



Regio Aktuell

Informationen der DB Regio AG für die Nahverkehrsbranche

„Gemeinsam ist die Branche stark!“

Für die Gestaltung der Verkehrswende braucht es schnelle Erfolge, Geschlossenheit und Mut zu neuen Lösungen.



Ein gemeinsames Narrativ, Geschlossenheit im Auftritt, branchenübergreifende Lösungen und Tempo bei der Umsetzung, damit die Mobilitätswende so rasch wie möglich Gestalt annimmt: Das sind die Herausforderungen, die der ÖPNV in Deutschland jetzt angehen muss – und will. Die Zustimmung dazu war jedenfalls deutlich beim Branchentreff regiosignale 2021, an dem am 27. Oktober rund 230 Teilnehmerinnen und Teilnehmer live im Kap Europa in Frankfurt a. M. und weitere 585 digital teilnahmen. Mehr noch: Die Branche, die gemeinsam den Weg aus der Coronakrise entwickelt und gegenüber der Politik vertreten hat, will sich gemeinsam als Problemlöser bei der Erreichung der Klimaziele positionieren.

Dass die Pandemie die Branche nicht umgeworfen hat, die öffentliche Mobilität gewährleistet blieb und die Beschäftigten nicht von Bord gingen, sei „etwas wahnsinnig Gutes“, sagte Dr. Tobias Heinemann, mofair-Präsident und Sprecher der Geschäftsführung der Transdev GmbH. Frank Zerban, Hauptgeschäftsführer des Bundesverbands SchienenNahverkehr, betonte: „Jetzt gilt es, diesen Schwung mitzunehmen und für die Fahrgäste etwas zu entwickeln.“ Dass man dabei „viel mutiger“ auftreten müsse, forderte nicht nur Zerban, sondern auch der Hamburger Senator für Verkehr und Mobilitätswende, Dr. Anjes Tjark: „Gemeinsam ist die Branche stark!“ Klar ist aber auch, dass auf dem ÖPNV ein enormer Erwartungsdruck lastet – und die Branche an vielen Stellen nicht so weitermachen kann wie bisher. Andreas Schilling, DB Regio-Vorstandsbeauftragter Marketing, kritisierte mit aufrüttelnden Worten Kirchturmdenken, Kleinteiligkeit und Parallelentwicklungen. „So sind wir zu langsam, um die Mobilitätswende zu gestalten“, sagte Schilling. „Die neue Regierung braucht bis zum Ende der Legislaturperiode Erfolge. Sie wird uns fordern, wenn wir von ihr Geld haben wollen!“



Foto: DB AG/Andreas Varnhorn

Liebe Leserinnen und Leser,

regiosignale 2021 war ein Branchenkongress, wie ich ihn noch nie erlebt habe. Als wir uns 2019 kurz vor der Coronakrise zuletzt getroffen haben, waren wir beflügelt vom Rückenwind für unsere Branche und davon überzeugt, dass eine neue Zeit anbricht. Was danach kam, war das tiefe Tal der Pandemie, das keiner erwartet hatte. Wir sind anders daraus hervorgegangen, als wir hineingingen. Dass jetzt unsere Zeit ist, stimmt nach wie vor. Dass wir bereit sind, sie gemeinsam zu nutzen, aber mehr denn je.

„Wir müssen bereit sein für einen Entwicklungssprung.“

Es war deshalb nicht nur Wiedersehensfreude, die den Branchenkongress

regiosignale 2021 geprägt hat, es herrschte auch ein neuer Geist. Dass wir die existenziellen Bedrohungen der Pandemie gemeinsam abwehren konnten, dass kein Unternehmen coronabedingt aufgeben musste und der Wettbewerb nach wie vor funktioniert, hat uns gezeigt, dass wir einander vertrauen können. Und was wir gemeinsam schaffen können. Diesen Geist müssen wir bewahren. Wir brauchen ihn, um die Herausforderungen zu bestehen, die jetzt kommen.

Wir haben enorme Chancen, aber werden auch gefordert wie vielleicht nie zuvor. Wir müssen weiter zusammenstehen, damit die Einbußen der Pandemie nicht zum Klotz am Bein auf dem Weg in die Zukunft werden. Zugleich müssen wir den ÖPNV als entscheidenden Player für die Erreichung der Klimaziele im Verkehr profilieren. Das bedeutet vor allem, möglichst schnell möglichst viele Fahrgäste neu- und zurückzugewinnen. Dazu brauchen wir Qualität, auch und gerade unter den schwierigen Bedingungen des laufenden Netzausbaus, und Innovationen für den Fahrgastmarkt. Wir müssen bereit sein für einen Entwicklungssprung und brauchen ein Mindset dafür. Nämlich die Bereitschaft, Gräben zu überwinden, mit einer Stimme zu sprechen und Kräfte zu bündeln, um das Gesamtsystem ÖPNV zu stärken. All das habe ich gespürt bei regiosignale 2021. Und bin deshalb überzeugt: Gemeinsam kriegen wir das hin!

Dr. Jörg Sandvoß,
Vorstandsvorsitzender DB Regio AG

Standpunkt



Foto: Deutsche Bahn AG

„Wir müssen jetzt schneller und schlagkräftiger werden.“

Andreas Schilling, Vorstandsbeauftragter Marketing der DB Regio AG

Zu den Lehren der Coronakrise gehört, was unsere Branche alles kann, wenn sie sich einig ist. In kürzester Zeit haben wir zusammengefunden und Vorschläge entwickelt, die das Angebot für die Fahrgäste, die Finanzierungsbasis der Aufgabenträger und den Fortbestand der Unternehmen gesichert haben. Wir waren gemeinsam sofort handlungsfähig. Unsere Positionen abzustimmen, dauerte nur wenige Tage, manchmal nur Stunden. Das zeigt, was möglich ist. Aber auch, was sich ändern muss, damit die Mobilitätswende gelingt und wir unsere Chancen nutzen.

In der Politik steht außer Frage, dass die Bekämpfung der Klimakrise Priorität haben muss und der ÖPNV dafür zentrale Bedeutung hat. Die ersten Erfolge des Umstehens werden noch in dieser Legislaturperiode erwartet. Das heißt: Wir sind gefordert, müssen liefern – und zwar schnell. Aber wir alle wissen auch, wie vielschichtig und kleinteilig unsere Branche ist. Wie quälend lange es oft dauert, um gemeinsam Lösungen auf den Weg zu bringen. Wie oft gute Ansätze für einen deutschlandweit attraktiven ÖPNV ausgebremst werden, weil nichts leichter ist als Gründe dafür zu finden, warum etwas konkret und vor Ort leider nicht umsetzbar sein soll.

Die großen Sprünge, die jetzt nötig sind, werden wir so nicht schaffen. Schlagkräftig und schnell werden wir, wenn wir gemeinsam auftreten, Kräfte bündeln, Innovationen nicht parallel, sondern gemeinsam vorantreiben und umsetzen. Tarife und Marketing, Technik, Zugausstattung, und digitale Services bieten reichlich Ansatzpunkte dafür. Betrachten wir das Ganze. Machen wir Tempo und nutzen das Momentum. Trotz der unterschiedlichen Rollen der Akteure im System ÖPNV und unbeschadet des Wettbewerbs der Verkehrsunternehmen, den wir weiter brauchen, bin ich davon überzeugt, dass uns das zum Erfolg führt. Die Coronakrise hat es bewiesen.

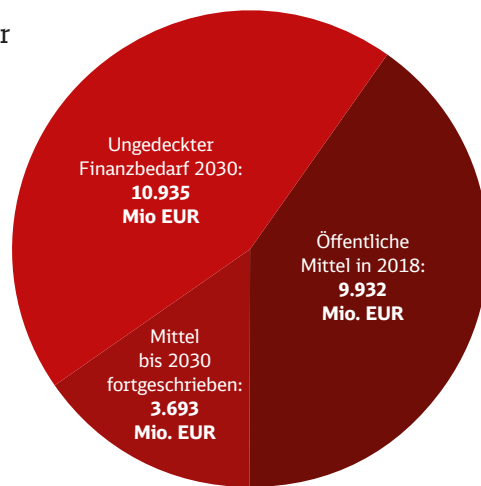
Gutachten steckt den Finanzierungsrahmen ab

Damit die CO₂-Emissionen im Verkehr sinken und Deutschland seine Klimaziele im Verkehr erreicht, muss der ÖPNV seine Leistungen ausbauen. Doch wie viel mehr muss der ÖPNV für die notwendigen CO₂-Reduktionen leisten und welche finanziellen Mittel erfordert das? Dazu liegen jetzt Zahlen auf dem Tisch.

Im Auftrag des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) hat ein Konsortium unter Leitung der Unternehmensberatung Roland Berger ein „Gutachten über die Finanzierung von Leistungskosten der öffentlichen Mobilität“ erstellt. Rund 50 Verbünde und Verkehrsunternehmen, darunter auch DB Regio, haben daran mitgewirkt, standen für Interviews zur Verfügung und steuerten Daten bei. Das Ergebnis: Wenn die Nutzerfinanzierung durch Fahrgeldeinnahmen auch künftig dieselbe Rolle wie heute spielt, braucht der ÖPNV für die nötigen Mehrleistungen zum Schutz des Klimas im Jahr 2030 rund 14,6 Milliarden Euro zusätzliche öffentliche Mittel. Davon entfallen auf den SPNV rund 6,8 Milliarden Euro, auf Busverkehre rund 6,4 und den Angebotstyp Tram rund 1,4 Milliarden Euro. Unter der Voraussetzung, dass die bisherigen öffentlichen Mittel gemäß gesetzlicher Vorgaben und der Inflationsrate steigen, liegt der ungedeckte Finanzbedarf im Jahr 2030 noch bei rund elf Milliarden Euro. Relativiert wird diese Zahl dadurch, dass durch die allgemeine Preisentwicklung die Kosten auch ohne Leistungsverbesserungen steigen würden. Das Gutachten geht hier von 32 Prozent aus.

Deutlich mehr Leistung

In allen ÖPNV-Segmenten rechnet das Gutachten mit deutlich steigenden Verkehrs- und Betriebsleistungen. Das betrifft den SPNV, aber auch den Busverkehr, wo flexible Bedienformen (Linienbedarfsverkehre) künftig eine wichtige Rolle spielen werden. Für die Finanzierung regen die Gutachter an, dass zusätzliche Mittel zweckgebunden zur Erreichung der Klimaschutzziele bereitgestellt werden. Durch ein erweitertes Regionalisierungsgesetz sollen diese dem Gesamtsystem ÖPNV zugutekommen. Die Mittelzuweisung soll sich an der bewährten Weise über die Länder und Aufgabenträger orientieren. Das im Gutachten vorgeschlagene Gesamtsystem der öffentlichen Mobilität er-



reicht die ambitionierten Klimaziele im Verkehrssektor 2030. Dabei gewährleistet der ÖPNV die Mobilität aller, baut integrierte und intermodale Angebote aus, macht die Daseinsvorsorge noch verlässlicher und hilft so mit, die Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse zu sichern.

Für die Branche bedeute der Beitrag des ÖPNV zum Erreichen der Klimaschutzziele einen „gewaltigen Transformationsprozess, der durch Automatisierung, Digitalisierung und neue Antriebe technologisch unterstützt wird“, so VDV-Präsident Ingo Wortmann. Die Verkehrsunternehmen seien bereit, sich dieser Herausforderung zu stellen, brauchten jedoch auch verlässliche Rahmenbedingungen. Wortmann: „Das gilt insbesondere für eine ausreichende, planbare und verlässliche Finanzierung.“



* gegenüber 2018

** Stadtverkehr und Regionalverkehr



Foto: DB AG/Max Lautenschläger



Foto: DB AG/Oliver Lang



Foto: DB AG/Uwe Miethe

Schiene schafft die Jobs der Zukunft

Ob die Mobilitätswende gelingt, entscheidet sich auch daran, ob die Verkehrsunternehmen genügend Personal gewinnen können. Eine Herausforderung, die die Branche gemeinsam angehen muss.

Nach einer gerade erschienenen Untersuchung des Deutschen Zentrums für Schienenverkehrsforschung (DZSF) über die volkswirtschaftliche Bedeutung des Eisenbahnsektors erwarten fast 60 Prozent der Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU) im Personenverkehr in den kommenden Jahren ein deutliches Wachstum. Zugleich klagen 74 Prozent über Probleme bei der Rekrutierung von Fachkräften. Es besteht also Handlungsbedarf. Dass Personalengpässe nicht zur Wachstumsbremse werden, ist dabei eine Aufgabe für die ganze Branche.

Ausbildung muss für alle EVU selbstverständlich sein

„Das Werben um Fachkräfte hat allen EVU gezeigt, dass wir an Grenzen kommen, wenn wir uns lediglich darauf verlassen, fertig ausgebildete Fachkräfte vom Markt zu bekommen“, sagt Ulrike Haber-Schilling. Die DB Regio-Personalvorständin begrüßt den im Rahmen des Zukunftsbündnisses Schiene geschlossenen Ausbildungspakt, mit dem sich alle großen EVU zur Ausbildung verpflichten. Das erfordert zwar Ressourcen und Investitionen, aber „der demografische Wandel lässt gar keinen anderen Schluss zu.“ Wie der DB-Konzern habe auch DB Regio die Ausbildungsquoten ständig gesteigert und werde das auch weiter tun. Es sei jedoch „richtig und wichtig“, dass alle in der Branche ihren Beitrag leisten. Im Hinblick auf die Triebfahrzeugführerinnen und -führer (Tf) meint das Zukunftsbündnis Schiene dabei nicht nur die EVU, sondern auch die Aufgabenträger. Sie werden aufgefordert, in jeder Ausschreibung eine Tf-Ausbildungsquote vorzuschreiben und die Unternehmen zu belohnen, die mehr tun als von ihnen verlangt.



Foto: DB AG

Ulrike Haber-Schilling,
DB Regio

Mit dem demografischen Wandel wächst eine neue Kultur

Ein weiterer Hebel ist die Attraktivität der Arbeitsplätze. Das betrifft auch unternehmenskulturelle Aspekte und eine Transformation, die der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) als Teil der Verkehrswende betrachtet. Bedingt durch demografischen Wandel und nötige Neuzugänge werden sich die Belegschaften wandeln, vor allem jünger und weiblicher werden. Damit einhergehen neue Formen der Führung und Zusammenarbeit. Wichtige Impulse, um diesen Wandel zu gestalten, gibt ein personalstrategisches Papier des VDV-Ausschusses für Personalwesen. Es geht darin „maßgeblich um die strategische Ausrichtung von Personalwirtschaft, Personalentwicklung und Bildung“, erläutert Ausschussvorsitzende Claudia Güssen (Hamburger Hochbahn). „Dazu gehören unter anderem nachhaltige Führung, motivierte und befähigte Beschäftigte sowie die Nutzung innovativer Technologien.“

„Nicht nur die Arbeitsmarktlage ist eine andere geworden, wir müssen die jungen Kolleg:innen auch anders ansprechen und rekrutieren“, stellt Ulrike Haber-Schilling fest. Das zeige sich etwa an kurzfristigen Absagen bei der Besetzung von Ausbildungsplätzen. „Wir haben neue Pre-Boarding-Instrumente entwickelt, die dringend notwendig sind, um am Ende die Auszubildenden auch tatsächlich an Bord zu holen. Dabei ist es uns wichtig, schon vor Ausbildungsstart den Kontakt zu den neuen Auszubildenden zu halten und sie bei der DB willkommen zu heißen.“ An guten Argumenten, junge Menschen für die Mobilitätsbranche zu begeistern, mangelt es jedoch nicht. „Besonders hervorheben möchte ich zwei Aspekte“, sagt Claudia Güssen. „Zum einen bietet die Mobilitätsbranche eine große Bandbreite spannender Berufsbilder in vielen Regionen unseres Landes. Zum anderen finden junge Menschen bei den Verkehrsunternehmen eine sinnstiftende Aufgabe und haben die Chance, nachhaltige, sichere und innovative Mobilität für die Zukunft mitzugestalten.“



Foto: Hamburger Hochbahn

Claudia Güssen,
Hamburger Hochbahn



Foto: DB / Oliver Lang

„Darauf haben die Kunden gewartet.“

Mit Shuttles auf Bestellung gewinnt der ÖPNV zusätzliche Fahrgäste. Marktreif sind sie längst – jetzt muss es um die Skalierung gehen.

Beim Branchenkongress regiosignale 2019 war „New Mobility“ noch ein Thema für Insider und Experten. Diesmal hören alle gespannt zu, wenn es um digitalbasierte On-Demand-Angebote und autonome Shuttles geht. Denn sie haben das Potenzial, das abstrakte Thema Mobilitätswende rasch konkret werden zu lassen und den Fahrgästen eine neue Welt zu eröffnen. Frank Klingenhöfer, Vorstand DB Regio Bus, beschreibt es in einem plastischen Bild: Der Autoschlüssel bleibt am Schlüsselbrett und der Diesel in der Garage, weil das Shuttle, das durch das Wohngebiet fährt und auf Bestellung kommt, einfach die bessere Idee ist. Die Abschaffung des Linienbusses hat Klingenhöfer dabei nicht im Sinn. Es gehe um integrierte Mobilität, um das System ÖPNV aus einem Guss, bei dem klassische Linienverkehre und flexible Angebote nahtlos ineinandergreifen.

Klingenhöfer: „Wir richten das Angebot an die Aufgabenträger, dass wir das können und nur auf Ausschreibungen warten.“

„New Mobility muss einen wesentlichen Beitrag zur Mobilitätswende leisten.“

Jörg Puzicha, Rhein-Main-Verkehrsverbund Servicegesellschaft mbH

Ihre Marktreife haben digitalbasierte flexible Bedienformen längst unter Beweis gestellt. Jetzt muss es um die Skalierung gehen. Ins Schwarze treffen sie auf jeden Fall, wie Andreas Maatz von der Kreisverkehrsgesellschaft Offenbach bestätigt: „Darauf haben die Kunden gewartet und loben uns in rauen Mengen.“ Das Angebot trägt den Namen

„Hopper“ und wird von Clever Shuttle umgesetzt, dessen Geschäftsführer Bruno Ginnuth von mehr als 50.000 Fahrgästen in den ersten zehn Monaten berichtet. Überhaupt ist der Ballungsraum Rhein-Main ganz weit vorn bei der Individualisierung des ÖPNV-Angebots. Unter dem Dach des Rhein-Main-Verkehrsverbunds (RMV) und mit der digitalen Plattform von ioki bieten inzwischen zehn Kreise und Städte On-Demand-Verkehre an. Für Jörg Puzicha von der RMV-Servicegesellschaft (rms) ist klar: „New Mobility muss einen wesentlichen Beitrag zur Mobilitätswende leisten.“

Noch größer kann dieser Beitrag werden, wenn autonome Shuttles ins Spiel kommen, wie sie derzeit in vielen Förderprojekten getestet werden. Kalle Greven, DB-Bereichsleiter New Mobility, verheißt Ihnen eine große Zukunft. Zum einen, weil so viele Fahrer wie benötigt kaum zu gewinnen seien, zum anderen aus Kostengründen. Autonome Shuttles bedeuteten „eine riesige Chance, um die Finanzierbarkeit flexibler Angebote auch in der Fläche voranzutreiben.“

Gemeinsam wachsen mit einer Kultur des Vertrauens

Sich gegenseitig vertrauen, um gemeinsam die Mobilitätswende voranzubringen: Was als Leitgedanke der regiosignale 2021 gelten kann, das wird im Dialogforum zum Thema Verkehrsverträge und Innovationen anschaulich. Wenn es im Verhältnis zu den SPNV-Unternehmen knirscht, Innovationen stocken, hat das für die Aufgabenträger vor allem einen Grund: „Wir haben Jahre über Qualität gestritten“, so Susanne Henckel, Präsidentin des Bundesverbands SchienenNahverkehr. „Da blieb wenig Luft und Lust zu Innovationen.“ Dass die Qualität stimmen muss, ist für den DB Regio-Vorstandsvorsitzenden Dr. Jörg Sandvoß nicht nur unbestritten, sondern wichtiger denn je. Je mehr gebaut werden müsse, um die Infrastruktur zu ertüchtigen, um so wichtiger und herausfordernder werde es, den Fahrgästen trotzdem Qualität abzuliefern. Um so enger müsse aber auch die Zusammenarbeit mit den Aufgabenträgern werden. Viel wichtiger, als sich „im Kleingedruckten der Verkehrsverträge zu verhaken“, ist für den

DB Regio-Vorstandsvorsitzenden ganz generell die Frage: „Arbeiten wir miteinander oder arbeiten wir gegeneinander?“ Ein Gegeneinander sei keine Option. „So hätten wir als Branche die Coronakrise nicht überstanden.“ Und man werde auch kaum das Wachstum erzielen, dass nun von der Branche gefordert sei. Eine drängende Herausforderung: „Wir kommen aus einem tiefen Tal“, stellt Susanne Henckel mit Blick auf die Coronakrise fest. Das vorherige Niveau sei noch nicht wieder erreicht, zugleich müsse es darum gehen, dem Individualverkehr „Kunden abzutrotzen“. Klar für beide ist, dass nicht nur für Innovationen noch viel Spielraum besteht, sondern auch für mehr Gemeinsamkeit – sowohl zwischen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen, als auch unter den Aufgabenträgern selbst. Daran könnte ein kraftvoller gemeinsamer Marketingauftritt entstehen. Henckel: „Warum nicht dafür auch die Marketingbudgets nutzen, die wir in allen Verkehrsverträgen haben?“

Was will und wofür steht die Nahverkehrsbranche?

Noch fehlen ein starker gemeinsamer Auftritt und ein Narrativ, das alle teilen. Aber regionsignale 2021 könnte ein Auftakt dafür gewesen sein.

Keynote-Speaker Julius van de Laar kennt sich aus in Sachen Kommunikation und Kampagnen. Er gehörte zum Wahlkampfteam von US-Präsident Barack Obama, beschäftigt sich als Keynote-Speaker der regionsignale 2021 aber vor allem mit dessen Nachfolger Donald Trump. „Verkauf‘ ein Problem, aber nicht die Lösung“, so habe es Trump gemacht und sei gewählt worden. Van de Laar zufolge gewinnt, wer pointiert, polarisiert und klar für etwas steht. Wer Probleme bildmächtig inszeniert, sich selbst als Helden und seine Widersacher als Schurken stilisiert. Klar, dass van de Laar mit seiner Analyse auch selbst polarisiert – und Impulse setzt für einen überraschenden Workshop auf offener Bühne. Die Frage: Wie muss der ÖPNV agieren und kommunizieren, um möglichst viele Menschen auf seine Seite zu ziehen?

Was für alle feststeht, fasst Dr. Jörg Sandvoß (Vorstand DB Regio) so in Worte: „Der ÖPNV braucht ein Narrativ, eine Geschichte, hinter der sich alle versammeln können.“ Ansetzen könnte sie bei den Staus und der CO₂-Belastung des Straßenverkehrs, womit auch die „Schurken im Spiel“ und der ÖPNV als Problemlöser benannt wären. „Kriegen wir so eine Story entwickelt?“, fragt Susanne Henckel (Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg, Präsidentin Bundesverband SchienenNahverkehr). Veit Salzmann (Hessische Landesbahn, Vizepräsident Verband Deutscher Verkehrsunternehmen) will sich „lieber nicht mit Schurken beschäftigen, sondern mit dem, was wir positiv gestalten können.“ Dr. Tobias Heinemann (Transdev, Präsident mofair e. V.) präsentiert dagegen einen weiteren Schurken: „Eine Ver-

für „Wahrhaftigkeit und Nachhaltigkeit“. Als überzeugend und glaubwürdig befindet die Runde „attraktive Produkte“ (Salzmann) sowie „Pünktlichkeit, Geschwindigkeit und Komfort – das verstehen die Menschen“ (Hen-

„Seid mutig, habt eine Vision – und gebt uns konkrete Aufgaben.“

Susanne Henckel, Präsidentin
Bundesverband SchienenNahverkehr

ckel). Dr. Sandvoß bringt einen Vorschlag ins Spiel, der einen kraftvollen kommunikativen Auftritt mit einem Vorschlag an die Politik verbindet. „In das 100-Tage-Programm einer Regierung muss eine Förderung des Jobtickets hinein. Und wir als Branche flankieren das mit einer gemeinsamen, starken Imagekampagne.“ Erreicht würde damit ein schneller Erfolg, den sich die Politik erhofft und den die Branche braucht, um die pandemiebedingten Einbußen am Fahrgastmarkt wettzumachen und weiter zu wachsen. Dass die Politik möglichst konkret benennt, was sie von der Branche erwartet, wünscht sich Susanne Henckel: „Seid mutig, habt eine Vision – und gebt uns konkrete Aufgaben.“

Nach intensiven 45 Minuten sind längst noch nicht alle Aspekte ausgeleuchtet. Die gemeinsame Geschichte des Nahverkehrs muss sich noch finden. Aber, so der Eindruck vieler im Publikum: Vielleicht war der Workshop auf offener Bühne der Startschuss dafür.

„In das 100-Tage-Programm einer Regierung muss eine Förderung des Jobtickets hinein.“

Dr. Jörg Sandvoß,
Vorstandsvorsitzender DB Regio

kehrspolitik, die jahrzehntelang die falschen Schwerpunkte gesetzt hat.“ Aber wird daraus ein Narrativ, dass die Menschen anspricht und sich nicht in abstrakten Begriffen und Zusammenhängen verliert, wie es Anjes Tjark (Hansestadt Hamburg, Senator für Verkehr und Mobilitätswende) fordert?

Das Narrativ des Nahverkehrs darf nicht Fake News sein und muss „länger halten als vier Jahre“, sagt Dr. Sandvoß und plädiert

Kundenfreundlichkeit darf kein Versprechen bleiben

Drei, zwei eins – meins. So einfach sollte immer und überall der Ticketkauf sein. So heißt auch das Forum, das sich mit digitalen Kundenschnittstellen, Tarif und Vertrieb befasst. „Wir dürfen nicht nur sagen, dass die Kunden das Wichtigste sind, wir müssen auch tun“, fordert Thorsten Müller, Zweckverband SPNV Rheinland-Pfalz Nord und Vizepräsident des Bundesverbands SchienenNahverkehr. Geböhrt wird an diesem dicken Brett in vielen Gremien und Organisationsformen zwar seit Jahren, doch die Beharrungskräfte sind groß und bei der Kundschaft angekommen ist bislang wenig. Oliver Wolff, Hauptgeschäftsführer des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), formuliert es drastisch: „In der Coronakrise hat die Branche zusammengefunden. Wie schlimm muss es kommen, damit wir irgendwann auch die Tarife harmonisieren und alle dieselbe App benutzen?“

Aber: Es gibt deutliche Fortschritte. Die Bundesinitiative zum gegenseitigen Vertrieb hat die Weichen für den wechselseitigen Ticketverkauf gestellt, auch die Deutschlandtarifverbund GmbH sowie Mobility inside sind startklar. Beide sind Gemeinschaftsunternehmen aus der Branche für die Branche, an denen auch die DB beteiligt ist. Prof. Knut Ringat, Geschäftsführer des Rhein-Main-Verkehrsverbunds und VDV-Vizepräsident, wirbt dafür, dass sich immer mehr Partner Mobility inside anschließen. „Das ist der richtige Weg!“ Das Unternehmen bündelt die Services der Mobilitätsanbieter in einer Plattform und macht lokale Angebote überregional verfügbar. So gesehen ist das Glas nicht halb leer, sondern halb voll. Aber es muss schnell nachgeschenkt werden, mahnt Kalle Greven, Leiter New Mobility der DB. „Wenn wir das nicht hinkriegen, wird uns die digitale Kundenschnittstelle am Ende aus der Hand genommen. Wir würden damit ein Instrument verlieren, das für jedes Unternehmen extrem wichtig ist. Nämlich, mit den Fahrgästen unmittelbar zu kommunizieren.“



**regio
signale** hybrid

Machen Sie sich selbst ein Bild!

Informationen zur Veranstaltung und
Videoaufzeichnungen unter
www.regiosignale.de



Foto: ZF

Torsten Gollewski (l.), Leiter Autonomous Mobility Systems bei ZF, und DB Regio Bus-Vorstand Frank Klingenhöfer besiegeln die strategische Partnerschaft.

Starke Partner für wachsenden Markt

2035 könnten 30.000 Shuttles den ÖPNV ergänzen und attraktiver machen. DB Regio Bus und ZF Friedrichshafen bündeln ihr Know-how, um autonome Mobilitätslösungen gemeinsam auf die Straße zu bringen.

Beide sind Vorreiter auf dem Gebiet autonomer Mobilitätslösungen, beide sehen in autonomen und hoch automatisierten Shuttles einen wichtigen Bestandteil für den ÖPNV der Zukunft. Nun haben die DB Regio Bus, die seit 2017 als erstes Verkehrsunternehmen in Deutschland autonome Shuttles im öffentlichen Straßenverkehr betreibt, und ZF Friedrichshafen, deren Tochter 2getthere seit 20 Jahren Shuttlesysteme entwickelt und produziert, eine strategische Partnerschaft vereinbart.

DB Regio Bus kennt den Verkehrsmarkt, ZF die Technologie

„Mit ZF hat DB Regio Bus einen starken Technologiepartner an der Seite, um den ÖPNV mit elektrischen, autonomen und flexiblen Shuttlebussen zu stärken“, sagt Frank Klingenhöfer, Vorstand DB Regio Bus. „Wir verfolgen damit ein gemeinsames Ziel: die Straßen in Ballungsräumen, Städten und Gemeinden zu entlasten und den ÖPNV lokal emissionsfrei zu gestalten.“ Als „idealen Partner“ sieht ZF umgekehrt auch DB Regio Bus. Um Regionen, Städten und Gemeinden passgenaue Angebote zu machen, brauche es Know-how im Personenverkehr, erklärt Torsten Gollewski, Leiter Autonomous Mobility Systems bei ZF. In

die Kooperation bringt ZF seine Kompetenz als Systemlieferant sowie sein umfassendes Servicenetz ein. Dies umfasst im engen Austausch mit DB Regio die Projektierung, Planung, Streckenführung, Inbetriebnahme und Wartung der Shuttles. DB Regio übernimmt den kompletten Betrieb. Erste Serienprojekte, die auf konkreten Bedarfsanfragen basieren, wurden bereits identifiziert. Beim Förderprojekt RABus des Landes Baden-Württemberg arbeiten beide Partner bereits zusammen. Hier geht es um Shuttlelösungen in einem Mannheimer Wohngebiet sowie innerstädtische und Stadt-Umland-Verkehre in Friedrichshafen.

Nach Einschätzung von DB Regio sind in Deutschland bis 2035 mehr als 30.000 hochautomatisierte oder autonome Shuttles nötig. Frank Klingenhöfer: „In den kommenden Jahren gilt es, Shuttles auf den Markt zu bringen, die mit bis zu 40 km/h – und in Zukunft mit höheren Geschwindigkeiten im Überlandverkehr – unterwegs sein können.“ Je nach den Präferenzen der Aufgabenträger oder Projektinitiatoren steht die Partnerschaft mit ZF einem Betrieb anderer Fahrzeuge nicht entgegen.

Branche rückt beim Vertrieb zusammen

Die Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbünde wollen ihre Tarifangebote für den Nah- und Fernverkehr künftig wechselseitig digital vertreiben. Das sieht eine Absichtserklärung vor, die Vertreterinnen und Vertreter der Brancheninitiative „Gegenseitiger Verkauf“ im Herbst beim Mobilitätskongress des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) unterzeichneten. VDV-Präsident Ingo Wortmann: „Es ist schlicht an der Zeit, dass alle Branchenpartner sich im Sinne unserer Kundinnen und Kunden auf eine gegenseitige Verkaufbarkeit aller Tarife verständigen.“ Dies sei entscheidend, um die Nutzung des öffentlichen Verkehrs zu vereinfachen. Zu den Mitgliedern der Brancheninitiative gehört auch die DB.

SEM bringt Busse smart an den Start

Mit der Plattform SEM (Smarte Ersatz-Mobilität) organisieren die S-Bahn München und die DB Regio-Busgesellschaft Regionalverkehr Oberbayern (RVO) kurzfristig nötige Busersatzverkehre jetzt digital, schnell und effizient. Entwickelt wurde SEM im Rahmen des 1. Münchner S-Bahnvertrags im Auftrag der Bayerischen Eisenbahngesellschaft, die für den Freistaat den Regional- und S-Bahn-Verkehr plant, finanziert und kontrolliert.

Digitale Plattform für Ersatzverkehre

Bislang war das Telefon das wichtigste Hilfsmittel in den Leitstellen der RVO und der S-Bahn München, um bei Sperrungen oder Störungen den Ersatzverkehr umzusetzen. Mit SEM ist der Prozess jetzt weitgehend digital organisiert. Die Plattform verknüpft die Leitstellen untereinander und mit den örtlichen Busunternehmen, die freie Kapazitäten online hinterlegen können. Wie Angebot und Bedarf am besten zusammenpassen, ermittelt SEM



anhand der voraussichtlichen Dauer der Störung, den verkehrlichen Auswirkungen, der Zahl der betroffenen Fahrgäste und anderen Parametern. Die RVO übermittelt den Auftrag dann digital an die Busunternehmen. Mit der SEM-App erhalten die Fahrerinnen und Fahrer die Fahrpläne und Navigation für ihre Route direkt auf ihr Smartphone. Geplant ist zudem, die Möglichkeiten der Plattform künftig auch für die Fahrgastinformation in den Bussen zu nutzen – etwa in Form automatisierter Haltestellenansagen.

„Bahn ist in der digitalen Zukunft angekommen“

Weltpremiere beim ITS-Kongress: Bei der S-Bahn Hamburg fahren die ersten Züge hoch automatisiert mit Automatic Train Operation (ATO).

Nur ein Knopfdruck für Dr. Peter Tschent-scher, aber ein Riesenschritt für das Ver-kehrssystem Schiene. Die Displays in der S-Bahn zwischen Berliner Tor und Bergedorf zeigen „Weltpremiere“, als Hamburgs Erster Bürgermeister am 11. Oktober ATO (Auto-matic Train Operation) aktiviert. Triebfahr-zeugführerin Valeska Hoop muss die Fahrt nur noch überwachen – und kann sich ihren Gästen im Führerstand widmen. Dr. Roland Busch, Vorstandsvorsitzender der Siemens AG, die das Projekt Digitale S-Bahn Hamburg gemeinsam mit der DB aufs Gleis gesetzt hat, spricht von einer Weltneuheit. Der DB-Vorstandsvorsitzende Dr. Richard Lutz sagt: „Die Eisenbahn ist in der digitalen Zu-kunft angekommen und die Digitale Schiene Deutschland Realität gewor-den.“

Perfektes Doppel: ETCS plus ATO

Die Digitalisierung der Schiene be-deutet mehr Kapazität durch eine dichtere Zugfolge sowie mehr Pünktlichkeit und Energieeinsparungen durch einen flüssigeren Betrieb. Grundlage dafür ist das funkbasierte europäische Leit- und Sicherungssystem ETCS. Die DB wird das ganze Netz damit ausrüsten, auf einigen Strecken gibt es die neue Technik bereits. Ihre Vorteile perfekt ausspielen kann sie gemein-sam mit ATO. Dafür ist die S-Bahn Hamburg die Premiere. Und das nicht nur beim Weltkongress für intelligente Transportsysteme (ITS), der im Ok-tober in der Hansestadt stattfand. Ab Dezember sollen die der-zeit vier mit ATO ausgerüste-

ten Züge ständig auf der Linie S 21 im Einsatz sein und zwischen Berliner Tor und Bergedorf hoch automatisiert fahren. Für die Umrüstung des kompletten Hamburger S-Bahnnetzes laufen bereits die Planungen. Auch die ganze Flotte soll für die neue Technik nachgerüstet werden. Nicht nötig ist das freilich für die 64 weiteren Züge der Baureihe 490, die die S-Bahn Hamburg im Auftrag der Stadt im September bestellt hat: Sie sind bereits ab Werk fit für die digitale Zukunft.



Foto: Deutsche Bahn AG / Araujo

700.000 Fahrgäste ließen sich upgraden

Ein Dankeschön für die Fahrgäste, ein Aus-rufezeichen für einen bundesweit unkomp-pliziert nutzbaren ÖPNV und die Zusammen-arbeit der Branche: Das ist die Bilanz der Aktion „Deutschland Abo-Upgrade“ vom 13. bis 26.



September. Genau 706.481 Kundinnen und Kunden registrierten sich online, um in die-ser Zeit den ÖPNV über den Geltungsbereich

des eigenen Abo-Tickets hinaus kostenlos in fast ganz Deutschland zu nutzen. Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), der die Aktion mit seinen Mitgliedern sowie ver-kehrspolitischen Rückhalt aus Ländern und Bund auf die Beine gestellt hatte, bewertete sie als „vollen Erfolg“ und „wichtiges Signal“, um die Einbrüche durch die Corona-Pandemie möglichst schnell wettzumachen. Begleitet wurde die Aktion von einem großen Echo in den Medien und den sozialen Netzwerken. Auch in der Branche hinterließ sie Eindruck. Die enge Zusammenarbeit sei „einmalig“ und „absolut entscheidend“ für den Erfolg gewe-sen, so VDV-Vizepräsident Prof. Knut Ringat (Rhein-Main-Verkehrsverbund).

„Wir sind ent-scheidungsfähig“

Mit dem Deutschlandtarifver-bund (DTV) kommt Bewegung in die Branche. Geschäftsführer Johann von Aweyden erläutert, was auf der Agenda steht.

Es hat lange ge-dauert, bis der Deutschlandtarif spruchreif und der DTV besie-gelt war. Was waren die Knack-punkte?



Foto: DTV

Johann von Aweyden, Geschäftsführer des DTV

Für die Zeit von der ersten Idee bis zur Absichts-erklärung im Fe-bruar 2020 mag das gelten. Da-nach ging es vergleichsweise sehr schnell. Im DTV sitzen Eisenbahnverkehrsunter-nehmen und Aufgabenträger in einem Boot und entscheiden gemeinsam. Die Fest-legung der Entscheidungswege war des-halb eine der schwierigsten Aufgaben. Wir haben anderthalb Jahre gebraucht, um ein geeignetes Modell zu entwickeln und ab-zustimmen. Aber dafür bildet es jetzt auch den gesamten deutschen Bestellermarkt ab. Und der ist wegen der unterschiedlichen Verantwortlichkeiten außerordent-lich heterogen.

Was steht im ersten Jahr an?

Wir haben 24 Jahre ohne Branchenstrategie im Tarif gelebt, weil uns bisher die nötigen Voraussetzungen fehlten, um gemeinsame Ziele verbindlich festlegen zu können. Das holen wir jetzt nach. Denn bevor wir uns in das Tagesgeschäft stürzen, brauchen wir eine tragfähige Strategie. Mit ihr legen wir fest, was wir am Fahrgastmarkt erreichen und wie wir uns als Organisation möglichst effizient aufstellen wollen. Diese Arbeit wird uns vermutlich im nächsten Jahr in-tensiv beschäftigen.

Aber sie dürfte sich lohnen, weil die Umsetzung der Mobilitätswende viel Handlungsspielraum erfordert, oder?

Das ist der entscheidende Punkt und ei-gentlich unser größtes Asset. Der Deutsch-landtarifverbund ist branchenweit sprech-und entscheidungsfähig. Daraus ergibt sich für uns ein viel höherer Wirkungsgrad als bei einem Verband, der zwar empfe-hlen kann, aber Entscheidungen und deren Umsetzung den Mitgliedern überlassen muss. Die Verbindlichkeit, die wir jetzt herstellen können, resultiert aus der Tat-sache, dass wir die relevanten Player der Branche als Gesellschafter an Bord haben.



Foto: VVO/Lars Neumann

Neustart an der Oberelbe

Zum Fahrplanwechsel übernimmt DB Regio Südost das Dieselnetz des Verkehrsverbunds Oberelbe VVO. Beschäftigte der bisherigen Betreiber bleiben weiter an Bord.

Zehn Jahre Laufzeit, zwei Millionen Zugkilometer jährlich, eine neue S-Bahn-Strecke: Mit dem in Kamenz unterzeichneten Verkehrsvertrag haben VVO und DB Regio den gemeinsamen Neustart des VVO-Dieselnetzes besiegelt und hohe Qualitätsstandards realisiert.

Größere Flotte, engerer Takt

Das gilt vor allem für die Strecke Dresden – Kamenz, die nun S-Bahn-Standard entspricht und zum Fahrplanwechsel in S-Bahn S 8 umbenannt wird. Neben einer umfangreich modernisierten Infrastruktur mit barrierefreien Bahnsteigen, Verknüpfungen mit den lokalen Buslinien und P+R-Plätzen mit über 400 Stellplätzen war dafür insbesondere die Taktverdichtung ausschlaggebend. „Zukünftig fahren die Züge montags bis freitags zwischen 4.30 Uhr und 8.30 Uhr sowie zwischen 14.00 Uhr und 18.30 Uhr alle 30 Minuten und nicht mehr nur stündlich. Ermöglicht wird das durch zusätzliche Mittel des Sächsischen

Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr“, erläuterte Landrat und VVO-Verbandsvorsitzender Michael Harig. Dr. Wolfgang Weinhold, Vorsitzender der Regionalleitung Südost DB Regio, schlug den Bogen zum Klimaschutz: „Mit guter Qualität und Zuverlässigkeit leisten wir im Großraum Dresden einen wichtigen Beitrag zur Mobilitätswende.“ Bedient werden die Verkehre mit 21 sukzessive modernisierten Triebfahrzeugen. „Ab Februar 2022 gehen die ersten in Betrieb, Ende 2022 sollen dann alle im neuen Kleid unterwegs sein“, so Stephan Naue

(Foto), Leiter Verkehrsvertragsmanagement Sachsen bei DB Regio Südost.

Zukunft der Mitarbeiter:innen gesichert

Mit dem VVO-Dieselnetz übernimmt DB Regio Südost rund 60 Triebfahrzeugführer und 50 Kundenbetreuer der Mitteldeutschen Regio-bahn, die das Dieselnetz nach einer Notvergabe bis zum Ende des Fahrplanjahres 2020/21 betreibt. Für die zum Großteil von der insolventen Stadtbahn Sachsen stammenden Beschäftigten ist die Zukunft damit gesichert.

Ahrtal: Ärzte behandeln im Medibus

Die Flut im Ahrtal hat nicht nur Häuser und Verkehrswege zerstört, sondern auch Lücken in die medizinische Infrastruktur gerissen. Dringend nötige Hilfe kam mit den rollenden Arztpraxen von DB Regio Bus, den DB-Medibussen: In Lind diente einer der Busse als medizinische und psychotherapeutische Anlaufstelle, in Bad Neuenahr als ärztliche Bereitschaftspraxis. „Die Busse wurden entwickelt, um die ärztliche Versorgung in ländlichen Räumen zu sichern. Mit Behandlungsraum, Sprechzimmer, Wartebereich und Labor bieten sie Voraussetzungen wie eine stationäre Praxis. Akkus sichern die Stromversorgung, telemedizinische Konsultationen sind ebenfalls möglich“, erklärt DB Regio-Projektleiter Felix Thielmann.

Impressum

Herausgeber

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

Verantwortlich

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

Realisation

CP/COMPARTNER GmbH, Essen

Druck

DB Kommunikationstechnik GmbH,
Karlsruhe

Stand

Dezember 2021

DB Regio im Internet:
www.dbregio.de

Mit Bus und Bahn gegen Corona

Nach Doppeldeckern dreht sich in Berlin schon lange keiner mehr um. Eigentlich. Denn seit vier Medibusse von DB Regio Bus als rollende Impfzentren unterwegs sind, gilt der Klassiker wieder als Hingucker. „Wir bringen die Impfung direkt zu den Menschen, in ihre Kieze, bis vor die Haustür“, freut sich Berlins DRK-Präsident Mario Czaja. Seit Oktober sind die Fahrzeuge im Auftrag des Senats im Kampf gegen Corona unterwegs. Bereits im Juli hatte die S-Bahn Berlin bei einer Impfkaktion hundert Dosen unters Volk gebracht. Die Spritzen zu setzen, war für Dr. Christian Gravert, Chefmediziner und leitender Betriebsarzt der DB, kein Problem: „Früher war ich Schiffsarzt bei der Marine. Wer bei



Foto: L. Kreglinger

Seegang operieren kann, kann auch im Zug impfen.“ Während der bundesweiten Impf-Aktionswoche im September ging dann nochmals ein Impfzug auf die Reise. Bei der eintägigen Aktion verimpften zwei Ärzt:innen 80 Dosen.