



Die Schlussrunde des Branchentreff RegioSignale 2015/16: (v. l.) Moderator Michael Sporer, Zukunftsforscher Nils Müller, Birgit Bohle (DB Fernverkehr), Jost Knebel (VDV-Ausschuss AWE / Netinera Deutschland), Dr. Manfred Rudhart (DB Regio AG), Dr. Ralph Körfgn (DB Vertrieb), Dr. Thomas Geyer (BAG-SPNV / Zweckverband SPNV Rheinland-Pfalz Nord)

„Fundamental neue Wirklichkeit“

RegioSignale 2015/16: Zukunft der Branche im Zeichen der Digitalisierung

Frankfurt am Main. Die Digitalisierung ist in aller Munde. Und war es auch bei RegioSignale 2015/16 in Frankfurt am Main. Zu Recht oder nicht? Legt man die Zahl der Nahverkehrsexperten zugrunde, die sich Ende November im Kongresshaus Kap Europa trafen, dann ist die Antwort klar: Mit mehr als 400 Teilnehmern war der Branchentreff Nahverkehr der DB Regio AG so gut besucht wie noch nie zuvor.

Allein acht Workshops spannten den Bogen von klassischen Branchenthemen wie Wettbewerbs- und Angebotsgestaltung bis hin zum Showroom „Treffpunkt Zukunft“, an dem sich mit uber, flinc und Qixxit auch Mobilitätsplattformen beteiligten. Mit eigenständigen Workshops waren erneut die Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger im SPNV (BAG-SPNV) und der VDV-Ausschuss für Wettbewerbsfragen im Personenverkehr (AWE) dabei. Den Rahmen bildete die Herausforderung der Digitalisierung. Radikale Einfachheit und absolute Markttransparenz seien Kennzeichen einer „fundamental neuen Wirklichkeit“, so Berthold Huber, DB-Vorstand Transport und Verkehr. Das System Nahverkehr erscheine dagegen kompliziert und teuer. Ridesharing-Plattformen und das

rasante Wachstum des Fernbusmarkts seien „Digitalisierungsphänomene“, zudem sorgten Vergleichsportale für eine ganz neue Preissensibilität. Ein technisches Problem für die ganze Branche betreffe den Internetempfang im Zug. Die Aufgabe der Ausrüstung der Fahrzeuge liege zwar bei den Verkehrsunternehmen, doch könnten diese nicht für die nötige Netzabdeckung sorgen. Notwendig sei daher ein „runder Tisch“ unter Einbeziehung der Politik und der Mobilfunkbranche, betonte Huber.

„Machen wir unsere Produkte unverzichtbar“

Wie kann sich die Branche angesichts neuer Wettbewerber behaupten? Dr. Manfred Rudhart, Vorstandsvorsitzender DB Regio AG, lenkte den Blick auf zwei Handlungsfelder. Zum einen gehe es darum, mit den Mitteln der Digitalisierung den Nahverkehr so kundenorientiert, transparent und einfach wie möglich zu machen. Ziel sei die „die völlige Selbstverständlichkeit der Nutzung“, die sich „frictionsfrei in den Alltag integriert“. Zum anderen müsse der Nahverkehr in seiner Kernleistung besser werden. „Die Kunden haben mehr denn je die Wahl“, so Dr. Rudhart. „Machen wir also unsere Produkte unverzichtbar, sorgen wir gemeinsam für überzeugende und für den Kunden attraktive Qualität!“ ■

Editorial

Gemeinsam anpacken

Wie selten zuvor wurde bei RegioSignale 2015/16 greifbar, dass der Erfolg unserer Branche von der Zusammenarbeit aller abhängt. Die Digitalisierung birgt Chancen: Durch digitale Services kann der Zugang zum System enorm vereinfacht, der Kunde differenziert angesprochen sowie begleitet werden. Damit steigt die Attraktivität. Aber auch das System Nahverkehr muss in den Basics besser werden. Um dies umzusetzen, müssen wir den offenen, partnerschaftlichen und konstruktiven Dialog intensivieren und gemeinsam anpacken. Für diesen Dialog steht auch Dr. Jörg Sandvoß, der mich zum 1. Januar an der Spitze der DB Regio AG ablöst. Nach acht Jahren im Vorstand, davon zweieinhalb Jahre als Vorstandsvorsitzender, wechsele ich zu DB Arriva nach London. Ich danke Ihnen für Ihr Vertrauen und freue mich, dass mit Jörg Sandvoß ein exzellenter Fachmann den Staffelstab übernimmt!



Dr. Manfred Rudhart, Vorstandsvorsitzender DB Regio AG

Branche braucht mehr Luft zum Atmen

von Dirk Flege, Geschäftsführer Allianz Pro Schiene e. V.

Darf's noch ein bisschen mehr sein? Selbstverständlich. Die Zahl der Fahrgäste im Schienenpersonennahverkehr steigt und steigt, die Angebotsausweitung hinkt hinterher. Aber dennoch: Wir können und sollten durchatmen. Die Regionalisierungsmittel steigen ab dem kommenden Jahr auf acht Milliarden Euro und danach jährlich um 1,8 Prozent. Und das bis zum Jahr 2031. Welcher andere Wirtschaftsbereich kann so langfristig das Marktumfeld abstecken? Keiner. Insofern ist die von Bund und Ländern gefundene Finanzierungslösung für den Nahverkehr ein starkes Signal. Sie schafft Planungssicherheit und Klarheit in wichtigen Eckpunkten. Unklar bleibt bis auf Weiteres die Verteilung des Geldes auf die einzelnen Bundesländer. Der Kieler Schlüssel funktioniert als Konsensschlüssel nicht mehr, weil 500 Millionen Euro für den Sockelbetrag in 2016 fehlen. Klar ist damit auch: In den kommenden Jahren droht einigen Regionen der Republik eine Angebotsreduzierung aus Geldmangel – vor allem im Osten, aber nicht nur dort. Nicht überall kann

Standpunkt

Foto: Bernd Roselieb



„Für sinkende Diesel- und Benzinpreise kann der Bund nichts, aber sehr wohl für die steigende EEG-Umlage und die fehlende Busmaut.“

das Angebot weiter ausgebaut, können Ticketpreise stabil gehalten werden. Das ist unschön. Gefragt sind nun konkrete Lösungen von Politik und Unternehmen.

Die Unternehmen müssen Effizienzpotenziale heben. In der Fahrzeugbeschaffung, im Zusammenspiel mit Bahnindustrie, Aufgabenträgern und Eisenbahn-Bundesamt sowie in den eigenen Abläufen. Die unternehmerische Aufgabe lautet: Serviceverbesserung bei gleichzeitiger Kostenbegrenzung. Die Politik

muss den Unternehmen des Schienenverkehrs im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern mehr Luft zum Atmen geben. Für sinkende Diesel- und Benzinpreise kann die Politik nichts, aber sehr wohl für die steigende EEG-Umlage und die fehlende Busmaut.

Staatlich verordnete Preistreiber

Der Bund sollte im Interesse der eigenen Klimaschutzziele, aber auch im Interesse von Millionen Pendlern schnellstens staatlich verordnete Preistreiber für SPNV-Tickets eliminieren. Etwa die EEG-Zusatzbelastung für elektrische Schienenbahnen seit Jahresanfang. Eliminierungsvorschlag: Die Stromsteuer kann um den Betrag der EEG-Zusatzbelastung gesenkt werden. Noch besser wäre eine vollständige Befreiung von der Stromsteuer. Knappe Regionalisierungsmittel würden dann nicht für Steuern, sondern für Verkehrsangebote ausgegeben. Eine Maßnahme, die viele andere EU-Länder längst praktizieren, um beim Klimaschutz voranzukommen und ihre Bahnen für die Kunden bezahlbar zu halten. ■

Dr. Jörg Sandvoß löst Dr. Manfred Rudhart an der DB Regio-Spitze ab

Berlin. Nach sechs Jahren als Vorstand Vertrieb und Fahrplan der DB Netz AG wird Dr. Jörg Sandvoß zum 1. Januar 2016 Vorstandsvorsitzender der DB Regio AG. Er tritt die Nachfolge von Dr. Manfred Rudhart an, der als Chief Executive Officer (CEO) zu DB Arriva nach London wechselt.

Der Wirtschaftsinformatiker und promovierte Finanzwissenschaftler Dr. Jörg Sandvoß (56) kam im Jahr 2000 von der Luft-hansa zu DB Fernverkehr. 2007 wechselte er als Chef-Fahrplaner zu DB Netz, seit Anfang 2010 verantwortete dort als Vorstandsmitglied das Ressort Vertrieb und Fahrplan. Dr. Sandvoß sei ein „exzellenter Kenner des Systems Eisenbahn und der Anforderungen eines liberalisierten und stark regulierten Nahverkehrsmarkts“, betonte DB-Vorstandsvorsitzender Dr. Rüdiger Grube. Berthold Huber, Vorstand Verkehr und Transport, bezeichnete Dr. Sandvoß als „idealen Nachfolger für die Führung von DB Regio“. Im Markt werde er auf-

grund seiner partnerschaftlichen und erfolgreichen Arbeit mit Bestellerorganisationen und Schienenverkehrsbetreibern hoch geschätzt. Die bisherige Funktion von Dr. Sandvoß als Vorstandsmitglied Vertrieb und Fahrplan der DB Netz AG hat zum 1. Dezember Dr. Thomas Schaffer übernommen. Der promovierte Volkswirt war zuvor acht Jahre lang Leiter Marketing der DB Regio AG.

Arriva-CEO Martin zieht sich zurück

Bei DB Arriva löst Dr. Manfred Rudhart (50), seit Mai 2013 Vorstandsvorsitzender der DB Regio AG, den langjährigen CEO David Martin (63) ab, der sich aus dem operativen Geschäft verabschiedet. Martin habe Arriva zum erfolgreichsten privaten Verkehrsunternehmen in Europa gemacht und stehe für eine gelungene Integration in den DB-Konzern, würdigte Dr. Rüdiger Grube dessen Verdienste. „Die Berufung des DB Regio-Chefs Manfred Rudhart zeigt, dass uns die Fortsetzung dieser einzigartigen Erfolgsstory am Herzen liegt.“ ■

KURZ NOTIERT

DB hält Preise stabil

Berlin. Die DB passt zum Fahrplanwechsel die Tarife im Nahverkehr um durchschnittlich 0,9 Prozent an und bleibt damit deutlich unter den Erhöhungen der großen Verkehrsverbünde. Die Preise für Zeitkarten und Abonnements von Berufs- und Ausbildungspendlern sowie für Schüler bleiben 2016 stabil. Auch die Pauschalpreistickets Quer-durchs-Land (QDL) und Schönes-Wochenende (SWT) sowie die meisten Länder-Tickets und regionalen Angebote werden nicht teurer. Einzelfahrscheine kosten im Durchschnitt zwei Prozent mehr. ■

Zuschlag für elf Lose

Stuttgart. Bei der Vergabe der Übergangsverkehrsverträge in Baden-Württemberg hat DB Regio Baden-Württemberg Mitte November den Zuschlag für elf von 17 Losen erhalten. Für sechs Lose stand die Entscheidung zum Redaktionsschluss noch aus. Mit den Übergangsverträgen wird die Zeit zwischen dem Auslaufen des großen Verkehrsvertrags aus dem Jahr 2003 und den jeweiligen Nachfolgeverträgen überbrückt. Sie haben eine Laufzeit von bis zu drei Jahren. ■

Gäu- und Murrbahn bis 2025 gesichert

Stuttgart. DB Regio Baden-Württemberg betreibt ab Dezember 2017 den Nahverkehr auf der Gäu- und der Murrbahn mit einem Verkehrsvolumen von 2,1 Millionen Zugkilometern pro Jahr. „Wir freuen uns sehr über das Vertrauen des Landes in unsere Arbeit“, kommentierte Andreas Moschinski-Wald, Vorsitzender der Regionalleitung DB Regio Baden-Württemberg, den Zuschlag für das Netz 3 b. Nach Angaben des Landesverkehrsministeriums hatten sich insgesamt sechs Verkehrsunternehmen an der Vergabe beteiligt. „Mit unserem Angebot haben wir unsere Leistungsfähigkeit unter Beweis stellen können und sind froh, dadurch auch viele unserer Arbeitsplätze in der Region erhalten zu können“, so Moschinski-Wald weiter.

Deutlicher Qualitätssprung

Das Netz 3b umfasst die Regionalbahn- und Regionalexpressverkehre Stuttgart – Schwäbisch Hall – Hesselental – Crailsheim sowie

Stuttgart – Eutingen – Freudenstadt/Rottweil. An den Wochenenden werden einzelne Leistungen von Rottweil aus über Singen nach Konstanz verlängert. Mit der Vergabe verbunden ist eine Ausweitung des Fahrplanangebots sowie der Einsatz neuer Züge vom Typ Talent 2. Die vierteiligen Elektrotriebzüge bieten 215 Sitzplätze und bis zu 30 Fahrradabstellplätze, verfügen über WLAN und sind erstmals im einheitlichen Landesdesign gestaltet. „Die Fahrgäste werden hier einen deutlichen Qualitätssprung sofort nach dem Fahrplanwechsel im Dezember 2017 erleben können“, so Moschinski-Wald.

Der Verkehrsvertrag über eine Dauer von acht Jahren beinhaltet die Fahrzeugfinanzierung nach dem „BW-Modell“. Dabei gehen die vom Verkehrsunternehmen beschafften Fahrzeuge ins Eigentum einer Landesgesellschaft über und werden von dieser an das Verkehrsunternehmen verpachtet. ■

NVR erteilt Zuschlag für die euregiobahn

Aachen. DB Regio NRW fährt über das Jahr 2016 hinaus die euregiobahn im Verbundraum des Aachener Verkehrsverbunds. Das Verkehrsvolumen beträgt rund 1,5 Millionen Zugkilometer im Jahr. Der Nahverkehr Rheinland (NVR) erteilte den Zuschlag im europaweiten Wettbewerbsverfahren für zunächst vier Jahre. Grund der kurzen Vertragslaufzeit ist die vorgesehene Elektrifizierung der euregiobahn, die Aachen, Düren, Stolberg, Herzogenrath und Alsdorf miteinander verbindet. Werktäglich sind hier rund 15.600 Fahrgäste unterwegs. Die grenzüberschreitende Verbindung in die Niederlande wird ab Dezember 2015 durch einen Pendelverkehr zwischen Heerlen (NL) und Herzogenrath sichergestellt, bis voraussichtlich im März 2018 der neue Maastricht-Aachen-Express seinen Betrieb aufnimmt. ■

DB Regio fährt künftig wieder nach Sylt

Schleswig-Holstein: Mit der Rückkehr an die Westküste gewinnt DB Regio Marktanteile im Norden

Kiel. DB Regio kehrt auf die Marschbahn zurück und betreibt ab Dezember 2016 für neun Jahre das „Netz West“ in Schleswig-Holstein. Es umfasst den Regionalexpress Hamburg-Altona – Westerland sowie die Regionalbahn Heide – Itzehoe mit einem Leistungsvolumen von insgesamt 4,3 Millionen Zugkilometern pro Jahr.

DB Regio hatte den SPNV auf der Marschbahn 2005 an die Nord-Ostsee-Bahn (NOB) abgegeben, die zu Transdev (zuvor Veolia) gehört. Bei der Neuvergabe an den Nahverkehr der DB folgte der Wirtschafts- und Finanzausschuss des Landtags der Empfehlung des landesweiten Nahverkehrsverbands NAH.SH. Neben DB Regio und der NOB beteiligte sich nach Angaben des Landes auch Abellio an dem Verfahren. Die Fahrgäste profitieren ab 2016 von einer größeren Sitzplatzkapazität in nachfragestarken Verkehrszeiten, besseren Anschlüssen sowie von schnellen Sprinterzügen zwischen Westerland und Hamburg an den Wochenenden zwischen Oster- und Herbstferien. Wie Verkehrsminister Reinhold Meyer darüber hinaus mitteilte, wolle man weitere Anläufe für ein Catering im Zug unternehmen, das keiner der Wettbewerber angeboten hatte.



Über eine Distanz von 238 Kilometern verbindet die Marschbahn Hamburg-Altona mit Westerland. Im RE-Verkehr kommen auch künftig sogenannte Married Pair-Wagen zum Einsatz, die der Aufgabenträger beistellt.

Zusätzliche Halte in Glückstadt sowie eine Schnellbusverbindung zwischen Brunsbüttel und Itzehoe stünden ebenfalls weiter auf der Tagesordnung, so der Minister.

Keine kurze Wertschöpfungskette

Obwohl es sich um eine Vergabe mit Fahrzeugbereitstellung handelt, kommen die Modalitäten dem Wunsch der Verkehrsunternehmen nach einer möglichst langen Wertschöpfungskette entgegen. Das Rollmaterial stellt der Auf-

gabenträger über die Kapitalanlagegesellschaft Paribus zur Verfügung. Das betrifft 90 Reisezugwagen, die seit 2005 von der NOB eingesetzt werden, sowie 15 Diesellokomotiven und drei Dieseltriebwagen. Für die Instandhaltung ist jedoch das Verkehrsunternehmen zuständig. Zudem wurde das Netz West als Nettovertrag mit Erlösabschöpfung beziehungsweise Erlösgarantie vergeben – die Chancen und Risiken aus den Fahrgeldeinnahmen liegen somit überwiegend beim Betreiber. ■



Beiträge von DB Regio: die mobile Arztpraxis, die DB Regio Bus vorstellte, die Mitfahrer-App und die Platzreservierung für Abo-Kunden

Innovationen sollen Fahrgäste begeistern

„Mobilität erleben“: DB stellte in Potsdam konkrete Verbesserungen für den Personenverkehr vor

Potsdam. Ausgerechnet am ehrwürdigen Potsdamer Kaiserbahnhof erlebten Multiplikatoren und Medienvertreter im Herbst eine bis dahin kaum gekannte Innovationsdichte im Personenverkehr. „Mobilität erleben“, so hieß die Veranstaltung, zu der die DB geladen hatte.

„Wir wollen unsere Stärken konsequent ausbauen und so noch mehr Kunden für das Bahnfahren begeistern“, sagte Vorstandsvorsitzender Dr. Rüdiger Grube. Zusammen mit Berthold Huber, Vorstand Verkehr und Transport, stellte er 17 Verbesserungen für die Kunden vor. Im Fernverkehr gehörten der im Dezember startende Doppelstock-IC, das Bord-Infotainment im ICE sowie neue schnelle Zugangebote dazu. DB Regio steuerte die „DB Mitfahrer App“, den „DB Streckenagent“, die Platzreservierung für Pendler sowie „medibus“ zur Veranstaltung bei.

Smarte Anwendungen für den Nahverkehr

Mit der DB Mitfahrer-App von DB Regio Bayern können die Nutzer Mitfahrer für gemeinsame Reisen mit dem Bayern-Tickets finden. Per Chat haben sie die Möglichkeit, sich für eine Fahrt zu verabreden und anschließend

über die Reise austauschen. DB Regio Bayern hat die App in Zusammenarbeit mit Studenten der TU München entwickelt und bietet sie seit Oktober zum kostenlosen Download an. Findet sie Zuspruch, soll sie künftig in weiteren Regionen verfügbar sein. Genauso war es beim Streckenagent, der ebenfalls in Potsdam zu sehen war. In Bayern gab er sein Debüt, inzwischen ist er auch in Schleswig-Holstein und Nordrhein-Westfalen erfolgreich. Um Pendler über Unregelmäßigkeiten auf ihrer Strecke zu informieren, schickt er eine Nachricht auf das Smartphone. Eine weitere im Kaiserbahnhof gezeigte Innovation für Pendler geht auf das südwestdeutsche Zugsystem Süwex zurück: die Platzreservierung, die Abo-Kunden für die von ihnen benutzten Züge über das Internet selbst vornehmen können.

Auf Leistungen rund um die Gesundheitsmobilität zielt schließlich Initiative „medibus“ von DB Regio Bus. Konkret handelt es sich dabei um Patientenfahrten, mobile medizinische Infrastruktur sowie Forschung und Entwicklung an der Schnittstelle von Mobilität und Gesundheit. In Potsdam präsentierte DB Regio Bus dazu eine mobile Praxis für die medizinische Versorgung im ländlichen Raum. ■



Berthold Huber (l.), Vorstand Transport und Verkehr, und Andreas Schilling, Vorsitzender der Regionalleitung DB Regio Südwest, in der 1. Klasse des neuen, Doppelstock-Fernverkehrszugs IC 2 (unten)



Fotos: Philipp von Recklinghausen/lux-fotografien.de

Berlin Linien Bus GmbH schaltet „einen Gang hoch“

Berlin. Die Berlin Linien Bus GmbH (blb) hat mit elf neuen Linien und 17 neu in den Fahrplan aufgenommen Städten ihr Netz weiter ausgebaut. Seit Mitte Oktober können die Fahrgäste beispielsweise auch von Aachen bis Dresden und von Hamburg bis Freiburg die Busse der blb nutzen. „Auf dem Weg zur Vervielfachung unseres Angebots bis Ende 2016 schalten wir einen Gang hoch“, so Geschäfts-

führer Karsten Schulze, der das Unternehmen gemeinsam mit Ingo Scheuermann führt.

Alle Anteile übernommen

Seit dem Sommer gehört blb vollständig zum DB-Konzern. Dazu übernahm die hundertprozentige DB-Tochter BEX (Bayern Express & P. Kühn Berlin GmbH) alle Anteile des bisherigen Minderheitsgesellschafters Haru Reisen.

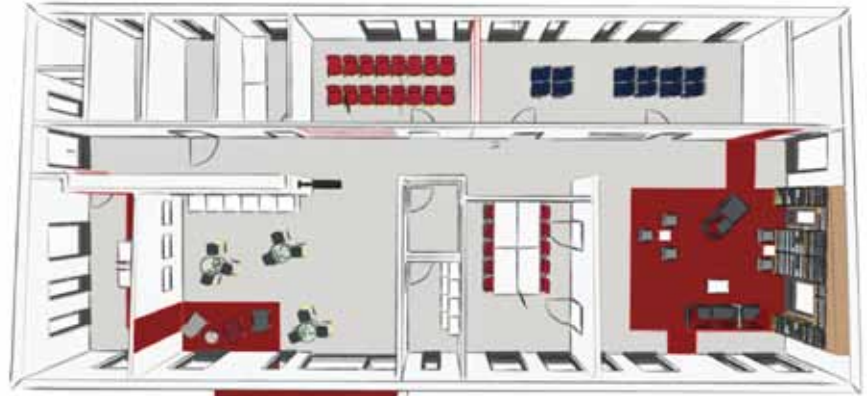
Michael Hahn, Vorstand DB Regio Bus: „Mit der Übernahme der Anteile haben wir die Voraussetzungen für einen substanziellen Ausbau des Fernbusgeschäfts der DB geschaffen.“ In einer deutschlandweiten Befragung im Auftrag des Wirtschaftsmagazin Fokus Money mit 700 Teilnehmern schnitt das Unternehmen im Sommer erneut als fairster Fernbusanbieter Deutschlands ab. ■

Den Wohlfühlfaktoren im Zug auf der Spur

Marktforschung: DB Regio Zuglabor hat in Miltenberg eine feste Adresse und beste Bedingungen

Das „DB Regio Zuglabor“ für Marktforschungen im Dialog mit den Fahrgästen hat jetzt eine feste Adresse. Im bayerischen Miltenberg testet DB Regio in einem eigens errichteten Multifunktionsgebäude neuartige Produkte sowie Serviceangebote für den Nahverkehr. Die räumlichen Voraussetzungen dafür sind jetzt besser denn je: Das Gebäude verfügt neben Kreativzonen auch über Gruppendiskussionsräume mit modernster Technik, in denen Marktforschungen durchgeführt werden. Zudem befindet sich in nur 300 Metern Entfernung ein Gleisanschluss, um Innovationen in den Ideenzügen der Westfrankenbahn und der Südostbayernbahn vorzustellen. Vom Beobachterraum im Zuglabor lassen sich sowohl die Gruppendiskussionen als auch der Testaufbau im Zug per Videoübertragung verfolgen.

Bereits seit Ende 2011 nutzt DB Regio die Zuglabor-Marktforschung regelmäßig als innova-



Multifunktionshaus in Miltenberg: Raum für Kreativität und den Dialog mit Fahrgästen

tives Instrument der Produktentwicklung. In Form von Probandentests untersuchten Marktforscher aus der Perspektive der Fahrgäste bislang Ausstattungskomponenten, Zugkonzepte und den Service unterwegs. In Miltenberg bilden Workshops, Marktforschungsstudio und Ideenzug jetzt „einen optimalen Dreiklang, um Innovationen für die Fahrgäste zu initiieren und zügig auf den Weg zu bringen“, sagt Sandra Khan, Projektleiterin Zuglabor bei DB Regio.

Kundenbedürfnisse passgenau treffen

Die erste Marktforschung im Zuglabor Miltenberg fand im August statt. Die Marktforscher luden Fahrgäste aus dem Raum Unterraum zu einem Co-Creation-Workshop über ein unterhaltendes und informatives Internetangebot ein. Geplant ist es für Reisende in Zügen des Regionalverkehrs, in denen WLAN künftig verfügbar sein soll. „Wir wollen die

Bedürfnisse unserer Fahrgäste möglichst passgenau treffen“, erläutert Produktmanager WLAN Olav Hartman. Um „Licht und Klang“ ging es dann bei einem Probandentest im Oktober. Mehr als 50 Bahnkunden aus ganz Deutschland ließen tageslichtangepasste LED-Beleuchtungskonzepte auf sich wirken, lauschten entspannenden Hintergrundklängen und bewerteten neue Türwarnsignale. Licht und Klang, das bestätigte die Untersuchung, spielen als Wohlfühlfaktoren auch im Zug eine wichtige Rolle.

Die Ergebnisse der Zuglabor-Forschung dienen nicht nur den Fahrgästen, sondern auch den Aufgabenträgern. Anatol Scholz, Leiter Fahrgast- und Produktmarketing: „Je besser die Wünsche und Erwartungen des Kunden bekannt sind, umso besser können die Aufgabenträger dies bei der Ausschreibung von Verkehrsleistungen berücksichtigen.“ ■



Foto: Kai Michael Neuhöf

Fahrgasttest zum Thema „Licht und Klang“

„eTarif Heidelberg“ berechnet die Fahrtstrecke in Luftlinie

Marktforschung: Pilotprojekt des VRN und der Stadt Heidelberg setzt innovatives Tarifmodell um

Wer im Heidelberger Nahverkehr mit dem „eTarif“ unterwegs ist, kann Preisstufen und Tarifwaben getrost vergessen. Zusätzlich zu einem einheitlichen Grundpreis zählt nur die Entfernung in Luftlinie zwischen Start- und Zielhaltestelle. Dabei funktioniert der eTarif mit dem Vertriebssystem Touch&Travel ganz ohne Fahrschein mit dem Smartphone.

Zum Jahresbeginn ist das bundesweit einmalige Pilotprojekt gestartet. Bis zum Herbst

nutzten die Kunden den eTarif bereits für mehr als 20.000 Fahrten. „Der eTarif Heidelberg ist ein Einstieg in ein völlig neues zukunftsweisendes Berechnungssystem“, sagt Rüdiger Schmidt, Geschäftsführer des Verkehrsverbunds Rhein-Neckar (VRN). „Er ist einfach, günstig und fair.“ Die Stadt Heidelberg unterstützt das Pilotprojekt finanziell. „Gemeinsam wollen wir einen leistungsgerechten Tarif gerade auch für Kurzstrecken anbieten, so den ÖPNV in Heidelberg fördern

und neue Fahrgäste gewinnen“, betont Bernd Stadel, Erster Bürgermeister der Stadt. Das Pilotprojekt ist auf drei Jahre angelegt. Im Lauf des nächsten Jahres will der VRN Bilanz ziehen und auf der Basis der Ergebnisse über eine verbundweite Anwendung des Modells beraten. Dass es Vorbildcharakter hat, steht für das Land Baden-Württemberg bereits außer Frage: Es zeichnete den VRN und die Stadt Heidelberg für den eTarif mit dem „Innovationspreis ÖPNV“ aus. ■

Mit jeder Episode wächst die Fangemeinde

Innovative Marketingkommunikation: Kultregisseur Thorwarth setzt Pendlergeschichten in Szene

Düsseldorf. Großmaul Chris leidet unter Führerscheinentzug. Die gute Seele Serkan, charmant und clever, kommt überall gut an. Yannick ernährt sich von Burgern, ist immer „on“ und meistens müde. Keine Angst vor niemand hat Sarah, die stets politisch korrekte, augenzwinkernde Weltverbesserin. Und mit jeder Folge wächst die Fangemeinde.

„Richtig Rock 'n' Roll gemacht“

„Pendler & andere Helden“ heißen die skurrilen Episoden, die Chris (David Zieglmaier), Serkan (Kais Setti), Yannick (Rouven David Israel) und Sarah (Inga Lessmann) im Nahverkehr in Nordrhein-Westfalen erleben. Zu sehen sind die „Netzgeschichten aus NRW“ auf Youtube und einer eigenen Website. Ins Bild gesetzt hat sie Peter Thorwarth, „rotzig und schnell gedreht“, wie er sagt. Nicht nur im Ruhrgebiet, wo Thorwarth zu Hause ist, gilt er als Kultregisseur. Seinen Durchbruch schaffte er mit der Komödie „Bang Boom Bang“. Zuletzt kam „Nicht mein Tag“ mit Moritz Bleibtreu in die Kinos – Spieldauer 110 Minuten. „Pendler & andere Helden“ war da eine

Herausforderung anderer Art. „Wir hatten pro Kurzepisode drei Stunden Drehzeit“, berichtet Thorwarth über die in den Nahverkehrsfahrplan eingetakteten Filmaufnahmen in Zügen von DB Regio NRW. „Wir haben bei den Drehs richtig Rock 'n' Roll gemacht.“

Digitales Storytelling

Initiiert vom NRW-Verkehrsministerium, der Gemeinschaftskampagne „Busse & Bahnen NRW“ und DB Regio NRW, gingen bis Anfang Dezember zunächst 18 Episoden online. Das Konzept des digitalen Storytellings, in dieser Art ein Novum in der Nahverkehrskommunikation, zielt auf junge Erwachsene. „Viele unserer Fahrgäste erkennen sich in den Geschichten wieder“, sagt Heinrich Brüggemann, Vorsitzender der Geschäftsleitung DB Regio NRW. Beworben wurde die Webserie auch auf Social Media-Kanälen und im Radio. Bereits seit 2012 betreibt DB Regio NRW im Rahmen der „Kompetenzoffensive“ erfolgreich Imagekommunikation. Authentizität, Humor und Selbstironie waren dabei stets feste Bestandteile. ■ www.pendler-und-andere-helden.de



Schiene zum Nationalpark am Edersee



Foto: NVV

Tarek Al-Wazir enthüllte das Stationsschild Herzhausen.



Quelle: DB; Grafik: idea Kommunikation

Kassel. Mit der Reaktivierung der Strecke Korbach – Frankenberg bietet die Kurhessenbahn (KHB) jetzt beste Verbindungen zum hessischen Nationalpark Kellerwald-Edersee. Hessens Wirtschafts- und Verkehrsminister Tarek Al-Wazir eröffnete den rund 31 Kilometer langen Lückenschluss. „Die Kurhessenbahn schafft attraktive Verbindungen, die bis in die Metropolregion Rhein-Main und das Ruhrgebiet reichen“, so der Minister. Die KHB setzte rund 31 Streckenkilometer in stand, erneuerte zwei Tunnel und zwei Brücken, modernisierte oder errichtete insgesamt sechs Stationen. An den Kosten beteiligten sich das Land, der Nordhessische Verkehrsverbund, der Landkreis und Anliegerkommunen. Die neue Linie R 42 verbindet Marburg und Brilon/Bestwig. ■

ADAC in Hamburg empfiehlt die S-Bahn

Hamburg. Wer in Hamburg S-Bahn fährt, macht alles richtig. Das meint auch der ADAC und empfiehlt Pendlern den Umstieg auf die Schiene. Fünf Triebzüge der S-Bahn Hamburg bringen die Botschaft des Automobilclubs jetzt werbewirksam unters Volk. Ganz in der ADAC-Hausfarbe Gelb gehalten, ging im September der erste rollende Werbeträger auf die Strecke. „Moderne Mobilität bedeutet, dass die Menschen ihr Verkehrsmittel situativ und nach rationalen Gesichtspunkten auswählen“, erläutert Ingo Meyer, Vorstandsvorsitzender ADAC Hansa. Die Aktion solle dazu animieren, die beste Option für sich herauszufinden. ■

Impressum

Herausgeber
DB Mobility Logistics AG
Marketing (GNM)
Karlstraße 6
60327 Frankfurt a. M.

Kontakt
DB Regio AG
Marketing – Besteller-
kommunikation (P.RVM 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: November 2015