

Regio Aktuell

Informationen der DB Regio AG für die Nahverkehrsbranche

Ausgabe 2/19 | Juni 2019

Zusatz-Infos im
E-Paper

[www.db-regio.de/
regioaktuell](http://www.db-regio.de/regioaktuell)

Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,

um rund 40 Prozent ist nach Angaben des Statistischen Bundesamts die Zahl der Fahrgäste im SPNV seit 2004 gestiegen. Ein enormer Erfolg, auf den die Branche stolz sein kann, der uns jedoch auch alle herausfordert. Engpässe in der Infrastruktur und der vielerorts spürbare Fachkräftemangel drohen die weitere Entwicklung zu hemmen.



Foto: DB Regio AG

Die Kapazität im Netz kann mittel- bis langfristig erhöht werden. Den Fachkräftemangel müssen wir kurzfristig entschlossen angehen. Der Handlungsbedarf ist groß. Zu den Aufgaben gehört zum einen, dass spürbar in Ausbildung und Qualifizierung investiert wird. Jedes Unternehmen, das etwas auf sich hält, braucht Azubis in der Erstausbildung und zusätzlich Qualifizierung von Quereinsteigern. Zum anderen müssen wir die Schlüsselberufe unserer Branche – etwa Lokführer, Kundenbetreuer, Instandhalter, Planer, Disponenten – attraktiv und zukunftsfähig gestalten. So schaffen wir es, junge Menschen für unsere Branche zu begeistern und Nachwuchs zu sichern. Das ist eine gemeinsame Aufgabe aller Beteiligten, einschließlich der Aufgabenträger und der Politik. Wir müssen alle an einem Strang ziehen, um den SPNV zukunftsfähig aufzustellen. Denn der SPNV wird gebraucht – morgen noch mehr als heute.

Oliver Terhaag, Vorstand Produktion sowie (komm.) Personal DB Regio AG



Foto: RMV / Holger Peters

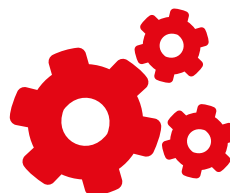
Starke Partner (v. l.): Prof. Knut Ringat (RMV), Dr. Jörg Sandvoß (DB Regio), Bernd Koch (DB Station&Service), Frank Sennhenn (DB Netz) und der hessische Wirtschafts- und Verkehrsminister Tarek Al-Wazir.

Partner bündeln ihre Kräfte

Rhein-Main-Verkehrsverbund und DB legen Intensivprogramm auf

Der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) und die DB packen zusammen an: Um die Betriebsqualität zu verbessern und für die wachsenden Fahrgastzahlen gewappnet zu sein, haben die Partner ein Intensivprogramm gestartet. Es bündelt geschäftsfeldübergreifend Maßnahmen der DB-Sparten Netz, Regio sowie Station&Service zu einem umfassenden Katalog, der Verbesserungen von A wie Abfahrtszeiten bis Z wie Zuverlässigkeit vorsieht. Im hoch belasteten Knoten Frankfurt a. M. laufe es bereits jetzt oft „nicht richtig rund“ und der Verkehr werde weiter zunehmen, so der hessische Wirtschafts- und Verkehrsminister Tarek Al-Wazir. „Deshalb müssen wir besser werden.“ Das Land unterstütze die Qualitätsoffensive von Bahn und RMV mit einem dreistelligen Millionenbetrag, beispielsweise für das Programm S-Bahn^{plus} und die Modernisierung der Bahnhöfe. Minister Al-Wazir: „Wir wollen Hessen zum Vorreiter der Verkehrswende machen.“ Im Jahr 2030 sollen rund 30 Prozent mehr Reisende mit dem RMV fahren, konkretisierte dessen Geschäftsführer Prof. Knut Ringat. Weil das nur gehe, wenn die Qualität stimme, habe man gemeinsam das Intensivprogramm

auf den Weg gebracht. Insgesamt handele es sich um ein Mammutvorhaben, das nur in guter und vertrauensvoller Zusammenarbeit auf Augenhöhe gestemmt werden könne. Ausdrücklich bedankte sich Prof. Ringat für das Engagement von DB Regio, DB Netz und DB Station&Service, deren Vorstandsvorsitzende die Maßnahmen erläuterten. Für DB Regio ging Dr. Jörg Sandvoß auf drei Hauptthemen ein, die wesentlich zur Qualitätsverbesserung im Regionalverkehr in Hessen beitragen. Gemeinsam mit dem RMV habe man die S-Bahn-Flotte um 14 Züge aufgestockt. Zur Verbesserung der Fahrzeugverfügbarkeit setze man zusätzliche Mitarbeiter sowie mobile Instandhaltungsteams ein. Seit 2016 habe man für den Nahverkehr in Hessen 300 Lokführer eingestellt, 170 Neueinstellungen seien für 2019 geplant. „Das sind beachtliche Zahlen, und das wollen wir beibehalten“, so Dr. Sandvoß. Bei DB Netz sind eine noch flexiblere Steuerung der Züge zwischen Fulda und Mannheim sowie Infrastrukturmaßnahmen die Topthemen, bei DB Station&Service die Fahrgastinformation und das Erscheinungsbild der Bahnhöfe. ■ **Siehe auch S. 3**



■ Mehr zu diesem Thema im E-Paper

ETCS-Fahrzeugausrüstung muss gefördert werden

Von Veit Salzmann, Vizepräsident des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)

Die Entscheidung, in Deutschland flächendeckend digitale Stellwerke zusammen mit ETCS Level 2 einzuführen, ist ein wesentlicher Schritt, das System Schiene in die digitale Zukunft zu führen und seine Wettbewerbsfähigkeit zu stärken. Allerdings resultieren aus der Digitalisierung des Netzes erhebliche Belastungen. Das betrifft die Netzbetreiber ebenso wie die Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU). Da die gewaltigen Investitionen sich aber betriebswirtschaftlich für den Netzbetreiber erst mittel- bis langfristig positiv auswirken, hat die Politik entschieden, finanzielle Mittel für den netzseitigen Ausbau zur Verfügung zu stellen. Überraschend ist jedoch, dass ausgerechnet für die Finanzierung der notwendigen ETCS-Fahrzeugausstattung im Entwurf des Bundeshaushalts für 2020 keine Mittel vorgesehen sind.

Gerade auf die EVU kommen erhebliche zusätzliche Belastungen zu, ohne dass daraus positive betriebswirtschaftliche Effekte zu erwarten sind. Im Gegenteil: Die heute in der Infrastruktur verbaute Signaltechnik wird quasi in die Fahrzeuge der EVU verlagert. Man spricht hier vorsichtig von Kosten bis zu 700.000 Euro je Fahrzeug. Damit verbunden

Standpunkt



Foto: VDV

„Will man ETCS zum dringend nötigen Erfolg führen, bedarf es einer Bundesförderung nicht nur für die Infrastruktur, sondern auch für Fahrzeuge. Eine Unterscheidung zwischen Infrastruktur und Fahrzeugen stellt dagegen die Akzeptanz des Systems ETCS in der gesamten Branche infrage.“

ist laufender Instandhaltungsaufwand für die EVU, deren Verantwortung für den Erfolg und die Sicherheit des Verkehrssystems Schiene erheblich wächst.

Belastung ist nicht zu stemmen

Diese Belastungen können die EVU nicht allein tragen. Die Unternehmen stehen unter erheblichem Wettbewerbsdruck. Dabei lassen die im SPNV generierten Erträge oft nicht einmal ausreichend Spielraum für Reinvestitionen. Bedingt durch die Praxis einiger Aufgabenträger, Wertschöpfungsketten aufzuspalten und fragmentiert auszuschreiben, wird sich diese Situation in nächster Zeit eher noch verschärfen. Will man ETCS zum dringend nötigen Erfolg führen, bedarf es ei-

ner Bundesförderung nicht nur für die Infrastruktur, sondern auch für die Fahrzeuge. Eine Unterscheidung zwischen Infrastruktur und Fahrzeugen stellt dagegen die Akzeptanz des Systems ETCS in der gesamten Branche infrage. Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen setzt sich daher vehement für eine angemessene Förderung der Fahrzeugausrüstung ein, die die Belastung seiner Unternehmen in vertretbaren Grenzen hält. Wir sind uns dabei der Unterstützung der gesamten Eisenbahnverkehrsbranche bis hin zu den Fahrzeugherstellern sicher. Zur zügigen Umsetzung von ETCS und damit auch der angestrebten Verkehrswende sowie der Erreichung der Klimaschutzziele ist eine Förderung der Fahrzeugumrüstung aller EVU unverzichtbar. ■

Deutschland-Takt soll bereits 2021 starten

Das Zukunftsbündnis Schiene hat auf einer Veranstaltung im Bundesverkehrsministerium in einem Zwischenbericht erste Ergebnisse vorgelegt. Danach soll der Deutschland-Takt etappenweise realisiert werden und bereits 2021 in den ersten Regionen starten. Mit jedem Ausbauschritt der Infrastruktur sollen dann konkrete Verbesserungen im Netzfahrplan umgesetzt werden. In dem jetzt vorliegenden zweiten Gutachterentwurf für den Deutschland-Takt sind zahlreiche Rückmeldungen von Aufgabenträgern, Unternehmen und Verbänden eingeflossen. Der Zielfahrplan sieht optimierte Anschlüsse und weitere Ausbaumaßnahmen vor. ■

VDV lädt zur Jahrestagung nach Mannheim

DB stellt Pilotprojekt zur digital vernetzten Pendlermobilität vor

Unter dem Motto „Zukunft gestalten: Innovationen für die Verkehrswende“ findet vom 17. bis 19. Juni in Mannheim die Jahrestagung 2019 des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) statt. Die Sparten treffen des VDV stehen am 17. Juni auf dem Programm. Die Eisenbahnen des Personenverkehrs und des Schienengüterverkehrs tagen dabei gemeinsam als Schienensparte, im Mittelpunkt steht die Forschung und Entwicklung im Eisenbahnsektor.

Die DB wird bei der VDV-Jahrestagung unter anderem mit DB Regio Mitte und ioki, dem Geschäftsfeld für intelligente On-Demand-Mo-

bilität, vertreten sein. Der inhaltliche Fokus liegt auf der digital vernetzten Pendlermobilität, welche die beiden Projektpartner mit dem Pharmaunternehmen Roche im Frühjahr dieses Jahres pilotiert haben. Über einen Zeitraum von sechs Wochen nutzten rund 25 ausgewählte Pendler aus Lampertheim, die sonst für den Arbeitsweg das Auto nutzen, einen den Zug ergänzenden, per App bestellbaren On-Demand-Shuttleservice für die erste und letzte Meile. Auf der VDV Jahrestagung werden unter anderem die Ergebnisse der begleitenden Marktforschung vorgestellt. ■

Hauptbahnhof Mannheim mit einer Straßenbahn der Rhein-Neckar-Verkehr (rnv)



Foto: DB / Bedeschinski

„Partnerschaft bringt echte Verbesserungen“

Pünktlichkeit und Qualität im SPNV hängen von vielen Faktoren ab. Mit übergreifender Zusammenarbeit lässt sich viel erreichen

Nein, Steve Pryce ist nicht zufrieden. Wenn er es je wäre, hätte er seinen Job verfehlt. Denn Pryce' Geschäft ist Qualität, genauer: Qualität im Eisenbahnbetrieb. Den kennt Pryce, seit er Ende 2007 nach seinem Studium in Großbritannien und Deutschland bei der Deutschen Bahn eingestiegen ist. Zuletzt war er bei DB Cargo auch in UK tätig, im Sommer 2018 kam er zu DB Regio. Hier leitet Pryce das Kompetenz-Center Betriebsqualität mit dem Ziel, die betriebliche Qualität von der Pünktlichkeit bis hin zur Fahrgastinformation zu steigern. Da die Netzinfrastruktur verkehrlich dicht belegt ist, können aus kleinen Ursachen schnell Verspätungen entstehen, die wiederum Folgeverspätungen oder gar Zugausfälle verursachen. Die Zugausfälle bei DB Regio sind im Jahr 2018 auf 1,2 Prozent gestiegen, die Pünktlichkeit ist um 0,4 Prozentpunkte auf 94,1 Prozent zurückgegangen. „Für 2019 haben wir uns einen Pünktlichkeitswert von 94,7 Prozent zum Ziel gesetzt“, so Pryce. Einfach werde das jedoch nicht: „Es gibt nicht nur den einen Hebel, sondern es sind zahlreiche kleine Maßnahmen, die auf das Ergebnis einzahlen.“ Pryce nennt nur einige der wichtigsten Ansatzpunkte: die „Plankorridore“ auf systemrelevanten Hauptachsen, um Verspätungen mit Folgewirkungen vermeiden oder ausregeln zu können; die Verbesserung von Bereitstellungs- und Abfertigungsprozessen; die Unterstützung des Fahrgastwechsels, etwa durch Einstiegslotsen; die Reduzierung von Fahrzeugstörungen und die Erhöhung der Fahrzeugverfügbarkeit.



Foto: privat

Steve Pryce leitet das Kompetenz-Center Betriebsqualität

chen Fahrgastinformation wichtig. Vorbilder für diese Zusammenarbeit gibt es bereits, etwa bei der S-Bahn Berlin, die im Juli 2018 das Qualitätsprogramm S-Bahn PLUS gestartet hat. Projektteams von DB Netz, DB Station&Service, DB Energie und S-Bahn Berlin haben die Betriebsabläufe unter die Lupe genommen und ein Programm mit mehr als 200 Bausteinen erarbeitet. S-Bahn PLUS soll bis 2025 laufen, zeigt jedoch bereits erste Erfolge: Im zweiten Halbjahr 2018 verbesserte sich die Pünktlichkeit um 1,8 Prozentpunkte auf 95,4 Prozent.

Auch Aufgabenträger legen sich ins Zeug

In der bayerischen Landeshauptstadt nennt sich die Qualitätsoffensive „Zukunft S-Bahn München“. Ausgelöst durch die Kapazitätsengpässe, die erst mit der Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke beseitigt sein werden, bündelt sie DB-übergreifend rund 80 Maßnahmen. Im Fokus stehen die Betriebsqualität auf der Stammstrecke, die Fahrgastinformation und das Erscheinungsbild der Stationen und Züge. Verschmutzungen können jetzt auch die Fahrgäste der S-Bahn München per WhatsApp melden. Eckpfeiler ist jedoch die von der Bayerischen Eisenbahngesellschaft finanzierte Modernisierung der Flotte: 238 Züge erhalten ein neues Innen- und Außen-Design, das den Platz besser ausnutzt und den Passagierfluss verbessert.

Auch anderenorts legen sich die Aufgabenträger und Länder ins Zeug. Mit der Aufstockung der S-Bahnflotte um 58 Züge will der Verband Region Stuttgart die zusätzlichen Infrastrukturkapazitäten nach Einführung der digitalen

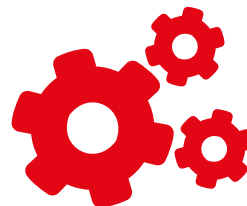


Foto: S-Bahn Berlin / D. Ulrich

Das Qualitätsprogramm der S-Bahn Berlin zeigt Wirkung.

Leit- und Sicherungstechnik ETCS im Großraum Stuttgart nutzen.

In Hessen haben der Rhein-Main-Verkehrsverbund und die DB das Maßnahmenpaket „Intensivprogramm Schiene“ geschnürt. Neben Projekten zur Verbesserung der Fahrzeugverfügbarkeit und der Reisendeninformation befinden sich darin unter anderem Investitionen in moderne Stationen und vorausschauende Instandhaltung. Unterstützt wird die Qualitätsoffensive von Bahn und RMV auch vom Land Hessen.



Für Andreas Schilling, Vorstandsbeauftragter Marketing DB Regio, ist es ein gutes Zeichen, wenn bei Qualitätsthemen alle Akteure an einem Strang ziehen. Von Konflikten darüber, wer an welchen Mängeln Schuld sei, habe kein Fahrgast etwas. Auch Pönalen liefen Schilling zufolge ins Leere, wenn Verkehrsunternehmen keinen Zugriff auf die Ursachen von Missständen hätten. „Partnerschaft bringt dagegen echte Verbesserungen. Jeder muss an seinem Platz das Seine tun, und wir alle müssen zusammenarbeiten. Nur gemeinsam können wir gewinnen.“ ■

Mehr zu diesem Thema im E-Paper

DB-Unternehmen ziehen an einem Strang

Allerdings könne eine positive Entwicklung der Qualität nur mit der geballten Kraft aller Teilnehmer erreicht werden, macht Pryce deutlich. In den Plankorridoren ziehen alle Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU) sowie DB Netz als Infrastrukturbetreiber an einem Strang für eine bessere Pünktlichkeit. Und eine enge Zusammenarbeit mit DB Station & Service sei für die Qualitätssteigerung in Sa-



Foto: DB / Andreas Varnhorn

Frisch modernisiert und einladend für die Fahrgäste: die S-Bahngleise im Hauptbahnhof Frankfurt a. M.



Zusätzliche Doppelstockzüge schaffen Platz im Hauptstadtverkehr

Im Auftrag des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg (VBB) sorgt DB Regio Nordost jetzt mit größeren Fahrzeugen und zusätzlichen Zügen für mehr Kapazität im boomenden Regionalverkehr der Hauptstadtregion. Seit dem 1. April kommen zusätzlich 21 Doppelstockwagen und vier Loks zum Einsatz. „Wir freuen uns sehr, dass die Länder Berlin und Brandenburg unsere Vorschläge zur Kapazitätserweiterung aufgegriffen haben“, sagt Dr. Joachim Trettin, Vorsitzender der Regionalleitung DB Regio Nordost. „In den vergangenen Monaten haben wir alles daran

gesetzt, verfügbare Fahrzeuge aus anderen Regionen zu beschaffen.“

Die Doppelstockzüge ersetzen die auf der Linie RB 10 (Nauen – Berlin) dort bisher eingesetzten einstöckigen Triebzüge des Typs ET 442 und verkehren auf der Linie RE 7 (Dessau – Bad Belzig – Berlin Wünsdorf-Waldstadt) zusätzlich zu diesen. Die frei werdenden einstöckigen Triebzüge verstärken neben der Linie RE 7 auch die Linie RB 13 (Wustermark – Berlin). Nach den Worten von Kathrin Schneider, Infrastrukturministerin des Landes

Brandenburg, ist das neue Angebot „Teil unserer Offensive für mehr und besseren Schienenverkehr in den kommenden Jahren“. Berlins Verkehrssenatorin Regine Günther erwartet durch die zusätzlichen Kapazitäten schnelle Verbesserungen im Berufsverkehr. Mit einem wachsenden Verkehrsangebot müsse jedoch auch die Infrastruktur Schritt halten, betont VBB-Geschäftsführerin Susanne Henckel. Das gemeinsame Planungsprojekt i2030 der Länder Berlin und Brandenburg sowie der DB schaffe dafür die Voraussetzungen. ■

■ [Mehr zu diesem Thema im E-Paper](#)

Zwischen Alster und Ostholstein kommt der KISS

DB Regio hat den Zuschlag für das Elektronetz Ost in Schleswig-Holstein erhalten

Mit neuen Doppelstock-Elektrotriebzügen des Typs KISS wird DB Regio künftig die Verbindung Hamburg – Lübeck – Travemünde bedienen. Das hat die europaweite Ausschreibung des Elektronetzes Ost durch den Aufgabenträger NAH.SH ergeben. Für den neuen Verkehrsvertrag, der von Dezember 2022 bis Dezember 2035 gilt, beschafft DB Regio 18 komfortabel ausgestattete Züge des Herstellers Stadler mit 405 Sitzplätzen. Zwischen Hamburg und Lübeck verkehren sie in Doppeltraktion, von dort fährt ein Zugteil weiter nach Travemünde. Zusätzlich verkehren in der Hauptverkehrszeit direkte Sprinterzüge zwischen Lübeck und Hamburg.

Auch für die Zeit nach der Fertigstellung der neuen Hinterlandverbindung zur Fehmarnbeltquerung nach Dänemark stellt der Verkehrsvertrag die Weichen. Wenn die Strecke Lübeck – Neustadt – Puttgarden elektrifiziert ist, wird ein Flügelzugkonzept verwirklicht: Die bis Lübeck in Doppeltraktion verkehrenden Züge trennen sich dann in einen Zugteil nach Neustadt und einen anderen nach Travemünde. Neustadt erhält damit umsteigefreien Anschluss an die Metropolregion Hamburg. Bis es so weit ist, rollen zwischen Neustadt und Lübeck weiterhin Dieseltriebzüge. Für den nördlichen Streckabschnitt zwischen Neustadt und Puttgarden, der baubedingt über mehrere Jahre gesperrt bleiben



Grafik: Stadler

Für das Elektronetz Ost beschafft DB Regio Doppelstocktriebwagen des Typs KISS von Stadler. Sie haben unter anderem folgende Ausstattung:

- 405 Sitzplätze je Zugteil
- rollstuhlgerechte Toiletten
- Mehrzweckbereiche für Rollstuhlfahrer, Kinderwagen und Fahrräder
- kostenfreies WLAN

- Videoaufzeichnung
- elektronisches Reservierungssystem
- Monitore zur Anzeige von Echtzeitinformationen
- Steckdosen in 1. und 2. Klasse
- 36 Fahrradstellplätze

Zwischen Lübeck und Hamburg werden die Züge in der Regel in Doppeltraktion eingesetzt und bieten dann 810 Sitzplätze.

wird, verwirklicht DB Regio einen hochwertigen Schienenersatzverkehr (SEV) mit doppelstöckigen Reisebussen.

Gute Fahrzeugkonditionen

Wie der Aufgabenträger NAH.SH erklärt, haben sich „vor allem die guten Fahrzeugkonditionen auf den Angebotspreis von DB Regio aus-

gewirkt.“ Deshalb könne das Land zusätzliche Züge bestellen und damit künftig zum Beispiel teilweise den in der Region lange gewünschten Halbstundentakt nach Neustadt und Travemünde Strand anbieten. Das Verkehrsvolumen der Vergabe liegt bei 2,8 Millionen Zugkilometern jährlich, hinzu kommen 1,4 Millionen Nutzfahrzeugkilometer im SEV. ■

■ [Mehr zu diesem Thema im E-Paper](#)

Gesucht und gefunden: 24.000 neue Mitarbeiter

Die Deutsche Bahn hat 2018 auf Rekordniveau eingestellt

Auf dem Arbeitsmarkt herrscht intensiver Wettbewerb. Seit Jahren nimmt die Zahl der offenen Stellen zu und die Arbeitslosigkeit ab. Mit einer Arbeitslosenquote von rund fünf Prozent im Bundesdurchschnitt herrscht in wirtschaftsstarken Regionen faktisch Vollbeschäftigung. Arbeitskräfteengpässe seien überall spürbar und würden mehr und mehr zum Wachstumshemmnis, warnt der Bundesverband der Arbeitgeberverbände. Davon betroffen ist auch die Bahnbranche. So gut wie alle Unternehmen suchen, zum Teil händeringend, nach Personal. Besonders erfolgreich war dabei im vergangenen Jahr die DB, die 24.000 neue Eisenbahnerinnen und Eisenbahner in Deutschland eingestellt hat.

Castings und Erlebnistage

„Es gibt wahrscheinlich kaum eine Organisation in Deutschland oder sogar Europa, die innerhalb eines Jahres so viel rekrutiert hat“, sagt DB-Personalvorstand Martin Seiler. Die DB nutzt dafür die unterschiedlichsten Kanäle: analoge wie digitale Formate, soziale Netzwerke, aber auch Events wie die „Bahnerlebnistage“ Anfang April in München oder „Azubi-Castings“, die es in vielen Städten gibt. In typischer Arbeitsumgebung, am besten am Bahnhof in einem Zug, wird aus Informationsgesprächen schnell Begeisterung. „Wir wollen ein positives Bewerbererlebnis bereiten“, sagt Kerstin Wagner, Leiterin Recruiting der DB. Geeignete Be-

werber erhalten noch am selben Tag eine vorläufige Einstellungszusage.

Quereinsteiger sind willkommen

Authentisch und freundlich, kollegial und engagiert, so kommt die DB den Interessenten auch in der mehrfach ausgezeichneten Kampagne „Willkommen, Du passt zu uns“ entgegen. Das sind Eigenschaften, die auch von den Bewerbern erwartet werden. Die Protagonisten der Kampagne sind echte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die Einblick in ihre Arbeitswelt geben. Das Karriereportal der DB macht die Bewerbung ganz einfach: Wer sich auf einen Ausbildungsplatz bewirbt, muss beispielsweise kein Anschreiben mehr formulieren. Quereinsteiger hat die DB ebenfalls im Blick. Beispiel Lokführer: Wer eine abgeschlossene Berufsausbildung hat, den bildet die DB im Rahmen einer Funktionsausbildung weiter.

„Es gibt wahrscheinlich kaum eine Organisation in Deutschland oder sogar Europa, die innerhalb eines Jahres so viel rekrutiert hat.“

So konnte etwa die S-Bahn München 2018 an sechs Lokführer-Casting-Tagen insgesamt 80 neue Kolleginnen und Kollegen gewinnen.

Bei der S-Bahn Berlin wurden im letzten Jahr 151 Triebfahrzeugführer erfolgreich ausgebildet. Insgesamt hat DB Regio in den beiden letzten Jahren rund 2.000 Triebfahrzeugführerinnen und Triebfahrzeugführer neu eingestellt. Im laufenden Jahr sollen es wieder rund 1.000 werden. Schon als Folge des demografischen Wandels wird der Arbeitskräftebedarf auch weiter hoch bleiben, nicht nur im Lokführerberuf. Auch die Digitalisierung ändert daran nichts. Mit den Sozialpartnern hat die DB einen unbefristeten Kündigungsschutz und Qualifizie-

Freut sich über neue Kolleginnen und Kollegen: Cagla Hosol, Triebfahrzeugführerin bei der S-Bahn München

Martin Seiler

Martin Seiler, Jahrgang 1964, ist seit 1. Januar 2018 Vorstand Personal und Recht der Deutschen Bahn. Seine Laufbahn begann Seiler 1980 bei der Deutschen Post in Baden-Baden. Nach Stationen bei der Postgewerkschaft und der Dienstleistungsgewerkschaft ver.di übernahm Seiler ab 2003 verschiedene Managementfunktionen bei der Deutschen Post in Bonn. 2010 wechselte Seiler zur Deutschen Telekom, wo er ab 2015 als Geschäftsführer Personal und Arbeitsdirektor für 70.000 Mitarbeiter verantwortlich war. ■



Foto: DB / Max Lautenschläger

rungsansprüche bei Fragen der Digitalisierung verabredet. Gemeinsam mit den anderen Geschäftsfeldern setzt DB Regio alles daran, „neben der Steigerung der Personalverfügbarkeit durch mehr Ausbildungskapazitäten auch die Ausbildung selber in den einzelnen Berufsgruppen zukunftsfähig zu gestalten“, sagt Oliver Terhaag, DB Regio-Vorstand Produktion und Personal. „Dafür wird zum einen an der Vereinheitlichung und Digitalisierung der Funktionsausbildungen vor allem für Berufe wie Lokführer, Fahrdienstleiter und Rangierer gearbeitet. Zum anderen werden die dualen Ausbildungsberufe ‚Eisenbahner im Betriebsdienst‘ sowie ‚Kaufleute für Verkehrsservice‘ neu geordnet, um die Auszubildenden besser auf die künftigen Aufgaben und die Digitalisierung vorzubereiten. Zudem erhalten seit 2019 alle Auszubildenden der Sparte Schiene im ersten Ausbildungsjahr ein Tablet.“

Martin Seiler betont: „Für die DB steht der Mensch im Zentrum der Veränderung: Unser Ziel ist die digitale Teilhabe der Mitarbeiter an der Transformation.“ Bewahrt werden müsse aber auch das Know-how der älteren Kolleginnen und Kollegen, die „die Eisenbahn im Blut und die Bahn mitgeprägt“ haben. Ein Mittel dafür: „Lern-Tandems“, in denen erfahrene und neu eingestellte Fachkräfte sich gegenseitig helfen und bereichern. So werde auch der Zusammenhalt der Eisenbahnerfamilie weitergetragen, sagt Seiler. „Damit schaffen wir nicht nur den Wissenstransfer, sondern stärken auch unsere Kultur und Unternehmens-DNA.“ ■

■ Mehr zu diesem Thema im E-Paper

Roadshow ist der Zukunft auf der Spur

Gemeinschaftsinitiative „Stadt in Bewegung“ zeigt innovative Konzepte für urbane Lebensräume

Maßgeschneiderte Lösungen für schlaue Städte präsentiert eine Roadshow, die in diesem Sommer in Deutschland unterwegs ist. „Stadt in Bewegung. Nächster Halt: Zukunft“ heißt die Gemeinschaftsinitiative, die verschiedene Partner verbindet. DB Regio Bus und ioki vertreten den Themenbereich Mobilität und stellen innovative Angebote vor, die den Verkehr entlasten und die Lücken der ersten und der letzten Meile schließen.

Information und Austausch

Weitere Schwerpunkte betreffen digitale Abfallkonzepte, intelligente Beleuchtung, cleveres Parkraummanagement und die Integration und Vernetzung von Daten und Prozessen. Vorgestellt werden sie von den Partnern Cisco, Clevercity Systems und Signify. Auf Tour geht „Stadt in Bewegung“ mit einem umgestalteten DB-Linienbus, der die Herausforderungen und Lösungen der Zukunft anschaulich macht und zum Austausch einlädt. ■

■ Mehr zu diesem Thema im E-Paper



Grafik: Stadt in Bewegung

Tourbus macht in fünf Städten Station

Nach einer Auftaktveranstaltung in Hamburg kommt die Roadshow in der zweiten Jahreshälfte nach Bonn, Freiburg, Kassel, Bremen und Magdeburg. Abschließend ist „Stadt in Bewegung“ beim Branchentreff RegioSignale am 14./15. November in

Frankfurt a. M. zu sehen. Die Präsentation im Tourbus beleuchtet die Istsituation und stellt Themenwelten für Innovationen vor. In einer Lounge besteht die Möglichkeit, sich auszutauschen und beraten zu lassen. ■ www.stadtinbewegung.de

Shuttle bringt Kunden On-Demand zum Airport Paderborn-Lippstadt

Ein neues On-Demand-Angebot bringt Reisende besonders komfortabel zum Paderborn-Lippstadt Airport und wieder nach Hause. Betreiber ist die BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH, eine regionale Busgesellschaft der DB Regio Bus. Die technische Plattform wurde von ioki entwickelt, dem Tochterunternehmen der DB für intelligente On-Demand-Mobilität. Der neue Service funktioniert denkbar einfach: Mit der App „PAD Shuttle“ buchen sich Kunden eine Fahrt – ent-

weder spontan oder bis zu 30 Tage im Voraus. Das Angebot steht rund um die Uhr zur Verfügung und kostet 1,75 Euro pro Kilometer. Wird eine Fahrt geteilt, gibt es einen Rabatt.

20 Kleinbusse fahren für den neuen Service

Das Bedienebiet reicht von Lippstadt und Warstein im Westen bis Höxter im Osten, im Süden bis Bad Naumburg und Kassel, im Norden bis Minden und Petershagen. Für das neue

Angebot sind 20 Kleinbusse im Einsatz. Guido Verhoeven, Leiter Marketing und Geschäftsentwicklung bei DB Regio Bus: „Der klassische Linienbus ist in vielen Fällen das passende Angebot für die Mobilitätsbedürfnisse unserer Kunden. Immer häufiger ist aber Flexibilität im Angebot gefragt. Das PAD Shuttle ist dafür ein Paradebeispiel: Hier verbinden wir die Qualität und Zuverlässigkeit eines traditionsreichen Verkehrsunternehmens vor Ort mit modernster On-Demand-Technologie.“ ■



Foto: DB / Uwe Mielke

Ferienregionen lassen Gäste gratis fahren

Für Urlauber in den Tourismusregionen Ammergauer Alpen und Blaues Land ist die kostenlose Nutzung der Nahverkehrszüge zwischen Oberammergau und Murnau sowie Garmisch-Partenkirchen und Uffing am Staffelsee seit 1. April in der Gästekarte enthalten. „Als Naturparkregion und Mitglied der DB-Kooperation ‚Fahrtziel Natur‘ liegt uns natürlich

ein kostenfreies Angebot für den Nahverkehr sehr am Herzen“, sagt Anni Hutter von der Ammergauer Alpen GmbH. Das Pilotprojekt ist zunächst bis Jahresende befristet. „Ziel ist es, gemeinsam Erfahrungen zu sammeln, um diese in eine langfristige Lösung einfließen zu lassen“, so Jennifer Sauer, Verkehrsvertragsmanagerin DB Regio Bayern. ■

DB Regio Bus setzt „Easy Bus“ in Bayern im Linienbetrieb ein

Neues Fahrzeug ergänzt ideal das Seniorenticket im Ostallgäu



Foto: DB/RVA

Die DB Regio Bus-Tochter Regionalverkehr Allgäu GmbH (RVA) setzt im Landkreis Ostallgäu jetzt einen „Easy Bus“ im regulären Linienbusverkehr ein. Grund dafür ist vor allem das gut nachgefragte Seniorenticket im Ostallgäu, das im Jahr 2018 rund 26.000 mal verkauft wurde. Der „Easy Bus“, den DB Regio Bus, der Fahrzeughersteller Iveco und die Hochschule Fresenius gemeinsam entwickelt haben, berücksichtigt besonders die Bedürfnisse von Senioren und mobilitätseingeschränkten Fahrgästen. Zum Einsatz kommt der Bus vor allem im Süden des Landkreises.

„Solche Busse machen Sinn“

In Pfronten präsentierten Landrätin Maria Zinnecker, der Vorsitzende der Regionalleitung von DB Regio Bus Region Bayern Stefan

Kühn und RVA-Geschäftsführer Klaus von Petersdorff das neue Fahrzeug. Der „Easy Bus“ basiert auf einem Regionalbus des Typs Iveco Crossway LE, auf dessen Besonderheiten bereits die Außenbeklebung aufmerksam macht. Für Fahrgäste mit Rollator ist die Einstiegstür beim Fahrer verbreitert (1.200 mm), bei Bedarf kann zur Erleichterung des Einstiegs auch eine Klapprampe genutzt werden. Im vorderen Busbereich stehen gekennzeichnete Sitzplätze mit optimierten Sitzhöhen sowie gesicherte Abstellplätze für Rollatoren zur Verfügung. Für Landrätin Maria Zinnecker steht fest, „dass solche Busse Sinn machen“. Der „Easy Bus“ entspreche der demografischen Entwicklung, dem Zeitgeist, dem Inklusionsplan und dem seniorenpolitischen Gesamtkonzept des Landkreises. „Mich freut es, dass wir ihn dauerhaft einsetzen können.“ ■

Nahverkehrstest 60+: Was Senioren wollen

Die Landesseniorenvertretung (LSV) NRW und DB Regio NRW haben die ersten Ergebnisse ihres gemeinsamen „Nahverkehrstests 60+“ ausgewertet. Wichtigstes Ergebnis: Die Tester der Generation 60+ wünschen sich vor allem während ihrer Reise seniorengerechtere Informationskanäle. Zwar gibt es bereits ein breites Angebot an Echtzeit-Informationen über Apps wie DB Navigator, Streckenagent, WhatsApp und Twitter. Allerdings nutzen viele ältere Fahrgäste kein Smartphone. „Wir prüfen daher nun intensiv, inwieweit unsere Kundendialog-Mitarbeiter ältere Fahrgäste im Nahverkehr individuell telefonisch begleiten können“, so Jan-Wolf Baake, zuständig für Fahrgastkommunikation und Produktinnovationen bei DB Regio NRW. Ziel sei es, die Nutzung des komplexen Systems Nahverkehr so einfach wie möglich zu gestalten.

Zugpersonal für Ältere sehr wichtig

Die Mitarbeiter der Verkehrsunternehmen in NRW wurden von den Testern positiv wahrgenommen. Allerdings gaben fast alle an, dass sie sich mehr Personal in Zügen wünschen. Grund dafür ist nicht nur, dass ein Ansprechpartner unterwegs für ältere Fahrgäste wichtig ist. Vor allem Testerinnen gaben an, sie würden sich gerade in den Abendstunden mit mehr Personal an Bord sicherer fühlen. ■

SÜWEX-Gäste surfen gern

Rund 10.000 Fahrgäste nutzen täglich das WLAN-Angebot im Zugsystem SÜWEX. WLAN sei für die Fahrgäste innerhalb kürzester Zeit ein selbstverständliches Angebot geworden, bilanzierten jetzt die beteiligten Aufgabenträger und DB Regio Mitte. Die Ausrüstung der Flotte von 28 Zügen der Baureihe 429 war im November 2018 abgeschlossen worden. Das SÜWEX-Netz erstreckt sich auf Rheinland-Pfalz und benachbarte Städte und Regionen. ■

Zusätzlicher Twindexx verstärkt die Flotte

Ein weiterer Twindexx-Doppelstockzug verstärkt seit Anfang April die Flotte auf den Linien Hamburg – Kiel und Hamburg – Flensburg. Insgesamt 17 der doppelstöckigen Triebzüge des Herstellers Bombardier stehen jetzt für die beiden aufkommensstarken Verbindungen zur Verfügung. Ein klassischer lokbespannter Doppelstockzug dient als Reserve. DB Regio beschaffte den zusätzlichen Zug im Auftrag des Landes Schleswig-Holstein. Er ist identisch mit den vorhandenen 16 Twindexx-Zügen im Netz Mitte. Bei einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h bietet jeder Zug 350 Sitzplätze. ■

Foto: Manuel Weber/NAH.SH



Service macht Ausflüge ohne Auto kinderleicht

Ein neuer Service der S-Bahn Stuttgart und des Start-ups naturtrip GmbH macht Ausflüge ohne Auto in der Region kinderleicht. Wer seinen Startpunkt eingibt, erhält Ausflugs- und Veranstaltungstipps, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut erreichbar sind. Möglich ist dies dank eines Umkreis-Routings, das erstmalig Fahrplandaten mit touristischen Inhalten verknüpft. Die Ziele variieren je nach Start- und Zeitpunkt. ■ freizeitohneauto.s-bahn-stuttgart.de

Eisenbahner mit Herz verteidigt den Titel

Deutschlands Reisende haben Peter Hohmann aus Fulda zum beliebtesten Eisenbahner Deutschlands gewählt. In einer Online-Abstimmung der Allianz pro Schiene kürten die Kunden den 47-Jährigen mit großem Vorsprung zu ihrem „Social Media Hero“. Damit verteidigte der DB Regio-Zugbegleiter seinen Titel aus dem Vorjahr. Der Social Media Hero ist im Wettbewerb „Eisenbahner mit Herz“ der Publikumspreis, bei dem die Likes auf Facebook den Ausschlag geben. ■

■ Mehr zu diesem Thema im E-Paper



Foto: Deutsche Bahn
Die Protagonisten des DB Regio-Spots: Als Kinder waren sie dicke Freunde, als junge Erwachsene treffen sie sich wieder.

Einfach mal Freunde besuchen

DB Regio-Kampagne für Länder-Tickets setzt auf Emotionen

Besucht euch mal wieder!“ Das Motto der Mitte Mai von DB Regio gestarteten Freizeitkampagne stellt zwischenmenschliche Beziehungen in den Mittelpunkt. Ein Onlinespot transportiert die emotionale Botschaft: Gute Freunde sind oft nur eine Regio-Fahrt entfernt! Im Mittelpunkt der Geschichte stehen drei Kinder, die gemeinsam durch dick und dünn gehen. Später verlieren sie sich jedoch aus den Augen. Aber dank DB Regio und der Länder-Tickets treffen sie sich als junge Erwachsene endlich wieder: Am Bahnhof fallen sich die Freunde in die Arme – Happy End.

Der Spot soll Lust auf einen Besuch guter Freunde mit DB Regio machen. Er zeigt: Mit einem Länder-Ticket oder in der Region Südost mit dem Regio120-Ticket ist das Wiedersehen auch spontan möglich – einfach einsteigen, während der Fahrt entspannen und sich auf das Treffen mit netten Menschen freuen. Eine weitere Botschaft der Kampagne: So ein Besuch ist nur einer von vielen guten Gründen, mit DB Regio zu reisen. Die Kampagne läuft noch bis Oktober in zehn Bundesländern und bewirbt regionale Ticketangebote. Den Onlinespot und weitere Informationen gibt es unter www.bahn.de/laender-ticket. ■

Mit Zombies und schrägen Vögeln für mehr Rücksicht unterwegs

Dönersöße auf dem Sitz und Zwiebeln in der Luft, laute Musik und Niesen mit Tröpfchennebel: Rücksichtslose Fahrgäste können der blanke Horror sein. Und genau so, nämlich im Stil eines Horrorfilms, nimmt sich die S-Bahn Berlin des Themas an. Vier Folgen hat die Miniserie, die auf dem Youtube-Kanal der S-Bahn (youtube.com/sbahnberlin)



Foto: S-Bahn Berlin

zu sehen ist und augenzwinkernd dazu auffordert, an die anderen Reisenden zu denken. Denn „wir sitzen alle im gleichen Zug“, wie es am Schluss jeder Episode heißt. Im Juni geht es dann mit einer zweiten Serie weiter.

Dann jedoch wird nach Art einer Expedition in die Wildnis über Unsitten berichtet. Tierfilmer Peter von Faust porträtiert die unterschiedlichsten Spezies des Großstadt-

dschungels – vom Sitzfläzer, über den gemeinen Drängler bis zum Handyschreihals. „Uns ist es wichtig, dass sich alle Reisenden wohl fühlen“, sagt Angelika Simon, Leiterin Werbung und Kommunikation der S-Bahn Berlin. „Daher möchten wir unseren Passagieren die gegenseitige Rücksichtnahme schmackhaft machen.“ Mit der ungewöhnlich Umsetzung habe man, ohne den Zeigefinger zu erheben, „genau den richtigen Dreh gefunden“. ■

■ Mehr zu diesem Thema im E-Paper

Impressum

Herausgeber:
DB Regio AG
Bestellerkommunikation
Stephensonstraße 1
60326 Frankfurt a. M.

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

Realisation:
idea Kommunikation, Dortmund
Druck:
DB Kommunikationstechnik GmbH,
Karlsruhe

Stand: Juni 2019

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

