



Mobilität in Bayern

Perspektiven und Positionen im ÖPNV

Nr. 03 | 2018

Regio Bus Bayern

„Mobilität in Bayern“ wird digital

Bislang hat Sie der Newsletter in gedruckter Form erreicht. Ab sofort können Sie anstelle der Print-Ausgabe die digitale Variante nutzen. So sind die Informationen für Sie jederzeit und überall online verfügbar. Melden Sie sich für die digitale Version an und senden Sie eine E-Mail an:

mobiltaet-in-bayern@deutschebahn.com



Elektromobilität in Bad Neustadt/Saale

NESSI fährt emissionsfrei im Stadtverkehr

Auch sechs Monate nach Start des Linienbetriebs sind die Passanten in Bad Neustadt/S. immer noch erstaunt, wenn der E-NESSI leise an ihnen vorbeirollt.

Die Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF) betreibt den E-NESSI im Auftrag der Stadtwerke Bad Neustadt/S. Zu Beginn lief der Elektrobus auf der Nessi-2-Linie, die aufgrund einer Brückensperrung zeitweise nicht befahren werden konnte. Zwischenzeitlich kam der E-Nessi auf der Nessi-3-Linie zum Einsatz, ab 21. Dezember fährt er dann planmäßig auf der Nessi-2-Linie. Mit einer Reichweite von fast 250 Kilometern mit komplett aufgeladenen Akkus schafft das Fahrzeug auch voll besetzt diese anspruchsvolle Strecke zur Rhön-Klinik. „Normalerweise fahren wir hier 31 Mal pro Tag“, sagt Thomas Lannig, Leiter Produktion der OVF-Niederlassung Unterfranken. „Durch die Energierückgewinnung bei Bremsvorgängen oder beim Bergab-Fahren können wir die Akkus während der Fahrt wieder laden und so das Pensum schaffen.“

eine Schadstoff-, sondern auch für eine deutliche Lärmreduzierung“, so Lannig. Und weil der Umweltgedanke eine große Rolle spielt, wird das Fahrzeug nachts an der Elektroladestation in Bad Neustadt/S. in nur rund vier Stunden wieder mit Ökostrom „betankt“. In dem 12 Meter langen Bus des niederländischen Herstellers Ebusco finden bis zu 84 Passagiere auf 38 Sitz- und 46 Stehplätzen Platz. Im Heck sind der 150-kW-Elektromotor und mehrere Akkus untergebracht, weitere lagern auf dem Dach.

Auf den zahlreichen Anzeigen im Cockpit beim Fahrer ist deutlich zu sehen, wieviel Energie gerade beim Fahren verbraucht wird – aber auch, wieviel davon beispielsweise beim Bremsen wieder in die Akkus eingespeist wird. „Rekupieren“ lautet der Fachbegriff dafür, und gerade in Regionen mit Steigungen und Gefälle ist das ein nicht zu unterschätzendes Element. Die Kosten für den E-Bus belaufen sich auf rund 470.000 Euro. Das bayerische Verkehrsministerium förderte die Anschaffung mit 120.000 Euro. ■

Im direkten Vergleich mit einem Dieselbus spart der E-Bus rund 80 Tonnen CO₂ pro Jahr ein. Was nicht nur gut zum Image der Stadt als Modellstadt für Elektromobilität passt. „Die Fahrzeuge sind entsprechend leiser und sorgen gerade in der Innenstadt nicht nur für

Inhalt

Seite 2

Kommentare von: Ulrich Leber, Geschäftsführer Stadtwerke Bad Neustadt/Saale und Jörg Konrad, Leiter Marketing DB Regio Bus, Region Bayern

Seite 3

Betrieb: Erleichterungen im Arbeitsalltag in der Region

Seite 4

Innovationen: Der Easy Bus – Interview mit Prof. Christian T. Haas

Seite 5

Pilotprojekt: DB Medibus – Die rollende Arztpraxis für ländliche Regionen

Seite 6

Einblicke: Mobilitätskonzept für den Landkreis Wunsiedel

Kundenservice: Telematik sorgt für mehr Nachhaltigkeit und Komfort

Seite 7

Kundenservice: Wohin • Du • Willst-App liefert Ticketpreise per Smartphone

Jubiläum: OVF feiert 30-jähriges Bestehen in Nürnberg

Seite 8

Neuigkeiten: zu Fahrgastbefragung und bargeldlosem Bezahlen

Kommentar

E-Mobilität bedeutet angesichts der aktuellen Schadstoffdiskussion und der vorherrschenden Dieselpolitik eine große Chance für den ÖPNV. Allerdings muss dafür das Angebot an verfügbaren Fahrzeugen deutlich ausgebaut werden.

Als 2010 Bad Neustadt an der Saale zur 1. Bayerischen Modellstadt für Elektromobilität gekürt worden ist, haben auch wir uns intensiv mit der Herausforderung beschäftigt, eigene Elektrofahrzeuge anzuschaffen und mit den Stadtwerken eine moderne Ladeinfrastruktur zu betreiben. Denn die Argumente der Elektromobilität im Allgemeinen treffen für den Öffentlichen Personennahverkehr hinsichtlich der Schadstoffbelastung und von Lärmemissionen mindestens genauso zu.

Folgerichtig kam auch das Thema eines Elektrobusses für die Stadtbuslinie „NESSI“ auf die Agenda, da wir damit neuralgische Zonen wie die Innenstadt oder das Kurgebiet bedienen. Außerdem rundet diese Technologie unser Verständnis bezüglich einer Gesundheitsstadt mit dem Hauptsitz der Rhön-Klinikum AG hervorragend ab.

Unser Elektrobus ist allerdings – und das war allen Entscheidungsträgern klar – kein Exemplar aus der Serienfertigung, sondern eher als alltagstaugliches Entwicklungsprojekt zu sehen. Insofern gab es gerade zu Beginn einigen

Bedarf an Abstimmungen, Updates und Nachbesserungen, wobei sowohl Batterietechnik und Reichweite als auch die Ladeprozesse nur

„Unsere Entscheidung für die E-NESSI war mutig und ein richtiger Schritt in eine emissions-freiere Stadt.“

Ulrich Leber,
Geschäftsführer Stadtwerke Bad Neustadt/Saale

einen Teil der Fragestellungen ausgemacht haben. Dennoch sehen wir mittlerweile unsere E-NESSI stabil im Betrieb und uns in der Entscheidung für diese Technologie bestätigt.

Ulrich Leber, Geschäftsführer Stadtwerke Bad Neustadt/Saale

In Bad Neustadt an der Saale hat die Anschaffung des Elektrobusses für die Bevölkerung durchaus hohe Bedeutung erlangt. Bei unserer jährlichen Fahrzeugschau Elektromobilität – die nächste findet übrigens am 11. und 12. Mai 2019 statt – hatten wir den Bus präsentiert und damit ein enormes Interesse zu verzeichnen. Unter dem Strich hat sich auch die Bedeutung der Elektromobilität für den ÖPNV in unserer Kreisstadt bestätigt. Allerdings greifen hier Einsatzprofil, Reichweite und Ladezyklen bestens ineinander. ■



Foto: © Stadtwerke Bad Neustadt/Saale

Kommentar

Die Digitalisierung ist in vollem Gange, und es gibt kaum eine Branche, die sich nicht tiefgreifend durch Vernetzung und Automatisierung verändert. Die digitale Transformation revolutioniert auch den ÖPNV. Wir treiben Projekte voran, bei denen Vernetzung und Elektromobilität im Mittelpunkt stehen.



Wir machen uns die Digitalisierung zunutze, um Prozesse und Arbeitsschritte einfacher und transparenter zu gestalten. Als Teil des DB-Konzernprojekts „Endgeräte für Alle“ haben wir im November begonnen, unsere Fahrerinnen und Fahrer mit Smartphones auszustatten. Das verbessert sowohl die Kommunikation als auch den Informationsfluss.

Zentrale Leitstellen helfen dabei, effizienter zu arbeiten. Sie bündeln Aufgaben und Kompetenzen und überblicken das gesamte Verkehrsgebiet, unabhängig von der Gesellschaft. In Nürnberg nimmt die Leitstelle Franken in diesen Tagen den Betrieb auf – und bis

Jörg Konrad, Leiter Marketing DB Regio Bus, Region Bayern

Ende 2019 werden die Leitstellen Südbayern und Ostbayern folgen.

Die Leitstelle Franken hat auch einen besonderen Bus auf dem (Bild-)Schirm: den ersten Elektrobus Unterfrankens, im rund 150 Kilometer entfernten Bad Neustadt/Saale. Seit Frühjahr 2018 betreibt die OVF den Elektrobus, über den Sie auf Seite 1 mehr erfahren.

Wir machen von den Möglichkeiten der Digitalisierung Gebrauch, um den ÖPNV für Fahrgäste noch attraktiver zu machen und unseren Mitarbeitern ein effizientes und modernes Arbeiten zu ermöglichen. So kann die Mobilität der Zukunft Schritt für Schritt Gestalt annehmen. ■

Smartphones für alle Busfahrer

Endgeräte sollen Arbeitsalltag leichter gestalten

Im Rahmen des DB Konzernprojektes „Endgeräte für Alle“ werden bei DB Regio Bus sämtliche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Fahrdienst mit einem mobilen Endgerät ausgestattet. Zu den Pionieren der ersten Stunde in diesem Projekt gehört auch DB Regio Bus, Region Bayern. In Franken haben bereits die ersten Fahrerinnen und Fahrer ihr Smartphone erhalten.

Busfahrerinnen und Busfahrer waren betrieblich bislang nur bedingt digital erreichbar. Das soll sich ändern. Im November erhielten die ersten Mitarbeiterinnen und

Mitarbeiter im Fahrdienst der OVF ein Dienst-Smartphone. „Wir wollen damit den Arbeitsalltag unserer Kolleginnen und Kollegen erleichtern, indem wir verschiedene Prozesse, wie zum Beispiel den Dienstantritt, digitalisieren oder die Kommunikation zwischen dem Fahrpersonal und der Leitstelle vereinfachen“, sagt Arne Rath, Leiter Produktion bei DB Regio Bus, Region Bayern. Die Smartphones bieten Zugang zu Internet, E-Mail und vielen DB-internen Anwendungen. So kommt jeder Fahrer viel schneller und einfacher an Informationen und kann sich einfach mit Kollegen vernetzen und austauschen.

Erprobung im Echtbetrieb

Die Niederlassungen in Franken wurden ausgewählt, weil dort nahezu zeitgleich die neue zentrale Leitstelle für die Region den Betrieb aufnimmt. So können die neuen Technologien und Möglichkeiten direkt im Echtbetrieb

erprobt werden. Dank der Geräte haben die Fahrerinnen und Fahrer nun immer und überall direkten Zugriff auf Informationen und Services, die sie für die Arbeit benötigen. Bis Ende März kommenden Jahres will DB Regio Bus, Region Bayern, schließlich an alle Busfahrerinnen und -fahrer die neuen Dienst-Smartphones ausgegeben haben.

Konzernweite Aktion

Das Pilotprojekt ist Bestandteil der konzernweiten Aktion „Endgeräte für Alle“. Bis Ende 2019 will die Deutsche Bahn AG im Zuge ihrer Digitalisierungsoffensive ihre Beschäftigten mit einem Tablet oder Smartphone ausrüsten. Ein zentrales Ziel: Durch den Zugriff auf Smartphones können Mitarbeiter Prozesse schneller und einfacher und Produkte dadurch für den Kunden attraktiver machen. ■

Drei zentrale Leitstellen für die Region Bayern

Startschuss fällt in Franken

Zentrale Leitstellen sollen künftig bei DB Regio Bus für einen noch stabileren und zuverlässigeren Busbetrieb sorgen. In der Region Bayern werden bis Ende 2019 drei solcher Leitstellen eingeführt. Den Anfang macht Franken.

In Nürnberg, am Betriebshof der Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF) in der Breslauer Straße, laufen die letzten Vorbereitungen. Noch im Dezember wird dort das zwölköpfige Team um Sadi Baltaci, Leiter der Leitstelle Franken, den Betrieb der zentralen Leitstelle

für Franken aufnehmen. Von hier aus wird dann der Ablauf der Linienverkehre von OVF, KOB und VU möglichst störungsfrei koordiniert.

„Eine Leitstelle ist vergleichbar mit der Steuerung des Busbetriebs“, erklärt Thomas Rauh, Leiter Produktionsmanagement bei DB Regio Bus, Region Bayern. „Um einen stabilen und verlässlichen Busbetrieb sowie die Pünktlichkeit für unsere Fahrgäste sicherzustellen, muss die Disposition effizient arbeiten und rund um die Uhr auf unvorhergesehene Situationen schnell reagieren können.“ Bislang hat jede Niederlassung diese Aufgabe selbst übernommen. Die Leitstelle Franken disponiert rund 300 eigene Busse und 440 Fahrpersonale. Von einer zentralen Disposition profitieren nicht nur die Unternehmen und ihre Mitarbeiter. Auch für die Fahrgäste wird es spürbare Ver-

besserungen geben. Rauh: „Wir können jetzt, wenn es zu Abweichungen kommen sollte, schneller Lösungen anbieten.“

Durch die Besetzung rund um die Uhr haben die Fahrerinnen und Fahrer zudem immer einen Ansprechpartner. Dadurch kann auch den wachsenden Anforderungen der Aufgabenträger hinsichtlich Erreichbarkeit und Information Rechnung getragen werden.

In den kommenden Monaten werden zwei weitere Leitstellen aufgebaut: Die Leitstelle Südbayern für die Regionalverkehr Oberbayern GmbH, die DB Regio Bus Bayern GmbH und die Regionalverkehr Allgäu GmbH sowie die Leitstelle Ostbayern für die Regionalbus Ostbayern GmbH. Bis Ende 2019 sollen auch sie den Betrieb aufnehmen. ■



In der neuen Leitstelle haben die Disponenten alles im Blick.

Im Interview

Bedürfnisse ausloten, Verbesserungen entwickeln

Seit drei Jahren arbeiten DB Regio Bus und die Hochschule Fresenius gemeinsam an Konzepten, den Busverkehr im ÖPNV fit für eine zunehmend älter werdende Gesellschaft und weitere demografische Entwicklungen zu machen. Ein Beispiel der erfolgreichen Kooperation ist der von beiden Partnern und dem Fahrzeughersteller Iveco speziell für die Bedürfnisse älterer Fahrgäste entwickelte Easy Bus. Prof. Christian T. Haas, Direktor des Instituts für komplexe Systemforschung an der Hochschule Fresenius, über die aktuellen Herausforderungen für den ÖPNV.



Der Easy Bus ist speziell für ältere und mobilitätseingeschränkte Fahrgäste entwickelt worden.

In zehn Jahren wird jeder vierte Einwohner in Deutschland 65 Jahre oder älter sein. Ist der ÖPNV darauf vorbereitet?

Prof. Christian T. Haas: Es hat sich schon einiges getan, aber wir sind noch nicht dort, wo wir hin wollen: Selbst wenn der gesamte ÖPNV barrierefrei wäre, bedeutete das nicht, dass der Weg zur Haltestelle es auch ist. Wir müssen also immer in Mobilitätsketten denken. Ich begrüße, dass DB Regio Bus den Blick über den Tellerrand wagt und eben nicht nur auf die Fahrzeuge richtet. Es gibt auch nicht die eine große Lösung, wir müssen Bedürfnisse immer wieder neu ausloten und kontinuierlich Verbesserungen entwickeln. Genau hieran arbeiten wir.

Wo sehen Sie die wesentlichen Ansatzpunkte, einer alternden Bevölkerung gerecht zu werden?

Haas: Wir müssen vor allem die Kommunikation mit Älteren pflegen und spezifische Analysen durchführen, die interessante, wichtige Ergebnisse hervorbringen können: So stellten wir beispielsweise fest, dass Piktogramme, die Sitze für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste ausweisen und an den Seitenwänden im Fahrzeug angebracht sind, von vielen älteren Fahrgästen nicht wahrgenommen werden, da ihr Sichtfeld eingeschränkt ist. Deutlich besser funktioniert es, wenn die Symbole in die Rücklehne der Sitze eingnäht sind. Ein weiterer kritischer Punkt kann sich durch eine zunehmende Digitalisierung des Informations-

angebots ergeben. Hier finden sich viele ältere Personen nicht zurecht oder haben gar keinen Zugang. 90 Prozent von ihnen bevorzugen klassische Buchfahrpläne.

Mobilität im Alter hat Ihren Forschungen zufolge hohe gesellschaftliche Relevanz. Warum?

Haas: Das hat mit sozialer Teilhabe und Lebensqualität zu tun. Auch gesundheitliche Aspekte sind von funktionierenden Mobilitätsketten abhängig. Je älter Menschen sind, umso wichtiger werden Arztbesuche und umso häufiger sind sie nötig. Wenn jemand nicht mehr Auto fahren kann und Taxifahrten zu teuer sind, kommt dem ÖPNV eine enorme Bedeutung zu.

Vor Kurzem war der Easy Bus erstmals mehrere Wochen im Linienbetrieb unterwegs. Wie ist der Praxistest ausgefallen?

Haas: Der Easy Bus kam sehr gut an. In ihn können Fahrgäste mit Rollator über eine Rampe vorn beim Fahrer einsteigen, Tickets kaufen oder Auskünfte erhalten. Zu den Sitzen für mobilitätseingeschränkte Menschen führt ein Farbleitsystem, das die Orientierung verbessert und ein schnelles Erreichen sicherstellt, im Schnitt beschleunigt sich der Prozess um 20 Prozent. Ein wichtiger Entwicklungsschritt war es auch, einige Sitze erhöht anzuordnen, das erleichtert insbesondere das Wiederaufstehen.

Ein großes Problem der Branche liegt darin, Mitarbeiter zu gewinnen, insbesondere Busfahrer. Wie kann man den Beruf attraktiver machen?

Haas: Der Busfahrer trägt dieselbe Verantwortung für die Sicherheit seiner Fahrgäste wie ein Pilot für Flugreisende. Allerdings erhalten die meisten Fahrer in der Regel eine deutlich geringere Wertschätzung. Aktuell arbeiten wir daran, in der Gesellschaft eine höhere Sensitivität für die Leistungen der Busfahrer zu erreichen. Unter Berücksichtigung einer zunehmenden Automatisierung und ggf. Automatisierung von Verkehren muss man ferner an einer aktiven Gestaltung des Berufsbildes arbeiten. Hier sind wir in einem lebendigen Austausch.

Es gibt für DB Regio Bus und die Hochschule Fresenius also noch einiges gemeinsam zu tun?

Haas: Ja, und deshalb werden wir die Kooperation gerne fortführen. Mit DB Regio Bus haben wir einen Partner, der offen für innovative Ideen und ehrlich bemüht ist, sie umzusetzen – auch wenn das nicht immer von heute auf morgen geht. ■



Foto: © Fresenius Hochschule

Prof. Christian T. Haas

Professor für quantitative Forschungsmethoden und Direktor des Instituts für komplexe Systemforschung

- Promotion und Habilitation an der Goethe-Universität Frankfurt zu biomechanischen und neurophysiologischen Fragen der Bewegungssteuerung
- Aktuelle Forschungsprojekte beschäftigen sich mit dem Mobilitätsverhalten des Menschen, Mensch-Maschine-Interaktionen und autonomen Systemen

DB Medibus

Die rollende Arztpraxis

Die Menschen werden immer älter und benötigen dadurch mehr medizinische Versorgung. Doch die ist vor allem in den ländlichen Regionen nicht immer sichergestellt. Mit dem DB Medibus hat DB Regio Bus ein innovatives Infrastrukturprojekt initiiert, das dem Ärztemangel entgegenwirkt und dem demografischen Wandel Rechnung trägt.



In Hessen läuft derzeit das erste auf zwei Jahre angelegte Pilotprojekt im ländlichen Raum. Dort ist der DB Medibus seit Juli im Auftrag der Kassenärztlichen Vereinigung (KV) Hessen im Landkreis Hersfeld-Rotenburg und im Werra-Meißner Kreis unterwegs, um Versorgungslücken zu schließen und niedergelassene Ärzte zu unterstützen. Der 12,7-Meter-Linienbus wurde zuvor nach den Maßgaben der KV und DB Regio Bus zu einer mobilen Praxis für Allgemeinmedizin umgebaut. Er ist mit einem Arztzimmer, Behandlungsraum, Labor und einem Wartebereich sowie modernster Technik ausgestattet, die unter anderem auch den Einsatz von Telemedizin ermöglicht. Ein Arzt und eine medizinische Fachangestellte kümmern sich an Bord um die Patienten. Den Busfahrer stellt für den Zeitraum des Projektes DB Regio Bus. Kurz: Der DB Medibus erfüllt alle Anforderungen an eine moderne Praxis. Das Angebot kommt gut an. Nach einem Bericht des Ärzteblatts werden mittlerweile rund 34 Patienten pro Tag im Medibus behandelt. 690 Kontakte zwischen Arzt und Patienten wurden im ersten Quartal des Pilotprojekts gezählt. Das entspricht den Zahlen einer durchschnittlichen Hausarztpraxis. „Mit dem DB Medibus kommt der Arzt zum Patienten“, sagt Klaus Müller, Vorstand DB Regio Bus. Der Einsatz ist nicht nur auf ländliche Regionen beschränkt. So sind beispielsweise betriebsärztliche Untersuchungen, Gesundheitsveranstaltungen

oder privatärztliche Behandlungen ebenfalls denkbar. Bei der Charité in Berlin wird die mobile Praxis etwa zur Impfvorsorgung von Flüchtlingen eingesetzt. Und in Bayern? Sind aktuell noch keine konkreten landärztlichen Einsätze geplant. „Wir werden aber noch in diesem Jahr auf die KV in Bayern zugehen und ein gemeinsames Pilotprojekt anbieten“, sagt Felix Thielmann aus dem Bereich Projektmanagement und operative Exzellenz der DB Regio AG. „Auf jeden Fall wird Bayern ab 2020 von einem DB Medibus des Robert Koch Institutes (RKI) angesteuert.“ Das RKI führt ab Mitte 2020 für etwa zwei Jahre eine bundesweite Gesundheitsstudie mit Hilfe von vier Medibussen durch. Thielmann: „Grundsätzlich wünschen wir uns auch in Bayern einen klassischen Landarzt-Einsatz. Hierbei würde uns das TSVG sicher helfen.“ Mit dem Terminservice- und Versorgungsgesetz (TSVG) will die Bundesregierung eine Grundlage schaffen, um die medizinische Versorgung zu verbessern. Dazu zählt unter anderem die Optimierung der Situation auf dem Land – wo das nicht anders möglich ist, auch durch den Einsatz mobiler Praxen. Damit wäre ein Grundstein für den flächendeckenden Einsatz des DB Medibusses gelegt. ■

www.dbrégio.de/db_regio/view/bus/medibus/db-medibus.shtml

Mobilitätskonzept für den Landkreis Wunsiedel

Bedarfsverkehr soll im kommenden Jahr starten

Mit einem umfassenden Aufschlag will der Landkreis Wunsiedel im Fichtelgebirge neue Mobilitätslösungen für seine Bürgerinnen und Bürger schaffen. Den Auftakt sollen im kommenden Jahr Bedarfsverkehre machen. Das Konzept dafür hat das Team Innovative Verkehrskonzepte von DB Regio Bus, Region Bayern, erstellt und Ende September vorgelegt.

Für die Bedarfsverkehre haben die Experten acht Sektoren im Landkreis ermittelt und in enger Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen der Verkehrsgemeinschaft Fichtelgebirge entsprechende Fahrpläne erarbeitet. Die Pläne sind Teil eines Mobilitätskonzeptes, das das Team nach einer intensiven Bürgerbeteiligung und einer umfassenden Analyse erarbeitet hat. Dabei wurden insgesamt vier Handlungsfelder identifiziert, die künftig für eine möglichst kosteneffiziente und nachhaltige Mobilität in der Region sorgen sollen.

Neben den Bedarfsverkehren umfassen die weiteren Empfehlungen die Einführung einer intermodalen Informationsplattform, die Informationen zu allen Mobilitätsangeboten enthält, die Voruntersuchung zur Einführung eines autonomen Shuttlebusses sowie die Einrichtung von Stationen, an denen sich möglicherweise Car-Sharing-Angebote umsetzen lassen.

„In welchem Umfang der Landkreis unseren Empfehlungen folgen wird, steht bislang noch nicht fest“, sagt Ludger Jürgens, Referent für Verkehrs- und Mobilitätsplanung in der Abteilung Innovative Verkehrskonzepte. „Wir werden ihn bis zur Umsetzung auch weiterhin begleiten und unterstützen.“ ■

Moderne Technik für Busse

Telematik sorgt für mehr Nachhaltigkeit und Komfort

DB Regio Bus setzt auf ein innovatives Telematik-System. Davon profitieren Fahrer, Fahrgäste und Umwelt gleichermaßen. Bis 2019 soll die Umrüstung sämtlicher Fahrzeuge abgeschlossen sein. In der Region Bayern ist der Einbau der Systeme in mehr als 800 Bussen erfolgt.

Busfahrerinnen und Busfahrer der RBO-Niederlassung Nord in Weiden waren die ersten, die in der Region Bayern mit dem innovativen Telematik-System Erfahrungen sammeln konnten. Dort wurden bereits Ende August die Displays in den ersten Fahrzeugen aktiviert. Montiert im Sichtbereich des Fahrers, zeigen sie unter anderem Daten zum Beschleunigungs- oder Bremsverhalten an und tragen so zur Verbesserung einer wirtschaftlichen Fahrweise bei. In Echtzeit erhalten die Fahrer eine Rückmeldung über ihre Fahrweise und können diese entsprechend anpassen. Das kommt nicht nur dem Fahrer selbst zugute, der verantwortungsbewusster fahren kann, sondern auch den Fahrgästen.

Optimierung der Betriebsqualität

Zudem unterstützt das System dabei, Kraftstoff einzusparen und den CO₂-Ausstoß zu reduzieren. Und die Telematik vermag noch mehr: Die Box im Fahrzeug sammelt viele relevante technische Daten zum Bus. Auf diese

Weise wird eine vorausschauende Instandhaltung erleichtert und das steigert wiederum die Verfügbarkeit der Fahrzeuge und optimiert die Betriebsqualität insgesamt.

„Wir sehen das Telematik-System als Unterstützung, noch wirtschaftlicher und fahrgastfreundlicher zu fahren“, sagt Sven Rosenkranz, Leiter Flottenbetrieb und Instandhaltung bei DB Regio Bus, Region Bayern. „Jeder Kollege im Fahrdienst kann jetzt mit einem kleinen Anteil dazu beitragen, etwas Großes zu bewirken.“

Eine Rückmeldung zur eigenen Fahrweise erhalten die Fahrerinnen und Fahrer übrigens nicht nur während der Fahrt. Über ein Portal können sie sich zudem nach ihrem Arbeitstag eine Auswertung ansehen. Auch das bietet Ansätze und Hinweise, um die eigene Fahrweise immer weiter zu verbessern. Rosenkranz: „Mit der Telematik bringen wir gewissermaßen unseren Bussen das Sprechen bei.“ ■



Die Instrumente im Fahrzeug geben detailliert Auskunft über CO₂-Ausstoß, Beschleunigungs- und Bremsverhalten.

Wohin • Du • Willst-APP

Ticketpreise bequem per Mausklick

Mit der von DB Regio Bus entwickelten App „Wohin•Du•Willst“ wird das Smartphone zur Datenzentrale für alle Mobilitätsangebote vor Ort. Die Funktionen werden stetig erweitert. Für den Landkreis Cham steht den Nutzern neuerdings auch eine Preisauskunft zur Verfügung.

Gerade im infrastrukturell häufig weniger erschlossenen ländlichen Raum sind die Menschen darauf angewiesen, vorhandene Mobilitätsangebote möglichst unkompliziert kombinieren zu können. Mit der von DB Regio Bus entwickelten Wohin•Du•Willst-App können Landkreise ihren Bürgerinnen und Bürgern deutschlandweit für das Smartphone eine Mobilitätsplattform anbieten, die im jeweils regionalen Design gestaltet ist. In Bayern nutzen bereits 13 Landkreise diese Möglichkeit. Dort erhalten die Nutzerinnen und Nutzer Fahrplanauskünfte, Echtzeitdaten und Push-Nachrichten zum Nahverkehr.

Der Landkreis Cham geht im Rahmen eines Pilotprojektes noch einen Schritt weiter. Dank der neuen Preisauskunft in der App haben die Fahrgäste nun auch alle Ticketpreise der Verkehrsgemeinschaft Landkreis Cham immer dabei. In Cham kommt diese Funktion deutschlandweit zum ersten Mal zum Einsatz. Sie gehört zu den kostenpflichtigen Modulen

der App, die die Landkreise hinzubuchen können. Das Angebot für Zusatzmodule wird stetig erweitert. Neben der Preisauskunft zählen auch die Möglichkeit, individuelle Bedarfsverkehre zu buchen und die Mitfahrgelegenheitsplattform BlaBlaCar in die Wohin•Du•Willst-App einzubinden, dazu. Die App zahlt damit auf das sich verändernde Informationsverhalten der Fahrgäste ein, die nicht mehr mühsam im Fahrplanbuch Verbindungen suchen wollen, sondern die Informationen schnell und zuverlässig benötigen.

In der Basisversion bleibt die App kostenfrei und kann so einfach von jedem Landkreis eingesetzt und getestet werden. Das beinhaltet sowohl die für jeden Landkreis individualisierte Startseite sowie die Möglichkeit, Push-Nachrichten etwa zu Verkehrslagen, Umleitungen oder Störungen zu versenden. ■

www.wohin-du-willst.de

Jetzt neu in Cham

EGAL, WOHIEN•DU•WILLST, KEIN TICKETPREIS KANN DICH ÜBERRASCHEN.

MIT DER WOHIEN•DU•WILLST-APP HAST DU JETZT ALLE TICKETPREISE FÜR CHAM AUF DEINEM SMARTPHONE DABEL. EINFACH LANDKREIS CHAM AUSWÄHLEN UND SCHON FINDEST DU DIE JEWEILS GÜNSTIGSTE VARIANTE FÜR DEINE FAHRT!

Jetzt bei Du deutschlandweit mobil und bereit per Newsletter über Deine Heimat informiert. Einfach kostenlos im App Store und im Google Play Store herunterladen.

App Store Google Play VCC Ostbayernbus

30 Jahre OVF

Blick nach vorn

Ende Oktober feierte die Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF) ihr 30-jähriges Jubiläum und lud Vertreter der Landkreise, Kommunen und Busunternehmen aus ganz Franken in die Niederlassung Mittelfranken in Nürnberg ein. Im Fokus stand dabei weniger der Rückblick, sondern vielmehr der Blick nach vorn. So konnten die Gäste unter anderem die neue zentrale Leitstelle für Franken, die in der Niederlassung eingerichtet wurde, besichtigen. Zudem konnten sie sich über das neue Telematik-System informieren, mit dem die Busse von DB Regio Bus ausgestattet sind.

Neben der Bedeutung der technischen Innovationen unterstrich Stefan Kühn, Geschäftsführer der OVF und Vorsitzender der Regionalleitung von DB Regio Bus, Region Bayern, auch die Bedeutung der Menschen für das Unternehmen: „Seit 30 Jahren setzen sich die

Kolleginnen und Kollegen der OVF mit Herz und Engagement für das Unternehmen und die Fahrgäste ein. Bei allen Höhen und Tiefen: Das waren in Summe 30 Jahre erfolgreicher Arbeit, tollen Einsatzes und großer Kollegialität an den verschiedenen Standorten der OVF.“

Mit rund 480 Mitarbeitern und einer Flotte von fast 270 eigenen sowie 690 Auftragnehmer-Fahrzeugen leistet die OVF einen wichtigen Beitrag, um die Mobilität der Menschen in der Region sicherzustellen. Mehr als 22 Millionen Fahrgäste pro Jahr nutzen das Angebot. ■





Fahrgastbefragung

Gruppen nutzen verstärkt das Sonderangebot

Seit „GibMir5“ 2017 eingeführt worden ist, ist es mittlerweile zu einem festen Tarifangebot im Landkreis Miesbach geworden. Das Tagesticket wird in der Region vor allem für private Freizeitaktivitäten nachgefragt. Die Ergebnisse aus einer Umfrage zeigen erhebliches Potenzial für diese Art von Sondertarif auf.

Mit einem Ticket den ganzen Tag lang Bus fahren. Und das sogar zu fünft. Das Sonderangebot „GibMir5“ wird verstärkt genutzt von Gruppen, die als Tagesausflügler im Gebiet rund um den Tegernsee und den Schliersee unterwegs sind. Die im Juli 2018 durchgeführte Fahrgastbefragung im Landkreis zeigte allerdings, dass nur etwa 30 Prozent der als Gruppe reisenden Personen, die nicht das Sonderticket nutzten, das GibMir5-Ticket überhaupt kannten. „Das ist ausbaufähig“, resümiert Andreas Päschel. Der Leiter Produktion der Niederlassung West der Regionalverkehr Oberbayern GmbH (RVO) verweist auf die Verkaufserfolge im Fahrzeug: „Unsere Mitarbeiter informieren die Fahrgäste bereits beim Einsteigen, welche Tarife es gibt. Dadurch nutzen fast alle Gruppenreisenden, die von außerhalb kommen, das GibMir5-Ticket.“

Bei der Fahrgastbefragung sind Interviews mit Fahrgästen geführt worden; ergänzend dazu gab es auch Fahrgäste, die an der Befragung

über das Internet teilgenommen haben. 23 Prozent aller Befragten kaufen das GibMir5-Ticket für ihre Fahrten, hauptsächlich für „private Freizeitaktivitäten“. Gruppen mit mehr als drei Personen setzten fast ausschließlich auf das Sonderticket. Fast drei Viertel aller Befragten bewertet das GibMir5-Ticket als attraktives Angebot. Das Sonderticket wurde mehrheitlich von Fahrgästen aus der Region nachgefragt, gefolgt von Besuchern aus anderen Teilen Bayerns und aus Regionen außerhalb Bayerns.

Die GibMir5-Nutzer waren am häufigsten auf der Linie Schliersee – Spitzingsee (Linie 9562) anzutreffen. Aus den umliegenden Landkreisen waren zumindest während der Befragung kaum Reisende unterwegs. Für Andreas Päschel ist klar: „Das GibMir5-Ticket ist ein ideales Angebot, um Tagesausflüglern einen unkomplizierten und unbeschwerten Aufenthalt in einem Landkreis zu bieten.“ ■

Drei Fragen an Andreas Päschel, Leiter Produktion der RVO-Niederlassung West

„Wir sehen noch Potenzial bei den Einheimischen.“

Herr Päschel, warum ist „GibMir5“ entwickelt und eingeführt worden?

Hauptziel war es, den Individualverkehr zu reduzieren und dazu beizutragen, dass die Straßen weniger belastet werden. Zudem sollte eine Vereinfachung bei den Tarifen erzielt werden. Mit der Einführung des GibMir5-Tagestickets wurde ein Teil weniger genutzter Ticketarten überflüssig.

Welches Fazit ziehen Sie aus dem seit einem Jahr bestehenden Angebot „GibMir5“?

Das neue Angebot ist grundsätzlich gut angenommen worden. In der Regel dauert es ein bis zwei Jahre, bis sich ein neues Ticket etabliert. Durch viele Marketingmaßnahmen konnten wir die Einführung von „GibMir5“ stark unterstützen.

In welchem Bereich sehen Sie noch Potenzial?

Vor allem bei den Einheimischen, die wir zum Umstieg auf den Bus bewegen wollen. Sie könnten ihn noch stärker in ihren Alltag integrieren, beispielsweise für Besorgungen, Arztbesuche und Freizeitaktivitäten.

Bargeldloses Bezahlen

Elektronische Tickets sind auf dem Vormarsch

Wer in Amsterdam, London oder Barcelona mit dem Öffentlichen Nahverkehr unterwegs ist, braucht kein Bargeld mehr: In vielen europäischen Metropolen gehört das Bezahlen mit Chipkarten oder Smartphones schon zum Standard.

Chipkarte oder Smartphone

Auch im ländlichen Raum wünschen sich viele Fahrgäste einfachere Ticketsysteme im Nahverkehr. Anfang September hat DB Regio Bus dazu eine Umfrage unter Fahrgästen in verschiedenen Städten, darunter auch Regensburg, gestartet. Das Ergebnis: Bevorzugt werden die Modelle „Smartphone-Ticket“ und „Chipkarte“. Hier bieten sich große Chancen für die Aufgabenträger, neue elektronische Angebote zu entwickeln und anzubieten.

Beim Modell „Chipkarte“ wird zum Beispiel eine personalisierte Scheckkarte ausgegeben. Beim Smartphone-Ticket werden die Fahrscheine aus einer App heraus direkt auf das Handy geladen. Die Kontrolle findet mit elektronischen Endgeräten statt. Die Studie zeigt: Bargeldloses Bezahlen wird immer stärker nachgefragt. Favorit ist dabei die Lösung für das Smartphone. Die Stärke liegt in der Kombination aus Reiseplaner und Zahlungsmittel. Damit lassen sich Tarifunsicherheiten vermeiden, Wartezeiten am Automaten fallen weg. Dazu wünschen sich die Fahrgäste einheitliche verbundübergreifende Systeme für einen noch einfacheren Fahrscheinkauf. DB Regio Bus arbeitet weiter an der Entwicklung solcher Systeme und steht dabei im engen Dialog mit den Aufgabenträgern. ■

Impressum

Herausgeber:
Deutsche Bahn AG
Marketing (GNM)
Karlstraße 6
60329 Frankfurt am Main

Kontakt:
DB Regio Bus, Region Bayern
Elisabethstraße 16
85051 Ingolstadt

Änderungen vorbehalten.
Einzelangaben ohne Gewähr.
Stand: Dezember 2018
Gedruckt auf 100 % Recyclingpapier

