ein und stehen jederzeit zur Verfügung.

Leistungsfähiges WLAN im Zug sollte immer zu den Anforderungen gehören, wenn Aufgabenträger Verkehrsleistungen ausschreiben. Bei bestehenden Verkehren sollten die Aufgabenträger die Nachrüstung der Fahrzeuge anstoßen. Die Anpassung der Regionalisierungsmittel hat finanzielle Spielräume dafür geschaffen. Ich bin überzeugt, dass

Investitionen an dieser Stelle gut angelegt sind. Kein Gegenargument können die kurzen Innovationszyklen in der Übertragungstechnik sein. Es wird immer eine nächste Innovation geben. Das darf den Einstieg nicht verhindern. Allerdings sollten die vorgesehenen technischen Lösungen nachgerüstet werden können, wenn die Technologie sich weiterentwickelt.

Wir suchen den Kontakt zu den Aufgabenträgern, erarbeiten mit definierten Leistungsbestandteilen konkrete Angebote. Zugleich sehen wir WLAN im SPNV als Aufgabe für die ganze Branche. Alle Fahrgäste sollten wissen, was sie erwarten können, egal in welcher Region und mit welchem Verkehrsunternehmen sie unterwegs sind. Zu erreichen ist das mit branchenweit vereinbarten Standards. Um hier voranzukommen, stellen wir gerne unser Know-how und unsere Daten zur Streckenausleuchtung der Mobilfunkprovider zur Verfügung. Die Zeit ist reif für Internet im SPNV. Wenn die Umsetzung die Erwartung der Fahrgäste erfüllt, werden wir alle davon profitieren. ■

Neuaufstellung im Bereich Marketing abgeschlossen

Seit 1. Januar ist Andreas Schilling Vorstandsbeauftragter Marketing des Geschäftsfelds DB Regio. Die Kompetenz Center des Bereichs Marketing leiten Christoph Djazirian (KC Vergabe- und Vertragsmanagement), Mario Theis (KC Erlösmanagement und Produktinnovationen) und Thomas Liehr (KC Anlaufmanagement und Beendigung von Verkehrsverträgen). Geschäftsführer der neu gegründeten Mobilitätsgesellschaft Regionalverkehre Start Deutschland GmbH sind Dr. Sven Decher (Vorsitz) und Alexander Falkenmeier. An der Spitze der Region Mitte folgte auf Andreas Schilling der bisherige Leiter der Region Südost Frank Klingenhöfer. Die Führung der Region Südost übernimmt zum 1. April Dr. Wolfgang Weinhold. ■

Branchenverbände stellen Forderungen auf

Erstmals haben die acht Verbände der deutschen Eisenbahnbranche gemeinsam drei politische Kernforderungen zur Bundestagswahl 2017 und für die kommende Legislaturperiode präsentiert. Zusammen mit den politischen Entscheidern im Bund und in den Ländern wollen sie sich für die Einführung des Deutschland-Takts, die Halbierung der Trassenpreise und die Förderung von Innovationen im Schienenverkehr einsetzen.

Getragen werden die Forderungen von der Allianz pro Schiene, der Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger im SPNV (BAG-SPNV), dem Interessenverband Mo-fair, dem Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE), dem Verband der Bahnindustrie (VDB), dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), dem Verkehrsclub Deutschland (VCD) und dem Verband der Güterwagenhalter (VPI). ■



Foto: VDB/Rainer Thumann

Gemeinsam stellten die Vertreter der Eisenbahnverbände in Berlin ihre Forderungen vor.



Im Landesdesign werden die Züge des Typs Desiro HC (l.) und Mireo auf der Rheintalbahn unterwegs sein.

Rheintalbahn: Mit dem Ausbau wächst auch das Zugangebot

Ambitioniertes Verkehrskonzept des Landes startet 2020

Als Ergebnis des Vergabeverfahrens „Netz 4“ verwirklicht DB Regio für das Land Baden-Württemberg ein ambitioniertes Verkehrskonzept für die Rheintalbahn. In der ersten Betriebsstufe ab Juni 2020 steigt das Fahrplanangebot um 40 Prozent. Mit dem Ausbau der Rheintalbahn wächst es schrittweise weiter und wird voraussichtlich ab Dezember 2024 um rund 62 Prozent über dem heutigen Zugangebot liegen. Außergewöhnlich sind auch die Fahrzeugtypen, die DB Regio für die Rheintalbahn beschafft. Zum Einsatz kommen werden die Siemens-Neuentwicklung „Mireo“ sowie der „Desiro HC“, ebenfalls von Siemens.

Land beteiligte die Anliegerkommunen

Bei der Definition des Bedienungskonzepts hat das Land die anliegenden Kommunen intensiv eingebunden. Das Ergebnis: Zusätzlich zur stündlichen Regionalbahn zwischen Basel/Neuenburg und Offenburg werden im stündlichen Wechsel schnelle und langsamere RE-Züge verkehren. Die schnellen RE-Züge zwischen Basel und Offenburg reduzieren die

Fahrzeit gegenüber heute um rund 30 auf 85 Minuten. Die langsameren RE-Verbindungen brauchen 98 Minuten und halten dafür öfter. Das Angebotsvolumen des in zwei Losen vergebenen Netzes beträgt zum Start im Juni 2020 insgesamt rund vier Millionen Zugkilometer. Nach der Fertigstellung des Rastatter Tunnels voraussichtlich im Dezember 2022 fahren die RE-Züge über Offenburg hinaus bis Karlsruhe. Wenn zwei Jahre später der Ausbau der Rheintalbahn abgeschlossen ist, sollen die Regionalbahnen in der Hauptverkehrszeit im Halbstundentakt unterwegs sein.

Den Regionalbahnverkehr auf der Rheintalbahn wird DB Regio mit einstöckigen „Mireo“-Elektrotriebzügen bestreiten. Das Konzept der Mireo-Zugplattform hatte Siemens im vergangenen Herbst auf der Fachmesse Innotrans erstmals präsentiert. Im RE-Verkehr geht der doppelstöckige Desiro HC auf die Strecke. DB Regio erwirbt die Fahrzeuge und veräußert sie an eine Gesellschaft des Landes Baden-Württemberg, die die Züge auf Pachtbasis für den Betrieb zur Verfügung stellt. ■

RegioSignale 2017/18 bietet der Branche eine Plattform

Der Termin steht fest: Am 16. November kommen Macher und Entscheider der Nahverkehrsbranche in Frankfurt a. M. zum Branchentreff RegioSignale 2017/18 zusammen. Mit Teilnehmern aus Verkehrspolitik, Verkehrsunter-



nehmen, Aufgabenträgerorganisationen und Verbänden bietet RegioSignale der ganzen Branche eine Plattform. Wie der vorige Branchentreff findet auch RegioSignale 2017/18 im Kongresshaus Kap Europa nahe dem Hauptbahnhof statt. ■

„Branche macht sich unglaublich“

Jost Knebel, Vorsitzender des VDV-Ausschusses für Wettbewerbsfragen im Eisenbahnpersonenverkehr (AWE), nimmt im Interview Stellung zur Verwendung der Regionalisierungsmittel.

Die Aufstockung der Regionalisierungsmittel auf 8,2 Milliarden Euro im vergangenen Jahr ist auf einhellige Zustimmung in der Branche gestoßen. Inzwischen melden die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) Kritik an. Warum?

Jost Knebel: Es geht nicht um den Umfang der Regionalisierungsmittel, sondern um die Verwendung. Wir haben uns als Branche gemeinsam stark gemacht, dass der Bund die SPNV-Aufgabenträger finanziell solide ausstattet. Das ist geschehen. Unsere Branche macht sich aber unglaublich, wenn dem Anliegen einer Verbesserung der Attraktivität des SPNV jetzt nicht Rechnung getragen wird.



Foto: Bettina Volke

Geschieht das nicht?

Knebel: Eine spürbare Belebung des Bestellverhaltens und damit eine Verbesserung des Fahrplanangebots sind bislang ausgeblieben. Bekannt ist dagegen, dass die Regionalisierungsmittel Begehrlichkeiten von vielen Seiten ausgelöst haben. Abgesehen davon werden auch bisher schon rund 20 Prozent der Regionalisierungsmittel nicht für Leistungsbestellungen genutzt.

Haben die EVU die Kapazitäten, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen?

Knebel: Wir haben Spielräume und warten darauf, dass die Aufgabenträger auf uns zukommen. Natürlich kann es vorkommen, dass Engpässe in der Netzinfrastruktur einer Ausweitung des Fahrplanangebots Grenzen setzen. Das darf aber kein Grund sein, dem SPNV Regionalisierungsmittel vorzuenthalten. Auch Investitionen in Qualität und Service – etwa WLAN im Zug, Fahrzeugmodernisierungen oder mehr Zugbegleiter – erhöhen unmittelbar die Attraktivität des SPNV-Angebots. ■

Vergaben zum Jahresende bestätigten DB Regio

In den letzten Wochen des Jahres 2016 fällten viele Aufgabenträger wichtige Vergabeentscheidungen. Die Bilanz für DB Regio fiel positiv aus. Der Nahverkehr der Deutschen Bahn behauptete sich in Süd- und Südwestdeutschland, in Nordrhein-Westfalen sowie in Mitteldeutschland.

RE 8 und RB 33 in Nordrhein-Westfalen

Der Zweckverband Nahverkehr Rheinland (NVR) vergab als federführender Aufgabenträger die Linien RE 8 (Mönchengladbach – Köln – Bonn-Beuel – Koblenz) und RB 33 (Essen – Duisburg – Mönchengladbach – Aachen/Heinsberg) an DB Regio. Für die Linie RE 8 beträgt das Leistungsvolumen 1,9 Millionen Zugkilometer, für die RB 33 zwei Millionen Zugkilometer pro Jahr. Die Vertragslaufzeit beginnt für die Linie RE 8 im Dezember 2019, für die RB 33 ein Jahr später. Sie endet für beide Linien im Dezember 2034. Zum Einsatz kommen drei- und fünfteilige Neufahrzeuge des Typs Alstom Coradia Continental, die die DB Regio beschafft.



Foto: Deutsche Bahn AG / Uwe Miethe

S-Bahn Nürnberg

Mit dem Zuschlag für DB Regio endete die Vergabe der S-Bahn Nürnberg. Das ursprünglich beauftragte Unternehmen hatte während des noch laufenden Nachprüfungsverfahrens sein Angebot zurückgezogen. Die Bayerische Eisenbahngesellschaft prüfte daraufhin erneut die vorliegenden Angebote und erteilte DB Regio den Auftrag für beide Lose. Das ausgeschriebene Verkehrsvolumen beträgt 7,3 Millionen Zugkilometer über eine Laufzeit von zwölf Jahren ab Vertragsbeginn im Dezember 2017. Es bezieht über die derzeitigen Strecken hinaus auch die Verlängerung von Ansbach nach Dombühl sowie den Allersberg-Express (künftige Linie S 5) mit ein. Auf den Linien S 1 und S 2 werden weiter die bewährten Elektrotriebzüge der Baureihe 442 (Talent 2) unterwegs sein, für die Linien S 3 bis S 5 beschafft DB Regio 27 Neufahrzeuge der Baureihe 1440 (Alstom Coradia Continental).

Vergabenetz SaarRB, Los 1

Im Südwesten entschied DB Regio den Wettbewerb um das Los 1 des Vergabenetzes SaarRB für sich. Es umfasst ab Dezember 2019 die Linie Schweich – Trier – Saarbrücken Kaiserslautern und, voraussichtlich ein Jahr später, die zur Reaktivierung vorgesehene Verbindung Trier Hafenstraße – Konz – Saarburg über die Weststrecke Trier.

Mit neu beschafften Elektrotriebzügen Alstom Coradia Continental wird DB Regio jährlich insgesamt 3,2 Millionen Zugkilometer auf die Schiene bringen. Die Vertragslaufzeit beträgt 15 Jahre. Abgeben muss DB Regio die im Los 2 zusammengefassten Linien mit einem Verkehrsvolumen von 2,3 Millionen Zugkilometern jährlich. Die drei beteiligten Aufgabenträger – das Saarland und die beiden rheinland-pfälzischen SPNV-Zweckverbände – hatten sich bei der Vergabe des Netzes SaarRB für eine Loslimitierung entschieden. Zugleich legten sie die verpflichtende Personalübernahme durch den Neubetreiber fest. Dieser muss dem Fahr- und Zugbegleitpersonal sowie den Mitarbeitern der Leitstelle der DB Regio AG ein Angebot zur Übernahme der bestehenden Arbeitsverhältnisse unter Wahrung der persönlichen Besitzstände unterbreiten.

Vergabenetz Aulendorfer Kreuz

Die DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee (RAB) verteidigte bei der Vergabe des Netzes 16 „Aulendorf Kreuz“ ihre Leistungen. Als federführender Aufgabenträger erteilte das Land Baden-Württemberg der RAB den Zuschlag für die Lose a, b und c. Damit erbringt die RAB ab Dezember 2017 weiter den Nahverkehr auf insgesamt neun Linien im Raum Oberschwaben, am Bodensee und am Hoch-

rhein. Der Vertrag hat ein Volumen von jährlich circa 4,4 Millionen Zugkilometern und läuft über sechs Jahre.

Vergabenetz Hohenlohe-Franken-Untermain

Für weitere zwölf Jahre betreibt die Westfrankenbahn den Nahverkehr zwischen Aschaffenburg und Seckach, Miltenberg und Crailsheim sowie Crailsheim und Heilbronn. Mit modernisierten Desiro-Diesellokomotiven wird die zur DB gehörende Westfrankenbahn ab Dezember 2019 rund 3,4 Millionen Zugkilometer pro Jahr im Vergabenetz 11 „Hohenlohe-Franken-Untermain“ auf die Schiene bringen, davon rund 1,1 Millionen in Bayern und 2,3 Millionen in Baden-Württemberg.

Expresslinie Halle – Jena

Mit einer Expresslinie im Zweistundentakt verbindet DB Regio ab Dezember 2018 Halle und Jena miteinander. Die Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH und der Freistaat Thüringen vergaben den hochwertigen Verkehr mit einem Volumen von rund 500.000 Zugkilometern jährlich für eine Laufzeit von fünf Jahren. Moderne Doppelstockzüge sorgen für hohen Reisekomfort. DB Regio wird die Expresslinie von einem Wettbewerber übernehmen, der sie ab Dezember 2017 für ein Jahr betreibt. ■

„Unser Veränderungstempo ist enorm“

Mit dem Programm „Zukunft Bahn“ hat DB Regio Weichen neu gestellt und Fahrt aufgenommen

Anfang 2016 hat die Umsetzung des Programms „Zukunft Bahn“ bei DB Regio begonnen. Wie ist der Zwischenstand nach dem ersten Jahr? Dr. Jörg Sandvoß (Foto), Vorstandsvorsitzender der DB Regio AG, gibt Antwort.

Herr Dr. Sandvoß, DB Regio hat Ende 2016 eine Reihe Vergaben für sich entscheiden können. Ist das auch ein Erfolg des Programms Zukunft Bahn?



Foto: Deutsche Bahn AG / Andreas Varnhorn

Dr. Jörg Sandvoß: Unmittelbar erst in Ansätzen, mittelbar aber schon stärker. Wir haben Zukunft Bahn für DB Regio Anfang 2016 auf den Weg gebracht, also zu einer Zeit, als die jetzt entschiedenen Vergabeverfahren bereits im Markt platziert waren. Aber Zukunft Bahn hat das Klima in unserem Unternehmen positiv beeinflusst, hat uns Vertrauen in die eigenen Fähigkeiten gegeben. Wer nicht an den Erfolg glaubt, wird auch keinen haben.

Dann könnten Sie ja Zukunft Bahn jetzt bereits einstellen ...

Dr. Sandvoß: Ganz und gar nicht. Das wäre fatal, weil wir es mit strukturellen Herausforderungen zu tun haben. Die gehen wir offensiv und leidenschaftlich an. Unser Veränderungstempo und unsere Veränderungsbereitschaft sind enorm. Wir sind gut gestartet, aber das eigentliche Rennen liegt noch vor uns.

Um welche Herausforderungen geht es im Einzelnen?

Dr. Sandvoß: Zum einen um die Digitalisierung. Sie verändert die Erwartungen der Fahrgäste, schafft aber auch neue Möglichkeiten. Die müssen wir mit neuen Angeboten und Services nutzen. Die Platzreservierung im Nahverkehr beispielsweise ist erst mit einer internetbasierten Lösung wirklich handhabbar. Die haben wir entwickelt und setzen sie um. Das selbe gilt für andere clevere Anwendungen, etwa unsere Mitfahrer-App oder den Streckenagenten. Sie bieten den Fahrgästen sehr viel Nutzwert und machen den Nahverkehr insgesamt attraktiver.

Was die Fahrgäste vor allem vermissen, ist WLAN ...

Dr. Sandvoß: Hier ist der oft mangelhafte Mobilfunkempfang in der Fläche das Problem.

Wir haben eine Lösung entwickelt, um WLAN trotzdem in der Qualität anbieten zu können, die die Fahrgäste erwarten. Wir hoffen, dass wir die Aufgabenträger von der Umsetzung überzeugen können.

Mit neuen digitalen Services allein gewinnt man aber keine Vergaben von Verkehrsleistungen.

Dr. Sandvoß: Das ist die weitere große Herausforderung, um die es bei Zukunft Bahn geht. Der Wettbewerbsdruck in unserer Branche ist riesig. Die Vergaben der letzten Jahre haben gezeigt, wie eng die Wettbewerber zumeist beieinanderliegen. Zugleich hat das Modell des gesamtverantwortlichen Verkehrsunternehmens spürbar an Bedeutung eingebüßt. Die Aufgabenträger vergeben immer öfter isolierte Einzelleistungen.

Das hat DB Regio bislang immer kritisiert. Jetzt nicht mehr?

Dr. Sandvoß: Ich kenne kein EVU, das zersplitterte Wertschöpfungsketten für eine gute Lösung hält. Aber klar ist auch, dass allein der Aufgabenträger definiert, welche Leistung er will. Wir müssen mit allen Rahmenbedingungen zurechtkommen, die der Markt setzt.

Und was bedeutet das konkret?

Dr. Sandvoß: Wir bauen zum einen unser Know-how aus und versuchen zum anderen,

in einer neuen Organisationsform Verkehre zurückzugewinnen. Unser Know-how macht unser spezifisches Profil aus. Um es zu schärfen, haben wir Kompetenzzentren gegründet. Unsere fünf großen S-Bahnnetze, die ja jeweils ganz besondere verkehrliche Zusammenhänge darstellen, haben wir aus den Regionen ausgegliedert, damit sie ihre Geschäfte und ihre Partnerschaft mit den Aufgabenträgern optimal entwickeln können. Das bietet auch die Möglichkeit zu maßgeschneiderten Lösungen für die Fahrgäste, zum Beispiel im Bereich der Reisendeninformation. In den Regionen haben wir die Position des Verkehrsvertragsmanagers geschaffen. Damit stehen die Erfüllung des Verkehrsvertrags und die kundenorientierte Zusammenarbeit mit dem Aufgabenträger noch stärker im Fokus. Schwerer haben wir uns in der Vergangenheit damit getan, Wettbewerbernetze zurückzugewinnen. Das soll sich mit unseren neuen Start-Gesellschaften ändern. Mit ihnen können wir exakt und effizient die Leistungen abbilden, die in einer Vergabe verlangt werden.

Wie ist insgesamt die Resonanz, die Sie auf das Programm Zukunft Bahn erfahren?

Dr. Sandvoß: Sehr positiv. DB Regio ist in Bewegung, geht neue Wege, setzt Impulse. Die Aufgabenträger erkennen das an. Zukunft Bahn, das möchte ich noch einmal betonen, zielt ja auch keinesfalls ausschließlich auf eine Optimierung unserer internen Prozesse. Zentrales Anliegen von Zukunft Bahn ist vielmehr die Stärkung der Schiene im Wettbewerb. Und davon profitiert die gesamte Nahverkehrsbranche. ■

Foto: Deutsche Bahn AG / Kai Michael Neuhold



„Bitte lächeln!": S-Bahn RheinNeckar setzt auf „echte“ Mitarbeiter



Foto: S-Bahn RheinNeckar

Oluwaniyi Aworemi beim Shooting: Der 38-jährige ist eins der „Gesichter“ der Kampagne „Am besten einsteigen“.

Für ihre Kampagne „Am besten einsteigen“, mit der die S-Bahn RheinNeckar ihre modernisierten Fahrzeuge, ihren Service und Komfort promotet, setzt das Unternehmen auf „echte“ Mitarbeiter. Triebfahrzeugführerin Nadja Kopp und Kundenbetreuer im Nahverkehr (KiN) Oluwaniyi Aworemi sind zwei „Gesichter“ der Kampagne. Unter bahn.de/ambesteneinsteigen berichten sie, dass sie mit Herzblut für ihre Fahrgäste da sind, und geben einen Einblick in ihr Privat- und Arbeitsleben. Die Besucher der Website erfahren, dass der Arbeitstag von Nadja Kopp manchmal be-

reits um 1:30 Uhr beginnt, dass auch ihre Brüder bei der S-Bahn RheinNeckar arbeiten oder dass Oluwaniyi Aworemi Weltenbummler ist und nebenbei „Business and Management“ in England studiert.

Dass die beiden S-Bahner „zum Anfassen“ nicht nur sympathisch und authentisch „rüberkommen“, sondern wirklich so sind, bewiesen sie beim professionellen zweistündigen Fotoshooting: Sommerlich-luftig gekleidet, lächelten sie trotz kalter Witterung jederzeit freundlich in die Kamera. ■

Südwestbus mit Stadtverkehr Pforzheim erfolgreich gestartet

DB Regio Bus betreibt das Netz mit 16 Linien für zehn Jahre



Foto: Südwestbus

Eigenwirtschaftlicher Stadtverkehr: Mit modernen Niederflurbussen fährt Regionalbusverkehr Südwest in Pforzheim.

Mit dem Fahrplanwechsel am 11. Dezember hat die Regionalbusverkehr Südwest GmbH (RVS) den Buslinienverkehr in Pforzheim übernommen. Die Betriebsaufnahme verlief reibungslos. Das Regierungspräsidium Karlsruhe hatte den Antrag der RVS genehmigt, den Busverkehr Pforzheims eigenwirtschaftlich – also auf eigenes Risiko und ohne Zuschüsse der Kommune – zu betreiben. Die Bahntochter erhielt die Genehmigung für einen Zeitraum von zehn Jahren. Das Fahrplankonzept der RVS für die 16 Linien basiert auf einem Viertelstundentakt auf den Hauptlinien. Das bisherige Fahrplanangebot bleibt nahezu unverändert. Die Fahrpreise entsprechen auch künftig den Tarifen des Verkehrsverbunds Pforzheim Enz. „Wir sind überzeugt, den Bürgerinnen und Bürgern Pforzheims einen attraktiven städtischen Busverkehr

anzubieten“, sagt RVS-Geschäftsführer Manfred Hovenjürgen.

Der RVS setzt in Pforzheim 76 überwiegend neue Niederflurbusse von MAN und Mercedes ein. Sie erbringen eine jährliche Fahrleistung von rund 3,6 Millionen Nutzwagenkilometern und sind besonders umweltfreundlich. Sie verfügen neben Klimaanlage über kostenloses WLAN und das „Rechnergesteuerte Betriebsleitsystem“ (RBL). Das RBL stellt Fahrgästen am ZOB, am Leopoldplatz und weiteren zehn Haltestellen Informationen zum Fahrplan oder zu Verspätungen in Echtzeit zur Verfügung. Darüber hinaus können sich Fahrgäste über die kostenlose App „Busradar Südwestbus“ die tatsächlichen Ankunftszeiten der Linienbusse sowie weitere Informationen zum Fahrtverlauf auch auf dem Smartphone anzeigen lassen. ■

Kurz notiert

Neue Busregion Mitte

Zum 1. Januar haben sich die Regionen Hessen und Südwest von DB Regio Bus zur neuen Region Mitte zusammengeschlossen. Geführt wird die Region Mitte von Bernhard Ehmann, bisher Regionalleiter Region Südwest. Der Sitz der neuen Region Mitte ist Mainz. Sie erstreckt sich über Hessen, Rheinland-Pfalz und das Saarland. Der bisherige Regionalleiter Region Hessen, Dr. Sven Decher, kehrte in den Bereich Schiene zurück, wo er die „Start“-Gesellschaften aufbaut. Mit ihnen will DB Regio Verkehre im SPNV zurückgewinnen. ■

Start für „Runden Tisch Baustellenmanagement“

Unter Beteiligung von Verkehrsunternehmen, Branchenverbänden, der DB Netz AG und des Bundesverkehrsministeriums hat der „Runde Tisch Baustellenmanagement“ die Arbeit aufgenommen. Er soll Empfehlungen erarbeiten, um die Folgen der intensiven Bautätigkeit im Streckennetz für Fahrgäste und Verkehrsunternehmen abzumildern. Ins Leben gerufen wurde der runde Tisch auf Initiative der SPNV-Unternehmen, darunter auch DB Regio. Dem Präsidium gehören Stephan Krenz (Abellio Deutschland), Dr. Thomas Schaffer (DB Netz AG), Frank Zerban (BAG-SPNV) und Dr. Martin Henke (VDV) an. ■



Foto: Deutsche Bahn AG / Pablo Castagnola

Erste Zwischenbilanz des Pilotprojekts: Körperkameras wirken sich positiv auf die Sicherheit der Bahnmitarbeiter aus.

Bodycams zeigen Wirkung – DB weitet Tests auf Züge aus

Größere Sicherheit für Mitarbeiter und weniger Pöbeleien: Die Zwischenbilanz der Deutschen Bahn zum Einsatz von Körperkameras in Berliner Bahnhöfen fällt positiv aus.

Seit Anfang August 2016 tragen Sicherheitskräfte der Deutschen Bahn in den Berliner Bahnhöfen Zoologischer Garten, Alexanderplatz und Ostbahnhof Körperkameras, sogenannte Bodycams. Das erste Resümee des Pilotversuchs: Es gab seitdem keinerlei Angriffe gegen die mit Bodycams ausgerüsteten Mitarbeiter, außerdem waren sie seltener Pöbeleien ausgesetzt. Deswegen wird die DB jetzt auch Sicherheitskräfte in Zügen testweise mit Kameras ausstatten. Vor allem der Monitor der handgroßen Geräte zeigt Wirkung: Angreifer

erkennen sich auf dem Bild selbst und lassen von ihren Taten ab. Die Kameras erleichtern zudem die Polizeiarbeit: In bisher zehn Fällen konnte die Bundespolizei Videomaterial aus den Bodycams für Ermittlungen auswerten. Ab Frühjahr 2017 erhalten auch Sicherheitskräfte in anderen Regionen Körperkameras, vor allem auf stark frequentierte Bahnhöfen und bei Großveranstaltungen. Neben Deeskalations- und Verteidigungstrainings sind die Bodycams wichtige Instrumente, um Angriffe auf DB-Mitarbeiter zu reduzieren. ■

DB Regio-Ersatzkonzept sichert den Betrieb auf der Marschbahn

Unter schwierigsten Bedingungen hat die Regionalbahn Schleswig-Holstein (DB Regio Schleswig-Holstein) am 11. Dezember den Verkehr auf der Marschbahn zwischen Hamburg-Altona und Westerland (Sylt) aufgenommen. Die laut Verkehrsvertrag beizustellenden 90 Reisezugwagen des vorherigen Betreibers Nord-Ostsee-Bahn (NOB) standen wegen Kupplungsschäden nicht zur Verfügung. DB Regio zog Ersatzfahrzeuge aus ganz Deutschland zusammen. Auf Antrieb gelang es, den Betrieb zu stabilisieren und alle im Fahrplan vorgesehenen Verbindungen anzubieten. Inzwischen sind mehr als 100 DB Regio-Wagen aus verschiedenen Regionen im Einsatz, die Pünktlichkeit liegt bei mehr als 90 Prozent. Allerdings erfüllt die Ersatzflotte teilweise nicht die Qualitätserwartungen der Fahrgäste.

„Noch nicht da gewesene Notlage“

Von einer „so in Deutschland noch nicht da gewesenen Notlage“ sprach Bernhard Wewers, Geschäftsführer des Verkehrsverbunds NAH.SH, als bei einem Treffen in Westerland im Februar Möglichkeiten zur Verbesserung des Ersatzkonzepts besprochen wurden. Der Wagentyp des vorherigen Betreibers wird im deutschen SPNV sonst nirgends eingesetzt. Über die Reparatur und Wiederinbetriebnahme sollen Anfang April Gutachten vorliegen. Nach Einschätzung des schleswig-holsteinischen Verkehrsministers Reinhard Meyer wird es „bis nach dem Sommer“ dauern, bis sämtliche Wagen wieder einsatzfähig sind. ■

Neues Linienkonzept stellt Weichen für RRX

DB Regio NRW bringt mehr Züge und Komfort auf die Schiene

Mit einem neuen Linienkonzept stellt DB Regio NRW bereits die Weichen für den Vorlaufbetrieb zum Rhein-Ruhr-Express (RRX), der zwischen Ende 2018 und 2020 Fahrt aufnimmt. Seit Fahrplanwechsel am 11. Dezember profitieren die Fahrgäste auf fünf Regionalexpresslinien und einer Regionalbahnlinie von zusätzlichen Zugfahrten und optimierten Linienverläufen. Dazu haben die Aufgabenträger das Angebot um jährlich 1,35 Millionen Zugkilometer erweitert.

Zudem unterzieht DB Regio NRW bis Ende März insgesamt 220 Doppelstockwagen einem Refreshprogramm. Neben einer Intensivreinigung gehören dazu der Austausch verkratzter Fensterscheiben sowie schadhafter Polster, Kopfstützen, Armlehnen und Griffe. In 24 Fahrzeugen werden die Mehrzweckbereiche für Kinderwagen, Fahrräder und Rollstühle vergrößert. Die meisten Wagen haben das Refreshprogramm schon durchlaufen. Einige werden im Laufe des Jahres noch neu lackiert. ■

Foto: Deutsche Bahn AG / Wolfgang Klee





In Berlin stellten Landesbischof Markus Dröge, DEKT-Präsidentin Christina Aus der Au und Generalsekretärin Ellen Ueberschär das Motto des Kirchentags vor (mittleres Bild). Zur Einweihung des neuen Bahnhofsgebäudes in Wittenberg (rechtes Bild) brachte DB-Vorstandsmitglied Ronald Pofalla eine BahnCard für Martin Luther mit (Bild links).

Kirchentag wird logistische Herausforderung

300.000 Menschen werden am 28. Mai zum Abschlussgottesdienst des 36. Deutschen Evangelischen Kirchentags in Lutherstadt Wittenberg erwartet, etwa 100.000 reisen mit dem ÖPNV an und ab. Für den reibungslosen Ablauf hat die Deutsche Bahn das Konzept „S-Bahn-Netz für einen Tag“ erstellt.

500 Jahre Reformation – der 36. Deutsche Evangelische Kirchentag Berlin – Wittenberg (DEKT) vom 24. bis 28. Mai und sechs begleitende „Kirchentage auf dem Weg“ in Leipzig, Erfurt, Magdeburg, Halle/Eisleben, Jena/Weimar und Dessau werden Höhepunkte des Jubiläumsjahrs sein. Die DB als offizieller Mobilitäts- und Logistikpartner sorgt für die reibungslose An- und Abreise der Kirchentagsbesucher.

Die größte logistische Herausforderung für die Bahn stellt der 28. Mai dar, wenn der DEKT mit einem Festgottesdienst auf den Elbwiesen süd-

lich Wittenbergs endet. Für die An- und Abreise der erwarteten 100.000 ÖPNV-Nutzer unter den 300.000 Teilnehmern richtet die DB das „S-Bahn-Netz für einen Tag“ ein: Es besteht aus sieben Linien, die von Berlin, Dresden, Magdeburg sowie von Halle, Erfurt und Jena über Leipzig auf Wittenberg zulaufen. Die Shuttlezüge verkehren in einem engen Takt. Sie erbringen mit 260 Zugfahrten eine Gesamtleistung von 40.000 Zugkilometern. Zusätzliche Bus-Shuttles unterstützen das Konzept. Die DB hat ein Sonderticket für die Shuttlezüge aufgelegt, das „zugnummerscharf“ gilt – also

nur für eine konkrete Zugverbindung. Andere Tickets – etwa das Luther-Ticket – gelten in den Shuttlezügen nicht.

Das Luther-Ticket ist ab 1. April erhältlich. In Kombination mit einem Thüringen-, Sachsen-, Sachsen-Anhalt- oder Regio120-Ticket können die Nahverkehrszüge für einen Aufpreis von fünf Euro pro Person bereits vor neun Uhr genutzt werden. Die Stadtverkehre in Lutherstadt Wittenberg, Lutherstadt Eisleben und Eisenach sind inklusive. ■

Informationen unter www.luther-ticket.de

Verlängert: Kulturlzug Berlin – Breslau verkehrt bis Ende 2018

Fast 20.000 Reisende haben seit April 2016 den zwischen Berlin, Cottbus und der Europäischen Kulturhauptstadt 2016 Breslau (Wrocław) eingesetzten Kulturlzug genutzt. Wegen der hohen Nachfrage wurde das Angebot bis zum Jahresende 2018 verlängert. Die Deutsche Bahn organisiert den Kulturlzug gemeinsam mit der Niederschlesischen Eisenbahn-Kolje Dolnośląskie. Lesungen oder Konzerte sowie die mobile Bibliothek machen die Fahrt zu einem außergewöhnlichen Erlebnis. Die

Länder Berlin und Brandenburg finanzieren diese wechselnden Kulturangebote.

Der Kulturlzug startet jeden Samstag- und Sonntagmorgen um 8:31 Uhr in Berlin-Lichtenberg und trifft gegen 13 Uhr in Breslau ein. Am Samstagabend und Sonntagnachmittag fährt er wieder zurück. Der Fahrpreis beträgt für eine einfache Fahrt 19 Euro. Die Fahrpläne des Kulturlzugs können unter VBB.de und Bahn.de abgerufen werden. ■



Foto: Deutsche Bahn AG / Jet-Photo Kranert

Impressum

Herausgeber:
DB Regio AG
Bestellerkommunikation
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: Februar 2017

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

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

