



Regio Aktuell

Informationen der DB Regio AG für die Nahverkehrsbranche

Foto: DB AG

Wenn der Arbeitsmarkt an seine Grenzen stößt

Trotz Rekrutierungserfolgen bleibt der Fachkräftemangel ein Problem

Wie noch nie zuvor hat DB Regio im vergangenen Jahr neue Mitarbeiter:innen eingestellt. Insgesamt stiegen 6.800 Bewerber:innen bei DB Regio ein. Der Schwerpunkt lag klar im operativen Bereich, vor allem bei Busfahrer:innen (2.285 Einstellungen), im Triebfahrzeugdienst (1.380 Einstellungen), im Zugbegleitdienst (914 Einstellungen) und in den Werkstätten (313 Einstellungen). Die Zahl der Vollzeitstellen lag zum Jahresende bei 39.587 und damit um 1.849 über dem Vorjahr. Bereits 2022 war sie um 518 gestiegen.

Mit dazu beigetragen hat das Projekt „Starkes Team@Regio“, das nicht nur auf Recruiting abhebt. Ziel ist es, die Attraktivität des Unternehmens gesamthaft und auch für die Beschäftigten zu stärken, die DB Regio bereits angehören. Dahinter steht die Überzeugung, dass nur Unternehmen, die ihre Beschäftigten binden und halten, auch erfolgreich neue Kräfte rekrutieren können (siehe Seiten 4/5). Dass dies ge-

lingt, ist angesichts des Fachkräftemangels eine Herausforderung für alle Verkehrsunternehmen. Dabei hat der demografische Wandel seinen Höhepunkt noch längst nicht erreicht: Das Ausscheiden der geburtenstarken Jahrgänge kommt erst noch. Deswegen rekrutiert der DB-Konzern trotz angespannter wirtschaftlicher Situation weiter.

Fraglich ist jedoch, ob der Arbeitsmarkt alleine die Probleme lösen kann. „Der Fachkräftemangel ist bereits heute immens und wird in den kommenden Jahren noch viel größer“, sagt DB-Personalvorstand Martin Seiler. „Es wird nicht möglich sein, immer noch mehr Leute einzustellen.“ Seiler zufolge muss es auch darum gehen, die Produktivität zu steigern. In der Verwaltung bedeute dies, Prozesse zu verschlanken und Doppelstrukturen abzuschaffen. Im operativen Bereich sollen mittelfristig Standardisierung, Automatisierung und Digitalisierung die Effizienz erhöhen.

Auf der Spur einer neuen Mobilität

In Kooperation mit DB Regio veröffentlicht das Wirtschaftsmagazin brand eins im Juni erstmals den „Mobilitätsreport“.

Auf 148 Seiten geht der Report der Frage nach: „Was braucht es eigentlich, um Menschen zu einem anderen Handeln zu bewegen?“ Die



Journalist:innen beleuchten unter anderem das Modellprojekt SMILE24, ziehen eine vorläufige Bilanz des Deutschland-Tickets und werfen einen Blick auf den ÖPNV anderer Länder.

Wer die Print-Ausgabe von Regio Aktuell bekommt, erhält automatisch ein Gratis-Exemplar.

Liebe Leserinnen und Leser,

wenn der Arbeitsmarkt leer gefegt ist, bringt Recruiting alleine nicht weiter. Für die Beschäftigten muss das Gesamtpaket passen. Dazu gehören etwa die



Foto: DB Regio

Wertschätzung im Betrieb, die Zusammenarbeit im Team und verlässliche Arbeitsbedingungen. Davon profitieren die neu Hinzukommenden genauso wie jene, die schon länger im Unternehmen ar-

beiten und die es zu halten gilt. Es kommt auf beide an – das war der Ansatz unseres Projekts „Starkes Team@Regio“, mit dem wir unsere Arbeitgeberattraktivität klar verbessern konnten. Auf diesem Weg gehen wir weiter. Wir rekrutieren für den operativen Bereich, haben aber auch gelernt, wie wichtig die Mitarbeiterbindung ist. Dabei wissen wir, dass immer neue Einstellungsrekorde wie bisher mit fortschreitendem

demografischen Wandel kaum mehr möglich sein werden. Deshalb geht es auch darum, mit knappem Personal möglichst effizient zu arbeiten. Dazu nutzen wir die Chancen der Digitalisierung. Wir wollen unseren Aufgabenträgern und Fahrgästen weiter ein zuverlässiger Partner sein. Dafür setzen wir alles in Bewegung!

„Wir wollen unseren Aufgabenträgern und Fahrgästen weiter ein zuverlässiger Partner sein. Dafür setzen wir alles in Bewegung!“

Ulrike Haber-Schilling,
Vorständin Personal DB Regio AG

Standpunkt



Foto: NAH.SH/Mantuel Weber

„Das ist unser Job“

von Dr. Arne Beck, Geschäftsführer der Nahverkehrsgesellschaft Schleswig-Holstein NAH.SH

Im März ist das Modellprojekt SMILE24 an den Start gegangen. Ob es die gewünschte Blaupause für zukunftsfähige öffentliche Verkehre im ländlichen Raum hervorbringt, wissen wir erst Ende 2025. Aber schon jetzt ist klar: Ein Modellprojekt wie SMILE24 steht exemplarisch dafür, was wir als Branche bewegen müssen, wenn wir die in ländlichen Regionen üblichen Modal Splits mit ÖPNV-Anteilen um zwei Prozent nicht mehr hinnehmen und stattdessen öffentliche Verkehre auf die Beine stellen wollen, die mit ihrem Mobilitätsangebot überzeugen.

Dass solche Verkehre nicht umsonst sind, versteht sich von selbst. Aber ein kaum wahrgenommenes Grundangebot hat ebenfalls seinen Preis. Mindestens so wichtig wie die Kofinanzierung durch Bund und Länder ist deshalb unsere Bereitschaft als Branche, in neue Angebote zu investieren, Durststrecken in Kauf zu nehmen und irgendwann zu entscheiden, ob man ein Projekt ausbauen kann oder abmoderieren muss. Wir müssen zeigen, wofür das Geld ausgegeben werden soll und beweisen, dass sich die Ausgabe lohnt. Das ist unser Job.

Um ihn richtig gut zu machen, brauchen wir mehr Mut für neue Ideen, einen klaren Fokus auf Kundenzufriedenheit und die Einsicht, dass auch im ÖPNV weniger oft mehr ist: Konzentrierte Maßnahmen, die auf kleinem Raum große Wirkung entfalten, bringen mehr Fahrgäste ins System und verbessern im Wettbewerb mit anderen Bedarfsträgern die Chancen für öffentliche Kofinanzierung.

Mit SMILE 24 haben wir ein Produkt auf die Straße gebracht, das dieser Logik folgt und ganz klar aus der Kundenperspektive heraus entwickelt wurde. Es ist ein Showcase, das das Versprechen einlöst, auf dem Land rund um die Uhr ohne eigenes Auto mobil sein zu können. Jetzt wollen und müssen wir zeigen, dass Mobilitätswende im ländlichen Raum möglich ist. Für die Menschen in der Region wäre das ein Gewinn, für den ÖPNV und seine Rolle bei der Dekarbonisierung des Verkehrssektors ein wichtiger Etappenerfolg.

Faire Bedingungen stärken die Resilienz

Auf dem Weg zum „Verkehrsvertrag 2.0“ kommt die Branche langsam voran

Insolvenzen und Marktaustritte von Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU) brachten den Stein ins Rollen, inzwischen hat der Branchendiskurs um den „Verkehrsvertrag 2.0“ zu greifbaren Ergebnissen geführt. Den Anfang machte Nordrhein-Westfalen. Dort hat „Fokus Bahn NRW“ als Plattform von EVU und Aufgabenträgern vertragliche Anpassungen erarbeitet, um die Fortführung geschlossener Verkehrsverträge und die Erbringung vereinbarter Verkehrsleistungen zu sichern. Nun sollen auch in Baden-Württemberg fairere Bedingungen die Resilienz der EVU stärken. Diese leiden insbesondere unter der Bautätigkeit im Streckennetz, Infrastrukturmängeln sowie steigenden Kosten zum Beispiel für Personal und einzurichtende Ersatzverkehre.

Die für Baden-Württemberg geschlossene Vereinbarung entlastet die EVU von Kostensteigerungen, die bei Vertragsabschluss nicht vorhersehbar waren oder die sie nicht beeinflussen können. Bei den Personalkosten setzt die Vereinbarung auf die Anwendung des Personalkostenindex SPNV, den die EVU und der Bundesverband Schienenbahnverkehr gemeinsam entwickelt haben. Der PKI SPNV bildet diese Kosten besser

ab als der ursprünglich verwendete Index. Bei pünktlichkeitsbezogenen Pönalen (Vertragsstrafen) und Zugausfällen differenziert die Vereinbarung nach Eigen- und Fremdverschulden. Fremdverschuldete Ereignisse werden künftig nicht mehr pönalisiert und nur noch anteilig gemindert. Vergütet werden auch Zusatzaufwände bei der Störfallkommunikation, Anschlusssicherung und der Organisation von Schienenersatzverkehren in Verbindung mit gestiegenen Qualitätsanforderungen. Für laufende Verkehrsverträge sind diese Anpassungen rechtssicher umsetzbar, was durch Einzelvereinbarungen auf Basis einer Mustervereinbarung geschehen soll. In neu abzuschließenden Verkehrsverträgen sollen sie von vornherein enthalten sein. In einem Positionspapier hatten zuvor bereits die im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen organisierten EVU im SPNV zum „Verkehrsvertrag der Zukunft“ Stellung genommen. Ihre Forderungen gehen über die Regelungen für Baden-Württemberg hinaus und beinhalten zum Beispiel auch Material- und Energiekosten, die Umrüstung von Fahrzeugen auf das neue Leit- und Sicherungssystem ETCS sowie Überprüfungsklauseln bei langlaufenden Verkehrsverträgen.

Weitere Informationen im E-Paper

Bus2Bus: Vernetzte Mobilität erleben

Bundesverkehrsminister Volker Wissing gehörte zu den Fachleuten, die sich bei der Messe Bus2Bus in Berlin ein Bild von den Möglichkeiten der vernetzten Mobilität als Problemlöser im ländlichen Raum machten. Die Möglichkeit dazu bot der NAHGEDACHT-Roadshowbus von DB Regio Straße. Der Rundgang dort beginnt mit einer „Sounddusche“: Etwa zwei Minuten lang erklingen unterschiedliche Stimmen, die Probleme im ländlichen Nahverkehr an-

schaulich beschreiben. Mit einer VR-Brille virtuell erlebbar, präsentiert der NAHGEDACHT-Bus danach auch die Lösung: Das On-Demand-Shuttle kommt jederzeit wie gerufen, mit Bus und Regionalbahn geht es nahtlos weiter. Das Foto aus dem Selfie-Automat des NAHGEDACHT-Busses zeigt (v. r.) DB Regio-Marketingvorstand Jan Schilling, Bundesverkehrsminister Volker Wissing, Bianca Könecke, Britta Salzmänn sowie Praktikantin Anastasia Sauder.



Foto: DB Regio

Gaben den Startschuss für SMILE24: (v.l.) Claus Ruhe Madsen, Verkehrsminister Schleswig-Holstein, Dr. Rolf-Oliver Schwemer, Landrat Rendsburg-Eckernförde, Evelyn Palla, Vorständin Regionalverkehr DB AG, Dr. Wolfgang Buschmann, Landrat Schleswig-Flensburg und Dr. Arne Beck, Geschäftsführer NAH.SH.

SMILE24 bringt ÖPNV der Zukunft auf die Straße

Erste Ergebnisse aus Schleswig-Holsteins Modellprojekt zeigen: Integrierte Alltagsmobilität kommt an. On-Demand-Shuttles legen Blitzstart hin.

Zerstreute Siedlungsstrukturen, sinkende Schülerzahlen, Modal Split Anteil des ÖPNV im niedrigen einstelligen Bereich: Mehr ländlicher Raum als in der Schlei-Region geht kaum. Für den Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein (NAH.SH) ein guter Grund, mit finanzieller Förderung des BMDV und des Landes das Modellprojekt SMILE24 – Schlei-Mobilität: innovativ, ländlich, emissionsfrei und 24/7 – zu starten. „SMILE24 wird von der Vision eines ländlichen Raums getrieben, in dem Menschen zu jeder Tages- und Nachtzeit ohne eigenes Auto barrierefrei, verlässlich und nachhaltig mobil sein können. Ziel ist die Bereitstellung eines klimaneutralen und öffentlichen Mobilitätsangebots, das zum Umstieg vom motorisierten Individualverkehr in den ÖPNV animiert“, bringt NAH.SH-Geschäftsführer Dr. Arne Beck das Vorhaben auf den Punkt.

Expressbus- und touristische Buslinien, On-Demand-Verkehre (ODV) mit dem NAH.SHUTTLE sowie Car- und Bikesharing-Angebote bringen das Leistungsversprechen auf die Straße: Der Buslinienverkehr wird kom-

plett von DB Autokraft, der ODV mit Unterstützung weiterer Verkehrsunternehmen, das Car- und Bikesharing durch andere Anbieter erbracht. Perspektivisch werden alle Fahrzeuge mit 100 Prozent Ökostrom fahren, die Ladeinfrastruktur kommt von DB Regio Straße.

Zwei Monate nach dem Start von SMILE24 erlaubt die Auswertung der Buchungsdaten und Fahrgast-Zählssysteme erste Einblicke in das Mobilitätsgeschehen: In dem 120.000 Einwohner umfassenden Bedienebiet registriert NAH.SH wöchentlich rund 4.000 Fahrten mit dem NAH.SHUTTLE. Durch das zusätzliche Expressbusangebot konnten mehr Fahrgäste hinzugewonnen werden. Das Bikesharing schneidet mit 60 Ausleihen täglich gut ab und wird meist wie vorgesehen für die letzte Meile bis nach Hause oder ins Büro genutzt.

„Das ist Nahverkehr der Zukunft“, sagte Evelyn Palla, Vorständin Regionalverkehr Deutsche Bahn AG bei der Betriebsaufnahme am 29. März. „Mit modernen Elektrobussen und 3.600 virtuellen Haltestellen für unsere Shut-

bles bieten wir unseren Fahrgästen umweltfreundliche Mobilität. Was in Schleswig-Holstein heute startet, wollen wir bundesweit in weiteren Regionen umsetzen.“

Weitere Informationen im E-Paper

ioki fährt mit

Bis 2027 soll Deutschlands größte On-Demand-Flotte mit bis zu 500 Fahrzeugen durch ganz Schleswig-Holstein rollen. Beim Ausbau der On-Demand-Verkehre (ODV) vertraut der Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein (NAH.SH) auf Software-as-a-Service-Lösungen von ioki. Der in Frankfurt ansässige Softwareanbieter hatte eine europaweite Ausschreibung für sich entschieden und stellt bis 2027 die für digitale Bedarfsverkehre erforderliche Software bereit. Das gilt auch für das Modellprojekt SMILE24.

Weitere Informationen im E-Paper

D-Ticket: „Rakete für den Regionalverkehr“

Ein Jahr nach der Einführung des Deutschland-Tickets zieht die Deutsche Bahn eine positive Bilanz für den ÖPNV: Seit Mai 2023 ist die Zahl der Reisenden in den Nahverkehrszügen um 28 Prozent gewachsen. Gleichzeitig hat das Deutschlandticket einen enormen Digitalisierungsschub ausgelöst. Rund vier von fünf Fahrgästen beschaffen sich ihre Tickets für den Regional- und Nahverkehr inzwischen über bahn.de oder im DB Navigator. Das sind mehr als doppelt so viele wie vor der Einführung. „Das Deutschland-Ticket ist eine Rakete für den Regionalverkehr“, bilanzierte Evelyn Palla, DB-Vorständin Regionalverkehr, anlässlich des Jahrestages. „Es ist ein Ticket für alle, ein echtes Bürger-Ticket. Immer mehr Menschen nutzen die klimafreundlichen

öffentlichen Verkehrsmittel, ganz im Sinne unserer Konzernstrategie der Starken Schiene.“ Besonders häufig tun sie das auf ihren täglichen Pendelstrecken und im Ausflugsverkehr: Jede zweite Fahrt mit dem Deutschland-Ticket führt zur Arbeitsstelle oder in die Schule; bei Ausflügen legen die Fahrgäste rund zwanzig Prozent längere Strecken zurück als bisher. Mit dem veränderten Nutzerverhalten entwickelt sich auch der DB Navigator weiter. So steht Fahrgästen im Nah- und Regionalverkehr seit Mai ein Verbindungsalarm zur Verfügung, der auf ihrer üblichen Pendelstrecke über Abfahrtszeiten und Änderungen informiert. Außerdem wird eine Karte integriert, die Informationen zu Haltestellen in der Umgebung enthält.

Die Grenzen überwinden

Drei Thesen zur Attraktivität des Schienensektors



Foto: AGV MOVE

Von **Matthias Rohrmann**,
Präsident EU Sozialer Dialog und
Geschäftsführer des Arbeitgeberverbands MOVE

1 Europäisch denken!

Europa hat die Weichen gestellt. Der European Green Deal verbindet Klimaschutz mit Wachstum und Modernisierung der Industriegesellschaft. Im Verkehrssektor spielt die Schiene dabei die wesentliche Rolle. Der Schienenverkehr ist nicht irgendein Wirtschaftszweig – wer hier arbeitet, gestaltet Zukunft. Aber: Wenn sich die Schiene immer mehr zum gesamteuropäischen Verkehrssystem entwickelt, dann müssen wir mehr und mehr auch unsere Personalstrategien grenzüberschreitend europäisch denken. So entsteht nach und nach ein europäischer Fachkräfte-Arbeitsmarkt für den Eisenbahnsektor. Wir werden alle davon profitieren!

2 Neue Wege gemeinsam gehen!

Die technologische Weiterentwicklung des Eisenbahnverkehrs schreitet europaweit rasant voran – und muss es auch. Innovationen und Digitalisierung sind wesentliche Bausteine, um trotz knapper Fachkräfte mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen. Damit entstehen neue Anforderungen an die Beschäftigten, neue Qualifikationsprofile und Berufsbilder. Flankiert werden muss dieser Prozess durch Kooperationen und den Austausch des Eisenbahnsektors auf europäischer Ebene, durch europaweit kompatible Fachausbildungen und Abschlüsse, gemeinsame Qualifizierungsprogramme und durch gezielte Austauschprogramme für Auszubildende, Studierende und Beschäftigte. Vernetzen wir uns!

3 Bereichernde Vielfalt fördern!

„In Vielfalt geeint“ lautet das Motto der Europäischen Union. Es lässt sich genauso auf Unternehmen übertragen, die auf dem Arbeitsmarkt erfolgreich sein wollen. Wer einladend und integrativ ist, Diversität als Bereicherung betrachtet, gewinnt Menschen für Bahnberufe und den Eisenbahnsektor. Der Schlüssel dafür ist eine von Wertschätzung getragene Unternehmenskultur. Nutzen wir ihn!



EU-Initiativen geben Impulse

Die Schiene spielt beim europäischen Green Deal eine zentrale Rolle. Dafür braucht es genügend gut qualifizierte und motivierte Arbeitskräfte.

Im Hinblick auf technische Normen und regulatorische Vorgaben ist die Europäische Union auf dem Weg zu einem einheitlichen europäischen Eisenbahnsektor schon weit vorangekommen. Mit dem European Green Deal ist der Ausbau des Schienenverkehrs auch zum europaweiten Hoffnungsträger für den Klimaschutz geworden. Um 90 Prozent sollen die verkehrsbedingten CO₂-Emissionen in der EU bis 2050 sinken, die Hochgeschwindigkeitsnetze ausgebaut werden und zusammenwachsen. Was das für die Beschäftigten und die Beschäftigung im Eisenbahnsektor bedeutet, ist das Thema verschiedener europäischer Initiativen.

So haben die Gemeinschaft Europäischer Bahnen (CER) und die Europäische Transportarbeiter-Förderung (ETF) die Auswirkungen der Digitalisierung und Automatisierung für das Personal untersucht. Sie stellen fest, dass neue und alte Technologien zunächst parallel zueinander bestehen, sich die Arbeitswelt aber umfassend und über rein technische Anforderung hinaus ändert. Das betrifft etwa den Mindset, die Werte und Einstellungen der Beschäftigten genauso wie neue Berufsbilder, die Organisation und das Führungsverhalten. Eine Chance besteht

der Studie zufolge darin, mit Nachhaltigkeit und Digitalisierung Menschen für den Eisenbahnsektor zu begeistern und neues Personal zu gewinnen.

Als eine Blaupause für die Zukunft der Beschäftigung im Bahnsektor versteht sich das EU-Projekt STAFFER (Skill Training Alliance for the Future Rail System). Die 32 Projektpartner aus 13 EU-Staaten sehen in der Stärkung der transnationalen Zusammenarbeit des europäischen Eisenbahnsektors ein wesentliches Handlungsfeld und betrachten neben digitalen auch die Stärkung kultureller Kompetenzen (Sprache, Kommunikation) sowie Diversität und Mindest als entscheidend für den europäischen Eisenbahnsektor. Dazu beitragen sollen unter anderem Austauschprogramme für Nachwuchskräfte und Studierende sowie Formate für die europaweite Vernetzung der Branche.

Die Beschäftigung von Frauen im Eisenbahnsektor bringt schließlich das EU-Sozialpartnerabkommen „Women in Rail“ (WIR) voran. Es setzt Standards, beschreibt Maßnahmen und gibt Ziele für die Mitglieder der Gemeinschaft Europäischer Bahnen vor. Dabei geht die Wirkung über die Gleichstellung der Geschlechter hinaus und verändert die Unternehmenskultur insgesamt. „Geschlechtervielfalt ist eine Quelle der Bereicherung und besserer Leistung“, unterstreicht die 2021 unterzeichnete Vereinbarung. „Sie trägt zu besseren Arbeitsbedingungen für alle und einem respektvollen Klima unter den Beschäftigten bei.“

Weitere Informationen im E-Paper

„Wir-Manager“ helfen beim Ankommen

Wer neu in einen Betrieb kommt, ist für Unterstützung dankbar. Wer zusätzlich neu im Land ist, braucht sie noch dringender. Wie sich DB Regio darum kümmert, zeigen beispielhaft die „Wir-Manager“ der Region Nord von DB Regio StraÙe. Eine Busfahrerin, ein Teamleiter und ein Betriebsmanager stellen sich dabei in ihren Niederlassungen als Ansprech- und Vertrauenspersonen zu den Themen Diskriminierung, Vielfalt und Integration zur Verfügung. Zugleich sind sie die Schnittstelle für

Weiterbildungsangebote, organisieren Freizeitangebote, fördern Vernetzung.

Eingebettet ist ihre Arbeit in das Programm SUKI (Soziale und kulturelle Integration), das die Stiftungsfamilie der Eisenbahn betreut. SUKI begleitet den Onboarding-Prozess von DB-Mitarbeitenden mit Migrationserfahrungen. Dazu gehören die individuelle Beratung, Lotsenprogramme und Trainings für Mitarbeitende und Führungskräfte.

Weitere Informationen im E-Paper



Zwei Seiten derselben Medaille: Beschäftigte binden und neue Arbeitskräfte gewinnen

Das Projekt St@R stellt die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den Mittelpunkt – und hat damit Erfolg

Viele Wirtschaftsbereiche haben Personalprobleme – in der Mobilitätsbranche drücken sie besonders. Denn hier geht es nicht nur darum, den demografischen Wandel aufzufangen, sondern auch den Anforderungen der Verkehrswende gerecht zu werden. Zugleich wird deutlich, dass die alten Rezepte nicht mehr tragen, wenn sich die Bewerberinnen und Bewerber die Branche und das Unternehmen aussuchen können und nicht umgekehrt. Auf der Suche nach Personal müssen die Verkehrsunternehmen neue Wege gehen. DB Regio hat sie mit dem 2022 vom Vorstand ins Leben gerufenen Projekt „Starkes Team@Regio“ eingeschlagen. Die Abkürzung St@R macht deutlich, worum es geht: Die Mitarbeiterinnen und



Foto: privat

Mitarbeiter stehen im Mittelpunkt, sie sind die Sterne, die leuchten sollen. „Der Fachkräftemangel lässt sich nicht wegdiskutieren“, sagt Nadezda Gregor Wittner (Foto), die das Projekt leitet. „Aber eine sichtbare Wende bei dem Thema ist mein persönlicher Anspruch.“

Nur wer sich gut aufgehoben fühlt, kommt und bleibt in einem Unternehmen, identifiziert und engagiert sich. Das ist der Grundansatz des Projekts, das die Rekrutierung neuer und die Bindung der vorhandenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter als zwei Seiten der derselben Medaille begreift. Beides hängt schon deshalb eng zusammen, weil unzufriedene Beschäftigte schneller wechseln. Gregor Wittner spricht von einem „Teufelskreis“, der gar nicht erst entstehen darf: „Wenn die Lücke zwischen Bedarf und Bestand sich vergrößert, belastet und enttäuscht das die Belegschaft. Und die Attraktivität für Neueinsteiger schwindet ebenfalls.“ Gemeinsam mit

den Regionen geht es bei St@R um die genau entgegengesetzte Dynamik.

„Das Umfeld muss stimmen“, sagt Gregor Wittner. Wichtig sei die Stabilität der Arbeitsbedingungen, besonders die Verlässlichkeit in der Schichtplanung. Gleiches gelte für einen wertschätzenden Umgang miteinander. Der drücke sich auch darin aus, dass DB Regio quer durch Deutschland die Pausen- und Sozialräume renoviert. Wie diese gestaltet werden, entscheiden und finanzieren die Regionen selbst – und legen dabei Wert auf die Wünsche der Mitarbeitenden. Um das Recruiting zu erleichtern, hat das Projekt eine Marketing-Toolbox gepackt, aus der sich die Regionen bedienen können. „Dabei öffnen wir uns auch noch mehr für Menschen, die bislang keine beruflichen Berührungspunkte mit der Bahn haben“, so Gregor Wittner. Mit einer Sonderprämie belohnt es DB Regio, wenn Mitarbeitende aus ihrem Freundes- oder Bekanntenkreis neue Kolleg:innen anwerben. Möglichst einfach und schnell soll der Bewerbungsprozess sein, damit die Wunschkandidat:innen nicht zwischenzeitlich abspringen. Das bedeutet praktisch: Es geht auch ohne Anschreiben, und wichtiger als eine lückenlo-

se Bewerbungsmappe ist im ersten Schritt das persönliche Gespräch.

Für das Onboarding gilt: Wer eingestellt ist, wird freundlich empfangen, betreut und soll möglichst schnell „die DB Regio-DNA entwickeln“, wie die St@R-Projektleiterin es nennt. Besonders wichtig sei die Willkommenskultur bei neuen Beschäftigten, die kulturelle oder sprachliche Hürden nehmen müssen (siehe Beitrag linke Seite). Positive Erfahrungen hat DB Regio mit ausländischen Fachkräften zum Beispiel für die Werkstätten und den Triebfahrzeugdienst gesammelt. Weil gerade DB Regio Bayern über die größten Erfahrungen auf diesem Gebiet verfügt, ist hier die Organisationseinheit „Internationale Fachkräfte DB Regio“ entstanden.

Dass diese Maßnahmen greifen, zeigt der steigende Beschäftigungsstand bei DB Regio. Ende 2023 lag die Zahl der Vollzeitstellen insgesamt 39.587, um 1.849 über der des Vorjahres. Ob es weiter gelingt, die Folgen des demografischen Wandels zu kompensieren, muss sich zeigen. Denn mit dem Ausscheiden der geburtenstarken Jahrgänge aus dem Berufsleben kommen die größten Herausforderungen erst noch. Personal sei „eine knappe Ressource, die nur gesichert werden kann, wenn die Bemühungen weitergehen“, so Gregor Wittner. Dabei könnten auch Politik, Verwaltung und Aufgabenträger helfen. Ansatzpunkte seien zum Beispiel günstiger Wohnraum für Menschen in Mobilitätsberufen, Mitwirkung beim Recruiting und Onboarding ausländischer Arbeitskräfte, Unterstützung bei der Qualifizierung von Quereinsteigern und nicht zuletzt ein partnerschaftliches Miteinander mit den Aufgabenträgern, um Vorgaben beschäftigtenfreundlich umsetzen zu können. „Am Ende ist es das Gesamtpaket, das über die Attraktivität von Mobilitätsberufen entscheidet. Wenn alle etwas beitragen, bringt das alle weiter.“

Weitere Informationen im E-Paper



Foto: DB AG

Einfaches Reisen von Tür zu Tür

Mit dem Ausbau der App DB Navigator zur Plattform für integrierte Mobilität erweitert die DB ihr Angebot und vereinfacht das Reisen von Tür zu Tür. Pendlerinnen und Pendler im Nahverkehr werden bereits seit Mai über den DB Navigator statt mit dem DB Streckenagent über Verspätungen und Alternativrouten informiert. In den DB Navigator wird auch eine Karte integriert, die Informationen zu Haltestellen in der Umgebung ent-

hält. Schritt für Schritt soll es weitere Funktionalitäten geben. Fahrgäste können in Zukunft auch ihre Fahrten mit On-Demand-Shuttles, Carsharing und Leihrädern mit dem DB Navigator nahtlos planen und buchen. Dabei wird es auch möglich sein, alle mit der App geplanten Reisen über Bonvoyo zu bezahlen und damit ein vom Arbeitgeber zur Verfügung gestelltes Mobilitätsbudget zu nutzen. Ebenfalls neu: Das Infotainment-Angebot DB Zugportal

für den Regionalverkehr heißt jetzt DB Regio Guide. DB Regio Guide ist über App und Browser nutzbar und bietet sowohl regionalspezifisches Infotainment als auch einen erweiterten Umfang an Informationen zur aktuellen Reise, über Baustellen, Verspätungen und Anschlüsse.



Grafik: Start GmbH

Für den Maas-Wupper-Express, der ab Dezember 2026 Hamm in Westfalen mit Eindhoven in den Niederlanden verbindet, beschafft Regionalverkehere Start Deutschland im Auftrag des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr (VRR) 20 neue Elektrotriebzüge Flirt 3 XL des Herstellers Stadler Rail. Mit der Rohbaufertigung der Wagenkästen für den Vorserienzug in Ungarn erreichte das Projekt im Frühjahr den ersten Meilenstein. Im Stadler-Werk in Berlin-Pankow werden die Wagenkästen nun ausgerüstet. Im Herbst soll der erste Vorserienzug auf der Schiene stehen, drei weitere Vorserienzüge werden noch 2024 folgen. Bereits in der Verkehrsausschreibung hatte der federführende Verkehrsverbund Rhein-Ruhr Kriterien und Qualitätsvorgaben für die neuen Züge des Maas-Wupper-Express festgelegt.

Start beschafft die vierteiligen Elektrotriebzüge zwar und wird sie nutzen, aber gehören werden sie dem VRR. 983 Einzelpositionen und 48 Designunterlagen umfasst allein der Anforderungskatalog für die Innenausstattung und die Informations- und Kommunikationstechnik. „Die Züge sollen auch IC-Verbindungen ersetzen und bekommen eine deutlich bessere Ausstattung als im Regionalverkehr üblich“, erläutert Florian Pietzsch vom Start-Flottenmanagement, der das Beschaffungsprojekt betreut. So werde es zwei 1.-Klasse-Bereiche mit



Grafik: Start GmbH

Konfiguriert für hohen Komfort

Regionalverkehere Start Deutschland beschafft im Auftrag des VRR die Flotte für den Maas-Wupper-Express. Bereits im Herbst soll der erste Vorserienzug fertig sein.

verstellbaren Ledersitzen geben, einen an jedem Zugende, ebenso zwei Toiletten pro Zug, und natürlich überall Steckdosen sowie USB-Ladebuchsen. Zum hohen Komfortstandard gehören zudem die tageslichtabhängige Beleuchtung, Leselampen an allen Plätzen sowie Klapp-tische in der 2. und Flügeltische in der 1. Klasse. Technisch sind die Züge ebenfalls anspruchsvoll. Das betrifft zum Beispiel die Mehrsystemausstattung für den grenzüberschreitenden Verkehr und Modifikationen an den Transformatoren um deren Zuverlässigkeit zu erhöhen. Neu ist zudem ein Zählsystem, das den Besetzungsgrad misst und die technischen Voraussetzungen dafür schafft, durch Anzeigen am Bahnsteig und in den Medien der Reisendeninformation die Auslastung der Züge und die Verteilung der Reisenden im Zug zu steuern. Außerdem können vom Führerstand aus über Monitore die Fahrgasträume eingesehen werden – ein Beitrag zur Sicherheit der Reisenden.

Nach vier Vorserienfahrzeugen soll im vierten Quartal 2025 die Serienfertigung der verbleibenden 16 Züge anlaufen. Bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2026, dem Betriebsbeginn, bleibt dann noch mehr als ein Jahr. Ein realistischer Zeitplan, lobt Pietzsch, nicht auf Kante genäht und mit genügend Luft auch für die Schulung des Bord- und Werkstattpersonals. Er ist sich sicher: „Die Züge werden wie geplant zur Verfügung stehen.“

Auskunft zeigt Zugauslastung auch für den Nahverkehr an

Über die voraussichtliche Auslastung ihrer Züge informiert DB Regio jetzt im DB Navigator und auf bahn.de. In der Verbindungsauskunft symbolisieren drei, zwei und ein Männchen eine hohe, mittlere und geringe Auslastung. So können die Fahrgäste sich für einen früheren oder späteren Zug entscheiden, wenn es voll zu werden droht. Damit ist ein aus dem Fernverkehr bekannter Service jetzt auch für den Nahverkehr der DB verfügbar.

DB Regio stützt sich dabei auf Nachfragedaten der Vergangenheit, die zu Prognosen aufbereitet werden. Konkret handelt es sich um

Daten der Automatischen Fahrgastzählung (AFZ) sowie die Ergebnisse wiederkehrender Fahrgasterhebungen, wenn Züge nicht über eine AFZ verfügen. Für die Auslastungsinformation werden die Nachfragedaten wöchentlich aktualisiert und mit der planmäßigen Kapazität des Zuges ins Verhältnis gesetzt. Mit Blick auf die eingesetzten Fahrzeuge soll die Anbindung an das Dispositionssystem iPD die Datenqualität weiter verbessern. Vorgesehen ist zudem eine tägliche Aktualisierung der Daten. Über den unmittelbaren Nutzen für die Reisenden hinaus soll die Anzeige auch zu einer gleichmäßigeren Auslastung der Züge beitragen.

So gut wie neu dank Redesign

S-Bahn Köln fährt mit erneuerten Zügen weiter bis 2032

Gemeinsam mit DB Regio erneuern die Aufgabenträger go.Rheinland und Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) die Flotte der S-Bahn Köln. Den Anfang machen 24 Fahrzeuge der Baureihe 424. Zuvor im Raum Hannover im Einsatz ersetzen sie nach erfolgtem Redesign sukzessive die ältesten bei der S-Bahn Köln eingesetzten Züge (Baureihe 420). Das neue Outfit wurde mit dem German Design Award ausgezeichnet und ist das Vorbild für Erneuerung der weiteren Flotte, die DB Regio für die S-Bahn Köln einsetzt. Das betrifft dann 99 Züge der Schwesterbaureihen 423 und 422. Insgesamt investieren go.Rheinland und der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr rund 350 Millionen Euro.

Bei der Präsentation des ersten Redesign-Zuges im April im DB-Werk Köln-Nippes begrüßte Umwelt- und Verkehrsminister Oliver Krischer für die NRW-Landesregierung, „dass wir bewährte Züge, nun in top-modernisierter Form, noch viele Jahre weiter benutzen können.“ Das Projekt entspreche dem Ziel der Nachhaltigkeit, spare Ressourcen und Energie. go.Rheinland-Geschäftsführer Michael Vogel lobte den Qualitätssprung durch die Redesign-Züge, für DB Regio Schiene hob Vorstand Harmen van Zijderveld hervor: „Weil wir vorhandene Fahrzeuge modernisieren, können wir sie schneller einsetzen als Neufahrzeuge und schneller mehr Fahrgäste an ihr Ziel bringen. Vor allem aber machen

die neu gestalteten Innenräume das S-Bahn-Fahren noch attraktiver und bequemer.“

DB Regio wird die S-Bahn Köln nach einer internationalen Ausschreibung bis Ende 2032 weiter betreiben. Während der Laufzeit des neuen Verkehrsvertrags wollen die Aufgabenträger auch eigene Züge beschaffen und für den Betrieb der S-Bahn zur Verfügung stellen. „Noch in diesem Jahr wollen wir gemeinsam mit dem VRR den Herstellerauftrag für die Neufahrzeuge vergeben“, kündigte Michael Vogel an. „Diese werden dann ab Ende der 2020er-Jahre sukzessive in Betrieb gehen.“

Weitere Informationen im E-Paper

Präsentation im Werk Nippes: (v. l.) VRR-Vorstandssprecher Oliver Wittke, Minister Oliver Krischer, Stephan Santelmann, Vorstandsvorsteher go.Rheinland, Michael Vogel, Geschäftsführer go.Rheinland, Ascan Egerer, Mobilitätsdezernent der Stadt Köln, Harmen van Zijderveld, Vorstand DB Regio Schiene

Foto: DB AG/Smilla Dankert

Kleines Shuttle, viel Potenzial

Nach erfolgreich angelaufenen Projekten in Höxter und Willebadessen bietet der nph sein On-Demand-Angebot Holibri nun auch in der Energiestadt Lichtenau an. Dort verbinden die Shuttles ÖPNV-Nutzer:innen mit der Schnellbus-Linie S85 in die Richtungen Paderborn und Warburg. „Mit dem Holibri bieten wir den Einwohnerinnen und Einwohnern der Energiestadt Lichtenau die Möglichkeit, mit dem ÖPNV noch schneller und bequemer in die Paderborner Innenstadt und nach Warburg zu reisen. Außerdem opti-

mieren wir durch den direkten Anschluss an die S85 unter anderem die Erreichbarkeit der Universität Paderborn für Studierende sowie für Berufspendlerinnen und Buspendler“, betonte nph-Geschäftsführer Marcus Klugmann beim offiziellen Startschuss im April.

Anders als in Höxter und Willebadessen fährt Holibri in Lichtenau im Sektorbetrieb mit festen Start- und Ziel-Haltestellen sowie festen Zeiten, die sich an Abfahrt und Ankunft der Schnellbus-Linie S85 in Richtung Paderborn orientieren. Neben den festen Haltestellen im Kernort gibt es weitere Haltestellen in diversen Ortsteilen, die nach vorheriger Buchung bedient werden und für die es keine festen Fahrwege gibt. Um das Angebot in vollem Umfang nutzen zu können, muss die Buchung mindestens eine Stunde vor dem gewünschten Fahrtantritt erfolgen. Am komfortabelsten geht das per App. Sie wird ebenso wie die Buchungsplattform und die für den Betrieb erforderliche On-Demand-Software von ioki bereitgestellt.

Gefahren wird die Leistung mit zwei elektrisch betriebenen Mercedes EQV, die der nph in Zusammenarbeit mit dem ausführenden Unternehmen BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH erworben hat. Beide Fahrzeuge fahren zu hundert Prozent mit nachhaltig erzeugtem Ökostrom und bieten ihren Fahrgästen echten Taxi-Komfort.

Weitere Informationen im E-Paper



Holibri Lichtenau gestartet: (v.l.) Marcus Klugmann, Geschäftsführer nph, Busfahrer Martin Igges, Bürgermeisterin Ute Dülfer und Christian Dreier, Niederlassungsleiter BVO OWL

Gezielt zu freien Plätzen

Wo ist wie viel Platz im Zug? Mit der Auslastungsanzeige am Bahnsteig wissen die Fahrgäste genau, wo sie einsteigen müssen, um gleich einen Sitzplatz zu finden. Nach den S-Bahnen in Hamburg und Stuttgart gilt dies seit April auch für die S-Bahn Rhein-Main. Die Zugdisplays auf den Bahnsteigen informieren darüber, welche Abschnitte der einfahrenden S-Bahn wie stark besetzt sind. Dargestellt wird dies durch Symbole für niedrige, mittlere und hohe Auslastung. Davon profitieren die Reisenden ebenso wie die Pünktlichkeit. Denn wenn die Fahrgäste die stark besetzten Wagen meiden, kommen sich Ein- und Aussteiger nicht in die Quere. Das vermeidet Haltezeitüberschreitungen, eine der häufigsten Verspätungsursachen. Bereits zum Start im April waren mehr als die Hälfte der Stationen der S-Bahn Rhein-Main für die Auslastungsanzeige ausgerüstet. Sie soll Schritt für Schritt weiter ausgebaut werden. Um die Auslastung in Echtzeit zu ermitteln, greift die S-Bahn Rhein-Main auf die Nutzungsdaten des WLAN im Zug zurück und extrapoliert diese.

Hundert Jahre und mächtig in Fahrt

Happy Birthday! Die Hauptstadt lässt die S-Bahn hochleben

Romano hat schon gratuliert, mit Blumenstrauß und wippenden Zöpfen auf der Website der S-Bahn Berlin. Ein Ständchen in gehilltem Beat, aber eigentlich viel mehr als das: eine Verbeugung! Alles andere wäre dem Anlass auch nicht angemessen. „Die S-Bahn wird 100. Ich hab’ an was Großes gedacht“, sagt der Paradiesvogel aus Köpenick. „Einen Song für meine S-Bahn. Für unsere S-Bahn. Für alle, die S-Bahn fahren.“

Seit 100 Jahren nimmt die Berliner S-Bahn alle mit: die Schrilla und die Langweiler, die feinen Pinkel und die kleinen Leute, die Spätfördernden und die Frühaufsteher, die Schon-immer-Dagewesenen, die Neu-Hauptstädter:innen und das berlinverliebte kosmopolitische Publikum. Die S-Bahn gehört zur

Hauptstadt wie das Brandenburger Tor und die Weltzeit-Uhr, wie Currywurst und Döner. Sie hat die „Goldenen Zwanziger“ erlebt, Krieg und Zerstörung überlebt. Sie wurde wieder aufgebaut, repariert, vereinigt und wuchs schließlich zu neuer Größe. Die Züge der S-Bahn Berlin legen pro Jahr die Entfernung zum Mars zurück, 32,52 Millionen Kilometer. Tag für Tag steigen 1,5 Millionen Fahrgäste ein. Die Metropolregion Berlin-Brandenburg pulsiert im Takt der S-Bahn. Ihre Geschichte füllt Bibliotheken. Man kann sie aber auch in sieben Mi-

nuten erzählen. Auf der Website der S-Bahn Berlin zum Hundertjährigen tut das Matthias Arndt, Leiter Kundendialog. Geschichten rund um die S-Bahn gibt es wahrscheinlich so viele wie Fahrgäste. Die spannendsten und skurrilsten hat die S-Bahn Berlin als Podcast-Serie zusammengetragen.

Der große Tag ist der 8. August. Exakt 100 Jahre, nachdem der erste Zug unter Strom vom heutigen Nordbahnhof ins brandenburgische Bernau fuhr, nimmt der Verein Historische S-Bahn auf derselben Strecke geladene Gäste an Bord. Das ist der Auftakt. Es folgt ein viertägiges Festival mit Sonderfahrten, Kulturevents, Lesungen, Ausstellungen. Das Programm hat federführend die Berliner Senatskanzlei zusammengestellt. Das Land Brandenburg, der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg, die S-Bahn Berlin und der Verein Historische S-Bahn unterstützen die Umsetzung. Wer nichts verpassen will: Der Info-Newsletter der S-Bahn Berlin informiert aktuell über alle Highlights.

Weitere Informationen im E-Paper

Markenzeichen der Millionenstädte

Berlin und Hamburg waren die ersten und lange die einzigen deutschen Millionenstädte. Was sie hatten, hatte keiner sonst: eine S-Bahn. Als Geburtsstunde der Berliner

S-Bahn gilt die erste Fahrt eines elektrischen und damit qualmfreien Vorortzugs vom Stettiner Vorortbahnhof (heute Nordbahnhof) ins brandenburgische Bernau am 8. August 1924. Ab 1928 trugen die Triebzüge „Bauart Bernau“ (Foto) das bis heute typische rot-gelbe Farbleid. Das „S“ im grünen Kreis kam als Logo 1930 hinzu. Die S-Bahn in Hamburg begann als Hamburg-Altonaer Stadt- und Vorortbahn, die schon vor dem 1. Weltkrieg elektrifiziert war. 1934 übernahm sie das S-Bahn-Logo, später auch die Gleichstrom-Versorgung mit seitlicher Stromschiene.

Foto: DB AG/Wolfgang Stephan



DB holt die Fußballfans ab

Wird es wieder ein Sommermärchen? Bei der WM 2006 fand der Auftakt in München, das Finale in Berlin statt. Auch die UEFA EURO 2024™ startet an der Isar und endet an der Spree. Dazwischen liegen 51 Spiele in elf Stadien. An Vorfreude mangelt es nicht. Bei der „Trophy Tour“ zog der Pokal in den Hauptbahnhöfen Berlin, Köln und Frankfurt a. M. staunende Blicke auf sich. S-Bahnen im EM-Design bringen vielerorts das Fußballfieber in Fahrt. Den Anfang hatte im Dezember Berlin gemacht. In Hamburg wird eine S-Bahn als Fußballorakel die Resultate der Spiele im Volksparkstadion und alle der DFB-Auswahl vorhersagen. Für die Gewinnspiele von DB Regio ließ man sich in NRW Besonders einfallen: In den Zügen fahren im April und Mai Promoter:innen mit, denen ein Codewort für die Teilnahme entlockt werden musste.

Klar ist: Für den Weg in die Stadien sind Bus und Bahn die erste Wahl. Die DB ist nationale Partnerin der UEFA EURO 2024™. Anpfiff am 14. Juni um 21 Uhr, Deutschland gegen Schottland.

Weitere Informationen im E-Paper



Foto: DB AG/Oliver Lang

Impressum

Herausgeber
DB Regio AG
Marketing
Europa-Allee 70-76
60486 Frankfurt am Main

DB Regio im Internet:
www.dbregio.de

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

Realisation
Lemon Media KG, Siegen

Druck
DB Kommunikationstechnik
GmbH, Karlsruhe

Stand
Juni
2024

Zusatz-Infos im
E-Paper

