

Aufbruch zu neuer Qualität des Bahnfahrens

Neuausrichtung des DB-Konzerns: Programm „Zukunft Bahn“ soll Eisenbahn in Deutschland erneuern

Berlin. Die DB hat ein mehrjähriges Programm „Zukunft Bahn“ für eine grundlegende Erneuerung der Eisenbahn in Deutschland auf den Weg gebracht. Ziel ist es, durch mehr Qualität mehr Kunden zu gewinnen und die Wirtschaftlichkeit des Fernverkehrs, des Nahverkehrs und des Güterverkehrs auf der Schiene nachhaltig zu stärken.

Das Programm ist eine gemeinsame Anstrengung aller Geschäftsfelder und „markiert den Beginn der konsequenten Neuausrichtung unserer Geschäfte“, so DB-Vorstandsvorsitzender Dr. Rüdiger Grube. Die konkreten Planungen umfassen rund 70 aufeinander abgestimmte Maßnahmen, deren Realisierung in drei Etappen erfolgt. Ärgernisse, die die Kundenzufriedenheit beeinträchtigen, will die DB noch in diesem Jahr abstellen. Projekte mit größerem Vorlauf werden zum größten Teil in den kommenden vier Jahren abgeschlossen. Bei einigen Vorhaben erstreckt sich die Realisierung über das Jahr 2020 hinaus. Zentrale Handlungsfelder im Personenverkehr betreffen eine deutlich erhöhte Pünktlichkeit der Züge. Mithilfe neuer digitaler Technik sowie mobiler Einsatzteams wird die Zahl der tech-

nischen Störungen – ob an den Fahrzeugen oder an der Infrastruktur – nachweisbar reduziert. Hinzu kommen eine deutlich verbesserte Reisendeninformation, neue digitale Services sowie der Rollout eines WLAN-Infotainmentportals (WLAN@db). Während hier zunächst der Fernverkehr den Schwerpunkt bildet, bezieht die Ausrüstung der Züge mit Internet-Empfangstechnik auch den Nahverkehr ein. Umfassende Maßnahmen sind zudem zur Verbesserung des Komforts und der Aufenthaltsqualität der Bahnhöfe geplant.

„Das Handeln zählt“

„Aus den Appellen sind wir raus – der Inhalt zählt und das Handeln zählt“, sagt der stellvertretende DB-Vorstandsvorsitzende Dr. Volker Kefer, der das zwölfköpfige Umsetzungsteam leitet. Ihm gehören drei Konzernvorstände und neun Geschäftsfeldleiter an, darunter auch Dr. Jörg Sandvoß, Vorstandsvorsitzender DB Regio AG. „Wir sind noch nicht in der Phase, dass sich die Kunden freuen, wenn DB Regio auf einer Strecke fährt und kein anderer“, so Dr. Sandvoß. „Aber genau das wollen wir in den nächsten fünf Jahren schaffen!“ ■

Was „Zukunft Bahn“ für DB Regio bedeutet: S. 6/7

Editorial

Betriebsaufnahme

Gelungene Betriebsaufnahmen fallen nicht vom Himmel. Vieles muss zusammenkommen, alles muss passen: rechtzeitig gelieferte Fahrzeuge, engagierte Mitarbeiter, ein stimmiger Fahrplan, akribische Vorbereitung auf neue Arbeitsprozesse. Beim Dieselnetz Südwest, das Mitte Dezember in Betrieb ging, hat alles so gut gepasst, dass es den Aufgabenträgern öffentliches Lob wert war. Sie attestierten einen „nahezu reibungslosen Betriebsstart“ und „gut strukturierte Vorbereitungen durch DB Regio Südwest“. Am 1. Januar 2016, also fast zeitgleich, bin ich bei DB Regio gestartet. Nach 15 Jahren bei der Deutschen Bahn, zunächst im Fernverkehr, dann bei DB Netz, leite ich nun als Vorstandsvorsitzender den Nahverkehr der DB in Deutschland. Und nehme dabei für mich wie für das ganze Unternehmen das Dieselnetz Südwest als Beispiel. Denn genau darauf kommt es an: auf zufriedene Fahrgäste und Aufgabenträger, die wir mit Leistung und Leidenschaft überzeugen.



Dr. Jörg Sandvoß,
Vorstandsvorsitzender
DB Regio AG



Das Team „Zukunft Bahn“: v. l. Dr. Volker Kefer, Uwe Fresenborg, Ulrich Weber, Dr. Ralph Körfgan, Birgit Bohle, Dr. André Zeug, Berthold Huber, Dr. Jörg Sandvoß, Kay Euler, Frank Sennhenn, Jürgen Wilder und Dr. Manuel Rehkopf

Baustellen sind Bewährungsproben

von Patrick Pönisch, Regionalleiter Marketing DB Regio Bayern

Lange und durchaus zu Recht hat sich unsere Branche über fehlende Mittel für die Schieneninfrastruktur beklagt. Inzwischen haben sich die Vorzeichen geändert. Mit der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung II (LuFV II) stehen zwischen 2015 und 2019 insgesamt 28 Milliarden Euro für das Bestandsnetz zur Verfügung. Allein in diesem Jahr sind es 5,5 Milliarden Euro, 200 Millionen mehr als 2015. Die Zeit, in der nach Kassenlage immer dort gearbeitet wurde, wo es am dringendsten nötig war, ist vorbei. Stattdessen wird es vermehrt Korridorbaustellen unter Vollsperrung geben, die nach Abschluss mehrere Jahre Baufreiheit gewährleisten sollen. Bis die EVU und die Fahrgäste sich darüber freuen können, sind jedoch erhebliche wirtschaftliche und betriebliche Herausforderungen zu meistern. In den Ausschreibungen der Aufgabenträger und den Kalkulationen der EVU sind baustellenbedingte Kostenbelastungen und Mindererlöse nicht hinterlegt. Betrieblich geht es darum, die Fahrgäste auch unter schwierigen Bedingungen bei der Stange zu halten.

Standpunkt



„Totalsperrungen und Großbaustellen bedeuten Ausnahmesituationen, in denen sich die Branche wirklich als Branche beweisen und intensiv zusammenarbeiten muss.“

Zu sehen ist das derzeit zwischen Bamberg und Lichtenfels, wo die Strecke bis Anfang September gesperrt bleibt. Die Folge ist der größte Ersatzverkehr Bayerns. Nicht nur wir sind davon betroffen, sondern auch unser Wettbewerber Agilis, die Aufgabenträger in Bayern und Thüringen sowie die Verkehrsverbünde vor Ort. Gemeinsam wurden der Ersatzverkehr und die nötigen Anpassungen der regionalen Nahverkehrspläne entwickelt und abgestimmt. DB Regio Nordostbayern über-

brückt die Vollsperrung mit täglich 150 Busfahrten im Taktverkehr. Die BEG bestellte zusätzliche durchgehende Züge zwischen Lichtenfels und Nürnberg über Bayreuth.

Seite an Seite die Situation meistern

Totalsperrungen und Großbaumaßnahmen bedeuten Ausnahmesituationen, in denen sich unsere Branche wirklich als Branche beweisen und intensiv zusammenarbeiten muss. Das gilt für die Ersatzverkehre, die Kommunikation und Reisendeninformation sowie die Lenkung und Unterstützung der Fahrgäste. Wenn wir zeigen können, dass wir Seite an Seite die Situation meistern, können wir Sympathiepunkte sammeln und gewinnen. Schaffen wir das nicht, droht die Gefahr, dass die Kunden uns den Rücken kehren und auch dann nicht wiederkommen, wenn der Verkehr wieder rollt wie gewohnt. Wir müssen diese Herausforderung gemeinsam und entschlossen angehen, denn wir haben keine Wahl. Unser aller Erfolg hängt schließlich von einer zuverlässigen Infrastruktur ab. ■

Netzwerk macht sich für Integration stark

Berlin. Um die Integration von Asylbewerbern zu unterstützen, haben sich zahlreiche Bahnunternehmen und andere Organisationen der Branche zu einem Netzwerk zusammengeschlossen. Bei der Stiftung Bahnsozialwerk (BSW) wurde eine Koordinierungsstelle eingerichtet. Die Möglichkeiten der Branche reichen von Sport- und Kulturveranstaltungen bis zu Ausbildungs- oder Arbeitsplatzangeboten. Das Projekt wird von den Unternehmen BeNEX, Deutsche Bahn, econex verkehrsconsult, NETIONA Deutschland, Abellio, SBB Cargo Deutschland und Transdev sowie der BAHN-BKK, der Stiftung BSW, der DEVK, dem Fonds soziale Sicherung, dem Verband Deutscher Eisenbahnfachschulen und dem Verband Deutscher Eisenbahner-Sportvereine mitgetragen. Beteiligt sind auch die Allianz pro Schiene, der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen sowie die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft. ■

DB Arriva wächst mit „Northern Rail“

Berlin/Sunderland. DB Arriva hat die „Northern Rail“-Ausschreibung in Großbritannien für sich entschieden. Der Verkehrsvertrag umfasst Schienenverkehre in Nordengland mit einer jährlichen Betriebsleistung von rund 50 Millionen Zugkilometern. Das ist etwa dreimal so viel wie bei den bisher größten deutschen Ausschreibungen. Der Vertrag mit einem Umsatzvolumen von mehr als zehn Milliarden Euro hat eine Laufzeit von neun Jahren mit der

Option einer einjährigen Verlängerung und beginnt am 1. April 2016. Mit dem Gewinn von Northern Rail steigt der Marktanteil von DB Arriva im britischen Schienenverkehrsmarkt von 14 auf 22 Prozent. Damit wird die DB-Tochter zu einem der größten Anbieter im britischen Markt. „Wir sind außerordentlich stolz, dass wir uns mit einem qualitativ sehr hochwertigen Angebot gegen starke Konkurrenz durchgesetzt haben“, so DB-Vorstandsvorsitzender Dr. Rüdiger Grube.



Ein Northern-Rail-Zug der Baureihe (Class) 333 im Bahnhof Leeds. Insgesamt umfasst die Northern-Rail-Flotte rund 330 Diesel- und Elektrotriebzüge.

5.200 Mitarbeiter wechseln zur DB-Tochter

Die größten Städte im Gebiet von Northern Rail sind Manchester, Leeds und Liverpool. Derzeit werden jährlich etwa 90 Millionen Reisende in den Zügen gezählt. Erklärtes Ziel ist es, die Fahrgastzahlen deutlich zu steigern. Dazu werden in den nächsten Jahren neue Diesel- und Elektrozüge angeschafft, der Service an den Bahnhöfen und in den Zügen ausgebaut sowie schnellere Fahrtzeiten realisiert. „Wir werden rund 5.200 Mitarbeiter vom derzeitigen Betreiber übernehmen“, sagt Dr. Manfred Rudhart, CEO von DB Arriva. „Sie werden eine Schlüsselrolle bei den angestrebten Qualitätsverbesserungen spielen.“ ■



Foto: Thomas Henne (3)

S-Bahn RheinNeckar bringt neuen Komfort auf die Schiene

Mannheim. Neue Sitzpolster, LED-Beleuchtung, verbesserte Informationsdisplays, Steckdosen und Videoüberwachung: Mit weiter verbessertem Komfort schickt DB Regio Südwest 77 Elektrotriebzüge der Baureihe 425 auf die 2015 wiedergewonnenen vier Linien der S-Bahn RheinNeckar. Schon seit November

sind die ersten Redesign-Fahrzeuge unterwegs, bis Juli 2017 will DB Regio Südwest sämtliche Züge auf das neue Komfortniveau bringen. Einschließlich der Aufarbeitung und Versiegelung der Lackierung dauert das pro Zug rund vier Wochen. Dabei werden Züge, die noch Stufen in den Eingangsbereichen ha-

ben, auch mit Klappritten ausgerüstet und so barrierefrei zugänglich. Die Aufgabenträger der Länder Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz, Saarland, der Verkehrsverbund Rhein-Neckar sowie DB Regio Südwest investieren insgesamt rund 40 Millionen Euro. ■

Adresse für Fachleute: www.db-regio.de

Kommunikation: Neue Website gibt Überblick über Profil und Leistungen der DB im Nahverkehr

Frankfurt a. M. Auf einer eigenen Business-to-Business-Website fasst DB Regio jetzt Informationen zusammen, die für Nahverkehrsfachleute und Stakeholder wichtig und interessant sind.

Die Website www.db-regio.de umfasst die Bereiche Straße und Schiene und gibt Einblick in die Marktstrukturen des ÖPNV sowie in die Organisationsstrukturen und das Leistungsangebot der DB Regio AG. Darüber hinaus vermittelt der Internetauftritt das ökonomische, soziale und ökologische Profil des Unternehmens und enthält aktuelle Branchennachrichten. Einen Schwerpunkt bilden Themen rund um Mobilität 4.0 und Digitalisierung. Auch die aktuelle Ausgabe von RegioAktuell und ein Archiv des Newsletters stehen zur Verfügung.

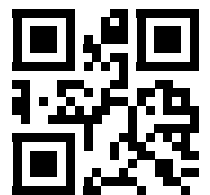


Service für die Branche

„Wir verstehen die Website als Service für die Branche. Sie ist eine Plattform, auf der wir gezielt zusammenführen, was sonst nur auf ver-

schiedenen Internetseiten des Konzerns und mitunter nicht einmal dort zu finden ist“, sagt Dr. Jörg Sandvoß, Vorstandsvorsitzender DB Regio AG. Damit richte man sich vor allem an die Fachöffentlichkeit und gerade an die Aufgabenträger. Dr. Sandvoß: „Wir verbessern den Zugriff auf Informationen, erleichtern damit den Dialog und wollen so auch einen Beitrag zur Kundenzufriedenheit im Bestellermarkt leisten.“ ■

Die Business-to-Business-Website für den Nahverkehr:
www.db-regio.de



Bei Übergangsverkehren in Baden-Württemberg erfolgreich

Stuttgart. DB Regio hat den Zuschlag für alle 17 Lose des Übergangsverkehrsvertrags Baden-Württemberg erhalten. Insgesamt hatte das Land fast 40 Millionen Zugkilometer in den Wettbewerb gegeben. Die Übergangsverkehre schließen die Lücke zwischen dem Auslaufen des „Großen Verkehrsvertrags“ mit DB Regio Baden-Württemberg Ende des Jah-

res und der Neuausschreibung der Netze. Sie haben eine Laufzeit bis zu viereinhalb Jahren.

Beschwerde gegen Vergabe Netz Stuttgart

Beim unabhängig davon vergebenen Netz Stuttgart hat DB Regio Beschwerde bei der Vergabekammer eingelegt, die von der Vergabekammer abgelehnt wurde. DB Regio prüft jetzt das weitere Vorgehen. Hier hatte

DB Regio für alle drei ausgeschriebenen Lose das günstigste Angebot abgegeben, wurde aber wegen eines vermeintlichen Verstoßes gegen ein Vergabekriterium ausgeschlossen. Die 14,8 Millionen Zugkilometer des Stuttgarter Netzes waren in drei Losen ausgeschrieben worden. Es handelt sich um ein Verfahren mit Loslimitierung. Ein Bieter kann höchstens für zwei Lose den Zuschlag erhalten. ■

DB Regio NRW hat der Branche viel zu bieten

Breites Portfolio: Verkehrsleistungen sowie Service und Know-how für den SPNV an Rhein und Ruhr

Düsseldorf. Mit einer Anpassung des Geschäftsmodells reagiert DB Regio NRW auf sinkende Marktanteile an Rhein und Ruhr.

„Wir werden perspektivisch immer weniger Gesamtanbieter von Schienenverkehr sein, dafür aber verstärkt für Konkurrenten Dienstleistungen übernehmen“, so Heinrich Brüggemann, Vorsitzender der Geschäftsleitung von DB Regio NRW. Ziel sei es, auch in Zukunft eine wesentliche Rolle im nordrhein-westfälischen Schienenverkehr zu spielen. „Instandhaltung, Beschwerdemanagement, Transportleitung, Vertrieb – vieles ist denkbar. Es gehört zu unserem Know-how, die Regie in komplexen Systemen zu übernehmen.“

Instandhaltungsaufträge gewonnen

Bereits seit Fahrplanwechsel im Dezember hält DB Regio NRW die Züge des Wettbewerbers National Express instand, der zwei Nahverkehrslinien in NRW übernommen hatte. Klar ist auch bereits: Unabhängig vom Ausgang des gerade gestarteten Vergabeverfahrens zum Betrieb bleibt DB Regio NRW ein wichtiger Partner der S-Bahn Rhein-Ruhr. In



Im Auftrag des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr wartet DB Regio NRW künftig 48 Elektrotriebzüge der Baureihe 422.

einer europaweiten Ausschreibung erteilte der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) den Zuschlag, 48 Bestandsfahrzeuge zu stellen und instand zu halten. Dazu wird das Unternehmen einen Großteil seiner Fahrzeuge der Baureihe 422 an den VRR abgeben und sie für wei-

tere 15 Jahre warten. „Wir freuen uns über das Vertrauen in das Know-how unserer Mitarbeiter und die Leistungsfähigkeit unserer Flotte“, so Brüggemann. Der Zuschlag, der die Zukunft des Werks in Essen langfristig sichert, sei „ein wichtiges Signal für unsere Mitarbeiter“. ■

„Mittelfrankenbahn“ fährt in die Zukunft

München. DB Regio Bayern betreibt über das Jahr 2019 hinaus für weitere zwölf Jahre das „Dieselnetz Nürnberg“. Das Nürnberger Dieselnetz, das die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) bereits zum zweiten Mal im Wettbewerb vergeben hat, besitzt große Bedeutung für den SPNV im fränkischen Ballungsraum und im Umland. Es umfasst elf Linien, das Verkehrsvolumen beträgt rund 3,2 Millionen Zugkilometer jährlich. Für die 2008 gestartete Mittelfrankenbahn, so die Markenbezeich-

nung, hatte DB Regio Bayern 27 Dieseltriebzüge der Baureihe 648 beschafft. Mit dem neuen Fahrzeugpark, dem von der BEG ausgeweiteten Betriebskonzept und einer überdurchschnittlichen Betriebsqualität habe das Unternehmen in den vergangenen Jahren punkten können, so BEG-Geschäftsführer Johann Niggel. Damit das auch weiterhin gelingt, wird DB Regio Bayern die Züge der bestehenden Flotte innen und außen grundlegend erneuern sowie mit Neufahrzeugen ergänzen.

Vergabe der S-Bahn Nürnberg weiter offen

Weiterhin offen war zum Redaktionsschluss das Vergabeverfahren für die S-Bahn Nürnberg mit einem Verkehrsvolumen von rund 7,5 Millionen Zugkilometern. DB Regio hatte den Zuschlag an einen Wettbewerber angefochten, weil dessen finanzielle Leistungsfähigkeit in Zweifel stand. Zwar wurde gerichtlich eine neuerliche Prüfung der finanziellen Leistungsfähigkeit angeordnet, doch änderte dies nichts an der Entscheidung des Aufgabenträgers. DB Regio beantragte eine abermalige Überprüfung der Vergabeentscheidung. ■



Foto: Martin Busbach (2)

VT 648 der Mittelfrankenbahn auf dem Weg nach Fürth

Neue Züge für Berlin

Berlin. Mit dem Zuschlag für die S-Bahn Berlin GmbH endete das im April 2013 gestartete Vergabeverfahren für die Ringbahn und die südöstlichen Zulaufstrecken. Der Gesamtumfang der ausgeschriebenen Verkehrsleistungen beträgt rund 9,7 Millionen Zugkilometer pro Jahr. Dies ist knapp ein Drittel des gesamten Berliner S-Bahn-Netzes. „Wir werden das Vertrauen der Aufgabenträger nicht enttäuschen“, so Peter Buchner, Geschäftsführer der S-Bahn Berlin GmbH. „Unser Ziel ist es, die Ringbahn als Herzstück des Berliner S-Bahn-Netzes weiter zu stärken und unseren Fahrgästen einen verlässlichen Betrieb mit hohen Qualitätsstandards zu bieten.“ Dazu gehören auch neue Fahrzeuge, die das Unternehmen unmittelbar nach dem rechtsgültigen Zuschlag beim Herstellerkonsortium Siemens/Stadler Pankow in Auftrag gab. Als Lieferbeginn ist das Jahr 2020 vorgesehen. Bis 2023 sollen 382 Fahrzeuge als Vier- und Zwei-Wagen-Einheiten zur Verfügung stehen. ■

Wohin-Du-Willst-App bringt Mobilität 4.0 auch in die Fläche

Frankfurt a. M. Mit der App „Wohin Du Willst“ hat DB Regio Bus eine Anwendung vorgestellt, von der besonders ÖPNV-Nutzer in ländlichen Regionen profitieren. Als unternehmens- und

plattformübergreifende Datenzentrale für die Planung und Durchführung von Fahrten vernetzt sie multimodal Verkehrsangebote wie Busse, Bedarfsverkehre und Mitfahrgelegenheiten. Die kostenlose App läuft auf iOS- und Android-Geräten. „Wir entwickeln die App ständig weiter“, sagt Sabrina Meyer, Produktmanagerin bei DB Regio Bus. „Unser Ziel ist es, für Tür-zu-Tür-Verbindungen auch Bedarfs- und Individualverkehre buchbar zu machen.“

Zahlreiche zusätzliche Features

Mit „Wohin Du Willst“ hält die Mobilität 4.0 Einzug in den ÖPNV in der Fläche. Die App funktioniert deutschlandweit, ihre Optik passt sich dynamisch dem Landkreis an, in dem der Nutzer sich gerade aufhält. Busse, Züge, Anruf-taxi oder Mitfahrgelegenheiten von flinc – die App zeigt alle Verkehrsverbindungen eines Landkreises an. Sie ermöglicht außerdem indi-

viduelle Fahrten außerhalb fester Fahrpläne. Dabei bietet sie zahlreiche zusätzliche Anwendungen, etwa einen Countdown bis zum Start einer Fahrt. Wer die „Du-musst-jetzt-losgehen“-Erinnerungsfunktion aktiviert, erhält rechtzeitig eine Push-Nachricht. Nutzer, die ihre Verbindungen speichern, haben ihren persönlichen Fahrplan immer in der Tasche. Nach Eingabe ihrer Busnummer sehen sie, wie lang die Wartezeit noch ist. Während der Fahrt zeigt die App, wo auf ihrer Route sie sich zurzeit befinden und wann sie ihr Ziel erreichen werden.

Nutzer haben außerdem die Möglichkeit, ihre Wunschverbindungen einzugeben. So können Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen ihre Angebote den Bedürfnissen der Bürger anpassen, etwa neue Verbindungen schaffen oder Überkapazitäten abbauen. ■

Im Internet: wohin-du-willst.de



Foto: DB Regio AG

„Wohin Du Willst“: Die App von DB Regio Bus zeigt Reisenden alle Verkehrsverbindungen einer Region an.

ÖPNV ermöglicht Teilhabe am sozialen Leben

Mobilität im Alter: Forschungen belegen die gesundheitsökonomischen Aspekte von Bus und Bahn

Frankfurt a. M. Der ÖPNV ist gerade für eine alternde Gesellschaft von großer Bedeutung. Er sichert die Teilhabe älterer Menschen am öffentlichen Leben und trägt zudem zur Gesundheit bei. Das ergeben aktuelle Studien der Hochschule Fresenius, die in Kooperation mit DB Regio Bus durchgeführt werden.

Prof. Dr. Christian Haas, Direktor des Instituts für komplexe Gesundheitsforschung der Hochschule Fresenius, beschäftigt sich in seiner Forschung seit vielen Jahren mit diversen Phänomenen des Alterns. Am Forschungszentrum HOLM (House of Logistics and Mobility) widmet er sich mit seinem Team dem Themenfeld „Mobilität im Alter“. Unter Fragestellungen wie „Welche Mobilitätsbedürfnisse haben ältere Menschen, welche Verhaltensweisen zeigen sie, auf welche Barrieren stoßen sie?“ soll seine Forschung einen Beitrag zu einem möglichst niederschweligen Zugang zum ÖPNV leisten. Dazu gehörten beispielsweise für Senioren geeignete Sitzplätze, die, deutlich gekennzeichnet, einfach und schnell erreichbar seien, so Haas. „Normale“ Bussitze seien für Senioren oft zu niedrig, Hinsetzen und Aufstehen zu anstrengend. Besonders wichtig sei die Sensitivität der Busfahrer für mögliche Probleme älterer Fahrgäste. Haas: „Wenn der Fahrer signalisiert, dass er nicht nur Fahrzeugführer ist, sondern



Foto: Michael Neuhaus

Senioren wollen am sozialen Leben teilhaben: Der ÖPNV kann zur Gesundheit und Mobilität im Alter beitragen.

auch als Ansprechpartner bei individuellen Problemen zur Verfügung steht, erzeugt er ein Gefühl der Sicherheit und des Zutrauens.“ Es sei sinnvoll, Fahrern bereits während ihrer Ausbildung Kenntnisse über altersbedingte Krankheitsbilder und damit verbundene motorische Einschränkungen zu vermitteln.

ÖPNV schafft Bewegungsanreize

„Mobilität ermöglicht älteren Menschen die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben“, sagt Haas. „Und mobile ältere Mitbürger erzeugen positive Wirtschaftsleistungen.“ Die Nutzung

des eigenen Autos stelle mit zunehmendem Alter eine geringer werdende Mobilitätsoption dar, da die gestiegenen Anforderungen im Straßenverkehr zur Überforderung werden. Ein entscheidender Vorteil des ÖPNV gegenüber dem Auto sei sein „immenses Gesundheitspotenzial“. ÖPNV-Nutzer beugten durch die Fußwege zu und von den Haltestellen Herz-Kreislauf- und Stoffwechselerkrankungen vor. „Es lohnt sich, in ein gut funktionierendes Mobilitätssystem, das auch ältere Menschen nutzen können, zu investieren“, resümiert Haas. „Hier besteht ein gemeinschaftlicher Handlungsauftrag.“ ■

Programm „Zukunft Bahn“



Maßnahmen wirken in drei Zeithorizonten

„Gemeinsam für mehr Qualität, mehr Kunden, mehr Erfolg“ – so lauten die Ziele des konzernübergreifenden Programms „Zukunft Bahn“. Es stellt den Verbesserungsbedarf aus Sicht der Kunden in den Mittelpunkt und soll die Qualität in allen Geschäftsbereichen und im Verbund deutlich wahrnehmbar verbessern. Die Maßnahmen werden in drei Zeithorizonten wirksam. ■

„Wir nehmen die Zukunft in die eigene Hand“

Zukunft Bahn | Fokus DB Regio

Pünktlichkeit und Qualität verbessern

Bis 2020 will DB Regio eine hundertprozentige Fahrzeugverfügbarkeit im Betrieb erreichen und sämtliche Komfortstörungen bis zum folgenden Betriebstag beseitigen. Die Pünktlichkeit soll überall stabil im pönalienfreien Bereich liegen, bei der Inbetriebnahme neuer Netze will DB Regio vom ersten Tag an eine hundertprozentige Fahrzeugverfügbarkeit sicherstellen. Deutlich stärker als bisher will DB Regio dabei die natürlichen Stillstandszeiten der Fahrzeuge für die betriebsnahe Instandhaltung nutzen. Damit einher gehen eine Modularisierung der Arbeiten und der Aufbau eines flächendeckenden Netzes von Wartungstützpunkten. Ziel ist es, mehr Fahrzeuge für den Betrieb zu gewinnen, um Qualität und Pünktlichkeit zu steigern. Das Personal zur mobilen Behebung von Schäden (z. B. Klimaanlage, Toiletten und Türen) will DB Regio bis 2019 auf 1.000 Vollzeitstellen aufstocken. 34 besonders verspätungsanfällige Linien sollen einem gezielten Verbesserungsprogramm unterzogen werden. ■



Foto: Oliver Lang

Im Interview: Was bedeutet das Konzernprogramm für DB Regio? Vorstandsvorsitzender Dr. Jörg Sandvoß nimmt Stellung.

Seit 1. Januar 2016 ist Dr. Jörg Sandvoß Vorstandsvorsitzender der DB Regio AG. Der Wirtschaftsinformatiker und promovierte Finanzwissenschaftler gehört der DB seit dem Jahr 2000 an. Nach beruflichen Stationen im Lufthansa-Konzern übernahm er beim Fernverkehr der Deutschen Bahn unter anderem die Leitung des Angebotsmanagements sowie der internationalen Kooperationen. 2007 wechselte er als Chef-Fahrplaner zu DB Netz und wurde 2010 zum Vorstand Vertrieb und Fahrplan der DB Netz AG berufen.

Herr Dr. Sandvoß, am 1. Januar 1996, also vor zwanzig Jahren, wurde die Regionalisierung des SPNV wirksam. Was verbinden Sie mit diesem Datum?

Dr. Sandvoß: Die Regionalisierung ist die eigentliche Geburtsstunde unserer Branche. Mit ihr begannen der Wettbewerb und die Erfolgsgeschichte des Nahverkehrs. Über annähernd zwei Jahrzehnte haben die Effekte der Regionalisierung den Nahverkehr beflügelt. Sie brachte einen enormen Zuwachs an Leistung, Qualität und vor allem an Fahrgästen.

Und heute ist die Zeit der Höhenflüge vorbei?

Dr. Sandvoß: Von der Euphorie des Anfangs haben wir uns jedenfalls immer weiter entfernt. Um es grob zu skizzieren: Der Wettbewerb ist Alltag, die Aufgabenträger suchen nach Wegen, möglichst viel aus den ihnen zur Verfügung stehenden Mitteln herauszuholen, und die Verkehrsunternehmen stehen unter erheblichem Margendruck. Zugleich kämpft unsere Branche gegen historisch niedrige Benzinpreise an und muss sich zusätzlich die Frage gefallen lassen, ob der Nahverkehr, wie

wir ihn heute kennen, noch kompatibel ist mit den Mobilitätsformen des digitalen Zeitalters. Von einer Begeisterung für unser Produkt, unserer Leistung ist angesichts dessen immer weniger die Rede. Dabei brauchen wir diese Begeisterung ganz dringend.

Das Programm „Zukunft Bahn“ soll sie wieder wecken?

Dr. Sandvoß: DB Regio ist Teil eines Programms, das den ganzen Konzern umfasst. Es soll aktivieren, einen neuen Aufbruch markieren: Wir nehmen die Zukunft entschlossen in die eigene Hand. In den letzten Jahren haben die DB und auch DB Regio ja schon viele Veränderungen erlebt und gestaltet. Wir müssen aber feststellen, dass unsere Kunden sowohl im Fahrgast- als auch im Bestellermarkt mit unserer Qualität teilweise nicht zufrieden sind. Und der Markt wird sich in hohem Tempo weiterentwickeln – für die Aufgabenträger genauso wie für unsere Fahrgäste gibt es Alternativen zu uns, die zudem durch die fortschreitende Digitalisierung immer transparenter und einfacher zugänglich sind.

Zu einem Aufbruch braucht es allerdings nicht nur Worte, sondern Taten.

Dr. Sandvoß: Richtig. Deshalb ist „Zukunft Bahn“ sehr konkret. Wir wissen, wo wir ansetzen müssen, was wir kurz-, mittel- und langfristig erreichen wollen, und haben uns ambitionierte Ziele gesetzt. Aus der übergreifenden Sicht sind für mich vier Punkte entscheidend. Erstens: Qualität ist die Basis, hier können und müssen wir signifikant besser werden. Zweitens müssen wir uns der Digitalisierung stellen. Sie kommt mit oder ohne

uns, auf jeden Fall kommt sie bei unseren Kunden. Drittens müssen wir unsere Wettbewerbsfähigkeit verbessern. Das ist auch eine Frage von Intelligenz. Hier schlummern Potenziale, die es zu heben gilt. Und viertens: Wir müssen mit den besseren Konzepten, den überzeugenden Ideen punkten. Die gibt es nur im Team. Deshalb ist es wichtig, alle Mitarbeiter mitzunehmen.



Sie wollen auch das Verhältnis zu den Aufgabenträgern verbessern. Wo wollen sie ansetzen?

Dr. Sandvoß: Vom Vertrauen der Aufgabenträger hängt unser Geschäft maßgeblich ab. Wir haben viele Millionen Fahrgäste und

27 absolute Premiumkunden, nämlich die Aufgabenträger. Ihnen gegenüber wollen wir uns stärker als Berater etablieren. Das Know-how haben wir und werden es durch Kompetenzzentren, die sich um Spezialaufgaben kümmern, weiter stärken. Wo es an personellen Kompetenzen fehlt, wollen wir sie aufbauen. Und wir wollen besser darin werden, schnell und gezielt die Wünsche unserer Kunden zu berücksichtigen.

Welche Bedeutung hat „Zukunft Bahn“ für die Branche?

Dr. Sandvoß: Natürlich geht es uns zunächst um DB Regio und darum, Marktanteile zu sichern. Wenn wir nicht gegensteuern, riskieren wir unsere Marktführerschaft im SPNV. Aber es geht auch um mehr. Wir haben in den vergangenen 20 Jahren seit der Regionalisierung gesehen, dass der Zuwachs an Leistung und Qualität im SPNV den Modal Split verschoben und deutlich mehr Fahrgäste auf die Schiene geholt hat. Daran wollen wir anknüpfen, und davon profitiert die ganze Branche. Die Schiene hat das Potenzial, das Verkehrssystem des 21. Jahrhunderts zu werden. Wenn wir unsere Qualität und unsere Angebote verbessern, kommt das allen zugute, die mit uns das Verkehrssystem Schiene nutzen und an seine Zukunft glauben. ■

Zukunft Bahn | Fokus DB Regio

Kompetenz und Leistung im Mittelpunkt

Als zuverlässiger Partner der Aufgabenträger will DB Regio die Zusammenarbeit weiter verbessern. Kunden- und Lösungsorientierung sowie Fachkompetenz stehen dabei im Mittelpunkt. Wichtige Spezialaufgaben will DB Regio künftig in Kompetenzzentren für Ausschreibungsmanagement, Fahrzeugbeschaffung & Inbetriebnahme, Operative Exzellenz, Erlösmanagement & Produktinnovation sowie Digitalisierung & IT bündeln. Damit einher geht das Ziel, die Beratungskompetenz gegenüber den Aufgabenträgern zu stärken. Zugleich sollen Doppelfunktionen abgebaut sowie Overheadstellen und Managementebenen reduziert werden. Gemeinsam mit den Sozialpartnern will DB Regio betriebliche Lösungen zum Abbau von Lohnkosten- und Produktivitätsnachteilen finden – so zum Beispiel optimierte Pausenregelungen, Schicht- und Einsatzpläne. Um Netze zurückzugewinnen, wird die Gründung von Projektgesellschaften geprüft. Denn aufgrund der Wettbewerbsnachteile unter anderem bei den Personalkosten ist ein Rückgewinn von

Wettbewerbernetzen im Regelfall nicht realistisch, wenn DB Regio mit dem vollen Umfang seiner Beschäftigungsbedingungen anbieten muss. Hier will DB Regio deshalb zu Vereinbarungen mit den Gewerkschaften kommen. Die Projektgesellschaften sollen jedoch nicht tariffrei sein, sondern die von der EVG oder GDL mit den Wettbewerbern vereinbarten Tarifverträge bzw. den Branchentarifvertrag oder Bundesrahmentarifvertrag anwenden. ■



Foto: Jet-Foto Kranert

Zukunft Bahn | Fokus DB Regio

Neue digitale Services für die Fahrgäste



Foto: Michael Neuhaus

Bei den neuen digitalen Produkt- und Serviceangeboten ergänzen sich konzernübergreifende und nahverkehrsspezifische Verbesserungen. Konzernweit will die DB die Reisendeninformation optimieren. Im ersten Schritt steht die Informationsqualität im Vordergrund, bis Ende 2018 will die DB eine „Informationsplattform Reisendeninformation“ als umfassende und modulare Informationsbasis für die gesamte Branche realisieren. Die Daten können von EVU und anderen Abnehmern für ihre Kunden genutzt werden. Ebenfalls konzernübergreifend entwickelt die DB das Live-Ticket sowie WLAN@DB. Das Live-Ticket vereint Ticket, Reisendeninformation, aktive Reisendenbegleitung, Kundenfeedback und Kundenbindung in einem Produkt. WLAN@DB soll in Zügen und Bahnhöfen zur Verfügung stehen und Informations-, Unterhaltungs- und Mehrwertangebote sowie Zugang ins Internet bieten. Dafür wird das 2015 vorgestellte ICE-Portal weiterentwickelt.

Für den Nahverkehr kommen spezifische Verbesserungen hinzu. DB Regio will proaktiv standardisierte WLAN-Optionen in allen SPNV-Ausschreibungen anbieten und bis 2020 mindestens 35 Prozent der bedienten Netze entsprechend ausstatten. Die zielgruppengerechte Kundeninformation im Störfall mit dem „DB Streckenagent“ soll bereits 2016 in weiteren Regionen kommen. Die für das Süwex-Zugsystem in Rheinland-Pfalz realisierte Online-Platzreservierung für Pendler will DB Regio auf weitere Strecken ausweiten. Ausgebaut werden sollen die digitalen Vertriebskanäle. Zudem ist ein CRM-System (Customer Relationship Management) geplant, mit dem rund 2,5 Millionen Kunden individuell angesprochen werden können. ■

9.000-Euro-Spende für Krebspatientinnen

Stuttgart. Eine Spende in Höhe von jeweils 4.500 Euro übergab Oliver Kurzen-dörfer, Leiter Fahrgastmarketing DB Regio Baden-Württemberg im Hauptbahnhof Stuttgart an DKMS Life sowie das internationale Patientinnenprogramm Look Good Feel Better. DKMS Life ist eine gemeinnützige Gesellschaft innerhalb der DKMS Deutsche Knochenmarkspenderdatei. Für jeden, der sich in die Spendenliste auf der Seite des Baden-Württemberg-Tickets eingetragen hatte, spendete DB Regio Baden-Württemberg zwei Euro. „Als gemeinnützige Organisation sind wir auf Spenden angewiesen, die es uns ermöglichen, Kosmetikseminare für Krebspatientinnen kostenfrei anzubieten“, bedankte sich Amy Sandweg von DKMS Life. Ihre Organisation will das Selbstwertgefühl krebskranker Frauen stärken und so den Heilungsprozess fördern. Im Verbund mit dem Programm Look Good Feel Better bietet DKMS Life kostenfreie Kosmetikseminare an. In ihnen erfahren Krebspatientinnen beispielsweise, wie sie Therapiefolgen wie Hautflecken oder Wimpernverlust kaschieren können, und sie erhalten Gesichtspflege- und Schminktipp. ■

Preise für die abgefahrensten Teamfotos

Sportler setzen sich ins Bild

Düsseldorf. Die Sieger des Wettbewerbs „Das abgefahrenste Mannschaftsfoto in NRW“ stehen fest: Die Tischtennisspielerinnen des TTV Waltrop, die Basketballerinnen des BC Langendreer und die Voltigier-Mädchen des ZRuFV Buldern belegten die ersten drei Plätze. Zum zweiten Mal hatten DB Regio NRW und der Landessportbund (LSB) NRW die LSB-Mitglieder aufgerufen, ihre Ideen zum Thema Bahnfahren und Sport im Foto festzuhalten. 288 Teams beteiligten sich am Wettbewerb. „Eigentlich haben wir nicht geglaubt, dass die Kreativität aus dem vergangenen Jahr noch zu toppen ist“, freute sich der Vorsitzende der Geschäftsleitung von DB Regio NRW Heinrich Brüggemann. Auch LSB-Präsident Walter Schneeloch war begeistert vom Einfallsreichtum der Teilnehmer: „Die Sportlerinnen und Sportler haben mal wieder großen Teamgeist bewiesen.“ Die zehn Besten erhielten Preise im Gesamtwert von 12.500 Euro. Die ersten drei wurden zudem zur NRW-Sportlerwahl in Düsseldorf eingeladen. Dort nahmen die Sieger-teams ihre Schecks entgegen: 1.000 Euro für die Mannschaftskasse. ■



Foto: BC Langendreer

Echt abgefahren: Das Mannschaftsfoto der Basketballerinnen des BC Langendreer zählt zu den Siegern.

Der „Kulturzug“ bringt Gäste preiswert von Berlin nach Breslau

Berlin. Zwischen dem 30. April und dem 25. September bringt der „Kulturzug“ an Wochenenden und Feiertagen Besucher von Berlin nach Breslau (Wrocław), die Europäische Kulturhauptstadt 2016. Die einfache Fahrt kostet 19 Euro. Der Vorverkauf des Aktionsangebots startet am 1. April. Während der Fahrt erhalten Reisende Informationen über das Kulturangebot Breslaus sowie Stadtpläne. Die Länder Berlin und Brandenburg sowie polnische Institutionen finanzieren die Direktverbindung.

Bereits seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2015 gibt es wieder eine direkte Zugverbindung zwischen Dresden und Breslau – drei-

mal täglich. Den Betrieb und die Instandhaltung der Fahrzeuge hat die DB Regio AG als Subunternehmer der Vogtlandbahn GmbH übernommen, weil sie über entsprechend ausgerüstete Fahrzeuge für Fahrten nach Polen verfügt. Auftraggeber ist das polnische Eisen-



WROCLAW 2016
Europejska Stolica Kultury

bahnunternehmen Koleje Dolnośląskie S. A. DB Regio und Vogtlandbahn sind bereits Partner im Ostsachsennetz. Der Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien (ZVON) und der Verkehrsverbund Ober-

elbe (VVO) hatten für die deutsche Seite bereits 2014 die Finanzierung der drei Zugpaare nach Polen gesichert. Die Verbindung war von polnischer Seite wegen zu geringer Auslastung eingestellt worden.

„Der direkte Zug in Dresdens Partnerstadt Breslau ist wichtiges Bindeglied für den Austausch zwischen beiden Städten“, sagte Burkhard Ehlen, Geschäftsführer des Verkehrsverbunds Oberelbe (VVO). Zuversichtlich äußerte sich Hans-Jürgen Pfeiffer, Geschäftsführer des ZVON: „Wir hoffen, dass die Verbindung stabil über die nächsten Jahre bestehen bleibt.“ ■

Impressum

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

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

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

Realisation
idea Kommunikation, Dortmund

Druck
DB Kommunikationstechnik GmbH
Karlsruhe

Änderungen vorbehalten.
Einzelangaben ohne
Gewähr. Stand: März 2016

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