

Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,

im Kampf gegen die Corona-Pandemie hat sich Deutschland bislang gut geschlagen. Dafür gilt es Dank zu sagen – vor allem den politischen Entscheidungsträgern und den Beschäftigten in systemrelevanten Berufen, etwa im Gesundheitswesen, bei Polizei und Feuerwehr, in Stadtwerken und Versorgungsbetrieben, in der Logistik und in den Lebensmittelgeschäften. Ausdrücklich genannt werden müssen auch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter



Foto: Andreas Varnhorn

in den Verkehrsunternehmen. Ohne sie hätten viele Menschen, auf die es in den vergangenen Wochen besonders ankam, ihren Dienst nicht antreten können. Deshalb: Danke schön für Ihren Einsatz unter schwierigsten Bedingungen!

Doch die Coronakrise ist längst nicht überwunden. Jetzt geht es darum, die Risiken weiter in Schach zu halten, die gesundheitlichen, aber auch die wirtschaftlichen. Die Verkehrsunternehmen leiden besonders. Aber sie sind unverzichtbar. Mobilität ist die Grundlage jeder wirtschaftlichen Erholung. Deshalb darf der leistungsfähige ÖPNV, den wir in den vergangenen Jahrzehnten aufgebaut haben, nicht aufs Spiel gesetzt werden. Er ist zukunftsrelevant für unsere Gesellschaft!

Herzlichst Ihr

Dr. Jörg Sandvoß,
Vorstandsvorsitzender DB Regio AG



Trotz Lockdown kein Stillstand: Branche erfüllte ihren Auftrag

Folgen der Coronakrise treffen die Verkehrsunternehmen hart

Mit einem stabilen Betrieb unter extremen Bedingungen hat die Nahverkehrsbranche einen wichtigen Beitrag zur Daseinsvorsorge in der Coronakrise geleistet. Die öffentliche Mobilität als Voraussetzung, dass die Beschäftigten versorgungsrelevanter Unternehmen und Einrichtungen zu ihren Arbeitsplätzen gelangen, war zu keiner Zeit gefährdet. In Abstimmung mit den Aufgabenträgern erbrachten die Verkehrsunternehmen alle nötigen Nahverkehrsleistungen. Bei DB Regio waren das in der Phase des Lockdowns ab Mitte März im bundesweiten Durchschnitt rund zwei Drittel des Regelfahrplans. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter machten „einen hervorragenden Job“, so Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer.

Mit dem wiedereinsetzenden öffentlichen Leben führen die Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger das Angebot wieder hoch. Gleichwohl stellt die Coronakrise die Branche vor

zum Teil existenzielle Probleme. Der Lockdown führte zu einem beispiellosen Einbruch der Reisedenzahlen und damit auch der Fahrgeldeinnahmen. Im SPNV beförderte die DB zeitweise nur noch 15 Prozent der sonst üblichen Fahrgäste. Bei DB Regio Bus ging der Schülertransport als wichtigstes Marktsegment auf null zurück und läuft nur verhalten wieder an. Davon betroffen sind auch rund 2.000 Partner im mittelständischen Busgewerbe. Branchenweit rechnet der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen durch ausbleibende Fahrgeldeinnahmen bis zum Jahresende mit Verlusten zwischen fünf und sieben Milliarden Euro. Die Verkehrsminister der Länder schlugen in einem Schreiben an das Bundesverkehrsministerium einen Rettungsschirm für den Nahverkehr vor. Es müsse auch nach der Pandemie einen leistungsfähigen ÖPNV geben, erklärte die Vorsitzende der Verkehrsministerkonferenz, Ministerin Anke Rehlinger (Saarland). ■

Mehr zum Thema: Seite 4/5



Auch in der Coronakrise setzt die DB ihre Personaloffensive fort. Als Kernelement der Strategie „Starke Schiene“ will sie in den nächsten fünf Jahren konzernweit 100.000 Beschäftigte rekrutieren und qualifizieren. Tausende Vorstellungsgespräche führt die DB derzeit virtuell, Recruiting-Events finden in digitalen Formaten statt. „Auch in diesen Zeiten bieten wir sichere Jobs“, sagt DB-Personalvorstand Martin Seiler. „Heute kann niemand genau absehen, wie sich die Coronakrise in Deutschland wirtschaftlich auswirken wird. Aber klar ist: Wir brauchen die neuen Kolleginnen und Kollegen für einen starken Schienenverkehr.“

DB Regio will in den kommenden fünf Jahren 22.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter einstellen. Besondere Bedeutung haben die betrieblichen und betriebsnahen Bereiche. Um sie zu gewinnen, spricht DB Regio eine große Vielfalt von Menschen an, um dann individuell zu prüfen, wie und wo ein Einstieg möglich ist. Dabei sind nicht nur Bewerberinnen und Bewerber für die Erstausbildung willkommen, sondern auch berufserfahrene Quereinsteiger, die in einer Funktionsausbildung qualifiziert werden.

Willkommen bei DB Regio

Die Ausbildung gestaltet DB Regio passgenau so, dass der Übergang in den Berufsalltag reibungslos gelingt. Zugleich werden Inhalte und Methoden mit der Entwicklung der Digitalisierung abgeglichen und weiterentwickelt. Ein Patenprogramm trägt dazu bei, dass sich neue Kolleginnen und Kollegen von Beginn an willkommen und angenommen fühlen: Erfahrene Kräfte beantworten Fragen, geben Tipps und unterstützen die Einarbeitung und Integration ins Team.

DB Regio ist bei der Mitarbeiterrekrutierung auf einem guten Weg. Allein im Bereich Schiene stellte das Unternehmen 2019 rund 3.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie 500 Azubis ein. 890 der neuen Kolleginnen und Kollegen traten eine Funktionsausbildung zum Triebfahrzeugführer an. ■

Klingenhöfer neuer Vorstand DB Regio Bus

Franks Klingenhöfer wurde zum 1. April in den Vorstand der DB Regio AG berufen. Er verantwortet dort das Ressort Regio Bus. Klingenhöfer war zuletzt in Personalunion Vorsitzender der Regionalleitung und Leiter Marketing bei DB Regio Mitte (Schiene). Zu seinen weiteren Stationen bei der DB zählen die Leitung der Strategieabteilung des Perso-



Foto: DB/Thomas Henne

nenverkehrs, die Führung des Verkehrsunternehmens Rhein-Neckar sowie der Region Südost. Klingenhöfer folgt auf Klaus Müller, der das Unternehmen verlassen hat. In der Region Mitte übernahm Maik Dreser den Vorsitz der Regionalleitung und die Marketingleitung. Dreser war zuvor in verschiedenen Führungspositionen bei DB Regio tätig. ■

Einer für alle: Deutschlandtarif

Gemeinsame GmbH stellt Modernisierung auf breite Grundlage



Foto: BAG-SPNV

Auf der diesjährigen Fachtagung der Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger im SPNV (BAG-SPNV) fiel mit der Unterzeichnung der Absichtserklärung der Startschuss für den Deutschlandtarifverbund.

Noch im Juni 2020 wollen insgesamt rund 40 Vertreter von Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU) und Aufgabenträgerorganisationen die Deutschlandtarifverbund GmbH gründen. Die Gesellschaft soll mit einer schlanken Organisation in Frankfurt a. M. ihren Sitz haben und nach Einführung des Deutschlandtarifs an die Stelle des bisherigen Tarifverbandes der Bundeseigenen und Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (TBNE) treten. Ziel sei ein attraktives und transparentes Tarifwerk, um den SPNV noch attraktiver zu machen, erläutert Thomas Prechtel, Geschäftsführer der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG). Für dessen Entwicklung stelle die GmbH eine geeignete Plattform dar. Dr. Michael Vulpius, Geschäftsführer BeNEX: „Wir müssen gegenüber dem Fahrgast mehr ‚Branchenkönnen‘ zeigen.“

Bisher kooperieren die EVU im TBNE und wenden gemeinsam den Nahverkehrstarif der Deutschen Bahn AG an. Dieser gilt außerhalb

von Landes- oder Verkehrsverbundtarifen. Die Fahrgäste können mit einem Ticket die Züge aller kooperierenden EVU benutzen.

Gezielte Weiterentwicklung

Zum 1. Januar 2022 soll der Nahverkehrstarif in den Deutschlandtarif überführt werden. Wesentliche Änderungen sind im ersten Schritt noch nicht vorgesehen. „Der bestehende Tarif ist der Startpunkt einer gezielten Weiterentwicklung“ sagt der TBNE-Vorsitzende Jörg Strubberg. „Das geschieht auf breiter Basis, denn in der GmbH beteiligen sich auch die Aufgabenträger.“ Die neue Organisationsform gewährleiste die faire Berücksichtigung aller Interessen sowie mehr Flexibilität und größere Handlungsfähigkeit als die bisherige Verbandsstruktur. Bis zum Tarifstart gilt es, wesentliche Grundlagen zu schaffen. Hierzu gehören unter anderem die Ausgestaltung des Vertriebs und der Einnahmenaufteilung. ■

„Klare Anzeichen für Verkehrsverlagerung“

Mehr Reisende, hohe Zukunftsinvestitionen: Deutsche Bahn zieht Bilanz des Geschäftsjahrs 2019

Steigende Fahrgastzahlen bestätigen den mit der Strategie „Starke Schiene“ eingeschlagenen Kurs der Deutschen Bahn. 2019 waren 150,7 Millionen Reisende in den Fernzügen der DB unterwegs (plus 1,9 Prozent), im Nahverkehr auf der Schiene beförderte DB Regio 1.972 Milliarden Fahrgäste (plus 1,6 Prozent). „Wir sehen klare Anzeichen für eine Verkehrsverlagerung auf die klimafreundliche Schiene“, so der DB-Vorstandsvorsitzende Dr. Richard Lutz zur Bilanz des Jahres 2019.

Zukunftsaufgaben haben Vorrang

Bei erheblich gestiegenen Investitionen hat sich die Pünktlichkeit 2019 leicht verbessert. Dabei stieg die Betriebsleistung auf dem Schie-



Foto: DB AG/Volker Emsleben

nennetz auf 1,09 Milliarden Trassenkilometer, der Anteil DB-externer Bahnen kletterte auf 33,8 Prozent. Das operative Ergebnis ging bei einem leicht gestiegenen Konzernumsatz

(44,4 Milliarden Euro) um 13 Prozent auf 1,8 Milliarden Euro zurück. Es gehe darum, „die Leistungsfähigkeit der Eisenbahn in Deutschland substantiell zu steigern“, erklärte Lutz. „Zukunftsausgaben haben in den nächsten Jahren Vorrang, was sich mittelfristig in niedrigeren Ergebnissen widerspiegeln wird.“

Von den negativen Folgen der Corona-Pandemie auf das laufende Geschäftsjahr wolle sich die DB nicht beirren lassen, betont Lutz im Vorwort des Geschäftsberichts. „Wir verfolgen weiter unser Ziel, das Rückgrat grüner Mobilität zu werden und werden hierzu auch in diesem Jahr an unserer Investitions- und Rekrutierungsoffensive festhalten.“ ■

■ Mehr zu diesem Thema im E-Paper

Erneute Vergabe bestätigt DB Regio NRW

Der neuerliche europaweite Wettbewerb um die Vergabe der Linien S1 und S4 der S-Bahn Rhein-Ruhr ist entschieden. Nach dem Zuschlag durch den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) und den Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) wird DB Regio NRW die Linien bis 2031 betreiben. Der Verkehrsvertrag hat ein Volumen von 4,9 Millionen Zugkilometern jährlich. DB Regio NRW hält auch die vom VRR beigestellten Züge der Baureihe 422 in stand. „Es hat sich gelohnt, dass wir hier am Ball geblieben sind“, so Frederik Ley, Vorsitzender der Regionalleitung DB Regio NRW. Bei den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern bedankte er sich für ihren unermüdlichen Einsatz, bei den Bestellern für das entgegengebrachte Vertrauen. Ursprünglich sollte DB Regio NRW beide Linien zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 an einen Wettbewerber abgeben. Die Aufgabenträger fürchteten jedoch um die Zuverlässigkeit des Verkehrsangebots. Deshalb wurde DB Regio NRW mit dem vorübergehenden Weiterbetrieb beauftragt und der Verkehrsvertrag erneut ausgeschrieben. ■



Grafik: Siemens

Der Desiro HC für das Netz Franken-Südthüringen

DB Regio Bayern beschleunigt auf 190 km/h

Schnellverkehr mit 190 km/h verwirklicht DB Regio Bayern künftig im Netz Franken-Südthüringen. Auf den Verbindungen über die Neubaustrecke Ebensfeld – Coburg – Erfurt (VDE 8.1) sind künftig Züge des Typs Desiro HC unterwegs, die der Hersteller Siemens erstmals für den Geschwindigkeitsbereich bis Tempo 190 ausrüstet. Auch auf allen anderen Strecken des für zwölf Jahre vergebenen Netzes wird DB Regio Bayern ab Dezember 2023 ein anspruchsvolles und innovatives Verkehrskonzept mit vielen Verbesserungen für die Fahrgäste umsetzen. Den Zuschlag für das Vergabennetz erteilten die Bayerische Eisenbahngesellschaft und das Land Thüringen Ende April.

Das Netz Franken-Südthüringen verbindet Nürnberg über Bamberg mit Saalfeld, Coburg, Sonneberg sowie Erfurt und bezieht mit einzelnen Zügen auch Würzburg ein. Zwischen Nürnberg und Bamberg entsteht ein lückenloser Halbstundentakt. Die Fahrzeit Nürnberg – Coburg verkürzt sich auf nur noch rund 70 Minuten, Nürnberg und Erfurt werden mit fünf Zugpaaren umsteigefrei miteinander verbunden. Die doppelstöckigen Elektrotriebzüge Desiro HC beschafft DB Regio in Varianten für 160 und 190 km/h als Vier- sowie als Sechsteiler. Insgesamt werden sie 5,7 Millionen Zugkilometer pro Jahr auf die Schiene bringen. ■

■ Mehr zu diesem Thema im E-Paper

ÖPNV liefert unter schwersten Bedingungen

Von Oliver Wolff, Hauptgeschäftsführer des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)

Was Bus- und Bahnunternehmen seit Mitte März leisten, ist beachtlich. Von heute auf morgen musste sich der gesamte Nahverkehr umstellen: Statt Verkehrswende und Kundenzuwachs Pandemie und Fahrgasteinbrüche. Trotz Corona wurde das Angebot aufrechterhalten, unter verschärften Bedingungen im Führerstand, in den Leitstellen und Werkstätten. Und doch: Im Schnitt erbrachte die Branche auch während des Lockdowns bundesweit rund 80 Prozent des Regelangebots. Eine beeindruckende Leistungsbilanz.

Viel Leistung bei gleichzeitigem Einbruch der Fahrgastzahlen führte dazu, dass die finanzielle Lage bei den Unternehmen kritisch ist. Den Verkehrsunternehmen fehlen dadurch bis Jahresende mindestens fünf Milliarden Euro. Je nach weiterem Verlauf der Pandemie können daraus bis zu sieben Milliarden Euro werden. Der VDV hat gemeinsam mit anderen Branchenvertretern frühzeitig gegenüber der Politik deutlich gemacht: Wir brauchen schnelle finanzielle Hilfen, um die Einnahmeverluste auszugleichen. Die Unternehmen

Standpunkt



„Die Unternehmen dürfen nicht dadurch in wirtschaftliche Schiefelage geraten, dass sie das Land auch während der Hochphase der Krise mit hohem Aufwand mobil gehalten haben.“

dürfen nicht dadurch in wirtschaftliche Schiefelage geraten, dass sie das Land auch während der Hochphase der Krise mit hohem Aufwand mobil gehalten haben. Geld ist das eine. Vertrauen in Bus und Bahn ist das andere. Wir müssen unsere Angebote so organisieren, dass gesellschaftliches und wirtschaftliches Leben und damit auch Mobilität mit den fortschreitenden Lockerungen wieder so nah wie möglich an frühere Verhältnisse heranreicht. Es gilt deshalb, das Vertrauen in die Sicherheit von Bus und Bahn wiederherzustellen, indem

unsere Fahrzeuge nicht mehr als Orte besonders hoher Infektionsrisiken dargestellt werden. Die Branche hat schon zu Beginn der Pandemie reagiert und die Hygienemaßnahmen erhöht: Verkürzung von Reinigungsintervallen, mehr Frischluftzirkulation, Maskenpflicht, gezielte Fahrgastkommunikation zu den Hygieneregeln und verstärkter digitaler Vertrieb. So ist zwischenzeitlich eine neue Normalität entstanden.

Die Mund-Nasen-Bedeckung ist Alltag. Die Begegnung zwischen den Menschen im ÖPNV ist bedenkenlos möglich, wenn man gewisse Regeln beachtet. Wichtig sind jetzt zwei Dinge: Zum einen müssen wir die Fahrgäste zurückgewinnen, die aufgrund eines „schlechten Bauchgefühls“ nun nicht mehr Bus und Bahn fahren. Zum anderen müssen wir die politischen Entscheidungsträger und die Gesellschaft daran erinnern, dass die Klimaschutzziele im Verkehrssektor dieselben sind wie vor der Krise – und gerade deshalb der Angebots- und Infrastrukturausbau im Öffentlichen Verkehr nicht warten darf. ■

„Wir schaffen das gemeinsam, die Branche mit den Fahrgästen“

Andreas Schilling, Vorstandsbeauftragter Marketing, zu den Herausforderungen im Fahrgastmarkt

Herr Schilling, befürchten Sie, dass die Fahrgäste durch die Coronakrise dem Nahverkehr den Rücken kehren, weil sie sich im Auto sicherer fühlen?

Schilling: Bus und Bahn waren für Abermillionen Menschen ein selbstverständlicher Teil ihres Lebens und werden es auch wieder werden. Der Alltag kommt zurück, wenn auch zunächst unter veränderten Bedingungen. Ich bin überzeugt, dass unsere Fahrgäste nicht auf den öffentlichen Verkehr verzichten wollen und auch die zurückkehren werden, die jetzt noch zögern.

Wie kann die Branche das unterstützen?

Schilling: Wir müssen mit Information Verunsicherungen abbauen und als Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger alles tun, um Risiken zu minimieren. Dazu gehört auch, bei den Reisenden für ein verantwortungsvolles Verhalten zu werben. Die Botschaft lautet: Wir



Foto: DBAG/Pablo Castagnola

schaffen das gemeinsam, die Verkehrsbranche zusammen mit den Fahrgästen!

Trotzdem wird es auch Fahrgäste geben, die sich unsicher fühlen?

Schilling: Risiken vermeiden und Rücksicht

nehmen, das ist an der Arbeitsstelle nötig, bei Freizeitaktivitäten, beim Einkaufen mit Mund-Nasen-Bedeckung – und eben auch im Nahverkehr. Die Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger tun alles, damit die Fahrgäste aus hygienischer Sicht ohne Befürchtungen einsteigen können. Das betrifft nicht nur die Reinigung. Die Branche ist zum ursprünglichen Angebot zurückgekehrt, obwohl die Nachfrage vom früheren Niveau noch weit entfernt ist. Das schafft Abstandsreserven für alle.

Was tun Sie, wenn das nicht jeden überzeugt?

Schilling: Wir müssen dranbleiben, dürfen den Kontakt nicht verlieren, müssen weiter die Vorteile des Nahverkehrs kommunizieren. Wer jetzt auf das Auto umsteigt, darf nicht vergessen: Wir stehen bereit, es gibt eine bessere Alternative. Die Coronakrise wird irgendwann ausgestanden sein. Der Klimawandel bleibt auf der Tagesordnung. ■

Die Sitze bleiben leer, die Kosten laufen weiter

Der ÖPNV zählt zu den am schwersten betroffenen Branchen



Foto: DB AG/Oliver Lang

Welch ein Kontrast: Am 8. April 2020 veröffentlichte das Statistische Bundesamt die Zahlen zur Entwicklung des ÖPNV im Jahr 2019. Es war wieder ein erfolgreiches Jahr, mit 0,4 Prozent mehr Fahrgästen im gesamten ÖPNV und zwei Prozent mehr Reisenden im SPNV. Besonders erfreulich: In den vergangenen 15 Jahren erzielte der Nahverkehr auf der Schiene einen Zuwachs von fast 42 Prozent, so das Statistische Bundesamt. Da hatte der Lockdown bereits zu einem noch nie dagewesenen Einbruch der Nachfrage geführt.

Immense Einnahmeausfälle

Der ÖPNV gehört zu den am stärksten betroffenen Branchen der Coronakrise. Öffentliche Mobilität ist Daseinsvorsorge. Deshalb fuhr Bahn und Bus während des Lockdowns mit vergleichsweise geringen Einschränkungen weiter. Jetzt hält ein neuer Alltag Einzug. Der Nahverkehr trägt mit einem Fahrplanangebot auf Vorkrisenniveau dazu bei. Aber viele Sitze bleiben leer und sollen es sogar, damit die Abstandsregeln eingehalten werden. Zudem verunsichert die Pflicht, Mund und Nase zu bedecken, manche Fahrgäste. Die Folge: Ticketeinnahmen bleiben aus und die Kosten laufen weiter. Als Folge der intensiveren Reinigung der Fahrzeuge sind sie sogar höher als vorher. Geholfen hat, dass die Länder und Aufgabenträger die Bestellerentgelte für die Eisenbahn-Verkehrsunternehmen auch bei eingeschränkter Leistung zunächst weiterzahlen. Geholfen hat auch, dass DB Netz vorübergehend auf die Stornokosten für gebuchte Trassen verzichtete. Doch gelöst sind die Probleme

nicht. Weil sich Mobilität nicht auf Vorrat produzieren und später verkaufen lässt, lassen sich auch die Verluste durch die Coronakrise nicht kompensieren. Im Gegenteil: Sie werden sich summieren. Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen rechnet branchenweit mit fünf bis sieben Milliarden Euro bis Jahresende. Gerade jetzt müsse die Branche zusammenstehen und dafür sorgen, „dass der Nahverkehr seine Funktion als Daseinsvorsorge auch über die Coronakrise hinaus sichern kann“, betont Frank Zerban, Hauptgeschäftsführer der Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger im SPNV (BAG-SPNV). Auch die Fahrgastverbände warnen vor weitreichenden Folgen. Michael Müller-Görnert, verkehrspolitischer Sprecher des Verkehrsclubs Deutschland (VCD): „Der Klimaschutz im Verkehr darf nicht aufgeweicht werden. Sonst laufen wir Gefahr, nach Bewältigung der Coronakrise an der nächsten Herausforderung, der Klimakrise, zu scheitern.“

Schlüssel für gelebten Klimaschutz

Die Auswirkungen der Pandemie auf die DB lassen sich noch nicht quantifizieren. Klar sei, dass der Geschäftsverlauf 2020 erheblich negativ beeinflusst werde, so Vorstandsvorsitzender Dr. Richard Lutz. An ihrer Strategie „Starke Schiene“ und ihren Investitionen in die Leistungsfähigkeit der Eisenbahn in Deutschland will die DB dennoch festhalten. Lutz: „Die Bahn ist und bleibt der Schlüssel für gelebten Klimaschutz und eine nachhaltige Mobilitätswende.“ ■

■ Mehr zu diesem Thema im E-Paper

Fahrgäste für den Bus zurückgewinnen

Das Vertrauen der Fahrgäste in den Regionalbusverkehr während und nach Corona soll wieder wachsen. DB Regio Bus will mit einer Untersuchung Aufschluss über Vorbehalte gegenüber dem Linienbus als Folge der Coronakrise erhalten. „Unser Ziel ist eine nachhaltige Erholung des Busverkehrs“, sagt Frank Klingenhöfer, Vorstand DB Regio Bus. „Wir machen uns aber auch Gedanken, wie moderne straßengebundene Mobilität aussehen könnte – und das, indem wir die Kompetenzen des Konzerns gerade jetzt sinnvoll zusammenspannen. Unsere Marktforschung soll einen Beitrag dazu leisten.“ Einbezogen sind auch On-Demand-Verkehre als Ansatz für innovative Verkehrskonzepte. Während des Lockdowns hatte sich DB Regio Bus als zuverlässiger Partner der Aufgabenträger bewährt. Mit der Lockerung der Restriktionen führen die Unternehmen das Angebot wieder hoch. Vorübergehend stillgelegte Busse wurden in kürzester Zeit wieder angemeldet. Um Beschäftigte und Reisende noch besser zu schützen, installiert DB Regio Bus derzeit transparente Abtrennungen zwischen Fahrerbereich und Fahrgastraum. Mit dem Lockdown waren Fahrgastzahlen und Fahrgelderlöse drastisch eingebrochen. Bei der DB betrifft das nicht nur DB Regio Bus, sondern auch rund 2.000 mittelständische Partnerbetriebe. Zusätzlich leidet das mittelständische Busgewerbe unter dem Wegfall touristischer Verkehre. Gemeinsam mit dem Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen (bdo) tritt DB Regio Bus für eine Stabilisierung ein. Ohne gezielte Unterstützung drohe „eine nie dagewesene Pleitewelle“, so bdo-Präsident Karl Hülsmann. ■



Foto: pixabay.com

Bahnunternehmen geben Steuersenkung weiter

Zum „kleinen Fahrplanwechsel“ am 14. Juni senken die Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU) die Ticketpreise für Nahverkehrsverbindungen ab 51 Kilometern. Damit geben die EVU den nun auch in diesem Entfernungsbereich gültigen Mehrwertsteuersatz von sieben Prozent an die Fahrgäste weiter. Unterhalb von 51 Kilometern beträgt die Mehrwertsteuer seit vielen Jahren nur sieben Prozent. Wirksam wird die Preissenkung dort, wo die Tarife der EVU gelten. In Verkehrsverbänden sowie im Geltungsbereich von Landstarifen legen die Verbände und die Länder die Preise fest.

Ticketpreise sinken spürbar

Die Preisanpassung erforderte intensive Abstimmungen im Tarifverband der Bundeseigenen und Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (TBNE). Zu berücksichtigen waren die zahlreichen unterschiedlichen Vertragskonstellationen, unter denen die Mitgliedsunternehmen des TBNE tätig sind. Dadurch fallen auch die Preissenkungen für Einzelfahrten, Zeitkarten und Pauschalpreistickets jeweils leicht unterschiedlich aus. Im Durchschnitt liegt sie bei 8,7 Prozent. ■

Zeitig zu mehr Komfort

Bereits seit Ende Februar 2020 und damit fast zwei Jahre vor Beginn des neuen Verkehrsvertrags setzt DB Regio Mitte zwischen Frankfurt a. M. und Limburg die ersten modernisierten Doppelstockwagen ein. Mit komplett neuen Sitzen, vergrößertem Sitzabstand, WLAN, Steckdosen und großzügigerem Layout für den Mehrzweckbereich bieten die Doppelstöcker deutlich mehr Komfort. Darüber hinaus umfasst das Redesign unter anderem LCD-Bildschirme für die Reisedenkeninformation, erneuerte Bodenbeläge, Wandverkleidungen und Toilettenräume sowie eine frische Lackierung. Insgesamt modernisiert DB Regio Mitte für die Taunusstrecke 54 Wagen und zehn Loks. Den Zuschlag für weitere 15 Jahre ab Dezember 2021 hatte der Rhein-Main-Verkehrsverbund im März 2018 erteilt. ■

In Uniform kostenfrei unterwegs

Freifahrt für Soldatinnen und Soldaten erfolgreich angelaufen

Soldatinnen und Soldaten der Bundeswehr sind seit Jahresbeginn immer öfter in den Zügen der DB unterwegs. Dank einer Vereinbarung mit dem Bundesministerium der Verteidigung (BMVg) können sie bei privaten Fahrten ein für sie kostenfreies Ticket nutzen, wenn sie Uniform tragen und ihren Truppenausweis mitführen. Durch die Bundeswehr erfolgt eine pauschale Abgeltung. Die Freifahrt erhöhe die Sichtbarkeit der Soldatinnen und Soldaten als Teil der Gesellschaft und sei zudem eine Anerkennung ihres Dienstes, so Verteidigungsministerin Annegret Kramp-Karrenbauer.

Im Fernverkehr gilt die Regelung für alle innerdeutschen Verbindungen der DB. Für den Nahverkehr steht eine branchenweite Regelung noch aus. Einbezogen sind hier bislang der Vor- und Nachlauf des Fernverkehrs sowie alle Züge der DB Regio AG, soweit es sich nicht um Ver-

bindungen innerhalb von Verkehrsverbänden und Landstarifen handelt. Auch die Züge anderer Eisenbahn-Verkehrsunternehmen können die Soldatinnen und Soldaten derzeit noch nicht nutzen. In einer gemeinsamen Arbeitsgruppe unter Federführung des BMVg, unterstützend koordiniert von DB Regio, arbeiten der Tarifverband der Bundeseigenen und Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (TBNE), die Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger im SPNV (BAG-SPNV), der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) sowie Vertreter von Verkehrsverbund- und Landstariforganisationen unter Einbindung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur an einer Ausweitung des Angebots. Ziel ist es, bis Jahresende Soldatinnen und Soldaten auch im SPNV bundesweit private Freifahrten anbieten zu können, wenn sie in Uniform reisen. ■



Rund 185.000 Soldatinnen und Soldaten der Bundeswehr können von der Freifahrtregelung profitieren.

Foto: Bundeswehr/Jonas Weber

Kelheim bringt „Kexi“ an den Start

On-Demand-Verkehr macht den ÖPNV attraktiver und flexibler

Im niederbayerischen Kelheim steht „Kexi“ bereit: Die rund 150 Haltestellen in der Kreisstadt an der Donau sind definiert, die Buchungsmöglichkeiten per App und Telefon einsatzbereit. Geplant war der Start des On-Demand-Verkehrs mit zwei Shuttlebussen für März. Nun wird es, bedingt durch die Coronakrise, wohl Sommer oder Herbst. Feststeht jedoch: Kexi macht den ÖPNV attraktiver und flexibler. Die Fahrzeuge der Regionalbus Ostbayern GmbH, die zu DB Regio Bus gehört,

verkehren nicht auf festen Linien und nach Fahrplänen, sondern auf Bestellung. Ein intelligenter Algorithmus optimiert Fahrstrecken und Auslastung der Busse. Die digitale Plattform dafür und die Kexi-App für die Buchung stammen von ioki, der DB-Tochter für innovative Mobilitätsformen. Integriert wird die Buchung auch in die Mobilitäts-App „Wohin Du Willst“ von DB Regio Bus, die alle Mobilitätsangebote der Region zusammenführt und künftig vom Landkreis Kelheim genutzt wird. ■

Mit dem VRN eTarif durch die Metropolregion

Der Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) ist Vorreiter in der Gestaltung von eTarifen. Als erster Verbund in Deutschland bietet der VRN seit Januar 2017 einen eTarif im gesamten Verbundgebiet an. Der eTarif ist ein moderner elektronischer Tarif auf Luftlinienbasis. Der Kunde zahlt nur die kürzeste Entfernung zwischen Start und Ziel – die Luftlinie eben. Das Angebot richtet sich nicht nur an Gelegenheitskunden: Dank günstiger Tages- und Monatspreislimits sind die Kunden preislich auf der sicheren Seite. So betragen die Kosten beliebig vieler Reisen im gesamten VRN-Gebiet pro Tag maximal zwölf Euro, der Maximalpreis im Monat liegt bei 90 Euro.



Foto: Deutsche Bahn

Studien des VRN bestätigen, dass Kunden den Wunsch nach einem einfachen und flexiblen Tarifsystem mit möglichst wenig Differenzierungen und Ausnahmeregelungen haben. Gleichzeitig besteht die Bereitschaft, für längere Strecken mehr zu bezahlen, wenn kurze Strecken günstiger sind. Dennoch besteht in der Realität oftmals das Verständnis „immer günstiger“. VRN-Geschäftsführer Volkhard Malik: „Der eTarif ist eine echte Innovation. Er macht es unseren Kunden sogar über die Metropolregion Rhein-Neckar hinaus einfach und senkt Zugangshemmnisse zum ÖPNV.“

Noch einfacher soll es mit Tickin werden

DB Regio Mitte und DB Vertrieb gehen nun mit ihrer App „Tickin“ noch einen Schritt weiter. Check-in/Check-out oder Assisted Check-out Verfahren sind erprobt und funktionieren. Der manuelle Check-out nach der Fahrt ist den Kunden jedoch nach wie vor ein Dorn im Auge. Tickin setzt genau hier an: Mit einem Wisch auf dem Smartphone führt man den Check-in durch und erhält ein gültiges Ticket. Los geht's. Vorsitzender der Regionalleitung DB Regio Mitte Maik Dreser: „Dies ist ein weiterer Schritt, den

Systemzugang und damit das Fahren im ÖV für unsere Kunden noch einfacher und damit attraktiver zu gestalten. Umsteigen ist kein Problem. Das Fahrtende wird automatisch erkannt, wenn der Kunde ausgecheckt hat. Ziel ist es, ein rein smartphonebasiertes Check-in/Be-out Verfahren massentauglich zur Produktionsreife zu bringen. Infrastruktur an den Haltestellen oder in den Fahrzeugen wurde nicht angebracht. Tickin startet nun in die Beta Closed Phase, maximal 5.000 Kunden können nun Check-in/Be-out auf Herz und Nieren prüfen. ■

■ Mehr zu diesem Thema im E-Paper

Wenn die Fans das Leergut sammeln

„Eisenbahner mit Herz“ setzt auf das „Kumpelprinzip“

Wenn der Ball wieder rollt und die Stadien wieder voll sind, trifft Mirko Mai sie wieder – die Fans von Eintracht Frankfurt. Manchmal muss er sie zur Räson bringen, im Zug zum Heimspiel oder auf dem Weg zurück. Aber wie er das tut, hat ihm den Titel „Eisenbahner mit Herz“ eingebracht. Bei der Publikumsabstimmung über Facebook zum „Social Media Hero“ sammelte der Zugbegleiter von DB Regio Mitte mit Abstand die meisten Likes. Mai pflegt das „Kumpelprinzip“, wie er es nennt: „Wichtig ist, immer das Gespräch zu suchen“,



Foto: Allianz pro Schiene/M. Starz

sagt er. „Wenn wir miteinander fahren, müssen wir miteinander auskommen. Ihr könnt feiern und Spaß haben. Aber lasst mir die Züge ganz.“ Das kommt an. Mai habe die „Horde immer unter Kontrolle“, berichtet Corinne Kusminder, selbst großer Eintrachtfan. Und nicht nur das: Er bringt sie sogar dazu, das Leergut zu sammeln, um den Pfanderlös der Kinderkrebshilfe zu spenden. 1.011 Euro kamen so zusammen. Mai: „Die Fans fanden das super!“ ■

■ Mehr zu diesem Thema im E-Paper

10er TagesTicket – ab Oktober online buchbar

Ab Oktober können Bahnreisende ihre 10er TagesTickets auch online buchen – unter www.10er-tagesticket.de – und anschließend in der Bahn-App DB Navigator speichern. Bisher waren die Tickets nur in DB Reisezentren, einigen Agenturen und an Automaten erhältlich. Die Software für das digitale Verfahren entwickelte das Amberger Start-up BlueITS im Auftrag von DB Regio. Das 10er TagesTicket ist bisher für ausgewählte Strecken erhältlich. Es bietet Pendlern Vorteile, die regelmäßig, aber nicht täglich dieselbe Strecke fahren: Sie sind an zehn frei wählbaren Tagen innerhalb von 30 Tagen preisgünstiger als mit einem Einzel- oder Monatsticket unterwegs. ■

Gemeinsam gegen Corona

Mit zahlreichen solidarischen Aktionen leistete die Deutsche Bahn Unterstützung während des Corona-Lockdowns. Einige Beispiele.

In Berlin stellte die DB-Tochter Clever Shuttle dem Robert-Koch-Institut **Fahrer**



zeuge und Fahrer zur Verfügung (Foto o.) | Eine Stunde lang konnten die Stuttgarter die **Fahrräder** des DB-Bikeshaaring-Services RegioRadStuttgart gratis nutzen. | Für die DRK Kliniken Berlin Westend stellte die DB im 3-D-Druck **Gesichtsvisiere** her. | In Hamburg beförderte der On-Demand-Shuttledienst **ioki** Hamburg kostenlos Beschäftigte sowie Patienten von Arztpraxen und Pflegeeinrichtungen. | Die DB überließ Bahnhofsmissionen kostenlos **Desinfektionsmittel**, Masken und Einweghandschuhe (Bild u.: DB-Vorstandsvorsitzender Dr. Richard Lutz und Klaus-Dieter Kottnik, Vorsitzen-



der Bahnhofsmission Deutschland e. V.). | Tafeln und Suppenküchen spendete die DB **Lebensmittel** im Wert von 140.000 Euro. | DB Regio Baden-Württemberg überließ dem Samariterstift Aalen **Tablet-Computer**, ebenso DB Netz der Caritas im Tecklenburger Land. Mit den Geräten konnten Heimbewohner während der Besuchssperre skypen. ■

Damit Deutschland mobil bleibt

Trotz Covid-19: „Helden des Alltags“ sind rund um die Uhr im Einsatz

Während des Lockdowns entdeckte Deutschland die „Helden des Alltags“. Diejenigen, auf die es ankommt, damit das Leben nicht stillsteht. Die nicht jeden Kontakt meiden, dem Risiko nicht aus dem Weg gehen konnten, sondern an Supermarktkassen, im Gesundheitswesen, in Versorgungseinrichtungen, bei Polizei und Feuerwehr, in Zügen und Bussen dafür sorgten, dass „der Laden läuft“. Aufmerksamkeit und Anerkennung erntete auch Diana Hartwig von DB Regio Nordost, die sich dem Sender SAT1 zum Interview stellte. Das Fernsteam überreichte ihr und zwei Kollegen von DB Sicherheit ein Herz aus Rosen – stellvertretend für alle, die den Bahnbetrieb aufrechterhalten. Vieles habe sich geändert, so Hartmann, die Flugbegleiterin war, bevor sie zur Bahn wechselte. Die Züge seien schwach besetzt, zur Ausrüstung gehörten jetzt Handschuhe und Desinfektionsmittel. Aber: „Ich bin froh, dass ich arbeiten kann, ich würde verrückt werden zuhause. Ich möchte kein Homeoffice haben.“

Regine Saß, Zugbegleiterin zwischen Hamburg und Westerland/Sylt, verriet unter dem Hashtag #schienenhelden ihr Motto für den Dienst unter Lockdown-Bedingungen. „Immer in der eigenen Mitte bleiben.“ Respekt vor dem Virus habe sie schon. „Wir stecken als Zugbegleiter mittendrin.“ Aber die Stimmung unter den Pendlern an Bord sei entspannt. „Sie sagen uns immer wieder, dass sie hoffen, dass wir noch lange weiterfahren.“

„Viele müssen zum Arzt oder zur Arbeit und haben sonst keine Möglichkeit. Dafür sind wir da.“
Martin Windörfer
Busfahrer Regionalbus Ostbayern

Der Lokalsender Niederbayern TV machte Martin Windörfer zum „Niederbayern des Tages“. Der 54-Jährige fährt für die zu DB Regio Bus gehörende Regionalbus Ostbayern GmbH. Auf der Tour von Passau nach Bad Griesbach gewährte er Einblick in seinen Corona-Arbeitsalltag. „Wir müssen alle zusammenhalten“, so Windörfer. „Viele müssen dringend zum Arzt oder zur Arbeit und haben sonst keine Möglichkeit. Dafür sind wir da.“ Die Regeln: Einstieg nur hinten, die vorderen Sitze bleiben gesperrt, Gesichtsmaske, Abstand zu anderen.

Mit einem dicken Lob meldete sich im Lockdown die Initiative „Höchste Eisenbahn für den Südhaz“ auf ihrer Website zu Wort.

„Wir schimpfen ja manchmal schon, wenn etwas nicht funktioniert, und das sicher auch zu Recht“, so Sprecher Michael Reinboth. „Aber was die Lokführer, Busfahrer, Stell-

werker, die Disponenten und die Leute in den Werkstätten derzeit leisten, verdient höchstes Lob und auch ein großes Dankeschön.“ ■

■ Mehr zu diesem Thema im E-Paper

„Ich bin froh, dass ich arbeiten kann, ich würde verrückt werden zuhause.“
Diana Hartwig
Zugbegleiterin DB Regio Nord

„Ich stehe dem Coronavirus mit Respekt gegenüber. Wir stecken als Zugbegleiter mittendrin.“
Regine Saß
Zugbegleiterin DB Regio Nordost

Impressum

Herausgeber:
DB Regio AG
Bestellermarketing
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 2020

DB Regio im Internet:
www.dbregio.de

Zusatz-Infos im
E-Paper
[www.db-regio.de/
regioaktuell](http://www.db-regio.de/regioaktuell)