



flexibel, innovativ, vor Ort

DB RegioNetz – Wir geben der Region eine Zukunft.

Kontakt

DB RegioNetz
Stephensonstraße 1
60326 Frankfurt am Main

Erzgebirgsbahn
Bahnhofstraße 9
09111 Chemnitz
www.bahn.de/erzgebirgsbahn

Kurhessenbahn
Bahnhofplatz 1
34117 Kassel
www.bahn.de/kurhessenbahn

Oberweißbacher Berg- und
Schwarzatalbahn
An der Bergbahn 1
98746 Mellenbach-Glasbach
www.oberweissbacher-bergbahn.com

Südbayernbahn
Bischof-von-Ketteler-Straße 1
84453 Mühldorf
www.bahn.de/suedostbayernbahn

Westfrankenbahn
Elisenstraße 30
63739 Aschaffenburg
www.bahn.de/westfrankenbahn

Vertriebsservice Ostbayern
Bahnhofplatz 6
94447 Plattling
www.bahn.de/vertriebsserviceostbayern

www.bahn.de

Änderungen vorbehalten
Einzelangaben ohne Gewähr
Stand: August 2009

Bildnachweis Titel:
Günther Bauer (linkes Bild),
Maximilian Lautenschläger
(rechtes Bild)

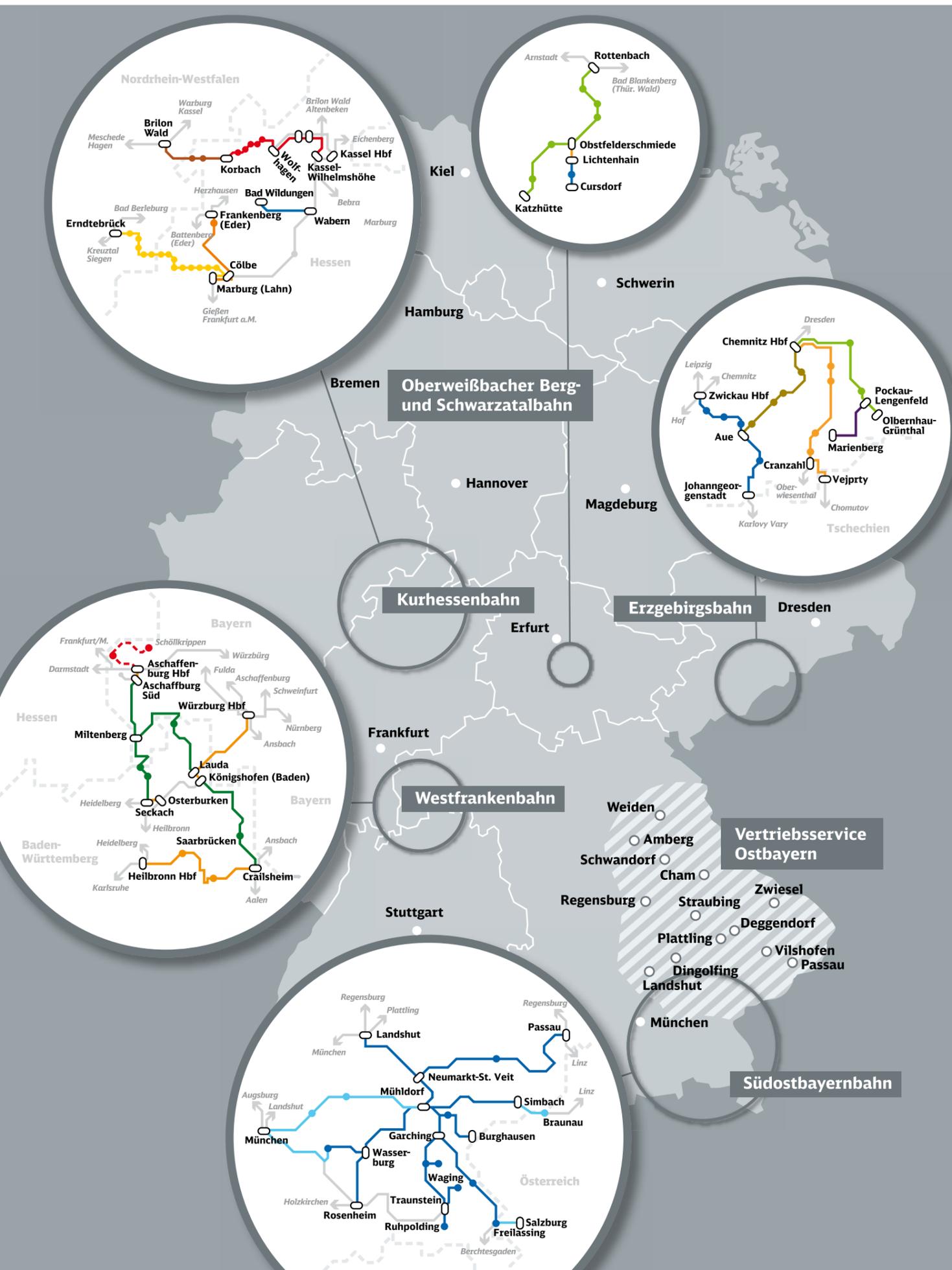
Herausgeber

DB Mobility Logistics AG
Marketingkommunikation (KMK)
Frankenallee 2-4
60327 Frankfurt am Main

Erzgebirgsbahn
Kurhessenbahn
Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn
Südbayernbahn
Westfrankenbahn
Vertriebsservice Ostbayern

Die Bahn macht mobil.

Die Regio-Netze – eine Übersicht



v.l.n.r.:
Dr. Jürgen Dornbach, Corinna Sander,
Cornelia Gross

© Andreas Mann

Wir geben der Region eine Zukunft – flexibel, innovativ, vor Ort!

Kann ein Konzern wie die Deutsche Bahn dauerhaft attraktiven Schienenpersonennahverkehr (SPNV) auch in der Fläche, in eher ländlich geprägten, strukturschwachen Räumen anbieten? Die Regio-Netze der Deutschen Bahn geben darauf seit ihrer Gründung eine eindeutige Antwort: Flexibel, innovativ und vor Ort sind wir seit 2002 unter dem Dach des DB Konzerns wie ein mittelständisches Unternehmen tätig. Leistungsstark und zuverlässig erbringen wir die Verkehre. Die regionale Verankerung, die lokale Marktkennntnis, die integrierte Produktion und das Arbeiten im Team machen uns stark.

Es ist uns gelungen, ehemals hochdefizitäre Verkehre in ländlichen Räumen so zu optimieren, dass drohende Streckenstilllegungen nicht nur verhindert, sondern ein attraktiver und effizienter SPNV dauerhaft sichergestellt werden konnten. Fahrgäste und Besteller erkennen dies gleichermaßen an. Unser Konzept ist für die jeweilige Region maßgeschneidert und hat den Kunden im Blick. So schaffen wir Identität und geben der Region eine Zukunft.

Der Nahverkehrsmarkt in Deutschland war und ist in Bewegung, der Wettbewerb ist Alltag. Die Anforderungen an die Verkehrsunternehmen wachsen weiter. Die Regio-Netze haben sich bisher in diesem Markt behauptet – zum Wohle des Kunden, zum Wohle der Region. Wir werden alles tun, dass dies auch in Zukunft so bleibt.

J. Dornbach

Dr. Jürgen Dornbach
Sprecher der
Geschäftsführung

Corinna Sander

Corinna Sander
Kaufmännische
Geschäftsführerin

Cornelia Gross

Cornelia Gross
Geschäftsführerin
Infrastruktur

02	Die Regio-Netze – eine Übersicht	10	Die Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn
03	Vorwort – Geschäftsführung	12	Die Südostbayernbahn
04	Das Regio-Netz-Modell – ein Überblick	14	Die Westfrankenbahn
06	Die Erzgebirgsbahn	16	Der Vertriebsservice Ostbayern
08	Die Kurhessenbahn	18	Ausblick

Das Regio-Netz-Modell – ein Überblick



© Matthias Groppe

Die Entstehung

Die Regio-Netze sind aus der bahninternen Strukturreform, der Mittelstandsoffensive, hervorgegangen. Im Mittelpunkt dieser Reform stand die Frage, wie der Nahverkehr auf der Schiene gerade in ländlichen, strukturschwachen Räumen kostengünstig und rentabel durchgeführt werden kann. Um dieses Ziel zu erreichen und gleichzeitig die Attraktivität des SPNV in der Fläche insgesamt zu erhöhen sowie Streckenstilllegungen abzuwenden, sollten unter dem Dach der DB flexible Organisationseinheiten geschaffen werden, die wie mittelständische Unternehmen am Markt agieren können.

Nach der Analyse von bundesweit 37 abgegrenzten Netzen mit rund 9.000 Kilometern Streckennetz wurden 2002 die ersten vier Regio-Netze gegründet: die Kurhessenbahn (KHB) in Nordhessen, die Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn (OBS) im Thüringer Wald, die Erzgebirgsbahn (EGB) in Sachsen und die Südostbayernbahn (SOB) in Bayern. 2006 kam das fünfte Regio-Netz, die Westfrankenbahn (WFB) in Bayern und Baden-Württemberg, hinzu.

Mit dem Vertriebsservice Ostbayern (VSO) betreibt DB RegioNetz zudem eine eigene provisionsbasierte Großagentur, die unter anderem den flächendeckenden Verkauf von Bahnfahrtscheinen zwischen der Oberpfalz und der österreichischen Grenze sichert.

Das Konzept

Die Regio-Netze sind eigenständige „Kleinbahnen“, die unter dem Dach des DB Konzerns flexibel vor Ort am Markt agieren. Mithilfe von kostengünstiger Technik, einem multifunktionalen Personaleinsatz, schlanken Verwaltungsstrukturen sowie kurzen Entscheidungswegen kann der Eisenbahnbetrieb gerade in der Fläche effizient und kostengünstig durchgeführt werden. Die Ortsnähe und der regionale Bezug der Entscheidungen garantieren eine hohe Kundenfreundlichkeit. Dabei verbinden die Regio-Netze infrastrukturelle und verkehrliche Belange in einer tatkräftigen, flexiblen Einheit. Eine bislang bewährte Grundlage dafür ist der Einsatz eigener Eisenbahnbetriebsleiter in allen Netzen. Die unternehmerische Führung dieser Regio-Netze erfolgt durch zwei GmbHs: die DB RegioNetz Verkehrs GmbH sowie die DB RegioNetz Infrastruktur GmbH. 1.300 Mitarbeiter arbeiten heute rund um das ca. 1.200 Kilometer lange Streckennetz bei den Regio-Netzen.



© Christian Radeschinski



© Georg Hess

Das Ergebnis

Die neuen, einfachen Strukturen der Regio-Netze zahlen sich aus und machen die Geschichte der Regio-Netze zu einer Erfolgsstory: 160 Mio. Euro konsolidierter Jahresumsatz, 13 Mio. Zugkilometer, 18 Mio. Fahrgäste, 97 Prozent Pünktlichkeit im Jahresdurchschnitt und ein signifikanter Sanierungsbeitrag für den Gesamtkonzern DB. Solche Ergebnisse können nur mit einer fundierten Grundlage (rund 350 Mio. Euro sind allein in die Sanierung der Infrastruktur sowie in die Erneuerung des Fahrzeugparks geflossen), einem durchdachten Konzept und vor allem mit hoch motivierten Mitarbeitern geleistet werden. Und die haben wir.

Die Regio-Netze der DB sind flexibel, innovativ und vor Ort. Und daher auch nicht miteinander vergleichbar. Gerade das ist ihr Vorteil, denn durch den regionalen Zuschnitt und die ortsspezifischen Kenntnisse, die sowohl Infrastruktur als auch Verkehrsbetrieb betreffen, können effiziente Entscheidungen zum Wohle der Fahrgäste und somit auch zum Wohle des Unternehmens getroffen werden. In der Region – für die Region, die Regio-Netze sind fest verankert und als wirtschaftlicher Faktor heute nicht mehr wegzudenken. Sie geben der Region eine Zukunft!

Die Erzgebirgsbahn



© Günter Jazbec

Südlich von Chemnitz und Zwickau, an der Grenze zu Tschechien, erstreckt sich das 217 Kilometer lange Streckennetz der Erzgebirgsbahn. Heute verfügt das Regio-Netz über eine komplett sanierte Infrastruktur und ist zudem Spitzenreiter im Bereich Kundenzufriedenheit. Rund 5.000 Fahrgäste sind täglich mit den Zügen der Erzgebirgsbahn unterwegs.

Daten und Fakten

Strecken	Chemnitz - Aue Zwickau - Johanngeorgenstadt Chemnitz - Flöha - Olbernhau-Grünthal Chemnitz - Flöha - Annaberg-Buchholz - Bärenstein
Streckenlänge	217 km
Bahnhöfe/Haltestellen	74 eigene Stationen, insgesamt 85
Anzahl der Linien	4
Zugkilometer pro Jahr	2,5 Mio.
Personenkilometer pro Jahr	37,3 Mio.
Fahrgäste täglich	ca. 5.000
Fahrzeugbestand	16 Triebwagen (VT 642), 1 Lok BR 202, 2 Fahrzeuge Drahtseilbahn
Mitarbeiter	260



© Günter Jazbec



© Mike Speer

Flexibel

Von 2002 bis 2007 wurde das Schienennetz der Erzgebirgsbahn komplett saniert. Gleise, Weichen, Bahnübergänge und Brücken sowie die Leit- und Sicherungstechnik wurden modernisiert, zahlreiche Bahnhöfe und Haltepunkte barrierefrei gestaltet und teilweise näher an die Ortskerne verlegt. Komplettiert durch den Einsatz von 16 neuen Triebwagen der Baureihe VT 642 konnten so Reisezeiten verkürzt, Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit deutlich verbessert und ein optimales Verkehrskonzept für die Region und grenzüberschreitend nach Tschechien gestaltet werden. Ergebnis: In deutschlandweiten bahninternen wie neutralen Studien (Infas) belegt die Erzgebirgsbahn den ersten Platz im Bereich Kundenzufriedenheit Regionalbahnen. So geben rund 70% der Kunden an, zufrieden bis sehr zufrieden mit dem Angebot der Erzgebirgsbahn zu sein.

Innovativ

Ohne die Gründung der Erzgebirgsbahn wäre der Eisenbahnverkehr im Erzgebirge wahrscheinlich stillgelegt. Mit technischen Neuerungen sowie frischen Ideen im Bereich Marketing konnte dies verhindert werden. Auf der Strecke Flöha – Annaberg-Buchholz wurde mit dem Elektronischen Stellwerk vom Typ SIMIS D eine neue Stellwerksgeneration eingesetzt. Diese technische Innovation führt zu Kostensenkungen, da die Signal- und Sicherungstechnik nicht nur von zentralen Punkten aus gesteuert wird, sondern zudem im Baukastenprinzip funktioniert: Die Technik kann auf die jeweils konkreten Anforderungen einer Haupt- oder Nebenstrecke dimensioniert und bei Bedarf später auch nachgerüstet werden. Damit wurde die Strecke Flöha – Annaberg-Buchholz zu einer deutschlandweit einzigartigen Referenzstrecke für den Einsatz kostengünstiger, moderner Stellwerkstechnik auf Nebenbahnen.

Vor Ort

Voraussetzung für die Entwicklung der Erzgebirgsbahn ist der 2003 zwischen der Erzgebirgsbahn und dem Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen abgeschlossene Verkehrsvertrag, der das Bahnangebot langfristig sichert. Neben der Optimierung des Nahverkehrsangebotes ist auch die Förderung des überregionalen Tourismus ein zentrales Anliegen der Erzgebirgsbahn. Seit 2006 betreibt die Erzgebirgsbahn nach umfangreicher Sanierung durch den Verkehrsverbund Mittelsachsen die Drahtseilbahn zwischen Erdmannsdorf und Augustusburg – ein touristisches Kleinod der Region. Zudem bindet die Erzgebirgsbahn die Region Erzgebirge an die Oberzentren Chemnitz und Zwickau und somit an wichtige wirtschaftliche Strukturen an.

➤ www.bahn.de/erzgebirgsbahn

Sandra Schmidt, Erzieherin (38), mit Ehemann Gunnar, Angestellter (40), und den Kindern Kevin (10) und Lisa-Marie (7) aus Zwickau:

„Gerade für Familien bietet das Erzgebirge tolle Ausflugsziele. Mein Mann ist ein großer Fan des FC Erzgebirge Aue. Am Wochenende fährt er mit unserem Sohn oft mit der Bahn zu den Heimspielen. Da fängt der Spaß schon bei der Fahrt an. Oft nutzen wir die Erzgebirgsbahn auch zur Anreise, wenn wir wandern gehen. Letztes Wochenende erst waren wir auf dem „Erzengelweg“ in Aue unterwegs, eine schöne Tour. Unserer Lisa-Marie hat es der Tiergarten Aue angetan. Am liebsten würde sie die Tiere alle mitnehmen – aber das geht natürlich nicht. Zum Glück gibt es die günstigen Tickets des Verkehrsverbunds Mittelsachsen und die Fahrt mit der Bahn dauert ja auch nur eine halbe Stunde. Im Winter geht es dann wieder mit allen auf die Kammlöipe zum Skifahren – über Johanngeorgenstadt mit der Erzgebirgsbahn ganz einfach zu erreichen.“

Die Kurhessenbahn



Daten und Fakten

Strecken	Kassel - Wolfhagen - Korbach
	Burgwaldbahn Marburg (Lahn) - Frankenberg (Eder)
	Obere Lahntalbahn Marburg (Lahn) - Biedenkopf - Bad Laasphe - Erndtebrück
	Uplandbahn Korbach - Willingen - Brilon Wald
	Ederberglandbahn Allendorf (Eder) - Frankenberg (Eder) - Korbach
	Wabern - Fritzlar - Bad Wildungen
Streckenlänge	245 km
Bahnhöfe/Haltestellen	46 eigene Stationen, insgesamt 64
Anzahl der Linien	6
Zugkilometer pro Jahr	1,7 Mio.
Personenkilometer pro Jahr	37,5 Mio.
Fahrgäste täglich	5.100
Fahrzeugbestand	18 Triebwagen (9 VT 646, 9 VT 628), 2 Lokomotiven, 1 Bus
Mitarbeiter	160

Die Kurhessenbahn mit Sitz in Kassel wurde als erstes Regio-Netz gegründet. Als mittelständisches Unternehmen bedient die Kurhessenbahn insgesamt 6 Linien im Bereich Personenverkehr im nord- und mittelhessischen Raum sowie in Nordrhein-Westfalen. 130 Züge befahren täglich das rund 250 Kilometer lange Streckennetz und verbinden die Region mit den Ballungszentren Rhein-Main und Rhein-Ruhr.



Flexibel

Die Kurhessenbahn bietet in enger Zusammenarbeit mit ihren Auftraggebern, dem Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV) und dem Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV), ein umfassendes Verkehrsangebot. Sie verbindet die Region und gewährleistet gute Anschlussverbindungen zu den Ballungszentren Rhein-Main und Rhein-Ruhr. Diese werden gerne von Pendlern und Schülern genutzt. Unter Berücksichtigung des ländlichen Charakters der Region zielt die Kurhessenbahn mit ihrem Angebot außerdem auf eine effiziente Verkehrserschließung der Urlaubsregionen Willinger Upland, Edersee und Wittgensteiner Land und ermöglicht bzw. unterstützt so den touristischen Infrastrukturausbau.

Innovativ

Die Einführung des Elektronischen Stellwerks für den Signalisierten Zugleitbetrieb auf der Strecke Korbach – Brilon Wald war ein wesentlicher Teil der umfassenden Modernisierung. Sowohl für die Region als auch bundesweit ist dieses Pilotprojekt bedeutend: Zum einen wurde gezeigt, dass auch bei mittelständischen Bahnen solche aufwändigen technischen Neuerungen sinnvoll sind – gegenüber der herkömmlichen Stellwerkstechnik für Nebenbahnen konnten rund 40% der Kosten eingespart werden. Zum anderen wird durch die Zulassung und den Regelbetrieb dieser Technik der nationale und internationale Wettbewerb auf dem Sektor Stellwerkstechnik vorangetrieben. Innovativ zeigte sich die Kurhessenbahn auch auf dem Fahrzeugsektor: Einige Triebwagen wurden hier zu speziellen Fahrradwagen umgebaut.

Vor Ort

Auf dem hart umkämpften Verkehrsmarkt Nordhessens hat die Kurhessenbahn eine feste Position eingenommen und sich gegenüber ihren Wettbewerbern behauptet. So konnte sie im Frühjahr 2008 die europaweite Ausschreibung für die Strecke Wabern – Bad Wildungen für sich entscheiden. Der Verkehr wurde zum Fahrplanwechsel 2008/2009 übernommen. Neben dem erfolgreichen Personenverkehr spielt im Netz der Kurhessenbahn auch der Güterverkehr eine wichtige Rolle. Seit dem Jahr 2007 besteht eine Kooperation mit dem Hessenforst sowie DB Schenker zum Abtransport von Sturmholzbeständen.

➤ www.bahn.de/kurhessenbahn

Frank Milani, 49, Techn. Betriebswirt, Projektleiter ESZB, Funk, 50 Hz, seit 2002 bei der Kurhessenbahn:

„Von der Idee bis zum voll funktionierenden Endergebnis steckt bei technischen Innovationen ganz schön viel Arbeit und Engagement drin – so war es auch bei der Einführung des Elektronischen Stellwerks für den Signalisierten Zugleitbetrieb auf unserer Pilotstrecke Korbach – Brilon Wald. Umso mehr freue ich mich, wenn diese Technik nun auch an anderen Standorten eingesetzt wird, z. B. auf der Insel Rügen. Darüber hinaus profitieren unsere Fahrgäste insbesondere vom dynamischen Reisenden-Informationssystem, das wertvolle Infos zu den Zügen gibt. 2005 haben wir auf unserer Pilotstrecke erstmals bundesweit Signalanlagen mit LED-Technik installiert. Nach der Zulassung durch das Eisenbahnbundesamt (EBA) starten wir nun die anderen Strecken damit aus.“

Die Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn



© Günter Kretzschmar

Ein historisches Kleinod im Süden Thüringens: Die Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn mit Sitz in Mellenbach-Glasbach befördert mit ihren zum Teil historischen Wagen auf ihren zwei Strecken knapp eine halbe Million Fahrgäste jährlich. Neben der Wartburg ist die Bergbahn eines der meist besuchten Einzelziele in Thüringen und in ihrer Art einmalig in Europa.

Daten und Fakten

Strecken	Schwarzatalbahn	Rottenbach – Katzhütte
	Oberweißbacher Bergbahn	Obstfelderschmiede – Lichtenhain – Cursdorf
Streckenlänge	29 km	
Bahnhöfe/Haltestellen	10 eigene Stationen, insgesamt 11	
Anzahl der Linien	2	
Zugkilometer pro Jahr	358.500	
Personenkilometer pro Jahr	10,1 Mio.	
Fahrgäste täglich	2.500	
Fahrzeugbestand	3 Fahrzeuge Standseilbahn, 3 Elektrotriebwagen (ET 479), 4 Dieseltriebwagen (2 VT 641, 2 historische VT 772)	
Mitarbeiter	28	



© Günter Kretzschmar



© Georg Wagner

Flexibel

Die Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn vereint in ihrem Streckennetz Bahnostalgie und modernen Nahverkehr. Das Tarif- und Marketingkonzept dieser stark vom Tourismus geprägten Bahn setzt voll auf die Vermarktung dieser vorteilhaften Symbiose im landschaftlich reizvollen Schwarzatal. Dabei werden Synergieeffekte durch die Zusammenarbeit mit touristischen Partnern in der Region genutzt. Mit dem Bergbahn-Tagesticket fahren die Kunden einen ganzen Tag im gesamten Streckennetz der Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn sowie auf ausgewählten Buslinien der Region. Das Merchandising und die bereits bestehenden Marketingmaßnahmen, wie beispielsweise gastronomische Verköstigung in einem umgebauten Reisezugwagen, werden stetig weiterentwickelt.

Innovativ

Mit nicht ganz 30 km Strecke ist dieses Regio-Netz zwar recht klein, jedoch von der Innovationskraft beachtlich: Im Dezember 2002 wurde erstmalig bundesweit bei der Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn Mobilfunktechnik für den Eisenbahnbetrieb eingesetzt. Seit März 2004 ist die Bergbahn komplett barrierefrei ausgebaut. Dazu kommen Sonderfahrten mit historischen Fahrzeugen (auch bekannt als „Ferkeltaxen“), der seit Mai 2008 neu eingesetzte Cabriowagen auf der Standseilbahn sowie die mehrsprachige eigene Internetpräsenz.

➤ www.oberweissbacher-bergbahn.com

Vor Ort

Umfassende Sanierungsarbeiten in den Jahren 2001 und 2002 haben zur Aufrechterhaltung der 1900 bzw. 1923 in Betrieb genommenen Bahnverkehre geführt. Technik auf höchstem Niveau, z. B. computerbasierte Steuerungselemente der Standseilbahn, brandhemmende Innenverkleidungen und die infrastrukturelle Sanierung von Gleisen, Schienen, Schwellen, Bettungen, Bahnübergängen, Brücken und Durchlässen sichern der Region heute eine Zukunft als Tourismusstandort. Ca. 75% Neukunden jährlich, eine Verdreifachung der Fahrgastzahlen der Schwarzatalbahn sowie an Spitzentagen bis zu 2.500 Fahrgäste täglich in der Standseilbahn belegen den Erfolg und bestätigen das Konzept der Verknüpfung von modernem Nahverkehr mit nostalgischem Bergbahnverkehr.

Martha Werner, 27, Kauffrau für Verkehrsservice und Triebfahrzeugführerin BR 479, seit Januar 2005 Bergbahnbedienerin bei der Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn:

„Als Bergbahnbedienerin erlebe ich jeden Tag viel Interessantes. Das Schönste an meiner Tätigkeit ist die 18-minütige Fahrt vom Tal hinauf zur Bergstation. Auf der Fahrt genießen unsere Fahrgäste den tollen Ausblick, während ich ihnen die Geschichte und Technik der Bergbahn erkläre. Der Kontakt zu den Fahrgästen ist mir besonders wichtig und gut möglich, da ich direkt im Bergbahnwagen stehe. So kann ich alle Fragen beantworten, z. B. zu unserem praktischen Bergbahn-Tagesticket. Unsere Gäste kommen aus aller Welt, z. B. Dänemark, den Niederlanden, Amerika und sogar aus China. Viele sind auch Stammgäste aus Thüringen, die immer wieder einen Ausflug zu unserer Bergbahn machen.“

Die Südostbayernbahn



© Christian Butzhammer

Das größte Regio-Netz, die Südostbayernbahn mit Sitz in Mühldorf, befindet sich östlich von München und umfasst ein 440 Kilometer langes Streckennetz. Seit 2002 rollt der Personenverkehr zwischen München, Rosenheim, Salzburg, Burghausen, Passau und Landshut unter der Führung des mittelständischen Unternehmens. Fahrgaststeigerungen von 40 Prozent im Gesamtnetz sprechen dabei für sich!

Daten und Fakten

Strecken	Mühldorf – München
Rottalbahn	Mühldorf – Pfarrkirchen – Pocking – Passau
Traun-Alz-Bahn	Mühldorf – Garching – Traunstein
Inntalbahn	Mühldorf – Rosenheim
	Mühldorf – Simbach
	Mühldorf – Burghausen
Bay. Tauernbahn	Landshut – Mühldorf – Freilassing – Salzburg
Filzenexpress	Wasserburg – Ebersberg – Grafing – München Ost
	Traunstein – Traunreut
Waginger Bahn	Traunstein – Waging
	Traunstein – Ruhpolding
Streckenlänge	Streckennetz 440 km, Liniennetz 540 km
Bahnhöfe/Haltestellen	80 eigene Stationen, insgesamt 115
Anzahl der Linien	11
Zugkilometer pro Jahr	5,1 Mio.
Personenkilometer pro Jahr	411 Mio.
Fahrgäste täglich	26.000
Fahrzeugbestand	34 Triebwagen (VT 628), 1 Triebwagen (VT 650), 25 Lokomotiven (Baureihe 218), 85 Reisezugwagen (davon 48 Doppelstockwagen)
Mitarbeiter	550



© Südostbayernbahn



© Günther Bauer

Flexibel

Personenverkehr, Vertrieb und eine eigene, zertifizierte Werkstatt – die Südostbayernbahn bietet ein breites Leistungsspektrum. Seit langem besteht ein grenzüberschreitender Verkehr nach Salzburg/Österreich, zum Fahrplanwechsel 2008/2009 kamen in Zusammenarbeit mit der ÖBB-Personenverkehr AG Verbindungen nach Linz hinzu. Speziell für den lokalen Bedarf konzipierte Tickets, wie z. B. das Südostbayern-Ticket, das Traun-Alz-Ticket oder das Wasserburg-München-Ticket, ergänzen das bekannte DB-Fahrscheinangebot und steigern, ebenso wie der Einsatz moderner klimatisierter Doppelstockzüge, die Kundenzufriedenheit.

Innovativ

Im Zuge der gewonnenen Ausschreibung des „Niederbayernpakets“ wird das Angebot auf der Rottalbahn schrittweise verbessert. Ziel ist die Einführung des Stundentakts ab 2010. Eigene Vertriebsstellen, sanierte Bahnhöfe und Haltepunkte mit kostengünstigen Lösungen zur Fahrgastinformation, neue Elektronische Stellwerke sowie Kooperationen mit touristischen Partnern tragen zur Attraktivitätssteigerung des Verkehrs und des Bahnumfeldes bei. So können beispielsweise Urlauber der Gemeinde Waging ihre Kurkarte auf ausgewählten Strecken der Südostbayernbahn als Tagesticket nutzen – gut für die Mobilität vor Ort, gut für die Umwelt.

Vor Ort

Eine gute Infrastruktur bildet die Basis des Erfolgs. Knapp 170 Mio. Euro sind beispielsweise bis zum Jahr 2008 in die Sicherung von Bahnübergängen, in die Erneuerung von Signaltechnik und in die Sanierung von Stationen investiert worden. Außerdem wurde die Fahrzeugflotte um 24 moderne und komfortable Doppelstockwagen erweitert. Sie verkehren auf der Strecke Mühldorf – München und bieten eine gehobene Ausstattung in der 1. Klasse. Als in der Region fest verankerter Wirtschaftsbetrieb bildet die Südostbayernbahn junge Menschen aus und bietet über 550 Mitarbeitern sichere und wohnortnahe Arbeitsplätze.

➤ www.bahn.de/suedostbayernbahn

Christoph Kraller, 39, Leiter der Südostbayernbahn, seit April 2004 in Mühldorf tätig:

„Wir verstehen uns als Dienstleister rund ums Bahn fahren. Wer dabei eine gute Qualität liefern möchte, muss dafür investieren. Zurzeit modernisieren wir den Mühldorfer Bahnhof für rund 3,8 Mio. Euro. Barrierefrei, modern und noch kundenfreundlicher – das ist hier unser Ziel. Die Anstrengungen lohnen sich: Die Zufriedenheitswerte unserer Fahrgäste sind in den letzten Jahren stetig gestiegen. Neben den großen Investitionen sind es oftmals die Kleinigkeiten, die zählen: ein freundliches Lächeln, ein Papierchen, das man aufhebt, ein kurzes Gespräch – das versuchen mein Team und ich jeden Tag umzusetzen. In der Region sind wir als Arbeitgeber mittlerweile ein fester Wirtschaftsfaktor. Gerade jungen Leuten können wir eine Perspektive bieten. Besonders stolz sind wir auf unsere Ausbildungskapazitäten, die von 15 Stellen auf knapp 50 gestiegen sind.“

Die Westfrankenbahn



Daten und Fakten

Strecken	Maintalbahn	Aschaffenburg - Wertheim
	Madonnenlandbahn	Miltenberg - Seckach
	Tauberbahn	Wertheim - Crailsheim
	Frankenbahn	Würzburg - Lauda (Stuttgart)
	Hohenlohebahn	Heilbronn - Crailsheim
Streckenlänge	371 km, davon 206 km eigene Infrastruktur	
Bahnhöfe/Haltestellen	49 eigene Stationen, insgesamt 91	
Anzahl der Linien	5	
Zugkilometer pro Jahr	1,2 Mio. Bayern, 1,9 Mio. Baden-Württemberg	
Personenkilometer pro Jahr	99 Mio.	
Fahrgäste täglich	12.900	
Fahrzeugbestand	35 Triebwagen (10 VT 642, 25 VT 628)	
Mitarbeiter	270	

An Main und Tauber, zwischen Odenwald, Spessart und Hohenlohe verbindet die im Januar 2006 gegründete Westfrankenbahn mit Sitz in Aschaffenburg sechs Landkreise und zwei Bundesländer. Das Streckennetz umfasst insgesamt 371 Kilometer, 206 Kilometer davon gehören zur eigenen Infrastruktur.



Flexibel

Die Westfrankenbahn betreibt länderübergreifenden Bahnverkehr zwischen Bayern und Baden-Württemberg. In enger Zusammenarbeit mit den Aufgabenträgern, der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) und der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW), wird so ein an die lokalen Bedürfnisse angepasstes Schienenverkehrsangebot realisiert. Auf einigen Strecken werden die jeweiligen Länder-Tickets des Nachbarlandes anerkannt. So können die Fahrgäste mit dem Bayern-Ticket auf dem baden-württembergischen Abschnitt über Wertheim – Lauda nach Würzburg fahren. Ebenso gilt das Baden-Württemberg-Ticket auf der bayrischen Strecke (Walldürn)/Amorbach – Miltenberg – Wertheim und zwischen Lauda und Würzburg.

Innovativ

Die Attraktivität des Eisenbahnverkehrs konnte durch verschiedene Maßnahmen deutlich gesteigert werden: Durch den Erhalt von Verkaufsstellen, die zeitgemäße Umgestaltung der DB Reisezentren in Miltenberg, Lauda, Bad Mergentheim und Wertheim, die infrastrukturelle Komplettanierung der Madonnenlandbahn, den Umbau von VT 628 zu „Fahrradwagen“ sowie durch die Wiederaufnahme des Güterverkehrs im Netz der Westfrankenbahn. Die regionale Wirtschaft wurde so an ein funktionierendes Streckennetz angebunden. Dies führte in kurzer Zeit zu einer festen Verankerung der Westfrankenbahn als Wirtschaftsfaktor in der Region.

Vor Ort

Durch die Nutzung der Werkstatt der Kahlgrundverkehrsgesellschaft (KVG) in Schöllkrippen, in der die Dieseltrieb- und Steuerwagen der Westfrankenbahn inspiziert, gewartet und instandgesetzt werden, konnten die Werkstatt gehalten und somit 20 Arbeitsplätze in der Region gesichert werden. Ein umfassendes Marketingkonzept mit publikumswirksamen Maßnahmen wie Event- und Themenzügen, mit der aktiven Mitgliedschaft in drei Touristikgemeinschaften sowie einem regionalen Sportsponsoring sichert eine erfolgreiche Außendarstellung der Westfrankenbahn.

➤ www.bahn.de/westfrankenbahn

Roland Schwing, 59, seit November 1986 Landrat des Kreises Miltenberg:

„Die Westfrankenbahn hat große Bedeutung für Pendler im Verkehr in das Oberzentrum Aschaffenburg. Nur sie erlaubt die Bewältigung der erheblichen Fahrgastzahlen im Schülerverkehr. Eine solide Leistungsfähigkeit der Infrastruktur, insbesondere im hoch frequentierten Abschnitt Aschaffenburg – Miltenberg, ist Voraussetzung hierfür. Die Zusammenführung der Kompetenzen für Infrastruktur und Betrieb sowie die regionale Verankerung sichern und schaffen Arbeitsplätze vor Ort. Durch die Gleisanschlüsse für den Güterverkehr kann in Miltenberg wieder Holz aus dem Odenwald und Spessart verladen werden. Firmen sind an die Schieneninfrastruktur angebunden und Zukunftsoptionen für die stärkere Nutzung der Schiene sind erhalten geblieben.“

Der Vertriebsservice Ostbayern



Daten und Fakten

Einzugsgebiet	ca. 20.000 km ²
Verkaufsstellen	13, darunter 3 eigene ServiceStores und 2 Café im Bahnhof
Agenturen	5
Fahrkartenautomaten	140
Kunden täglich	ca. 30.000
Mitarbeiter	83

Kein klassisches Regio-Netz, aber als Mittelständler ähnlich erfolgreich: Mit umfassender persönlicher Beratung, dem Verkauf von Fahrkarten, Urlaubsreisen, Veranstaltungstickets und vielen Zusatzangeboten verhalf der als Agentur unter dem Dach der Deutschen Bahn gegründete Vertriebsservice Ostbayern vielen Bahnhöfen zwischen der Oberpfalz und der österreichischen Grenze zu einer kleinen Renaissance.



Flexibel

In der Konzentration auf die eigenen Fähigkeiten liegt der Schlüssel des Erfolgs. Die professionelle Kundenbetreuung durch das geschulte Personal wurde auf weitere bahn- bzw. reiseaffine Verkaufsfelder ausgeweitet, sodass neben den ursprünglichen Bahnprodukten heute auch Zusatzangebote verkauft werden. Zum ausgebauten Produktportfolio gehören der Paketversand sowie das Ticketing für Großveranstaltungen und Tagesausflüge. Der Vertriebsservice Ostbayern ist sogar als Reiseveranstalter tätig, bei dem man komplette Pauschal- und Individualreisen im In- und Ausland buchen kann. Das freut natürlich auch die Kunden, die zudem von bedarfsorientierten Öffnungszeiten profitieren.

Innovativ

Aus Bestehendem etwas Neues und Erfolgreiches schaffen, so könnte das Motto des Vertriebsservice Ostbayern lauten. Die vorhandenen personellen und materiellen Ressourcen wurden geprüft und schließlich für Zusatzgeschäfte genutzt. So sind eigene ServiceStores entstanden, in denen neben der Beratung und dem Verkauf von Bahnfahrkarten weitere Produkte wie kleine Snacks, frische Backwaren, Süßigkeiten, Kaffeespezialitäten, Zeitungen und Zeitschriften, Ansichtskarten, Souvenirs und andere regionale Produkte angeboten werden. Einmalig bei der DB ist das Café im Bahnhof in den Stationen Zwickau und Dingolfing. In modernen Rot- und Brauntönen eingerichtet, erhält der Kunde hier auf Wunsch neben seinem Espresso eine umfassende und kompetente Beratung zum Fahrkartenkauf sowie zu regionalen Angeboten wie Konzerten oder Tagesausflügen.

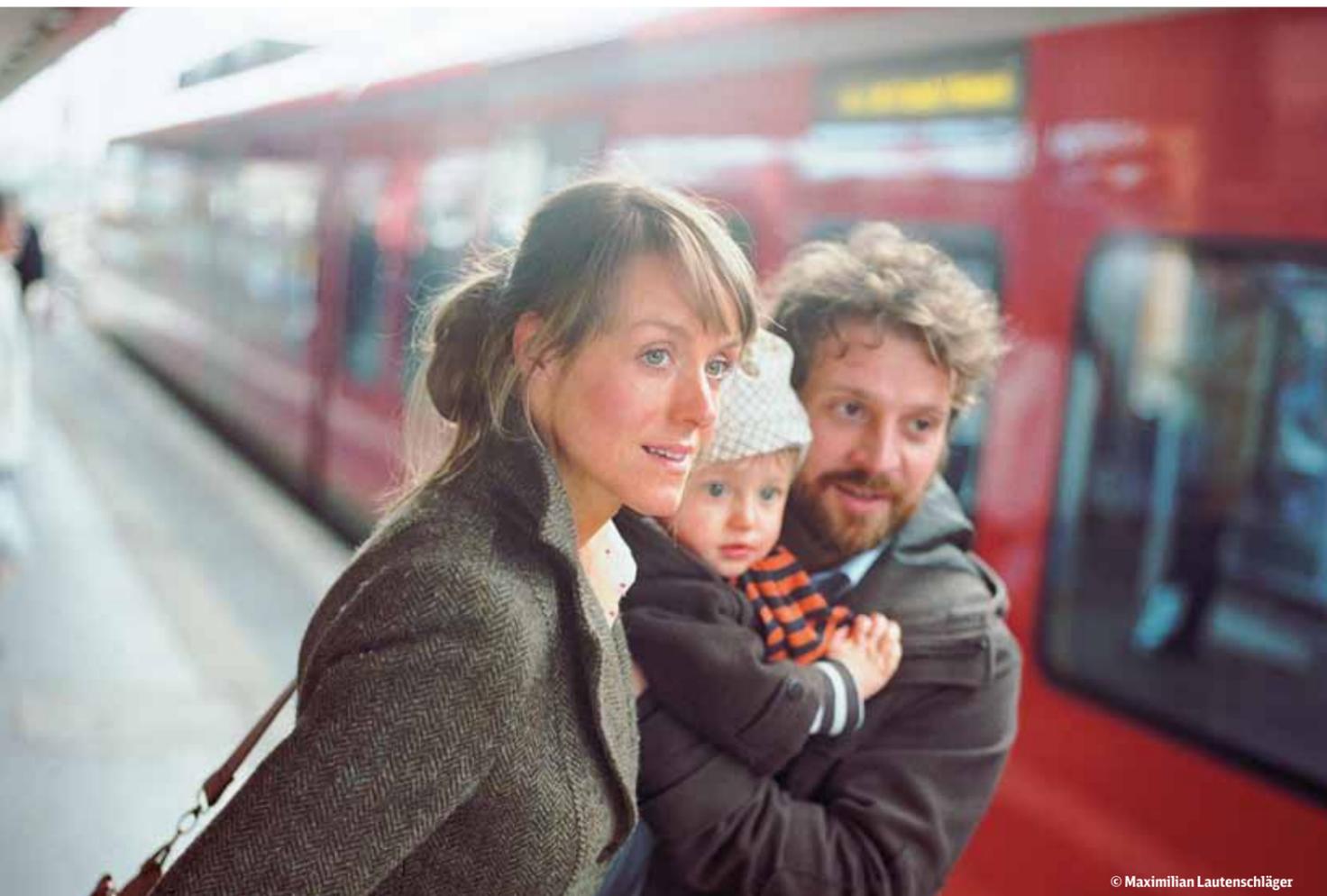
Vor Ort

Vor dem Hintergrund, dass ursprünglich die Hälfte aller Reisezentren in der Region geschlossen werden sollten, hat sich heute mit dem Vertriebsservice Ostbayern ein mittelständisches Unternehmen erfolgreich etabliert und in einer strukturschwachen Region den personenbedienten Verkauf von Bahnwerten und Zusatzleistungen gesichert. Mit der Nähe zum Kunden und durch Umgestaltung der Verkaufsstellen erfolgte eine Aufwertung der Bahnhöfe, was sich nicht zuletzt in den gestiegenen Kundenzahlen zeigt: Bis zu 150% mehr Kunden frequentieren die ServiceStores und Reisezentren und machen so das Modell „Convenience-shopping in der Agentur“ zu einem Erfolgskonzept.

➤ www.bahn.de/vertriebsserviceostbayern

Manfred Turtenwald, 54, Reiseberater, seit 1998 im DB Reisebüro im Bahnhof Regensburg:

„Alles aus einer Hand – so lautet unser Motto! Seitdem wir das Reisebüro räumlich weiter nach vorne verlegt haben, nehmen viel mehr Kunden unser Angebot wahr. Hier ist immer gut zu tun, was sehr schön ist. Und wir sind ja jetzt auch zu zweit im Reisebüro. Meine Kollegin und ich haben hauptsächlich mit der schönsten Zeit unserer Kunden zu tun, dem Urlaub. Da geht man natürlich sehr gründlich vor, schließlich soll ja bei der Reise alles stimmen. Ob Städtereise nach Berlin, Kurztrip nach Österreich, Badeurlaub auf Rügen oder Pauschal- und Flugreise ins Ausland, unser Angebot ist sehr vielfältig. Auch Konzertkarten und Stadtführungen bekommen Sie bei uns. Gerade vor ein paar Tagen habe ich erst ein paar Coldplay-Tickets verkauft. Gerne kommen auch die Schulen zu uns und planen hier ihre Klassenfahrten. Das hat bis jetzt immer prima funktioniert.“



© Maximilian Lautenschläger

Klein, regional und profitabel

Wir geben der Region eine Zukunft – das zeigen unsere Regio-Netze in ganz Deutschland sehr deutlich: Die Erzgebirgsbahn ist Spitzenreiter in der Kundenzufriedenheit, die Kurhessenbahn setzt mit der neuen Stellwerkstechnik auf Hightech, die Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn bietet mit dem Cabriowagen ein touristisches Highlight, die Südostbayernbahn ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor in der Region, die Westfrankenbahn sticht durch besondere Marketingmaßnahmen hervor und zu guter Letzt zeichnet sich der Vertriebsservice Ostbayern durch ein vielfältiges Serviceangebot aus. Sie alle sind flexibel, innovativ, vor Ort! Als Spezialisten für „klein, regional und profitabel“ hat jedes Regio-Netz bis heute viel erreicht – Qualität, Leistung und Wirtschaftlichkeit stimmen: Für die Menschen, für die Region, für den Konzern!

Das Regio-Netz-Modell hat sich durch seine lokalspezifische Ausrichtung bewährt. Zahlreiche Auszeichnungen von Fahrgastverbänden zeigen, dass das Geleistete auch Anerkennung findet. Mit Recht kann es als erfolgreiches Modell für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in der Fläche bezeichnet werden. Für unsere Eigentümer bedeutet dies, dass wir im harten Wettbewerb auf dem Verkehrsmarkt ganz vorne mitspielen. Hoch motiviert und engagiert arbeiten wir im Team, sodass schnell, unkonventionell und mutig agiert werden kann. Unsere Auftraggeber wissen, dass wir uns um alles „rund um das Bahnfahren“ kümmern – egal, ob Verkehr, Vertrieb, Infrastruktur, Werkstattleistungen, Marketing – der integrierte Betrieb macht uns stark! Und dies kommt natürlich unseren Kunden zugute. Zuverlässige Verbindungen im Personen- und Güterverkehr lassen uns zuversichtlich in die Zukunft blicken. Ein Aspekt, den besonders unsere Mitarbeiter zu schätzen wissen. Denn wir schaffen Arbeits- und Ausbildungsplätze mit Anspruch und Zukunft vor Ort.

Zukunft und Nostalgie gehören bei uns zusammen

Seit 2009 ist DB RegioNetz für die Nostalgiereisen der DB mit dem historischen Zug TEE Rheingold verantwortlich. Dieses eigenwirtschaftliche Angebot dauerhaft am Markt zu platzieren und damit ein zusätzliches Geschäftsfeld zu erschließen ist die aktuelle Herausforderung.

Doch damit nicht genug! Wir ruhen uns nicht auf Erreichtem aus, sondern streben weiter, um auch zukünftig attraktiven und wirtschaftlichen Zugverkehr auf der Schiene in der Fläche zu betreiben. Eine Ausweitung der Regio-Netze ist dabei in Zusammenarbeit mit den Bestellern und unter Beachtung bestimmter Faktoren, wie den mittelständischen Unternehmensstrukturen, durchaus möglich und denkbar:

- Erweiterung der bestehenden Regio-Netze durch Einbeziehung weiterer Strecken und Streckenabschnitte
- Taktverdichtungen innerhalb der bestehenden Regio-Netze
- Akquirierung weiterer, überschaubarer Zusatzgeschäfte für das Leistungsportfolio der Regio-Netze
- Ausbau Sonderverkehre, insbesondere im Marktsegment der Nostalgiereisen



© Manuela Pampel



© Claus Rethorn

Bei allen unseren Unternehmungen und Planungen gilt, dass Qualität und Leistung stimmen. Nur so können wir verantwortungsvoll mit unseren Aufgaben umgehen und weiterhin flexibel, innovativ und vor Ort einen attraktiven Schienenpersonennahverkehr in der Fläche bieten! Wo auch immer wir tätig sind – wir geben der Region eine Zukunft!