

Branchentreff **RegioSignale 2017/18** 16. November 2017



Eine Veranstaltung
der DB Regio AG



„Wir müssen die Zukunft des Nahverkehrs als **faire Partner** alle **gemeinsam** miteinander gestalten“

Der Vorstandsvorsitzende der DB Regio AG Dr. Jörg Sandvoß begrüßt am 16. November die Gäste zu den RegioSignalen 2017/18 im Kap Europa der Messe Frankfurt. Rund 430 Teilnehmer haben sich dazu angemeldet. In dem als „Campus-Hall“ gestalteten Plenum sitzen sie sich auf zwei Tribünen gegenüber. Sandvoß fordert dazu auf, Egoismen zu überwinden, Lösungen gemeinsam anzugehen und die Zukunft als faire Partner zu gestalten. Seine Rede steht unter der Überschrift „Nahverkehr macht Zukunft: Innovationen und Innovationskultur im Nahverkehr“.

Für Dr. Sandvoß sind es die zweiten RegioSignale. Als Neuling habe er vor zwei Jahren noch nicht gewusst, „wie abwechslungsreich und herausfordernd diese Branche sein kann – aber mir macht die Arbeit im Nahverkehr nach zwei Jahren eigentlich noch mehr Spaß, ich fühle mich hier zu Hause und das bestärkt mich in meiner Arbeit um so mehr“, blickt er in seiner Begrüßungsrede zurück und dann nach vorn: „Die Branche befindet sich in einem funda-

mental Wandel. Wir wissen heute noch nicht genau, wie der Nahverkehr in zehn Jahren aussehen wird, aber eines steht fest: Er wird vernetzter, intelligenter und digitaler sein – mit wesentlich anspruchsvolleren Kunden. Darauf müssen wir uns alle vorbereiten.“

Die Schiene verschläft Innovationen

Der Trend zur Urbanisierung und Verdichtung in Ballungszentren werde weiter zunehmen, und damit die Nachfrage nach intelligenten, leistungsfähigen Nahverkehrslösungen. „Autonomes Fahren wird in den nächsten zehn Jahren den Individual- und öffentlichen Verkehr radikal verändern, neue Marktsegmente und Partnerschaften werden entstehen“, so Dr. Sandvoß. „Wir als Branche müssen uns diesen Herausforderungen stellen.“

Noch verschlafe die Schiene Innovationen – innovative Mobilität von morgen finde im Auto und auf der Straße statt. „Ich meine die fundamentale Veränderung des gesamten Mobilitätsmarkts durch die Verbindung von autonomem Fahren mit intelligent vernetzten Mobilitätsdienstleistungen, die künftig auch Google Go oder Apple Go oder Amazon Go heißen könnten“. Die wirklich gefährlichen Wettbewerber seien auf der Straße und gestalteten heute

die Mobilitätsangebote für die Kunden von morgen. Dr. Sandvoß: „Wir als Nahverkehr müssen aufpassen, dass wir nicht über kurz oder lang aufs Abstellgleis rollen.“

„Jetzt müssen wir die zweite Phase, die digitale Liberalisierung, aktiv mitgestalten. Wir müssen den Weg hin zur digitalen Welt beschreiten und neue innovative Mobilitätsdienste anbieten. Inklusive Straße, Auto, autonomem Fahren – mit innovativen Partnerschaften.“

– **Dr. Jörg Sandvoß**,
Vorstandsvorsitzender der
DB Regio AG



„Der Nahverkehr wird vernetzter, intelligenter und digitaler – mit wesentlich anspruchsvolleren Kunden.“

In die USA entwickelten sich zwischen dem klassischen Taximarkt und vorhandenen Linienverkehren bereits On-Demand-Verkehre mit Poolfahrzeugen. Die Konzepte würden aktiv von den großen Internetunternehmen unterstützt: „Allen ist gemeinsam: Sie wollen mit intelligentem Pooling vor Ort den Nahverkehr von morgen schaffen – weniger Autos, weniger Stau, individuellere flexible Mobilität, günstiger als ein Taxi – Win-win für Städte und Kommunen, und das sicherlich auch bald in

Begrüßung und Rede Dr. Sandvoß

Deutschland.“ So wie heute Autos eher „rollende Smartphones“ als PS-Boliden seien, brauche auch der Nahverkehr neue Impulse für neue digitale Kundenerlebnisse. Der autonom fahrende Kleinbus als lokale Konkurrenz zum ÖPNV sei keine ferne Zukunft mehr: „Er ist bereits in der Pilotphase und wird in den nächsten fünf Jahren Realität in unseren Städten werden.“

Geschwindigkeit erhöhen

Das Resümee des DB Regio-Chefs ist eindeutig: „Wir sind als Branche zu langsam und haben Nachholbedarf! Wir müssen unsere Geschwindigkeit deutlich erhöhen. Das hören wir nicht gerne. Aber es ist an der Zeit, Bereichs-egoismen endlich hinter uns zu lassen, unsere gewachsene ‚Verhinderungshaltung‘ zu überwinden, Vertrauen aufzubauen und partnerschaftlich innovative Lösungen für unsere Endkunden zu erarbeiten.“

Die Branche sei jedoch zu stark fragmentiert – jeder Einzelne sei zu klein, um kostenintensive Innovationen selbst zu finanzieren, um in neue Technologien oder Geschäftsmodelle zu investieren. Dr. Sandvoß: „Ohne Partnerschaft wird es uns als Branche nicht gelingen, einen wesentlichen Beitrag für den Zukunftsmarkt ‚Smarte Mobilität‘ zu leisten – und, genauso wichtig: davon nachhaltig zu profitieren.“ Zugleich stellt Dr. Sandvoß klar: „Ich sehe neue intelligente Mobilitätskonzepte nicht als Bedrohung, sondern als Chance für den ‚klassischen‘ Nahverkehr, um mit innovativen Lösungen den motorisierten Individualverkehr anzugreifen!“ Der DB Regio-Vorstandsvorsitzende fragt die Teilnehmer: „Warum zum Beispiel keine gemeinsamen Fahrpläne online und einen mobilen Streckenagenten für den gesamten Nahverkehr in Deutschland?“ Dafür brauche die Branche vor allem Vertrauen, Offenheit und Dialog. „DB Regio wird hier ein fairer Partner sein“, verspricht Dr. Sandvoß. „Wir wollen mit Ihnen gemeinsam das Thema ‚intelligent vernetzte Mobilität‘ vorantreiben. Denn wenn wir es nicht tun, machen es die Autobauer und Internetunternehmen ohne uns!“ Sein Ziel sei klar: „Ich will als DB Regio und als Branche nicht nur mitspielen, ich will hier auch gewinnen.“



„Wir sind als Branche zu langsam und haben Nachholbedarf! Wir müssen unsere Geschwindigkeit deutlich erhöhen. Das hören wir nicht gerne. Aber es ist an der Zeit, Bereichs-egoismen endlich hinter uns zu lassen, unsere gewachsene ‚Verhinderungshaltung‘ zu überwinden, Vertrauen aufzubauen und partnerschaftlich innovative Lösungen für unsere Endkunden zu erarbeiten.“

– Dr. Jörg Sandvoß,
Vorstandsvorsitzender der
DB Regio AG

Digitale Liberalisierung mitgestalten

Die erste Phase der Liberalisierung sei erfolgreich abgeschlossen. Vieles sei gut, manches könne man noch besser machen. „Jetzt aber müssen wir die zweite Phase, die digitale Liberalisierung, aktiv mitgestalten. Wir müssen den Weg hin zur digitalen Welt beschreiten und neue innovative Mobi-

litätsdienste anbieten inklusive Straße, Auto, autonomem Fahren – mit innovativen Partnerschaften.“

Dr. Sandvoß fordert die Branche auf, auch im Tagesgeschäft Lösungen gemeinsam anzugehen. Als Beispiele nennt er Betreiberwechsel und den Fachkräftemangel. Bei Betreiberwechseln müssten Klarheit und Verlässlichkeit für das Personal geschaffen werden: „Schlechte Betreiberwechsel sind nicht im Sinne unserer Fahrgäste und nicht im Sinne unserer Mitarbeiter. Sie belasten insgesamt die Akzeptanz des Systems Schiene! Hier müssen wir bessere gemeinsame Lösungen finden.“ Damit verbunden seien auch der akute Fachkräftemangel und die mangelnde Attraktivität der Branche für junge Talente. „Junge Leute werden nur Lofführer im Nahverkehr, wenn sie sicher sein können, dass sie auch nach einem Betreiberwechsel in ihrer Region zu gleichen Bedingungen weiterarbeiten können.“ Um so wichtiger sei die Verständigung auf einen gemeinsamen Branchentarifvertrag, das gemeinsame Starkmachen für attraktive Arbeitsbedingungen.

DB Regio befinde sich als Marktführer in einem Spannungsfeld zwischen Wettbewerb und Kooperation. Beides schließe sich aber nicht gegenseitig aus. Der DB Regio-Chef zieht zum Schluss seiner Rede ein optimistisches Fazit: „In der Branche tut sich sehr viel, der Nahverkehr hat Zukunft, die RegioSignale stehen auf grün!“



„In der Branche tut sich sehr viel, der Nahverkehr hat Zukunft, die RegioSignale stehen auf grün!“

„Wir müssen das eine tun und dürfen das andere nicht lassen“

Von der Notwendigkeit einer Verkehrswende hin zur Schiene ist im Zeichen des Klimaschutzes oft die Rede. Doch wie ist es um die Voraussetzungen dafür bestellt? In der Plenumsrunde „Rückenwind für den öffentlichen Verkehr? Investieren – Modernisieren – Entlasten“ wird klar, wie wichtig die Zusammenarbeit ist. Es diskutieren: Dr. Thomas Geyer (BAG-SPNV), Hugo Gratza (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur), Stephan Krenz (mofair), Oliver Wolff (VDV) und Dr. Jörg Sandvoß (DB Regio AG).

Wenn die SPNV-Branche zusammenkommt, ist regelmäßig auch die Schieneninfrastruktur ein Thema. Im verkehrspolitischen Forum des Branchentreffs RegioSignale spielt sie mit neuer Akzentsetzung sogar eine Hauptrolle. Galt die Kritik früher dem Investitionsstau, so geht es heute um die Belastung der Verkehrsunternehmen und Fahrgäste durch Baustellen im Schienennetz.

Die mit dem Bund abgeschlossene Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung II ermöglicht es der DB Netz AG, endlich die Investitionen in das beste-

hende Netz hochzufahren. „Wir wollen, dass mehr gebaut wird, aber wir kommen immer schlechter zum Fahren, weil so viel gebaut wird“, benennt Dr. Sandvoß die zwei Seiten der Medaille. Der „Fluch der guten Tat“, wie Dr. Geyer das Dilemma auf den Punkt

„Vor zehn Jahren hätte das nie funktioniert, weil wir keine gemeinsame Gesprächsbasis hatten.“
– Dr. Jörg Sandvoß,
Vorstandsvorsitzender DB Regio

Beziehung zwischen dem Bund und DB Netz, DB Netz und den Verkehrsunternehmen sowie den Verkehrsunternehmen und den Aufgabenträgern. Darin stecke eine Menge Arbeit im Detail, um schwierige juristische Fragen insbesondere mit Blick auf Altverträge zu lösen, aber auch um zu gewährleisten, dass alle Aufgabenträger mitgehen können, betont Dr. Geyer. „Da reicht es nicht, nur ein Papier zu schreiben, sondern das sollte hinterher auch vollzogen werden.“

Jenseits aller Detailfragen ist nach einhelliger Meinung der runde Tisch an sich bereits ein Erfolg. „Vor zehn Jahren hätte das nicht funktioniert, weil wir keine Gesprächsbasis gehabt haben“, unterstreicht Dr. Sandvoß, der die Branche „am Ende der Phase eins der Liberalisierung“ sieht. Es bestehe nun ein „stabiles Gerüst“, um Herausforderungen gemeinsam anzugehen. Auch Oliver Wolff sind noch die Zeiten präsent, in denen man „sehr konfrontativ miteinander umgegangen“ sei. Das habe man überwunden, es werde miteinander gesprochen. „Das ist der Schlüssel, um gemeinsam an den Themen zu arbeiten.“

Gemeinsame Interessen

Stephan Krenz legt den Akzent auf das Spannungsfeld zwischen Kooperation und Wettbewerb. Wettbewerb sei „der große Treiber“ für Innovationen, Qualität und Effizienz. „Für uns ist es ganz wichtig, dass der Wettbewerb nach wie vor fair abläuft.“ Naturgemäß trenne der Wettbewerb die Akteure, um Ausschreibungen werde hart gerungen. Krenz macht jedoch auch klar, dass in einem System, in dem alle Verkehrsunternehmen einschließlich des Güterverkehrs dieselbe Infrastruktur nutzen, Kooperation wichtig ist. „Wir

bringt, hat gravierende Folgen: Die Kalkulationen der Verkehrsunternehmen gehen nicht mehr auf, die Fahrgäste leiden unter Verspätungen und Ersatzverkehren. Auf Initiativen aus der Branche wurde deshalb im Frühjahr 2017 der „Runde Tisch Baustellenmanagement“ mit Vertretern der Eisenbahn-Verkehrsunternehmen, der Aufgabenträger, der DB Netz AG und des Bundes ins Leben gerufen. Der Bund begrüße die Arbeit des runden Tisches, betont Ministerialdirigent Hugo Gratza, Leiter Unterabteilung Eisenbahnen im Bundesverkehrsministerium. „Das hat unsere Unterstützung!“ Es liege selbstverständlich nicht im Interesse der Politik, dass die notwendigen Investitionen in die Infrastruktur die Leistungsfähigkeit des Netzes einschränken.

Neue Gesprächskultur

Da die Arbeit des runden Tisches zum Zeitpunkt der Veranstaltung noch nicht abgeschlossen ist, will keiner der Diskutierenden die Ergebnisse vorwegnehmen. Wie Dr. Sandvoß erläutert, sei das Ziel jedoch ein „Gesamtpaket“, das alle drei relevanten Ebenen umfasse: die



Für den Bund begrüßt Hugo Gratza (l.) den „Runden Tisch Baustellenmanagement“. Bei 27 Aufgabenträgern und 400 bestehenden Verkehrsverträgen stecke der Teufel aber oft im Detail, so Dr. Thomas Geyer (BAG-SPNV).



Mit dem heutigen Marktanteil der Schiene wollen sich die Branche und auch der Bund nicht zufriedengeben. In der verkehrspolitischen Runde diskutieren die Teilnehmer über gemeinsame Interessen und die Notwendigkeit von Innovationen (v. l.): Dr. Thomas Geyer (BAG-SPNV), Hugo Gratza (Bundesverkehrsministerium), Moderator Michael Sporer, Dr. Jörg Sandvoß (DB Regio), Stephan Krenz (mofair) und Oliver Wolff (VDV).

hängen alle irgendwie miteinander zusammen“, deshalb müssten auch gemeinsame Interessen des Sektors gemeinsam „beackert“ werden. Krenz: „Die Zeit des plumpen ‚Wir hauen uns gegenseitig die Köpfe ein‘ ist eindeutig vorbei.“

„Für uns ist es ganz wichtig, dass der Wettbewerb nach wie vor fair abläuft.“

– **Stephan Krenz**,
Präsident Verband mofair

Allerdings sieht Krenz den Schienenverkehr noch weit entfernt von den Zukunftsvisionen, die mit ihm verbunden werden. Der Marktanteil der Schiene ist weitgehend konstant geblieben. Bei aller Begeisterung für Innovationen mahnt Krenz, „mehr ins Hier und Jetzt zu gucken“, sich auch auf Themen wie Qualität und Zuverlässigkeit zu konzentrieren. Für Dr. Sandvoß stellt es keine Alternativen dar, Qualität und Pünktlichkeit zu verbessern oder Innovationen für die Zukunft auf den Weg zu bringen. „Wir müssen das eine tun und dürfen das andere nicht lassen.“

Marktanteil muss wachsen

Oliver Wolff erinnert daran, dass der Maßstab der Kundenerwartungen der motorisierte Individualverkehr ist. Als modern und innovativ gelte das, was auf Automessen als solches gefeiert werde. „Damit müssen wir uns auseinandersetzen, und das können wir nur, wenn unser Produkt richtig gut ist.“ Deshalb müsse man investieren, auch und gerade im Bereich digitaler Services. Wolff hält hier eine verstärkte Zusammenarbeit für unverzichtbar. Die Digitalwirtschaft und Plattformökonomie werde von wenigen Häusern dominiert, der ÖPNV sei dagegen „eine fragmentierte Branche“. Wolff: „Wir werden die Kräfte bündeln müssen. Weil ich glaube, dass keiner der einzelnen Player finanziell und ressourcenmäßig so ausgestattet ist, die ganz unterschiedlichen Themen, um die es geht, allein zu beherrschen.“

Positiv wertet Wolff, dass es heute „ein ganz anderes Commitment“ in Richtung Schienenverkehr gebe, die Politik sich bewegt habe. Von dem, wofür die Branche gekämpft habe, sei manches auf den Weg gebracht worden. Gratza geht noch einen Schritt weiter: „Die Zeiten für die Schiene waren noch nie

so gut wie jetzt.“ Vom System Eisenbahn werde viel erwartet. Damit es die Erwartungen erfüllt, müsse es – auch mit den Mitteln der Digitalisierung – kundenfreundlicher und zuverlässiger werden, noch mehr Qualität und Service bieten. Schon angesichts der Umweltfolgen wolle keiner in der Politik, dass die Schiene gegenüber dem Individualverkehr ins Hintertreffen gerate. Im Gegenteil. „Das Problem Verkehr bekommen wir nie geregelt, wenn wir nicht dafür sorgen, dass ein größerer Anteil auf der vergleichsweise klimafreundlichen Schiene läuft.“

„Das Problem Verkehr bekommen wir nie geregelt, wenn wir nicht dafür sorgen, dass ein größerer Anteil auf der vergleichsweise klimafreundlichen Schiene läuft.“

– **Hugo Gratza**,
Bundesminister für Verkehr
und digitale Infrastruktur

Acht Themen, acht Foren: Der öffentliche Verkehr von morgen

RegioSignale bietet beides, Tiefe und Breite. Acht Dialogforen zu speziellen Themen stehen nachmittags in zwei Runden auf dem Programm. Die Branchenverbände BAG-SPNV und VDV sowie Konzernunternehmen der DB haben Patenschaften für die Foren übernommen. Die Qual der Wahl liegt beim Publikum. Denn spannend sind alle Themen.



„Weniger Diesel, mehr Strom“: Um innovative Antriebstechnologien geht es in einem von Michael Sporer (Mitte) moderierten Forum. Dr. Jürgen Dornbach (l.) von DB Regio Netz und Prof. Dr. Arnd Stephan von der TU Dresden stellten die Einsatzmöglichkeiten von EcoTrain und Eco DeMeTrain vor.

1. Qualität im SPNV – Anspruch und Wirklichkeit

„Qualität im SPNV“ – so heißt nicht nur das Thema des Dialogforums der BAG-SPNV, so lautet auch die Herausforderung, der sich der Nahverkehr jeden Tag zu stellen hat. Und das nicht immer mit Erfolg. Susanne Henckel (Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg) und Bernhard Wewers (nah.sh) berichten von Fahrzeugmangel und Fahrzeugmängeln, überfüllten Zügen, Baustellen, inkonsistenten Reiseinformationen. Sich zu kümmern, liege den Bestellern „in den Genen“, sagt Wewers. Doch das werde immer mehr. Die Aufgabenträger seien Anwälte der Reisenden und Hüter der Verkehrsverträge, betont Henckel und beklagt Schwergang an den Schnittstellen zwischen Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU) und Infrastrukturunternehmen, unzuverlässige Fahrzeuglieferanten, Flaschenhalse in der Kommunikation. Die weitere Diskussion macht deutlich: Qualität ist Sisypusarbeit. Beim Thema baubedingte Unregelmäßigkeiten sei man besser geworden, doch werde der Effekt durch

die Anzahl der Baustellen relativiert, berichtet Andreas Schilling (DB Regio). Die Vorbereitung auf die Inbetriebnahme neuer Netze beginne bereits am Tag nach der Vergabe, auf den Prozess der Fahrzeugbeschaffung verende man besondere Energie. Bei Engpässen helfe DB Regio auch Wettbewerbern mit Bestandsfahrzeugen aus, ergänzen Dr. Joachim Trettin (DB Regio Nordost) und Torsten Reh (DB Regio Nord). Mit Steffen Obst (Stadler) sitzt ein Vertreter der Industrie im Publikum. Die vorgesehenen Beschaffungszeiträume seien zu kurz, kontert er Vorwürfe an seine Branche, stößt aber auf Unverständnis. Einig sind sich die Experten

auf dem Podium, dass die großen Verbesserungen im SPNV oft von alltäglichen Mängeln zugedeckt werden. Wewers: „Mein Wunsch ist, dass das System so wahrgenommen wird, wie es ist – nämlich im Prinzip klasse.“

2. Nahverkehrsvertrieb in einer digitalisierten Gesellschaft

Im Zentrum des Dialogforums von DB Vertrieb steht der Nahverkehrsvertrieb der Zukunft im Kontext einer sich digitalisierenden Gesellschaft. Moderator Dieter Fockenbrock vom Handelsblatt begrüßt dazu auf dem Podium den gastgebenden Geschäfts-



Forum „Qualität im SPNV“ (v. l.): Moderator Lars Wagner (VDV), Andreas Schilling (DB Regio), Susanne Henckel (VBB), Dr. Jürgen Trettin (DB Regio), Bernhard Wewers (nah.sh) sowie Torsten Reh (DB Regio)

fürer DB Vertrieb Dr. Ralph Körfggen, José Luis Castrillo, Vorstand beim Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) und Oliver Wolff, Hauptgeschäftsführer des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV). Auch der Nahverkehr muss sehr stark digitalisieren – da sind sich alle drei Experten einig. Dr. Körfggen fordert die Branche auf, möglichst bald gemeinsame Lösungen zu entwickeln: „Es wird ganz andere Wettbewerbsbedingungen geben, ganz andere Kundenbeziehungen und Tarifsysteme. Darauf müssen wir uns einstellen!“ Wolff bringt es auf den Punkt: „Mit der Digitalisierung ist eine Dynamik verbunden, die einfach grenzenlos ist. Die Frage lautet: Bekommen wir unsere Geschäftsmodelle so organisiert, dass sie den großen Plattformen Paroli bieten können?“ Wie sieht der Tarif der Zukunft aus? Castrillo rät, immer „aus Sicht des Kunden schauen!“ Seine „große Überschrift: Der Nahverkehrsvertrieb wird zum Mobili-

3. Weniger Diesel, mehr Strom – innovative Antriebskonzepte

Mit Prof. Dr. Arnd Stephan, Inhaber des Lehrstuhls Elektrische Bahnen an der TU Dresden, und Dr. Jürgen Dornbach, Geschäftsführer DB Regio-Netz, bringen ein Wissenschaftler und ein Praktiker ihr Publikum auf den aktuellen Stand der Entwicklung von Antrieben, die Dieselmotoren ersetzen können. Zum Thema „Weniger Diesel, mehr Strom“ beleuchten sie die Alternativen zum Diesel, die Chancen, aber auch die Hürden, die es zu überwinden gilt. Die derzeitige Diskussion über die Abkehr vom Diesel sei sehr stark von politischem Willen und wenig von wirtschaftlichen Erwägungen getrieben, so Stephan. Die noch nicht elektrifizierten 18.500 Streckenkilometer für etwa 21 Milliarden Euro mit Oberleitungen zu versehen, bedeute „mit Kanonen auf Spatzen zu schießen“, denn hier wür-



brochen“ werden. Der modulare Umbau von Bestandsfahrzeugen sorgt für mehr Leistung durch flexiblen Einsatz, hält die Kosten im Rahmen, ermöglicht spürbare Energie- und CO₂-Einsparungen und ist volkswirtschaftlich ein Gewinn. 2018 starteten die Tests.

4. Altersgerechte Mobilität und der ÖPNV

Die demografische Entwicklung treibt das Durchschnittsalter der Bevölkerung in die Höhe. Die Fahrgäste des ÖPNV werden älter – wer sie als Kunde behalten oder gewinnen will, sollte Mobilitätslösungen bieten, die dieser Zielgruppe gerecht werden. Wie aber sehen altersgerechte Mobilitätslösungen aus? Der schwankende Gang mit dem Rollator über die holprigen Gummimatten hin zum Dialogforum DB Regio Bus lässt zwar ahnen, was im Alter blühen kann – zeigt aber nicht einmal die halbe Wahrheit. Die serviert dafür umso ungeschminkter Prof. Dr. Christian T. Haas vom Institut für komplexe Gesundheitsforschung an der Hochschule Fresenius unter dem Motto „Gut gedacht – schlecht gemacht?“. Seine Botschaft: Verkehrsunternehmen sollten nicht nur von Station zu Station, sondern von Tür zu Tür denken und altersgerechte Mobilität viel stärker von der Kundenseite her betrachten. Entsprechend umfangreich sind die Kapitel, die er der ÖPNV-Branche ins Pflichtenheft schreibt: Barrieren bestehen nicht nur aus Stufen. Die Sorgen, keinen Sitzplatz zu finden, den richtigen Anschluss oder die Haltestelle zu verpassen, entpuppen sich als ebenso große Hürden. Hinzu kommt die Angst vor Komplikationen zwischen Endhaltestelle und Fahrtziel. Die Konsequenzen



tätsvertrieb, wir brauchen Mobilitätstarife mit den Kernprodukten Abos und Flatrates.“ Der VRR-Vorstand rät: „Wir müssen Pricing-Ansätze aus anderen Industrien lernen.“ Der Kunde verlange flexible Flatrates, Mobilitäts- und Preisgarantien genauso wie Bike- oder Autoharing. Alle Teilnehmer unterstreichen: Die Digitalisierung erfordert neben der Technik auch völlig neue Geschäftsmodelle. Die Zeit ist knapp, der Druck enorm. Aber der Nahverkehr hat auch große Chancen, wenn es gelingt, die vielen Player der Branche dazu zu bringen, deutschlandweit an einem Strang zu ziehen.

den nur rund zehn Prozent der Transportleistung erbracht. „Wir haben also Lösungen gesucht, Fahrzeuge im Bestand umzubauen“, erklärt Dornbach den Ansatz, Hybridtechnologie im Betrieb zu erproben. „Mit dem EcoTrain und dem Eco DeMe Train können wir die bestehende Infrastruktur nutzen.“ Der EcoTrain ist mit dieselektrischem Hybridantrieb ausgestattet, während der Eco DeMe Train einen Stromversorgungswagen mit Stromabnehmer und Trafos mitführt, die die Lok versorgen, wenn der Zug auf Abschnitten ohne Fahrdrat fährt. Das ermöglicht Direktverbindungen, wo bisher Verkehre „ge-

altersbedingter Entschleunigung sind enorm: Allein der zusätzliche Zeitbedarf beim Ein- und Aussteigen summiert sich bei einem um zehn Prozent höheren Seniorenanteil bundesweit auf 2.250 Tage pro Jahr. Hinzu kommen wachsende Serviceanforderungen. Haas: „Ältere Menschen brauchen mehr Unterstützung, um sicher ans Ziel zu kommen. Wenn der ÖPNV seinem Auftrag nachkommen will, ist es mit der Beförderung allein künftig nicht mehr getan.“ Iveco präsentiert erste praktische Ideen und Ansätze, wie die Erkenntnisse von Prof. Haas in ihren Fahrzeugen berücksichtigt werden können. Die Designstudie neuartiger Stühle stößt dabei auf großes Interesse.

5. Marktstrukturen im SPNV – die Rolle der Player

Bei der von Netinera-Geschäftsführer Jost Knebel (VDV-Ausschuss für Wettbewerbsfragen des Eisenbahnpersonenverkehrs/AWE) moderierten Podiumsdiskussion „Marktstrukturen im SPNV“ treffen mit Andree Bach (DB Regio NRW) und Stefan Krispin (Go-Ahead Deutschland) Vertreter von Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) auf Teilnehmer aus dem Lager der Aufgabenträger: Ralf Hoopmann, Koordinator Ausschreibungsmanagement bei der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG), und Bernhard Wewers, Geschäftsführer Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein (nah.sh). „Aufgabenträger kaufen Fahrzeuge und Wartung, schreiben Bruttoverträge aus und sind immer mehr selbst zu Unternehmern geworden“, kritisiert Bach. „Daran habe ich keinen Spaß.“ DB Regio sei aus Verträgen „rausgeflogen“, weil die Aufgabenträger „unsere Wertschöpfungskette parzelliert haben“. EVU würden



Einigkeit trotz unterschiedlicher Standpunkte: Verkehrsverträge müssen flexibler werden, um mehr Chancen für Innovationen zuzulassen. Im Forum „Marktstrukturen“ diskutieren (v. l.) Andree Bach (DB Regio NRW), Bernhard Wewers (nah.sh), Moderator Jost Knebel (VDV/AWE), Ralf Hoopmann (LNVG) und Stefan Krispin (Go-Ahead).

so zu „Lohnkutschern“. Wewers' Widerspruch: „Um Wettbewerb zu schaffen, mussten wir den Platzhirsch knacken. Das haben wir geschafft.“ Krispin pflichtet Bach zwar bei, verteidigt aber Bruttoverträge, die es Markteinsteigern wie Go-Ahead leichter machen. „In Netto-Ausschreibungen hätten wir weniger Chancen gegen DB Regio.“ Unisono sind alle für mehr Flexibilität in Verkehrsverträgen. Es müssten neue Wege der Zusammenarbeit gefunden werden, wenn ein EVU einen Verkehrsvertrag gewonnen hat, fordert Hoopmann. Zum Beispiel, um innovative Ideen nachträglich verhandeln zu können. Das sei vergaberechtlich zurzeit jedoch schwierig.

6. Nahverkehr und DB Netz – gemeinsam wachsen

Das Thema Baustellen hat bei DB Netz oberste Priorität. Das zeigt schon die Tatsache, dass der Vorstandsvorsit-

zende Frank Sennhenn im Dialogforum „Nahverkehr und DB Netz“ der Branche Rede und Antwort steht. Sennhenn und Klaus-Martin Feder, Leiter des Lagezentrums Bau, berichten von neuen Analyse- und Steuerungsinstrumenten, um Fahren und Bauen besser unter einen Hut zu bringen, von Investitionen in die Optimierung der Prozesse, von deutlich verbesserten Qualitätskennziffern. Das Publikum erkennt das an, denn es kennt auch die Herausforderung. Es geht darum, mit der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung II das nachzuholen, was zuvor nur lückenhaft und nicht systematisch angegangen werden konnte. Zustimmung findet die Gesamtstrategie der DB Netz AG, die mit ihren Kunden wachsen will, auf Qualität, Kapazität und Einfachheit setzt. „Machen Sie das – aber machen Sie es bitte schnell“, appelliert Stephan Krenz (Abellio) als Diskussionsteilnehmer auf dem Podium an Frank Sennhenn. Krenz' Eindruck nach sei kundenfreundliches Denken noch nicht auf allen Ebenen des Unternehmens angekommen, was aber gerade in der Bauplanung entscheidend sei. „Für uns hängen Umlauf- und Dienstpläne daran, für die Pendler der Weg zur Arbeit.“ Auch Dr. Norbert Reinkober (Nahverkehr Rheinland) appelliert an DB Netz, alle Betroffenen eng einzubinden. Ein großes Ärgernis seien kleine Baumaßnahmen, die von einem Tag auf den anderen auftauchen. „Wir können nur gemeinsam besser werden“, betont auch Sennhenn die Notwendigkeit enger Zusammenarbeit. Das Pub-



Vorstandsvorsitzender Frank Sennhenn (3. v. l.) und Klaus-Martin Feder (1.) vertreten im Forum „Nahverkehr und DB Netz“ die DB Netz AG. Ihre Diskussionspartner: Dr. Norbert Reinkober, Nahverkehr Rheinland (2. v. l.), und Stephan Krenz von Abellio (r.)



likum sieht DB Netz auf dem richtigen Weg: Es zeigt grüne sowie gelbe Abstimmungskarten und lässt die roten unten.

7. Angebotstaktik im Nah- und Fernverkehr

„Nah- und Fernverkehr – Welche Angebotstaktik macht uns erfolgreich?“ Moderator Michael Sporer fachsimpelt in einer „Mannschaftskabine des Schienenpersonenverkehrs“ auf einem Miniaturfußballfeld mit einem kompetenten Trainerteam: Birgit Bohle, Vorstandsvorsitzende DB Fernverkehr, Frank Zerban, Hauptgeschäftsführer der BAG-SPNV und Lukas Iffländer vom Fahrgastverband Pro Bahn. Zunächst ein Blick zurück auf die erste Halbzeit, die letzten zehn bis 15 Jahre. Da war die Bilanz im SPNV mit viel mehr Personenkilometern, besseren Fahrzeugen und mehr Servicequalität eigentlich beeindruckend, wie „Trainer“ Zerban fest-

stellt. Aber: „Der Marktanteil ist trotzdem nicht gestiegen.“ „Wir sind mit der ersten Halbzeit nicht wirklich zufrieden“, konstatiert Fernverkehrstrainerin Bohle, „wir haben Defensivfußball gespielt.“ Fan-Trainer Iffländer sieht eine leichte Tendenz nach oben: „Die Fans wollen eine Mannschaft – Nah- und Fernverkehr gemeinsam.“ Die Teilnehmer des Forums diskutieren lebhaft über die Vorlagen der Trainer. Wie können Nah- und Fernverkehr gemeinsam einen Deutschlandtakt gestalten? Wie kann man bei ergänzenden Verkehren, die alle für sinnvoll erachten, rechtlich die Eigenwirtschaftlichkeit des Fernverkehrs mit Regionalisierungsmitteln und Vergaberecht im Nahverkehr unter einen Hut bringen? In einem Punkt herrscht Einigkeit, Fernverkehrstrainerin Bohle formuliert ihn so: „Alle Akteure müssen im Auge behalten, dass wir ein gemeinsames Spiel spielen und der Gegner der Individualverkehr ist.“

8. On Demand und fahrerlos – neue Technologien und Märkte

Stehen wir bald alle autonom und elektrisch im Stau, weil die ÖPNV-Kunden zu individualisierten On-Demand-Lösungen überlaufen? Oder brechen wir mit einem digitalisierten, autonomen und hyper-individuellen öffentlichen Verkehr in ein neues Zeitalter auf? Wohin die digitale Transformation die Branche führen wird, ist auch zum Schluss des von Markus-Schmidt-Auerbach moderierten Forums nicht klar. Aber nach der Tour d’Horizon mit Marius Schumacher (RWTH Aachen), Markus Pellmann-Janssen (ioki), Martin Röhrleef (ÜSTRA) und David von Oertzen (Daimler/moovel) weiß jeder, was es bedeutet, das Tempo des digitalen Wandels zu unterschätzen: „Wir müssen wach bleiben,

wenn wir die Transformation bestehen und uns nicht von Google und Uber abhängen lassen wollen“, stellt Pellmann-Janssen fest. David von Oertzens Statements machen aber deutlich, dass mit der Daimler-Tochter moovel längst auch ein ernst zu nehmender heimischer Player herangewachsen ist. Denn mit ihrem Ziel, urbane Mobilität durch digital vernetzte und on Demand verfügbare multimodale Lösungen neu zu definieren, erhöht die Daimler-Tochter den Wettbewerbsdruck genau dort, wo es dem ÖPNV am meisten wehtut. ioki,



„Taktikbesprechung“ im Forum Nah- und Fernverkehr (v. l.): Lukas Iffländer (Pro Bahn), Frank Zerban (BAG-SPNV) und Birgit Bohle (DB Fernverkehr AG)

dem neuen Geschäftszweig der DB, ist es allerdings wichtig, bereits vorhandene Mobilitätsstrukturen trotzdem nicht zu ersetzen, sondern zu erweitern, betont Markus Pellmann-Janssen. Das Thema Rosinenpickerei wird der Branche auch selbst dann erhalten bleiben, wenn die Tech-Giganten aus dem Silicon Valley irgendwann einmal andere Player an sich vorbei ziehen lassen müssen. Marius Schumacher zufolge ist dieses Szenario durchaus wahrscheinlich: „Die Chinesen liegen gut im Rennen.“ Doch wer auch immer am Ende vorne liegt – für Martin Röhrleef zählt vor allem, dass der Wettbewerb fair bleibt: „Der ÖPNV wird dort angepackt, wo am meisten los ist. Deshalb brauchen wir unbedingt regulatorische Rahmenbedingungen, die gleiche Spielregeln für alle garantieren.“



Auch im Elektro-Tuk-Tuk sitzen die Zuschauer beim Forum zum Thema neue Technologien und Märkte. Auf dem Podium (v. l.): David von Oertzen (moovel), Marius Schumacher (RWTH Aachen), Moderator Markus Schmidt-Auerbach, Martin Röhrleef (ÜSTRA) und Markus Pellmann-Janssen (ioki)

„Für die **Mobilität der Zukunft** müssen wir **groß denken**“

Dr. Richard Lutz ist seit März Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn AG. Er kommt aus einer Eisenbahnerfamilie, arbeitet seit 1994 bei der DB und verantwortet seit April 2010 das Vorstandsressort „Finanzen & Controlling“. 2017 wurde das Ressort Finanzen und Controlling mit dem des Vorstandsvorsitzenden zusammengelegt. Bei den RegioSignalen ist Richard Lutz zum ersten Mal und hält eine Abschlussrede, die vor allem die Stärken der Branche betont.

Am Vortag, berichtet Richard Lutz, habe er an einer Präsidiumssitzung des Verkehrsforums teilgenommen. Dort sei man sich einig gewesen: „Für die Mobilität der Zukunft müssen wir groß, langfristig, verkehrsträgerübergreifend und integriert denken.“ In der Praxis geschehe das allerdings oft nicht, man denke „klein und manchmal kleinkariert“ und agiere zu kurzfristig. Die Nahverkehrsbranche zeige, dass es auch anders gehe, dass es „viel mehr Gemeinsamkeiten als Unterschiede



Dr. Richard Lutz, Vorstandsvorsitzender der DB: „Wir in der Nahverkehrsbranche haben in den letzten Jahren gezeigt, dass es viel mehr Gemeinsamkeiten als Unterschiede gibt, viel mehr Verbindendes als Trennendes.“

gibt, viel mehr Verbindendes als Trennendes“. Um gemeinsame Erfolge zu erzielen sei es essentiell, kontinuierlich voneinander zu lernen, mit- und nicht übereinander zu reden – „genauso, wie wir das heute hier machen.“ Richard Lutz fordert alle Teilnehmer auf, „mit

noch mehr Mut und Zuversicht in die Zukunft zu blicken.“ Als ein Beispiel nennt er das Spannungsfeld zwischen Fahren und Bauen. Es sei gut, sich zusammzusetzen, auszutauschen und gemeinsam an Lösungen zu arbeiten. „Die konkreten Ergebnisse des runden



Bummel über die **Plaza** macht **Innovationen** anschaulich

Eine Plaza lädt die Teilnehmer der RegioSignale dazu ein, Produkte und Innovationen zu erleben. Stets dicht umlagert ist das Modell im Maßstab 1 : 10 des neuen Innenraumkonzepts für die Züge der S-Bahn München. Aufsehen erregt gleich nebenan, wie eine schlaue Bahnsteigkante den Reisenden beim Einsteigen helfen kann. Einglassene Leuchtelemente zeigen die Einstiegsbereiche und weisen den Weg zu Wagen mit freien Plätzen. Ein anderer Stand informiert über hochauflösende Displays, die in die Seitenscheiben oder Trennwände integriert werden können. DB Regio erläutert das Konzept für WLAN in Zug und

Bus, DB Regio Bus klärt über medibus auf. Die rollende Arztpraxis trägt zur medizinischen Versorgung vor allem in ländlichen Gebieten bei. Ein Bus ohne Lenkrad steht vor dem Gebäude. Er braucht auch keines, schließlich fährt er autonom. Das größte Exponat steht fünfzehn Kilometer weiter: der Ideenzug, das lebensgroße Mock-up eines Doppelstockwagens mit 22 Innovationsmodulen. Mit einer Virtual-Reality-Brille holen sich die Gäste in Frankfurt a. M. einen Vorgeschmack. Zum Erleben und Anfassen sind sie am Folgetag zur Exkursion nach Oberursel eingeladen, wo der Ideenzug in einer Halle auf sie wartet.

Abschluss: Rede Dr. Richard Lutz



„Die drängendsten Klimaprobleme können nur mit mehr Verkehr auf der Schiene gelöst werden.“

Tischen ‚Bauen‘ werden uns allen weiterhelfen. Wir stellen hier gemeinsam viel auf die Beine und wollen und werden unsere Zusammenarbeit im Sinne der Kunden erfolgreich fortführen.“

„Die ÖPNV-Branche boomt“

Als seine Schlagworte für den Nahverkehr benennt Richard Lutz „Füreinander“ und „Miteinander“. „Für uns alle ist der Nahverkehr das Geschäft mit den meisten Kunden. Wir bilden gemeinsam das Rückgrat für die Mobilität von Millionen von Menschen tagtäglich. Das ist auch eine hohe gesellschaftliche Verantwortung.“ Es sei gar keine Frage: Die ÖPNV-Branche

boome. Und weiter: „Die Nachfrage nach öffentlichem Verkehr wird weiter deutlich steigen, die drängendsten Klimaprobleme können nur mit mehr Verkehr auf der Schiene gelöst werden.“

Für die Deutsche Bahn sei Klimaschutz „Teil der DNA“ und habe einen zentralen Platz in der Nachhaltigkeitsstrategie des Unternehmens. Deshalb werde die DB ab 1. Januar im Fernverkehr komplett mit Ökostrom und CO₂-frei fahren. „Auch der ÖPNV muss hier einen großen Beitrag leisten. Als Branche haben wir eine ausgezeichnete Ausgangsposition. Wir sind nicht Teil des Problems, sondern Teil der Lösung. Vielleicht für die größte Herausforderung, die wir insgesamt haben“, so Richard Lutz.

Jetzt brauche es Innovationskraft und -geschwindigkeit, so der Vorstandsvorsitzende der DB. „Größe allein zählt in Zeiten der Digitalisierung nicht mehr. Es kommt insbesondere auf Schnelligkeit an. Wir können uns auf den Erfolgsfaktoren der Vergangenheit nicht ausruhen.“ Und er räumt ein: „Auch wir ringen noch mit uns über den richtigen Weg, die richtigen Themen, über die Breite unserer Innovationskraft – und wir sind mit der Geschwindigkeit alles andere als zufrieden.“ Gleichwohl habe man bereits viel auf den Weg

gebracht. Für den Nahverkehr nennt Richard Lutz beispielhaft den Ideenzug, den bundesweit ersten autonomen Busverkehr im bayerischen Bad Birnbach und das Konzernprogramm Smart Cities für die digitale Mobilität in der Stadt von morgen. Im Fernverkehr setze die Schnellfahrstrecke Berlin – München mit einer Fahrzeit von unter vier Stunden ein starkes Signal.

„Eisenbahn ist Mannschaftssport!“

An die Branche hat Richard Lutz eine klare Botschaft: „Wir müssen loslaufen, um unser Ziel zu erreichen! Umsetzung ist das alles Entscheidende! Wenn wir bei der DB in den vergangenen Jahren eines gelernt haben, dann das: Wir müssen Dinge ausprobieren, machen, entscheiden, handeln, lernen – auch aus den Fehlern. Wir müssen Teil einer lernenden Organisation sein.“ Sein Schlusswort an die Teilnehmer macht Mut: „Wir können unsere eigene Zukunft mitgestalten. Es liegt an uns allen, die wir hier sind. Denn Eisenbahn ist Mannschaftssport!“



Frei.Wild macht den Tag zum Märchen

Wenn der Zug wegen Oberleitungsschaden rückwärtsfahren muss und die Infrastruktur das feindliche Lager darstellt – dann ist das für die Mimen des Berliner Theaters Frei.Wild ein gefundenes Fressen. Mit Satzketzen und Bonmots der Veranstaltung improvisiert das Ensemble einen humorvollen Tagesrückblick. Nach vielen skurrilen Wendungen wird die Geschichte am Ende gut. Die „böse Hexe StuS“ kann den Bahnhofsneubau nicht verhindern, am leuchtenden Bahnsteig taucht der längst bestellte Zug auf. Hänsel und Gretel fallen sich in die Arme und entschwinden in die Flitterwochen. Märchenhaft gut – Applaus vom Publikum!





Kontakt
DB Regio AG
Bestellerkommunikation
Stephensonstraße 1
60326 Frankfurt am Main

www.bahn.de

Verantwortlich
Joachim Kraft

Herausgeber
Deutsche Bahn AG
Marketingkommunikation (GMK)
Frankenallee 2-4
60327 Frankfurt am Main

**Auf Wiedersehen bei
RegioSignale 2019/20!**

Weitere Informationen sowie ein Film zur Veranstaltung:
www.db-regio.de/dialog