

Regio Aktuell

BRANCHENINFORMATIONSDIENST NAHVERKEHR

Ausgabe 4/12 · www.deutschebahn.com/regio



Veranstaltungszentrum K 39: Rund 350 Nahverkehrsexperten aus Politik, Bestellerorganisationen und Verkehrsunternehmen, darunter auch Wettbewerber der DB, folgten der Einladung zu RegioSignale 2013.

Offenbacher Branchentreff wirft Grundsatzfragen auf

Pointierte Thesen und kontroverse Diskussionen im Zeichen drohender Finanzlücken

Offenbach. Wie viel zählen sicher geglaubte Gewissheiten in einer Zeit neuer Herausforderungen? 350 Experten nahmen am Branchentreff „RegioSignale 2013“ am 13. und 14. November 2012 in Offenbach teil. Die Palette der Themen war weit gespannt. Und doch bewegte immer wieder die eine Frage die Fachleute auf den Podien und im Publikum: **Muss die Branche neue Weichen stellen?**

Bestimmt wurde dieser Grundton des Branchentreffs vom wachsenden Finanzierungsdruck. Die Revision der Regionalisierungsmittel werde „mit Sicherheit kein Füllhorn auf tun“, betonte Oliver Wolff, Hauptgeschäftsführer des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen. So eindeutig das Problem, so kontrovers wurden die Konsequenzen diskutiert. Für Zündstoff sorgten die Beiträge von Maria Leenen (SCI Verkehr), Dirk Flege (Allianz pro Schiene) und Prof. Gerd Aberle, einem der Väter der Bahnreform. Die Verkehrspolitik nahm Dirk Flege in den Blick. Vor dem Hintergrund des „Nachhaltigkeitsindex Mobilität“ der Allianz pro Schiene mahnte er die Länder zu mehr politischem Gestaltungswillen. Auf der Ebene der Verkehrsun-

ternehmen und Aufgabenträger setzte die Kritik von Prof. Aberle an. Die große Zahl von derzeit 27 Aufgabenträgern habe bei der Bahnreform niemand geahnt und niemand gewollt. Prof. Aberle plädierte dafür, die öffentliche Verantwortung der Aufgabenträger strikt von der unternehmerischen Verantwortung der Verkehrsbetriebe zu trennen.

Die provokante Frage, ob „die Bahnreform ihre Kinder frisst“, stellte Unternehmensberaterin Maria Leenen. Häufig stießen Wettbewerbsverfahren nicht auf das von den Aufgabenträgern gewünschte Interesse und führten auch nicht zu den erhofften Ergebnissen. Auf der Grundlage einer Studie von SCI-Verkehr identifizierte sie die Fahrzeugfinanzierung als derzeit dringendstes Problem.

Schon jetzt sei der deutsche Fahrzeugpark der jüngste in Europa. Leenen plädierte für eine Verstärkung der Fahrzeuginvestitionen und mehr Standardisierung, um einem Gebrauchtfahrzeugmarkt den Weg zu ebnen. Dafür nötig sei ein koordiniertes Vorgehen, nötigenfalls auch durch „Regelwerke oberhalb der Ebene der Aufgabenträger“.

Download der Studie unter www.sci.de

Weitere Berichte zu RegioSignale: S. 3 und 4

RegioSignale²⁰¹³
Gemeinsam Impulse setzen.

EDITORIAL

Bitte fortsetzen!

RegioSignale 2013 war ein intensiver Branchentreff. Mit vielen Themen. Mit spannenden Einblicken in die digitale Zukunft. Und mit vielen kontroversen, aber stets konstruktiven Diskussionen. Sie zeigen, dass Nahverkehr für uns alle eine Herzenssache ist. Und dass die Branche Herausforderungen begegnen muss, die uns alle grundsätzlich betreffen. Viele dieser Themen sind nicht ausdiskutiert. Um so wichtiger ist die Fortsetzung des Dialogs, für den RegioSignale eine Plattform darstellt. Bei allen Unterschieden ist festzuhalten: Der Nahverkehr, den wir gemeinsam gestalten, ist eine Erfolgsstory ohne Beispiel. Mit weiter wachsenden Fahrgastzahlen und mit zufriedeneren Kunden. Wir haben Rückenwind. Lassen Sie uns ihn gemeinsam nutzen.



Frank Sennhenn,
Vorstandsvorsitzender
DB Regio AG

INFORMATION

Auskunft jetzt minutengenau

Berlin. Seit dem 1. Oktober prognostiziert die Deutsche Bahn in ihren Auskunftsmedien im Internetportal www.bahn.de die Ankunftszeiten der Nahverkehrszüge minutengenau und nicht mehr in Fünfminuten-Schritten. Dasselbe gilt für mobile Anwendungen mit Smartphones und iPad.

Der neue Service ist vor allem für Pendler ein Plus. Sie nutzen die Online-Auskunftsmedien oft, um sich vor dem Weg zur Arbeit oder in den Feierabend über die Pünktlichkeit ihrer bevorzugten Züge zu informieren.

Bei den stationären Anzeigesystemen bleibt es hingegen bei der Fünfminuten-Logik, da nicht alle für eine minutengenaue Information ausgestattet sind. Der Fernverkehr mit seinen längeren Zugläufen bei geringerer Frequenz behält sie ebenfalls bei.

NEUES FAHRPLANJAHR

Preise steigen geringfügig

Berlin. Die Deutsche Bahn (DB) hebt zum 9. Dezember 2012 die Preise im Personenverkehr um durchschnittlich 2,8 Prozent an. Grund für die Preiserhöhung sind vor allem die kontinuierlich gestiegenen Energiekosten, die sich auch im Nahverkehr auswirken. Hier steigen die Preise für Normal- und Zeitkarten ebenso wie für Länder-Tickets, Quer-durchs-Land-Tickets oder Schönes-Wochenende-Tickets ebenfalls um durchschnittlich 2,8 Prozent. Rund 80 Prozent aller Nahverkehrsfahrten sind von der DB-Preismaßnahme allerdings nicht betroffen, da sie in Verkehrsverbünden erfolgen.

Scheinbar selbstständig

von Dr. Thomas Schaffer, Leiter Marketing DB Regio AG

Im Sozialrecht gilt der Grad der unternehmerischen Entscheidungsfreiheit als Maßstab für Scheinselbstständige Beschäftigungsverhältnisse. Um zu beurteilen, wann Scheinselbstständigkeit vorliegt, haben Arbeitsrechtler eine Reihe von Kriterien zusammengetragen. Dazu gehört beispielsweise die eigenständige Bestimmung über Verkaufspreise, Marktauftritt und Angebot sowie über den Einsatz von Kapital und Maschinen.

Natürlich gelten die Kriterien des Sozialrechts nicht für das Verhältnis zwischen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen. Trotzdem ist es aufschlussreich, sie einmal dafür anzuwenden. Danach nämlich arbeiten die Verkehrsunternehmen mitunter hart an der Grenze zur Scheinselbstständigkeit. So etwa, wenn sie den Fahrgästen gegenüber kaum mehr als Unternehmen erkennbar sind. Wenn sie keinen Zugang zum Fahrgastmarkt haben und die Fahrgelderlöse und die damit verbundenen Chancen und Risiken an ihnen vorbeigehen. Wenn die Fahrplan- und Umlaufgestaltung sowie die einzusetzenden Züge restriktiv vorgegeben werden. Kommt dann noch hinzu, dass der Auftraggeber die Fahrzeuge beschafft oder finanziert, ist nach sozialrechtlichen Maßstäben die Grenze zur Scheinselbstständigkeit ohne Zweifel überschritten. Zwischen einem SPNV-Unternehmen

STANDPUNKT



„Scheinselbstständigkeit ist nicht unser Anspruch – und ein schlechtes Rezept für einen erfolgreichen SPNV.“

und einem scheinselbstständigen Paketboten ohne Visitenkarte und eigenen Lieferwagen besteht dann tatsächlich kein Unterschied mehr.

An einer Stelle allerdings hinkt die Analogie. Der Paketfahrer wäre lieber angestellt. Wir dagegen wünschen uns mehr unternehmerische Handlungsfreiheit. Der Kerngedanke der Regionalisierung war es, unternehmerische Initiative in den Dienst eines öffentlichen Auftrags zu stellen. Doch der Anreiz zur Initiative geht verloren, wenn Unternehmen nicht mehr als solche tätig sein können. Wir wollen unternehmerisch handeln, in Verpflichtung und Verantwortung gegenüber den Fahrgästen und vor allem gegenüber den Aufgabenträgern, die uns das Vertrauen und die Möglichkeit dazu geben. Scheinselbstständigkeit ist nicht unser Anspruch – und ein schlechtes Rezept für einen erfolgreichen SPNV.

PERSONENBEFÖRDERUNGSGESETZ

Novelle ist beschlossene Sache

Berlin. Das Personenbeförderungsgesetz wird zum 1. Januar 2013 novelliert. **Wesentlicher Bestandteil der Novelle ist die Anpassung des Liniengenehmigungsverfahrens an die Anforderungen der EU-Verordnung 1370/2007 sowie die weitgehende Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs.**

„Wir erwarten von der Liberalisierung attraktive Angebote für die Verbraucher und einen kräftigen Impuls für die Omnibuswirtschaft – sowohl für die etablierten Verkehrsunternehmen wie auch für junge Unternehmen mit innovativen Geschäftsideen“, kommentierte Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer die Neuregelung. Der öffentliche Nahverkehr mit Bussen und Bahnen bleibt weitgehend geschützt: Die Beförderung von Personen im Fernbus zwischen zwei Halte-

stellen mit einem Abstand von bis zu 50 Kilometer ist grundsätzlich unzulässig. Dies gilt auch für die Strecken, auf denen Schienenpersonennahverkehr mit einer Reisezeit bis zu einer Stunde betrieben wird. Besteht kein ausreichendes Nahverkehrsangebot, kann die Genehmigungsbehörde aber für einzelne Teilstrecken die Beförderung auch unter 50 Kilometer zulassen.

Michael Hahn, Vorstand DB Regio Bus, zeigt sich erfreut: „Die Novelle des PBefG ist sehr wichtig für unsere Branche, sie stellt in vielen Bereichen Rechtssicherheit im ÖSPV wieder her. Vor allem freuen wir uns, dass der Rechtsrahmen es auch zukünftig zulassen wird, dass wir Aufgabenträger mit guten, eigenwirtschaftlichen Konzepten überzeugen können.“



Foto: Christoph Siegett

Mehr Rechtssicherheit: Genehmigungsverfahren entsprechen nun EU-Anforderungen.



Fotos: Mario Vedder (2)



Interaktiver Branchentreff: Für die Publikumsabstimmungen nach den Diskussionsrunden standen Smartphones zur Verfügung.

Zu viele Besteller, zu wenig politischer Gestaltungswille?

Politik und Organisation des SPNV in der Kritik / „Man kann auch mit viel Geld versagen“

Offenbach. Eins steht fest: Als Folge der Bahnreform und Regionalisierung ist der SPNV in Deutschland eine Erfolgsgeschichte. Wird er das auch bleiben? Beim Branchentreff RegioSignale 2013 diskutierten darüber Oliver Wolff (VDV), Dirk Flege (Allianz pro Schiene), Minister Christian Carius (Freistaat Thüringen) und Prof. Gerd Aberle.

Im „Bundesländerindex Mobilität“ hat die Allianz pro Schiene die statistischen Daten und verkehrspolitischen Weichenstellungen der 16 Bundesländer systematisch aufbereitet. Der Vergleich soll Nachhaltigkeit messbar machen (siehe Grafik) – und offenbart dabei eine große Spannweite zwischen den Ländern. Nach Ansicht von Dirk Flege klebt die Verkehrspolitik oft am Status quo, es fehle an konzeptionellen Zielen und einer Vernetzung ihrer Verkehrspolitik beispielsweise mit ökologischen und demografischen Faktoren.

Dabei ist der Status quo bezogen auf den SPNV und in finanzieller Hinsicht bereits gefährdet, wie der thüringische Landesverkehrsminister Christian Carius betonte. Er stellte die Index-

Kriterien der Allianz pro Schiene infrage, unterstrich aber: „1,5 Prozent Dynamisierung der Regionalisierungsmittel reichen nicht einmal aus, die steigenden Trassenpreise auszugleichen.“ Ihm gehe es ganz pragmatisch „um die Sicherung der Mobilität“, was in Thüringen auch gelinge. „Wir sind der Zukunft zugewandt.“ Für Oliver Wolff gehört dazu auch eine „verkehrsträgerübergreifende Debatte“. Mehr und mehr würden die „Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Ver-

kehrsträgern zu einem Topthema“. Mehr und mehr ziehe sich auch der Bund, der als Geldgeber ein Interesse an einem erfolgreichen SPNV haben müsse, aus der Mitgestaltung zurück.

Von den finanziellen Rahmenbedingungen weg und hin zum Verhältnis der Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen lenkte Prof. Gerd Aberle, einer der Väter der Bahnreform, die Debatte. Man könne auch „mit viel Geld versagen“, innerhalb der gesetzten Rahmenbedingungen müsse daher vor allem „effizient gearbeitet werden“.

Dass es heute 27 Besteller gibt, habe bei der Bahnreform keiner für möglich gehalten. Im Hinblick auf „Spannungen zwischen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen“ betonte Aberle die Notwendigkeit einer klaren Verteilung der Verantwortung: „Ich möchte den Unternehmen eine starke Stellung einräumen. Ich will keine Lohnkutscher. Und ich will keine riesigen Verwaltungsorganisationen.“

AUFGABENTRÄGER

Nutzen der Vielfalt umstritten

Offenbach. Braucht der SPNV ein verbindliches Regelwerk zur Harmonisierung und Koordination der Aufgabenträger? Maria Leenen (SCI Verkehr) vertrat diese These beim Branchentreff RegioSignale in Offenbach. Als Vertreter der Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger (BAG-SPNV) hielt Bernhard Wewers dagegen.

Leenen zufolge zeigt das Problem der Fahrzeugfinanzierung (siehe Interview rechts), dass Teiloptimierungen für einzelne Netze schädlich für die Effizienz des Gesamtsystems sind. Zudem beschneide die Übernahme von Finanzierungsrisiken durch die Aufgabenträger die unternehmerische Freiheit. Dagegen argumentierte Bernhard Wewers, von einem singulären Problem könne nicht auf ein strukturelles Defizit geschlossen werden. Die wesentliche Herausforderung der Branche liege zudem nicht in der Fahrzeugfrage. Viel gravierender seien der insgesamt viel zu enge Finanzierungsrahmen und die steigenden Infrastrukturkosten. Hinzu komme, dass gerade die Vielfalt der Aufgabenträger zu Innovationen geführt habe.

Prinzipiell einig waren sich Wewers und Leenen, dass die Verkehrsunternehmen unternehmerische Freiheit brauchen, die Risiken zwischen Aufgabenträgern, Finanzierungsgesellschaften und Verkehrsunternehmen ihren Aufgaben entsprechend verteilt werden müssen. Zunächst, so Wewers, gelte es für die Aufgabenträger jedoch, den Markt weiter zu entwickeln. Wewers: „Das ist noch nicht so weit, wir brauchen auch weiterhin Markttöffnung.“





Themenvielfalt: Vom Gleisnetz bis zu den Social Networks, auf die Alastair Bruce (Google Dtl.) einging, spannte sich der Bogen.

Junge Züge suchen neue Verwendung

Unternehmensberaterin Maria Leenen (SCI Verkehr) fordert Weichenstellungen für einen Gebrauchtfahrzeugmarkt

Frau Leenen, Sie plädieren für einen bundesweiten Gebrauchtfahrzeugmarkt, um die Kosten für die Fahrzeugfinanzierung zu senken. Einen solchen Markt gibt es aber allenfalls in Ansätzen. Die Aufgabenträger sehen vielfach keine Alternative dazu, auf Neufahrzeuge zu setzen und diese wenn nötig selbst zu beschaffen oder die Finanzierung zu unterstützen.

Maria Leenen: Allerdings sind sie dafür zum Großteil auch selber verantwortlich. Die Anforderungen der Besteller sind sehr heterogen. Deshalb sind die Fahrzeuge nach Ablauf einer Verkehrsvertragsperiode auf fremden Netzen nur schwer wieder einsetzbar. Wenn die Weichen jetzt nicht in Richtung Gebrauchtfahrzeugmarkt gestellt werden, wird es ihn auch künftig kaum geben.

Die Attraktivität des SPNV hat in der Vergangenheit sehr von Neufahrzeugen profitiert.

Leenen: Die SPNV-Flotte in Deutschland ist die jüngste in Europa. Um sie auf diesem Niveau zu halten, wären bis 2020 jährliche Investitionen in Höhe von einer Milliarde Euro nötig. Die tatsächliche Investitionssumme liegt nach unserer Schätzung allerdings bei 1,5 Milliarden Euro. Die Flotte wird also immer jünger – verbunden mit dem Risiko, dass das Geld am Ende bei der Bestellung der Be-

triebsleistungen fehlt. Sinnvoll wäre eine Verstärkung der Investitionen bei einer Milliarde Euro jährlich. So würden zyklische Schwankungen bei der Fahrzeugbeschaffung und beim Durchschnittsalter der Flotte vermieden. Das heißt auch, gebrauchte Züge nicht vorschnell aufs Abstellgleis zu schieben.

Das lässt sich mit Fahrzeugpools und Wiedereinsatzgarantien der Besteller ebenfalls bewerkstelligen ...

Leenen: Aber dann sind diese Fahrzeuge bis zum Ende ihrer Nutzungsdauer fest mit bestimmten Netzen verklammert. Damit wird eine solche Flotte über Jahrzehnte auf dem Stand der heutigen Verkehrsnachfrage und infrastrukturellen Voraussetzungen zementiert. Abgesehen davon müssen ja auch diese Fahrzeuge finanziert werden. Und je eingeschränkter die Verwendbarkeit eines Fahrzeugs ist, um so größer sind die Finanzierungsrisiken, Beschaffungskosten und die Einstiegshürden für Leasingunternehmen.

Welche Konsequenz ziehen Sie daraus?

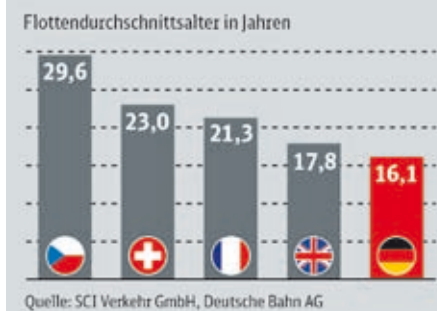
Leenen: Ein Gebrauchtfahrzeugmarkt ist der mit Abstand vernünftigste Weg. Dafür brauchen wir Fahrzeuge, die standardisierte Anforderungsprofile erfüllen und damit bundes-

weit freizügig verwendet werden können. Die BAG-SPNV ist ja bereits erste Schritte in Richtung Fahrzeugstandardisierung gegangen. Ich fürchte nur, dass man mit unverbindlichen Empfehlungen nicht weiterkommt.

Das ginge aber zulasten der Gestaltungsfreiheit der einzelnen Aufgabenträger.

Leenen: Aber sie würden betriebliche Flexibilität und finanziellen Spielraum gewinnen. Und Standardisierung bedeutet ja auch nicht zwangsläufig gesichtsloses Einerlei. Schließlich gibt's auch den gleichen VW Golf in unterschiedlichen Ausstattungsvarianten.

Fahrzeugalter im Vergleich



MOBILITÄT UND MEDIEN

DB Navigator verzeichnet über drei Millionen Downloads

facebook, Twitter & Co.: Die Deutsche Bahn richtet ihre Angebote an der rasanten Entwicklung der digitalen Welt aus

Offenbach. Die Entwicklung der digitalen Welt nimmt immer schneller Fahrt auf, und die Deutsche Bahn hält Schritt. Beratungen und Auskünfte laufen zunehmend über das Internet. Auch für Bahnfahrer haben sich facebook und Twitter zu wichtigen Kommunikationskanälen entwickelt – weil sie schnell und zuverlässig sind. Die Smartphone-App DB Naviga-

tor steht in der Liste der beliebtesten Apps auf Platz fünf – sie wurde mittlerweile mehr als drei Millionen Mal herunter geladen.

Pro Tag werden über 500.000 Reiseauskünfte über m.bahn.de und den DB Navigator abgefragt. 2011 hat die Bahn etwa 750.000 Handytickets verkauft. Dazu kommen Angebote wie Touch&Travel und „Google Transit“, die endlich

auch die Routenplanung mit öffentlichen Verkehrsmitteln über die populärste aller Suchmaschinen ermöglicht.

Ein Ende der Entwicklung ist nicht abzusehen. Im Gegenteil: Ihre Geschwindigkeit nimmt immer noch zu. „Die Zahl der mobilen Geräte wird explodieren“, lautete die Vorhersage von Alastair Bruce, Verkaufsdirektor bei

Google Deutschland, auf dem Branchentreff RegioSignale in Offenbach. Die digitale Strategie sei ein Kernthema für alle Unternehmen. „Da müssen Sie dabei sein!“ Dr. Thomas Schaffer, Leiter Marketing der DB Regio AG, nahm den Appell auf. „Wir werden unsere digitalen Angebote weiterhin optimieren – es gibt gar keine Alternative.“

KURZ NOTIERT

Rahmenvertrag mit PESA unterzeichnet

Berlin. Die DB hat mit dem polnischen Hersteller PESA zwei Rahmenverträge über die Lieferung von bis zu 470 Dieseltriebzügen für den Regionalverkehr abgeschlossen. Das mögliche Investitionsvolumen beträgt bis zu 1,2 Milliarden Euro. Die neuen Fahrzeuge vom Typ LINK sind als ein-, zwei- und dreiteilige Züge abrufbar, die Höchstgeschwindigkeit liegt je nach Typ bei 120 oder 140 km/h. Die Abrufe können bis Ende 2018 erfolgen.

DB Regio Bus gewinnt vier Ausschreibungen

Frankfurt a. M. Zweimal Oberbayern, je einmal Saarland und Ostwestfalen: Vier Ausschreibungen haben Tochtergesellschaften von DB Regio Bus in jüngster Zeit für sich entschieden. In Oberbayern erhielt die Regionalverkehr Oberbayern GmbH (RVO) den Zuschlag für die MVV-Linie 635 und die neu eingerichtete MVV-Linie 599, die zwischen S-Bahn Freising und dem Flughafen bzw. im Landkreis Erding verkehren. Im saarländischen St. Wendel ging der Nachtbus wieder an die Saar-Pfalz-Bus GmbH (SFB), im Kreis Lippe erhielt die Busverkehr Ostwestfalen GmbH (BVO) den Zuschlag für das Linienbündel KVG Lippe 1. Insgesamt beträgt das Verkehrsvolumen 2,2 Millionen Nutzwagenkilometer, davon sind 1,9 Millionen Neuverkehr.

32 weitere E-Loks der Baureihe 146 bestellt

Berlin. Die DB Regio AG verjüngt ihre Elektrolok-Flotte für den Regionalverkehr. Das Unternehmen investiert 108 Millionen Euro für 32 weitere E-Loks der Baureihe 146. Die Auslieferung der Lokomotiven der Traxx-Plattform von Bombardier soll 2014 beginnen. Mit einer Leistung von 7.600 PS und einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h sind sie besonders für den hochwertigen Regionalverkehr mit Doppelstockwagen geeignet.

Was König Kunde wirklich will

Im Zuglabor entwickelt DB Regio Innovationen im Dialog / Weitere Kundentests geplant

Magdeburg. Bereits zum zweiten Mal ist die DB Regio AG mit dem „Zuglabor“ den Wünschen der Reisenden auf den Grund gegangen. Der Auftakt fand vor einem Jahr in Nürnberg statt, wo Kunden Sitzsysteme testeten. Nun nahmen in Magdeburg 66 Fahrgäste einen Doppelstockzug unter die Lupe.

Es sind Pendler und Gelegenheitsfahrer, Frauen und Männer, vom Teenager bis zum Rentner. Im Doppelstockzug auf Gleis 9 rütteln sie an Türen, Abfallbehältern und Gepäckablagen, taxieren die Platzverhältnisse, knipsen Leselampen an und aus. Niemand nimmt ein Blatt vor den Mund. Und das ist ganz im Sinne der Sache. „Was der Kunde wünscht, bestimmt unser Handeln“, lautet schließlich der Leitsatz der DB Regio AG. Aber woher wissen, was die Fahrgäste wirklich wollen? Am besten, man lässt sie selbst zu Wort kommen. Innovationen im Dialog mit den Kunden zu entwickeln, ist daher das Ziel des Zuglabors. Marktforscher schleusen die Tester dazu paarweise oder in Kleingruppen durch den Zug und regen die Diskussion an.

Alle Äußerungen werden aufgezeichnet und ausgewertet. Gut drei Stunden dauert jeder Durchgang. Jeder duzt jeden, die Atmosphäre ist locker. Konzentriert beobachtet das Expertenteam im Mehrzweckraum auf Monitoren die Tester. Die Resultate des Zuglabors dienen dazu, die von DB Regio festgelegten Standards und Produktmerkmale weiterzuentwickeln. Die letzte Entscheidung, in welcher Ausstattung die Züge auf die Strecke gehen, liegt zwar bei den Aufgabenträgern. „Aber es ist uns wichtig, unsere Kompetenz beizusteuern“, sagt DB Regio-Marketingleiter Dr. Thomas Schaffer. „Wir sind nah dran an den Fahrgästen, kennen die Angebote der Industrie und verfügen über Erfahrungen aus dem Betrieb. Und die Ausstattung hat auf die Kundenzufriedenheit großen Einfluss.“

Im kommenden Jahr will DB Regio einen einstöckigen Elektrotriebwagen einem Kundentest unterziehen. Und auch an einem Zuglabor für den Service an Bord tüftelt DB Regio bereits.



Monitor im Mehrzweckraum: Das Expertenteam schaut zu.



Klartext ist Pflicht: Niemand nimmt ein Blatt vor den Mund.



Neugierige Tester: Die Atmosphäre ist locker und entspannt.

Fotos: Andreas Lander (3)

WERKSVERKEHR

Regionalbus Braunschweig fährt für Volkswagen

Braunschweig. Fünf Wochen nach dem Gewinn der Ausschreibung um den Werksverkehr der Volkswagen AG in Wolfsburg hat die Regionalbus Braunschweig GmbH (RBB) den Betrieb aufgenommen: Seit Mitte Oktober befördert die hundertprozentige Tochtergesellschaft der DB Regio AG die Mitarbeiter des VW-Konzerns auf der ersten von drei verschiedenen Linien zwischen ih-

ren Park- und Arbeitsplätzen. Ermöglicht wurde die rasche Betriebsaufnahme durch die Beschaffung zwanzig neuer Busse im Wert von 3,5 Millionen Euro und die Neueinstellung von 25 Fahrern.

„Wir freuen uns, die Volkswagen AG als neuen Kunden gewonnen zu haben und hoffen im Anschluss an die zweijährige Vertragslaufzeit auf eine Fortsetzung

der Zusammenarbeit“, sagte Toralf Müller, Mitglied der RBB-Geschäftsführung anlässlich der Betriebsaufnahme.

Die Ausschreibung war auf Initiative des Volkswagenvorstands und der Stadt Wolfsburg zustande gekommen. Ziel des Vorhabens ist die dauerhafte und zügige Verbesserung des Werksverkehrs auf dem 650 Hektar großen Betriebsgelände.

HAMBURG

S-Bahn und Rocky erobern Herzen

Hamburg. Unterstützt von der S-Bahn Hamburg steht der Boxer „Rocky“, einer der bekanntesten Kinohelden Hollywoods, nun auch auf der Musicalbühne im Ring. Im TUI Operettenhaus nahe der Reeperbahn sucht er die Chance seines Lebens – und findet in der schönen Adrian die Liebe seines Lebens. Als Co-Produzenten übernahmen Sylvester Stallone, der Rocky auf der Leinwand verkörperte, und die Klitschko-Brüder die Patenschaft für das Stück unter der Leitung des Broadway-Regisseurs Alex Timbers. Die S-Bahn bringt mit einem Zug im Design des Musicals das Rocky-Feeling den Hamburgern nahe. Und empfiehlt sich zugleich für die An- und Abreise.

Bei der Weltpremiere am 18. November eroberte Rocky die Herzen des Hamburger Publikums. Ein Publikumsliedling ist auch die S-Bahn der Hansestadt. Das Unternehmen zählte 2011 rund 250 Millionen Reisende – so viele wie nie zuvor.

Impressum

Kontakt

DB Regio AG
Marketing -
Bestellerkommunikation
Stephensonstraße 1
60326 Frankfurt am Main

Verantwortlich:

Joachim Kraft
Tel.: 01805 736 786
(0,14 EUR/Min.; Mobilfunk
abweichend)
Fax: 069 265-14322
regioaktuell@bahn.de
www.deutschebahn.com
Änderungen vorbehalten
Einzelangaben ohne Gewähr
Stand: Dezember 2012

Herausgeber

Deutsche Bahn AG
Marketingkommunikation
(GMK)
Frankenallee 2-4
60327 Frankfurt am Main

Realisation

idea Kommunikation
Dortmund

Druck:

Fischer Druck
Peine

Kunden-Feedback gibt Impulse

Fahrgäste sagen DB Regio NRW die Meinung / Qualitätstester auch in Bayern unterwegs

Düsseldorf. Als herzlich und direkt gelten die Menschen an Rhein und Ruhr. Kaum einer hält mit seiner Meinung hinter dem Berg. Und das soll auch keiner. Im Gegenteil: Mit der Kampagne „Ganz ehrlich“ eröffnete DB Regio NRW im Herbst den Dialog mit den Fahrgästen und solchen, die es werden sollen.

3.000 Bahntester konnten dazu mit Gratistickets von DB Regio NRW den Nahverkehr auf ausgewählten Strecken ausprobieren. Im Anschluss an die Testfahrt war ein Fragebogen auszufüllen. Aber auch ohne kostenloses Ticket hatten alle Interessenten im Internet die Möglichkeit, an einer Befragung teilzunehmen. Insgesamt 4.000 Menschen sagten DB Regio NRW auf diese Weise die Meinung. Von der detaillierten Auswertung erhofft sich das Unternehmen wichtige Einblicke, die über die regelmäßigen Analysen der Kundenzufriedenheit hinausgehen. „Der beachtlichen Zahl von einer Million Bahnfahrern in NRW stehen fünf Millionen Autofahrer gegenüber“, sagt Heinrich Brüggemann, Vorsitzender der Geschäftsführung DB Regio NRW. „Um das zu ändern, müssen wir noch besser verstehen, was Men-



Foto: DB Regio NRW

Einladung zum Test: Die Gratis-Tickets von DB Regio NRW waren schnell vergriffen.

schen vom Bahnfahren abhält und welche Hausaufgaben da für uns zu tun sind.“ Genauso wichtig sei Transparenz. Deshalb werde man die Ergebnisse und Folgerungen daraus öffentlich machen. Sympathiepunkte will DB Regio NRW zudem mit pfiffiger, begleitender Werbung sammeln. So konnten sich Bürger des Landes mit ihrem Foto und einem ehrlichen Kommentar zum DB-Nahverkehr als „Unser Gesicht 2013“ bewerben.

Auch in Bayern hat DB Regio mit Unterstützung der Fahrgäste Verbesserungspotenziale unter-

sucht. So füllten 30 freiwillige Qualitätstester bei ihren regelmäßigen Fahrten mit dem Fugger-Express standardisierte Fragebögen aus. Die Ergebnisse fielen zwar erheblich besser aus als von Kritikern vorhergesagt, förderten aber Ansatzpunkte für Verbesserungen zutage. „Die Aktion ist für uns der Einstieg in den noch tieferen Dialog mit unseren Kunden“, sagt Bärbel Fuchs, Geschäftsleiterin DB Regio Allgäu-Schwaben. „Und eine gute Grundlage, um die Qualität des Fugger-Express weiterhin kontinuierlich zu steigern.“

Sagen Sie uns, was Sie wollen!

Schenken Sie uns fünf Minuten – wir schenken der Stiftung Lesen dafür fünf Euro

Zugegeben, Befragungen sind manchmal lästig. Aber sie dienen einer guten Sache, nämlich einem Produkt nach Maß. Genau das ist unser Ziel. Wir möchten, dass RegioAktuell Sie gut informiert. Dazu möchten wir wissen, was Sie interessiert. Deshalb laden wir Sie ein zu unserer Leserbefragung. Noch drei weitere gute Gründe sprechen für Ihre Teilnahme. Erstens: Es kostet Sie nicht einmal fünf Minuten – ver-

sprochen! Zweitens: Die Leserbefragung findet im Internet statt. Also bequem. Und selbstverständlich anonym. Und drittens: Für jeden Teilnehmer spendet die DB Regio AG fünf Euro für einen guten Zweck – nämlich die „Stiftung Lesen“, die mit kreativen Projekten vor allem Kindern Lesekompetenz vermittelt. Mitmachen ist ganz einfach. Mit der

unter angegebenen Internetadresse kommen Sie auf die Befragungswebsite. Nun müssen Sie nur noch das Passwort eingeben. Es ist nicht individualisiert und dient nur dazu, dass niemand an der Befragung teilnimmt, der nur zufällig auf die Website stößt. Herzlichen Dank!

Internetseite:

www.ra-lesermeinung.de

Passwort: xxxxxxxx

