



Fotos: Deutsche Bahn AG / Martin Busbach; Stockphoto / Frankreporter

Editorial

Den Knoten durchgeschlagen

Nun sind endlich Nägel mit Köpfen gemacht. Die künftige Höhe der Regionalisierungsmittel steht fest, und die ostdeutschen

Länder geraten bei deren Verteilung nicht ins Hintertreffen. Um das zu ermöglichen, hat der Bund noch einmal Geld mobilisiert und



200 Millionen Euro nachgelegt. Leicht dürfte das nicht gefallen sein, immerhin bestand ja bereits ein Kompromiss. Zum Tragen kam er nur deshalb nicht, weil man sich auf Länderebene bei der Mittelverteilung uneins war. Der Bund hat den Knoten durchgeschlagen und erneut ins Portemonnaie gegriffen. Nun sollten sich die Länder erkenntlich zeigen und dafür sorgen, dass die mühsam errungene Einigung rasch und ungeschmälert in Form attraktiver Verkehrsangebote und Qualitätsverbesserungen bei den Fahrgästen ankommt. Spielraum ist vorhanden. Die Verkehrsunternehmen stehen als Partner bereit.

N. Klimt

Norbert Klimt,
Vorstand Finanzen und
Controlling der DB Regio AG

Bautätigkeit bringt Nahverkehr immer öfter aus dem Takt

Infrastrukturprojekte: Branche mahnt fahrgastorientierte Umsetzung an

Köln / Berlin. Die Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU) im SPNV sehen im Baustellenmanagement die größte Herausforderung für das Verkehrssystem Schiene in den nächsten Jahren. Nötig seien eine „Rückkehr zum fahrgastorientierten Bauen“ und eine Erhöhung der Zuverlässigkeit im System.

Zwar sei es positiv, dass mit der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung II (LuFV II) die Infrastrukturinvestitionen aufgestockt wurden, doch dürften die Bauaktivitäten nicht zulasten der Fahrgäste und der Verkehrsunternehmen gehen, fordern die großen SPNV-Unternehmen in Deutschland. Im vergangenen Jahr habe die Bauaktivität gegenüber der ersten LuFV um rund 45 Prozent zugenommen, und die Situation werde sich in den nächsten Jahren weiter verschärfen. Ein Ende sei nicht absehbar, der Investitionsbedarf bleibe hoch.

Konkrete Forderungen

Konkret erheben die EVU vier Forderungen. Zum einen müssten Baustellen nicht nur nach reinen Kostengesichtspunkten, sondern auch nach Fahrgastbedürfnissen gemanagt werden. Dabei sehen die EVU auch den Bund in der Pflicht, die dadurch entstehenden Mehrkosten zum Beispiel in einer LuFV III aufzufangen. So sei eine eingleisige Baustelle für den Infrastrukturbetreiber zwar teurer als eine Vollsperre, sie komme aber den Fahrgästen

entgegen. Berücksichtigt werden müssten zudem die Erschwernisse für die Verkehrsunternehmen, wie Schienenersatzverkehre, zusätzliche Trassengebühren, Umlaufänderungen und mehr Personal. Zum Zweiten plädieren die Verkehrsunternehmen dafür, dass Baumaßnahmen noch häufiger und realistischer im Fahrplan berücksichtigt werden. Im Sinne der Zuverlässigkeit des Systems Schiene könne es dabei hingenommen werden, wenn vorübergehend die Streckenkapazität sinkt, also weniger Fern-, Nah- und Güterzüge fahren können.

Drittens sprechen sich die EVU für eine Überarbeitung der Anreizsysteme bei DB Netz aus. Fahrgastorientiertes Bauen und termintreue Umsetzung müsse sich für DB Netz als Infrastrukturunternehmen auszahlen. Allerdings müsse DB Netz in Form von Pönalen an die EVU auch für Schlechtleistungen geradestehen. Nicht akzeptieren wollen die EVU schließlich die von ihnen an die Aufgabenträger zu zahlenden Vertragsstrafen im Falle netzbedingter Verspätungen. Es könne nicht sein, zu Pönalen herangezogen zu werden, wenn die Ursache außerhalb der eigenen Einflussmöglichkeiten liege. Nach Schätzungen der Branche ist das aber in 50 bis 70 Prozent der gezahlten Pönalen der Fall. ■

Mehr zum Thema: „Standpunkt“ von Dr. Jörg Sandvoß, Seite 2; Interview mit Dr. Thomas Schaffer, DB Netz AG, Seite 5

Wir brauchen einen runden Tisch!

von Dr. Jörg Sandvoß, Vorstandsvorsitzender der DB Regio AG

Eigentlich war es ein Grund zur Freude, als der Bund Ende 2014 der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung II zustimmte. Von 2015 bis einschließlich 2019 stehen damit aus Bundesmitteln und aus Eigenmitteln der Deutschen Bahn rund 28 Milliarden Euro für die bestehende Infrastruktur bereit. Das Geld wird dringend gebraucht, um den Investitionsstau bei Brücken, Tunneln, Strecken und Anlagen aufzulösen und sie für die Zukunft fit zu machen. Allerdings hat die Medaille eine Kehrseite: Wo gebaut wird, leidet der Verkehr. Und das inzwischen immer stärker.

Intensive Bautätigkeit für viele Jahre

Man könnte es sich leicht machen und sagen: Bevor alles besser wird, muss eben zunächst einmal alles schlechter werden. Doch so einfach ist es nicht. Denn erstens steht die Schiene im harten Wettbewerb. Enttäuschte Fahrgäste werden Alternativen suchen und womöglich nicht zurückkehren. Zweitens

Standpunkt



„Am schlimmsten trifft es die Verkehrsunternehmen. Sie leiden gleich mehrfach: unter den Pönnen der Aufgabenträger, dem Risiko, Fahrgäste zu verlieren, und den baubedingten Mehrkosten etwa für Umleitungs- und Schienenersatzverkehre.“

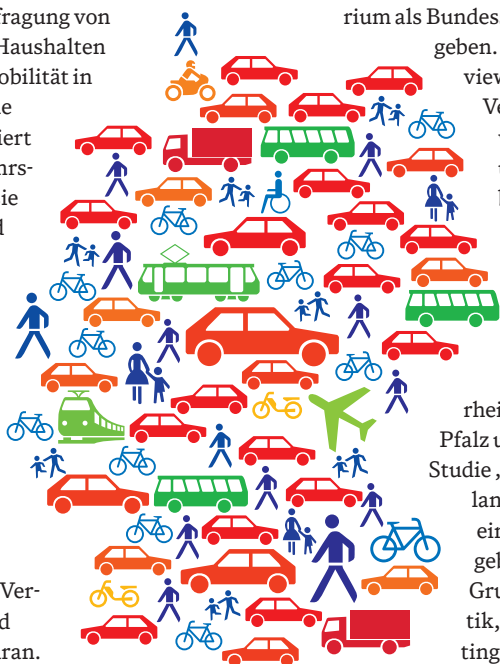
wäre das Problem weit weniger gravierend, hätte wenigstens ein Teil der Mittel, die in den kommenden Jahren verbaut werden müssen, schon früher zur Verfügung gestanden. So aber geraten wir vom Regen in die Traufe, fahren wir quasi aus der mangelbedingten Langsamfahrstelle direkt hinein in die baubedingte Vollsperrung. Drittens ist der jetzige Zustand kein vorübergehender. Die intensive Bautätigkeit wird weiter zunehmen und uns über Jahre begleiten. Am schlimmsten trifft es dabei die Verkehrsunternehmen. Sie leiden gleich

mehrfach: unter den Pönnen der Aufgabenträger, dem Risiko, Fahrgäste zu verlieren, und den baubedingten Mehrkosten etwa für Umleitungs- und Schienenersatzverkehre.

Es besteht Handlungsbedarf, damit der Branche das Problem nicht über den Kopf wächst. Keiner der Beteiligten kann es allein lösen, aber alle können einen Beitrag leisten: der Bund, die DB Netz AG, die Aufgabenträger und die Verkehrsunternehmen. Wir brauchen einen runden Tisch! ■

130.000 Interviews machen „Mobilität in Deutschland“ zu einem Datenschatz

Berlin. Mit der Befragung von mehr als 130.000 Haushalten geht die Studie „Mobilität in Deutschland“ in die dritte Runde. Initiiert vom Bundesverkehrsministerium, soll sie repräsentative und verlässliche Informationen zur Soziodemografie von Personen und Haushalten im Alltagsverkehr liefern. Als regionale Partner beteiligen sich auch Bundesländer, Kreise und Kommunen sowie Verkehrsverbünde und Zweckverbände daran.



rium als Bundesstichprobe in Auftrag gegeben. Mehr als 100.000 Interviews zur regionalen

Vertiefung finanzieren die weiteren Partner, darunter zwölf Verkehrsverbünde und Zweckverbände sowie die Länder Baden-Württemberg, Bayern, Brandenburg, Bremen, Hamburg, Hessen, Mecklenburg-Vorpommern, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz und Thüringen. Die erste Studie „Mobilität in Deutschland“ wurde 2002 erstellt, eine weitere 2008. Die Ergebnisse sind eine wichtige Grundlage für Verkehrspolitik, -planung und -marketing. Von der neuen Studie erwarten Fachleute unter anderem darüber Aufschluss, wie stark die Digitalisierung die Alltagsmobilität und Verkehrsmittelwahl beeinflusst. ■
www.mobilitaet-in-deutschland.de

Bis Juni 2017 dauert die Datenerhebung durch das Institut infas, Resultate sollen 2018 zur Verfügung stehen. 30.000 Interviews hat das Bundesverkehrsministerium

Finanzausstattung endgültig geklärt

Berlin. Durch die Aufstockung der Regionalisierungsmittel des Bundes um weitere 200 Millionen Euro haben die Aufgabenträger nun endgültig Planungssicherheit für die kommenden Jahre. Die ursprüngliche Neuregelung vom September 2015 hatte acht Milliarden Euro jährlich bei einer Dynamisierung von 1,8 Prozent pro Jahr vorgesehen. Dies war jedoch nachträglich auf Ablehnung der ostdeutschen Länder gestoßen. Diese sahen sich durch den Verteilungsschlüssel benachteiligt, der zwischen den Ländern vereinbart worden war. Die zusätzlichen Mittel stehen den ostdeutschen Ländern sowie in geringem Umfang dem Saarland zur Verfügung. Geeinigt haben sich Bund und Länder auch über die Kostenzunahme bei Trassen- und Stationsgebühren im SPNV. Nach dem im Juli beschlossenen „Gesetz zur Stärkung des Wettbewerbs im Eisenbahnbereich“ dürfen die Infrastrukturkosten künftig nicht stärker steigen als die Dynamisierung der Regionalisierungsmittel. ■

WLAN unterwegs soll Wirklichkeit werden

Zukunft Bahn: DB Regio will Fahrgäste und Aufgabenträger mit hochwertiger Lösung überzeugen

Frankfurt a. M. Der Internetzugang gehört heutzutage zur selbstverständlichen Lebensumwelt. In Nahverkehrszügen gestaltet er sich jedoch schwierig. Die Netzabdeckung der Mobilfunkanbieter ist lückenhaft, WLAN im Zug steht nicht zur Verfügung. Im Rahmen des Programms „Zukunft Bahn“ stellt DB Regio jetzt eine Lösung vor.

Surfen, chatten, spielen, sich informieren und unterhalten lassen: Was die Fahrgäste wollen, steht außer Frage. Rund 90 Prozent besitzen dafür ein Smartphone. Aber anders als etwa im Fernbus können sie es im SPNV nur eingeschränkt nutzen. Grund dafür ist die mangelnde Netzabdeckung der Mobilfunkanbieter entlang vieler Bahnstrecken. Deshalb haben die Aufgabenträger in ihren Verkehrsverträgen bislang so gut wie nie WLAN im Zug von den Verkehrsunternehmen verlangt.

Internetzugang plus Mehrwert

DB Regio hat jetzt ein Konzept vorgelegt, mit dem die Aufgabenträger WLAN und attraktive Mehrwertangebote für bestehende und neue Verkehre gewährleisten können. Es besteht aus zwei Bausteinen. Zum einen bündelt DB Regio mehrere Mobilfunkprovider (Telekom, Vodafone, Telefónica) und zwei Netzwerktechnologien (3G und 4G), um einen leistungsfähigen WLAN-Hotspot im Zug zu ermöglichen. Zum anderen realisiert DB Regio ein Informations-

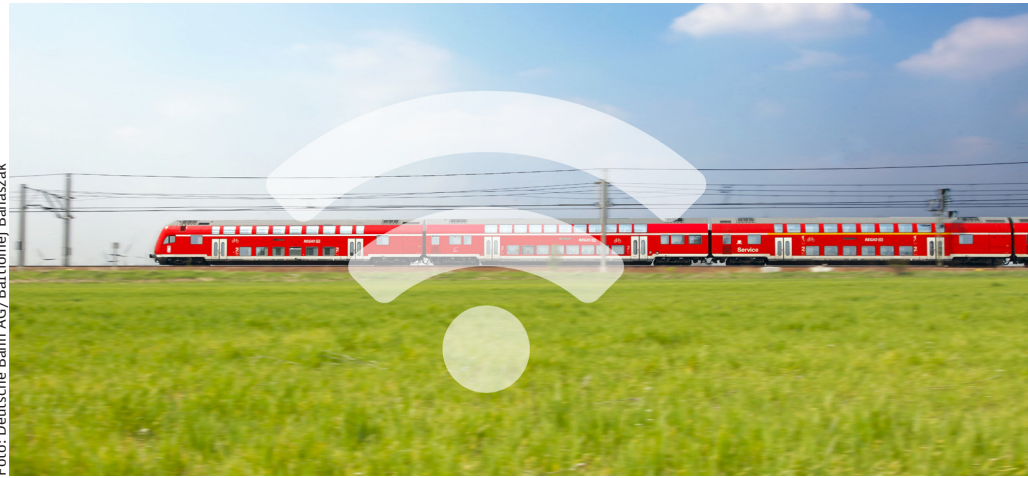


Foto: Deutsche Bahn AG/Bartomej Banaszak

und Unterhaltungsangebot, das auch einen technischen Zweck erfüllt. Es wird von einer Festplatte aus eingespeist und nur bedarfsweise via Internet aktualisiert. „Wir legen eine qualitativ hochwertige und für die Fahrgäste attraktive Lösung vor“, sagt Frank Scholz, CIO DB Regio und Leiter Task-Force WLAN bei DB Regio.

DB Regio will den Fahrgästen den Internetzugang ebenso wie ausgewählte Mehrwertangebote kostenlos bieten. Es soll die Bereiche Reiseinformation, Unterhaltung sowie Onlineshopping einschließlich Anlieferung an den Bahnhof beinhalten. Auch Aufgabenträger können ihre Inhalte einspeisen. Der Basis-

Internetzugang bietet pro Tag und Nutzer ein Datenvolumen, das bei normalem Surfverhalten für mindestens eine halbe Stunde reicht. Nach einmaliger Registrierung kann jeder Fahrgast auf das dreifache Datenvolumen zurückgreifen.

Optimales Ergebnis für die Fahrgäste

Mario Theis, Leiter Produktinnovationen und Erlösmanagement bei DB Regio ist überzeugt: „Gemeinsam mit den Aufgabenträgern können wir bestehende Verkehre und Neuvergaben mit WLAN für Internetempfang und Mehrwertdienste ausrüsten. Wir suchen das Gespräch mit den Aufgabenträgern.“ ■

Mehr zum Thema: www.db-regio.de

CleverShuttle auch in Berlin am Start

Berlin. Nach Leipzig und München ist CleverShuttle zum 1. September auch in Berlin an den Start gegangen. „Günstig, grün, gemeinsam“ lautet die Devise des Fahrdienstes, der ausschließlich mit Elektro- und Hybridautos unterwegs ist und Fahrgäste mit ähnlichen Zielen gemeinsam in einem Fahrzeug befördert. Bestellen kann man CleverShuttle per App. Sie zeigt auch minutengenau an, wann der Wagen am vereinbarten Ort eintrifft. Das können in Innenstädten und verkehrsreichen, unübersichtlichen Arealen auch für Fahrer und Fahrgäste leicht erreichbare Sammelpunkte sein. Der Fahrpreis wird auf Kilometerbasis berechnet und ist zusätzlich abhängig

von der Anzahl der gebuchten Plätze. Hinter CleverShuttle stehen Berliner Schulfreunde, die ihre Vision einer nachhaltigen, erschwinglichen Mobilität in die Tat umgesetzt haben. Die DB ist als strategischer Investor an dem Start-up beteiligt. Clever Shuttle ist gerade für Bahnkunden interessant, die vom Bahnhof individuell, umweltfreundlich und preiswert zu ihrer Zieladresse gelangen wollen. ■

www.clevershuttle.de

Foto: Andreas Stedtler (MZ)



Zwei der CleverShuttle-Gründer:
Geschäftsführer Bruno Ginnuth (l.) und Jan Hofmann

Hyperloop bringt sich bei Innovationszug ein

Berlin/Mühlendorf. In Kooperation mit Hyperloop Transportation Technologies entwickelt die Südostbayernbahn (SOB) in Mühlendorf am Inn einen Innovationszug, um neue Produktkonzepte für den Regionalverkehr zu entwickeln und mit digitalen Anwendungen zu verknüpfen. Über einen Zeitraum von rund einem Jahr werden sie entworfen, umgesetzt und von den Kunden getestet. Dabei wird das Designbüro neomind zusammen mit dem Projektteam der SOB die Produkt- und Servicekonzepte zu einem durchgängigen Designansatz zusammenfügen. Als Impulsgeber des Projekts arbeitet die SOB außerdem eng mit dem d.lab zusammen, dem Innovationslabor der DB für den Personenverkehr. ■

Mehr zum Thema: www.db-regio.de

Neue Zentralen im Süden

DB Regio Bus: Leitungen siedeln sich in Ingolstadt und Karlsruhe an

Ingolstadt/Karlsruhe. Ingolstadt ist der neue Hauptsitz von DB Regio Bus in Bayern. Die Regionalleitung hat ihr neues Domizil dort bereits bezogen (Foto). Und die fünf baden-württembergischen DB Regio Bus-Gesellschaften firmieren künftig gemeinsam als DB Regio Bus in Baden-Württemberg mit Sitz in Karlsruhe.

Rund 60 Mitarbeiter, die in Nürnberg, Regensburg und München tätig waren, arbeiten nun unter einem Dach in Ingolstadt: Die neue Regionalleitung betreut für DB Regio Bus in Bayern übergreifende Aufgaben in den Bereichen Personal, Produktion, Finanzen und Marke-

ting. An der regionalen Verankerung der bayrischen Busbetriebe der DB ändert sich nichts: 13 Niederlassungen sorgen dafür, dass DB Regio Bus im ganzen Freistaat präsent ist und die Kunden Ansprechpartner vor Ort haben.

Auch die Regionalleitung Baden-Württemberg hat eine neue Zentrale bezogen. Im neuen Hauptsitz Karlsruhe werden die fünf baden-württembergischen Busgesellschaften Regio-bus Stuttgart (RBS), Rhein-Neckar-Bus (BRN), Südbadenbus (SBG), Südwestbus (RVS) und Friedrich Müller Omnibusunternehmen (FMO) betreut. 15 Niederlassungen verankern die Busgesellschaften in der Fläche. „In der gemeinsamen Zentrale profitieren wir von den regional unterschiedlichen Erfahrungen der Gesellschaften, bündeln ihr Know-how und können Innovationen besser vorantreiben“, sagt Manfred

Hovenjürgen, Vorsitzender der Regionalleitung. In Bayern und in Baden-Württemberg beschäftigt DB Regio Bus jeweils rund 1.900 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. ■



KURZ NOTIERT

Wechsel bei DB Regio Baden-Württemberg

Stuttgart. Zum 1. Juli übernahm David Weltzien den Vorsitz der Regionalleitung DB Regio Baden-Württemberg. In Personalunion leitet er auch den Marketingbereich. Weltzien wechselte von DB Regio Bayern, wo er Regionalleiter Personal sowie Mitglied der Geschäftsführung der S-Bahn München war, nach Stuttgart. Dort löste er Andreas Moschinski-Wald ab, der nach 15 erfolgreichen Jahren auf eigenen Wunsch eine neue Aufgabe bei DB Regio übernahm. ■



Foto: DB Regio AG

DB Regio Bus erfolgreich bei Vergaben in Hessen

Frankfurt a. M. Bei Ausschreibungen von Busverkehren in Hessen konnte DB Regio Bus seine Marktposition festigen. Zum einen erhielt die DB Busverkehr Hessen GmbH (BVH) die Zuschläge in den Vergabeverfahren „RMV HTK-Vordertaunus 2“, „RMV HTK-Vordertaunus 3“ und „NVV 408 – Homberger Hochland“. Insgesamt handelt es sich um Neuverkehre von rund 1,6 Millionen Nutzwagenkilometern (Nkm) pro Jahr. Zum anderen verteidigte die Rheinpfalzbus GmbH (RPB) im Rheingau-Taunus-Kreis eine Million Nkm in den Losen 2 und 3 der Ausschreibung „Wiesbaden Nord“. Im Main-Taunus-Kreis konnte sie in der Ausschreibung „Vordertaunus“ 0,9 Millionen Nkm Neuverkehre hinzugewinnen. ■

Innotrans: DB Regio informiert über Gebrauchtfahrzeuge

Berlin. CityCube Halle B, Stand 406: Wer vom 20. bis 23. September in Berlin die Innotrans besucht, sollte den Stand der DB nicht verpassen. Auf dem Gemeinschaftsstand des Konzerns ist auch die DB Regio vertreten und informiert unter anderem über Verkauf und Vermietung von Gebrauchtfahrzeugen für den Personenverkehr. Dabei handelt es sich um Wagen, Loks und Triebzüge, die durch die laufende Modernisierung des Fahrzeugparks im Nah- und Fernverkehr nicht mehr für den Betrieb oder als Reserve benötigt werden. Die Vermarktung liegt bei der DB Regio AG, die

die Fahrzeuge wettbewerbsneutral und diskriminierungsfrei an jeden Interessenten verkauft. Angeboten werden sie auf der Website www.db-gebrauchtzug.de. Mehr als 170 Unternehmen aus dem In- und Ausland haben sich dort bereits registriert.

Auch Vermietung ist möglich

Überzeugende Argumente für die Einkäufer sind die technische Dokumentation der Fahrzeuge und die Beratung durch Experten der DB. Der Unterhal-

tungszustand der Fahrzeuge ist in der Regel gut. Für notwendige Reparaturen oder die Hauptuntersuchungen können Werkstätten vermittelt werden. Auch für eine vorübergehende Anmietung ist das Onlineportal die richtige Adresse.

DB Regio stellt Fahrzeuge aus dem Reservepool oder, wenn möglich, aus dem Einsatzbestand zur Verfügung. ■

Website: www.db-gebrauchtzug.de



Foto: Messe Berlin GmbH

„Probleme müssen offen diskutiert werden“

Baubedingte Einschränkungen: Dr. Thomas Schaffer nimmt Stellung zur Kritik der SPNV-Branche

Wie lassen sich die zunehmende Bautätigkeit im Streckennetz und die Bedürfnisse der Fahrgäste und Verkehrsunternehmen besser unter einen Hut bringen? Dr. Thomas Schaffer (Foto) kennt beide Seiten: Der heutige Vorstand Vertrieb und Fahrplan der DB Netz AG war zuvor Marketingleiter bei DB Regio.

Dr. Schaffer, wie oft schlägt Ihnen der Unmut Ihrer ehemaligen SPNV-Branchenkollegen entgegen, wenn es um das Thema Bauen und um baubedingte Einschränkungen geht?

Dr. Thomas Schaffer: Natürlich geht es häufig um dieses Thema, übrigens auch in Gesprächen mit Kunden aus dem Güterverkehr und dem Fernverkehr. Und ja, wenn bei einer Baustelle etwas schiefeht, gibt es auch schon einmal Verärgerung. Wir verschließen die Augen vor den Problemen der Verkehrsunternehmen nicht. Ich bin kein Freund davon, Dinge zu beschönigen, Probleme müssen offen diskutiert werden. Aber ich würde auch nicht von Unmut sprechen. Ich erlebe sehr häufig, dass die Kunden sehr wohl Verständnis dafür haben, dass wir bauen müssen. Bauen ist für uns ja kein Selbstzweck, sondern hält die Infrastruktur für die Zukunft verfügbar. Deshalb sind die Gespräche, die wir mit unseren Kunden führen, in Summe sehr lösungsorientiert.

Ein Kritikpunkt sind Vollsperrungen, die für die Verkehrsunternehmen mit dem Risiko verbunden sind, dass sich Fahrgäste dauerhaft von der Schiene verabschieden.

Dr. Schaffer: Allerdings ermöglichen Totalsperrungen auch eine schnellere Umsetzung der Baumaßnahme, sind also nicht per se schlecht. Manchmal ist es für die Fahrgäste besser, einen Streckenabschnitt für ein Wochenende gar nicht nutzen zu können, als zwei Wochen lang mit Fahrzeitverlängerungen auf einer nur eingleisig befahrbaren Strecke unterwegs sein zu müssen. Das gilt vor allem im Fernverkehr, aber zum Teil auch im Nahverkehr. Der Güterverkehr hat wiederum ganz andere Bedürfnisse und Rahmenbedingungen als der Personenverkehr. Als DB Netz AG haben wir die Aufgabe, diese verschiedenen Kundenanforderungen bestmöglich miteinander in Einklang zu bringen, und müssen natürlich auch unsere eigenen Ziele erreichen.



Foto: Deutsche Bahn AG/Kai Michael Neuhold

Welche Prioritäten setzt DB Netz und welchen Beitrag kann DB Netz zur kundenschonenden Abwicklung von Baumaßnahmen leisten?

Dr. Schaffer: Ich glaube, wir tun schon sehr viel. Wir sind sehr intensiv dabei, aus Kundensicht auf kritische Baustellen zu schauen und Hebel zu identifizieren, um negative Auswirkungen zu reduzieren. Die neuen Prozesse und Instrumente, die wir dabei anwenden, wollen wir verstetigen und in die Regelprozesse integrieren. Wir haben sogar einzelne Baustellen verschoben, da wir die Sorge hatten, dass deren Abwicklung zum geplanten Zeitpunkt sich zu negativ auf die Pünktlichkeit des Systems auswirkt.

Die EVU mahnen auch eine realistische Fahrplanplanung an. Sie fordern, dass noch mehr Baustellen in den Fahrplan eingearbeitet werden müssen. Wie ist dazu der Sachstand?

Dr. Schaffer: Das genau ist einer unserer Ansatzpunkte. Wir prüfen beispielsweise die Herabsetzung von Schwellenwerten, ab denen wir bei Baustellen neue Fahrpläne für die Kunden erstellen. Und wir schauen uns nicht nur Fahrplanhebel an, sondern zum Beispiel auch die Optimierungspotenziale bei der Ausnutzung von Sperrpausen und der betrieblichen Durchführung. Aber auch die Verkehrsunternehmen müssen einen Beitrag leisten. Wir haben es gerade bei Baustellen mit dem Spannungsfeld zwischen Kapazität und Qualität zu tun. Wir werden es nicht immer

schaffen, beide Zieldimensionen einzuhalten. Eine vorübergehende Reduzierung des Fahrplanangebots kann und muss ein Hebel bleiben, um die verbleibenden Verkehre stabil fahren und den Endkunden ein verlässliches Angebot bieten zu können.

Was ist so schwierig daran, für jede Baustelle einen Baufahrplan zu konstruieren?

Dr. Schaffer: Diese Frage habe ich mir aus Kundensicht bei DB Regio auch gestellt. Mit mehr Einblick habe ich inzwischen gelernt, dass die Fahrplanerstellung heute noch in vielen Bereichen so etwas wie eine Einzelmanufaktur ist. Die jährlich 420.000 Baufahrpläne werden durch die Fahrplanexperten vor Ort „per Hand“ konstruiert. Und bei rund 40.000 Zugfahrten und bis zu 850 Baustellen pro Tag gelingt es heute einfach noch nicht, alle Baustellen auszuregeln. Um die Ausweitung des Einsatzes von Fahrplaninstrumenten umsetzen zu können, arbeiten wir daher auch an neuen IT-Tools. Unser mittelfristiges Ziel ist ein vollautomatischer Fahrplanerstellungsprozess.

Wenn Bauarbeiten nicht wie geplant laufen, beeinträchtigt das die Zuverlässigkeit des Systems Schiene, und bei den EVU entstehen weitere Mehrkosten. Welche Rolle kann ein Anreizsystem spielen, das für DB Netz auch einen Bonus für verbesserte Leistungen enthalten könnte?

Dr. Schaffer: Wir haben ja bereits heute ein Anreizsystem zur Reduzierung von Störungen bei DB Netz und den EVU, das wir im Rahmen der Umsetzung der Anforderungen des Eisenbahnregulierungsgesetzes für den Netzfahrplan 2017/2018 weiterentwickeln. Ob und in welcher Weise weitergehende Anpassungen sinnvoll sind, muss man sehen. Infrastrukturunternehmen, Verkehrsunternehmen sowie Bund und Länder beziehungsweise SPNV-Aufgabenträger sind über Finanzierungsverträge mit Pönalregelungen ja bereits vielfach miteinander verknüpft. Zudem fungieren die Bundesnetzagentur und das Eisenbahnbundesamt als Aufsichtsbehörden. Wenn man über neue Anreizsysteme nachdenkt, muss sichergestellt sein, dass diese sich in das komplexe Finanzierungs- und Regulierungsregime einpassen. Es sollten keine konkurrierende Anreize gesetzt, sondern Fehlanreize korrigiert werden. Das gelingt aber nur, wenn alle Parteien konstruktiv an gemeinsamen Lösungen arbeiten. ■

Auf neuen Wegen neue Fahrgäste gewinnen

Marketing: Aktionsangebote mit innovativen Konzepten bereichern die regionalen Ticketsortimente

Leipzig/München/Potsdam. Mit innovativen Aktionsangeboten mobilisieren die DB Regio-Regionen den Fahrgastmarkt: DB Regio Südost gewinnt mit dem Regio 120-Ticket und dem Regio-Spezial Kunden, DB Regio Bayern hat eine Angebots-offensive gestartet, und DB Regio Nordost geht mit einem Pauschalticket neue Wege.

Wer jung ist und aufs Geld achten muss, fährt mit dem Fernbus, sucht eine Mitfahrgelegenheit – oder reist in Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen mit dem Regio 120-Ticket. Mit ihm

zahlt eine Person für Fahrten bis 120 Kilometer 15 Euro, mit dem Regio 120-Ticket plus für Distanzen ab 121 Kilometer 20 Euro. Das Angebot gilt montags bis freitags ab neun Uhr, an Wochenenden ganztags in Nahverkehrszügen der DB, aber auch anderer Bahnunternehmen.

Rund ein Jahr nach dem Start nutzen bereits mehr als 2.000 Fahrgäste täglich das Angebot, Tendenz steigend. DB Regio Südost ist optimistisch, dass der Trend anhält – zumal zu den Zielen außerhalb der genannten Bundesländer, für die das Ticket genutzt werden kann, jetzt auch Berlin zählt. Seit August bietet DB Regio Südost

außerdem für ausgewählte Strecken kontingentierte Tickets an – buchbar bereits drei Monate vor Fahrtantritt. Mit dem Regio-Spezial sind Kunden für sieben Euro unterwegs – inklusive eigener Kinder oder Enkel unter 15 Jahren.

Gegen Aufpreis früher starten

Mit gezielten Angeboten will auch DB Regio Bayern Kunden gewinnen. Seit August gibt es erstmalig kontingentierte Tickets von München bis Innsbruck in Kooperation mit der ÖBB. Das Regio-Ticket Werdenfels kann gegen einen Aufpreis von vier Euro pro Person ebenfalls bis Innsbruck genutzt werden. Die Regio-Tickets „Allgäu-Schwaben“ und „Donau-Isar“ können während der bayerischen Sommerferien gegen einen Aufpreis von drei Euro pro Person bereits vor neun Uhr genutzt werden. Als Zielgruppenangebote plant DB Regio Bayern ein „Studi-Spar-Ticket“ sowie für Nordostbayern ein „Aktiv Abo 65+“. Welche Tickets dauerhaft im Sortiment bleiben, entscheiden die Ergebnisse der begleitenden Marktforschung.

Flexibilität ist das große Plus des Stadt-Land-Meer-Tickets von DB Regio Nordost. Es gilt auf drei Linien zwischen Berlin und der Ostsee, kann auch in Zügen der ODEG genutzt werden und lädt zum Zwischenstopp unterwegs ein, weil es auf der Fahrt von oder nach Stralsund, Rostock oder Wismar zwei Tage gültig ist. Eine morgendliche Sperrzeit gibt es nicht. Das Ticket kostet 27 Euro pro Person für die einfache Fahrt und 43 Euro für Hin- und Rückfahrt. ■

Fehlst mir so, Süße 😞

Bin gleich bei Dir! 💋 🚆

Regio120-Ticket
1 Person. 1 Ziel.
120 Kilometer.
15 Euro

Jetzt auch nach BERLIN

E-Paper gratis lesen

Mühldorf. Als bundesweit erstes Bahnunternehmen bietet die Südostbayernbahn Fahrgästen in der 1. Klasse die Möglichkeit, digitale Ausgaben ausgewählter Zeitungen und Magazine (E-Paper) kostenlos zu lesen. Voraussetzung ist die App „Boheme“, die es gratis im App-Store gibt. Dem neuen Service liegt die iBeacon-Technologie zugrunde. Dabei geben Bluetooth-Sender ein Signal ab, das als „Schlüssel“ zum Lesen der E-Paper dient. Die zuvor heruntergeladenen digitalen Zeitungen stehen während der Fahrt kostenlos zur Verfügung. Eine Internetverbindung ist nicht nötig. ■

Flexible SÜWEX-Kunden können sparen

Mannheim. Mit einem Aktionsangebot ähnlich den Sparpreisen im Fernverkehr geht DB Regio Südwest beim Zugsystem SÜWEX neue Wege. So bietet das „REGIO Spezial“-Ticket seit 12. Juni für bestimmte Uhrzeiten und Verbindungen auf der Linie RE1 (Koblenz – Trier – Saarbrücken – Kaiserslautern – Mannheim) besonders günstige Preise. Mit Rabatten zwischen 26 und 64 Prozent gegenüber dem Normalpreis ist das kontingentierte Angebot insbesondere für zeitlich flexible Gelegenheitsfahrer attraktiv. So kostet die Fahrt etwa zwischen Koblenz und Saarbrücken je nach Preisstufe nur 19 oder 24 Euro. Zwischen Saarbrücken und Kaiserslautern sind die Nutzer des Angebots für sieben oder zehn Euro unterwegs. Das Ticket, das es nur

als Einzelfahrschein für die 2. Klasse gibt, ist maximal drei Monate und mindestens einen Tag im Voraus im Internet, am Automaten sowie im personenbedienten Verkauf erhältlich. Es gilt nur im gebuchten Zug. ■

www.suewex.de



Gedämpftes Licht kommt an – Wohlfühlklänge stören eher

Hannover. Dezentres Licht kommt bei Zugreisenden an, Hintergrundklänge weniger. Das ist zusammengefasst das Ergebnis eines Praxistests auf der RE-Linie Hannover – Bremen – Oldenburg – Norddeich im Frühjahr (siehe RegioAktuell 2/2016). Für das Zuglabor „LichtKlang“ war sechs Wochen lang ein Doppelstockwagen je Zug unterwegs, in dem DB Regio ein Akustik- sowie Beleuchtungskonzept testete. 430 Interviews mit den Fahrgästen zeigten: Viele möchten echte Ruhe und

keine „Musikberieselung“. Gedämpfte Lichtstimmung wird jedoch als positiv empfunden.

Klangatmosphäre polarisiert

85 Prozent der Befragten fanden die Testbeleuchtung angenehm, aber nur 38 Prozent sagten, Klänge im Zug wirkten beruhigend. Fast ebenso viele empfanden die Klangatmosphäre auf Dauer als störend. Dabei sind Pendler insgesamt kritischer als andere Reisende. „Auf Grundlage vorhergehender

Marktforschung im stationären DB Regio Zuglabor in Miltenberg waren wir von den Ergebnissen nicht unbedingt überrascht, schon dort zeigte sich, dass der Klang auf geteilte Meinungen stößt“, so Martina Wrede, Marketingreferentin bei DB Regio Nord. „Die in der sechswöchigen Testphase erworbenen Erkenntnisse bieten uns eine deutlich verlässlichere Basis, um bei der weiteren Planung eines Ruhewagenkonzepts den Wünschen unserer Fahrgäste gerecht zu werden.“ ■

DB medibus bringt Gesundheit in die Fläche

Medizinische Versorgung: Alternde Bevölkerung und Ärztemangel auf dem Land verlangen Lösungen

Frankfurt a. M. Anmeldung, Wartebereich, Labor, Sprechzimmer: Der Zwölfmeterbus, der zuvor im Linienverkehr unterwegs war, hat alles, was eine mobile Arztpraxis braucht. DB Regio Bus hat ihn dazu umbauen lassen.

Unter der Marke DB medibus hat DB Regio Bus seine Angebote im Bereich Gesundheitsmobilität gebündelt. Ziel der Leistungen von DB medibus ist es, den Zugang zu medizinischer Infrastruktur zu verbessern. Als weiteren Baustein dafür stellte DB Regio Bus jetzt in Berlin eine mobile, voll ausgestattete Praxis vor. „Der Ärztemangel, gerade auf dem Land, ist schon lange Thema in Politik und Gesellschaft“, sagt DB Regio-Vorstandsvorsitzender Dr. Jörg Sandvoß. „Die mobile Arztpraxis, die wir gemeinsam mit Fachleuten entwickelt haben, kann hierfür eine Lösung sein.“

Patientenfahrten und rollende Praxen

In einer kleineren Variante ist eine mobile Praxis von DB medibus bereits im Einsatz. Seit Februar stellt die zu DB Regio Bus gehörende Autokraft (Kiel) einen umgebauten VW Crafter für die ärztliche Ver-



Die mobile Arztpraxis als einfacher Behandlungsraum (oben) und als Zwölfmeterbus (Grafik unten)



Anruf genügt: Ein Kleinbus bringt die Patienten zum Arzt oder zur Therapie.

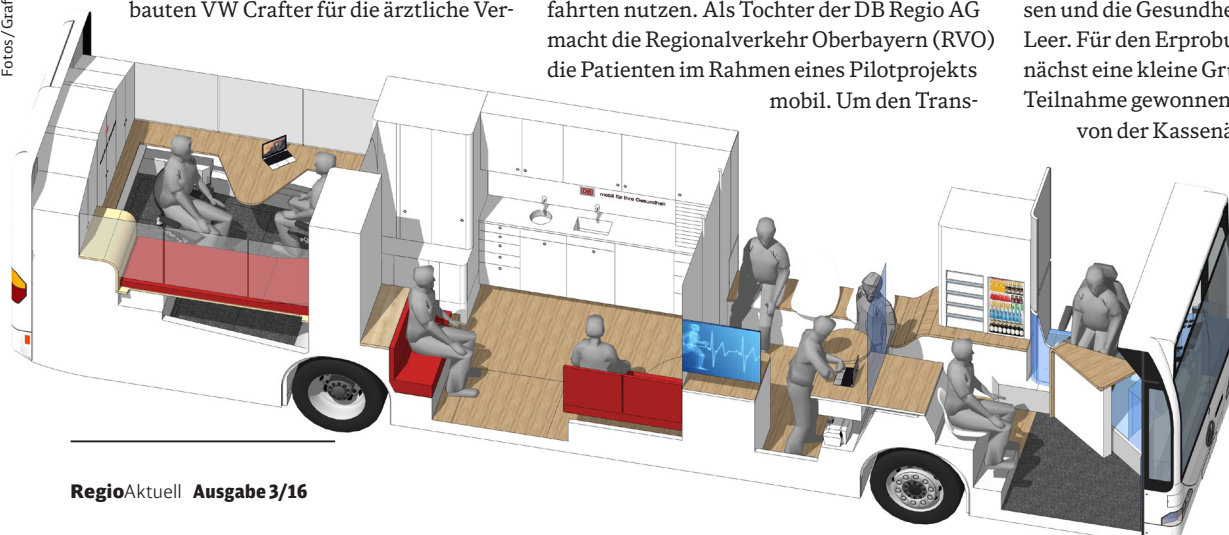
sorgung von Flüchtlingsunterkünften zur Verfügung. Finanziert wird das Pilotprojekt im holsteinischen Kreis Herzogtum Lauenburg von der Damp-Stiftung.

Dass eine rollende Praxis ins Dorf kommt, ist heute allerdings noch eine seltene Ausnahme. In aller Regel fährt der Patient zur Praxis, selbst wenn die Wege weit und beschwerlich sind. Wer dazu nicht in der Lage ist, kann im bayerischen Landkreis Weilheim-Schongau seit April für die An- und Abreise zum Arzt oder zur Therapie die DB medibus-Patientenfahrten nutzen. Als Tochter der DB Regio AG macht die Regionalverkehr Oberbayern (RVO) die Patienten im Rahmen eines Pilotprojekts mobil. Um den Trans-

port mit geschulten Fahrern im modernen Kleinbus zu bestellen, genügt ein Anruf. Liegt eine ärztliche Verordnung vor, rechnet die RVO direkt mit der Krankenkasse ab. Im Landkreis Leer wird ab Oktober die DB Regio-Tochter Weser-Ems-Bus ältere und mobilitätseingeschränkte Patienten zum Arzt in die Kreisstadt bringen. Weser-Ems-Bus kooperiert bei diesem DB medibus-Projekt mit lokalen Taxiunternehmen und koordiniert die Patientenfahrten mithilfe eines rechnergestützten Betriebsleitsystems. Projektpartner sind die Kassenärztliche Vereinigung Niedersachsen und die Gesundheitsregion Landkreis Leer. Für den Erprobungszeitraum soll zunächst eine kleine Gruppe von Praxen für die Teilnahme gewonnen werden. Dieter Krott von der Kassenärztlichen Vereinigung:

„Wir haben schon eine ganze Reihe positiver Rückmeldungen.“ ■

Im Internet:
www.db-regio.de/medibus



Im Internet präsentiert sich RegioAktuell jetzt auch multimedial

Frankfurt a. M. RegioAktuell bietet Mehrwert im Internet. Auf der b2b-Website der DB Regio AG – Adresse: www.db-regio.de – steht der vierteljährlich erscheinende Branchennewsletter RegioAktuell jetzt auch als elektronische Ausgabe

be mit zusätzlichen Inhalten zur Verfügung. Wer die multimediale E-Paper-Ausgabe aufruft, findet hier Grafiken, Gesetzestexte, Filme, Bilder und Erläuterungen, die weitere Informationen beinhalten und den gedruckten Newsletter ergänzen. Natürlich steht RegioAktuell auch als konventionelles PDF zum Download zur Verfügung. Das

Archiv reicht bis 2012 zurück. Eine Fülle aktueller Informationen zum SPNV und Busverkehr bietet zudem die b2b-Website selber. Sie ist das Portal für alle nahverkehrsrelevanten Themen rund um die DB. ■ www.db-regio.de



Duftende Erlebnisse im Olitätenwagen

Ausflugsverkehr: Kräuter und Essenzen erinnern an die „Buckelapotheker“ im Thüringer Schwarzatal

Mellenbach-Glasbach. Zum 15-jährigen Bestehen hat das DB RegioNetz Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn (OBS) den Fahrgästen ein besonderes Geschenk bereitet: Seit diesem Sommer macht der nostalgische „Olitätenwagen“ die Fahrt zwischen Lichtenhain und Cursdorf auch zu einem duftenden Erlebnis.

Er nimmt die Geschichte der „Buckelapotheker“ auf, die mit wohlriechenden, heilenden Kräutern und Essenzen (Olitäten) aus Thüringen Kunden bis nach Holland versorgten. Als Begründer des Olitätenhandels, den es so sonst nirgends in Deutschland gab, gilt der Oberweißbacher Apotheker Johann Georg Mylius, der um 1680 starb.

Sommerfrische und Kräutermemory

Die Fahrgäste können die Schätze des Schwarzatals an Duftkästen und beim Kräutermemory entdecken. Und sich zugleich die Sommerfrische um die Nase wehen lassen: Die Fenster im Olitätenwagen sind nicht verglast,

dafür bietet ein gläsernes Dach freien Blick in den Himmel. Das „Bistopa“ in Lichtenhain, ein zum Restaurant umgebauter Reisezugwagen, rundet mit Kräutergerichten das Erlebnis auch geschmacklich ab. Der Olitätenwagen verkehrt bei schönem Wetter von Mai bis Oktober. „Mit diesem Themenschwerpunkt der

touristischen Entwicklung können wir uns sehr gut in die regionale Werbung einbringen“, so OBS-Leiterin Diana Saager. Mit 29 Streckenkilometern, darunter eine Standseilbahn-Steilstrecke, ist die OBS das kleinste der mittelständisch geführten DB RegioNetze. ■ www.oberweissbacher-bergbahn.com



Gläsernes Dach und duftende Kräuter: Der Olitätenwagen ist die neueste Attraktion der OBS.

Mehr Mobilität in Wittlich: Rufbus verkehrt ohne Fahrplan und Linienbindung

Mainz. Seit Anfang August bedient ein Kleinbus mit Rollstuhlrampe eine bestehende Stadtbuslinie in Wittlich (Rheinland-Pfalz) – allerdings ohne Fahrplan und Linienbindung, sondern auf Wunsch. Mit dem Rufbuskonzept

stärkt die DB Regio Bus Rhein-Mosel GmbH den Nahverkehr und die Mobilität in der Kreisstadt. Fahrgäste melden ihren Fahrtwunsch bis 60 Minuten vorher unter Tel. 0261 29670388 an und steigen an der gewünschten

Haltestelle zur genannten Zeit ein. Der Rufbus fährt von Montag bis Freitag zwischen acht und zwölf sowie zwischen 14 und 18 Uhr zum Tarif des Verkehrsverbunds Trier (VRT) plus einem Euro. ■

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
regioaktuell@deutschebahn.com

Realisation
idea Kommunikation, Dortmund

Druck
DB Kommunikationstechnik GmbH
Karlsruhe

Änderungen vorbehalten.
Einzelangaben ohne
Gewähr.
Stand: September 2016
DB Regio im Internet:
www.db-regio.de