

Aufnahme RAB / Aufgabe RBS

Wettbewerbsfähigkeit soll für die Zukunft gesichert werden

Seiten 5

Linienbündel SBG und BRN

Erst verloren, dann gewonnen, kurzfristige Inbetriebnahme

Seite 6/7

Gernsbach schließt

Interview mit betroffenen Kollegen vor Ort

Seite 8

Neue Antriebe

Elektrobusse Ettlingen, Test Wasserstoffbus Waldshut und Heidelberg

Seite 10-12



Liebe Kolleginnen und Kollegen,

das Jahr nähert sich dem Ende. Für uns beim Bus Baden-Württemberg war es ein Jahr mit vielen Auf und Abs.

Covid und die damit verbundenen Lock-Down-Maßnahmen haben zu massiven Fahrgast- und Einnahmeverlusten geführt. Mit den Rettungsschirmen von Bund und Land konnte etwas davon aufgefangen werden. Viele Kolleg:innen sind selbst an Covid erkrankt, auch Todesfälle hatten wir zu verzeichnen. Hoffentlich ist bald ein Ende dieser schrecklichen Krankheit in Sicht!

Wir haben in diesem Jahr große Ausschreibungen an Wettbewerber und damit Geschäft verloren. Und doch haben wir am Ende zwei der größten Ausschreibungsverluste zu Ausschreibungsgewinnen gemacht. Unser Ausschreibungsteam, zusammen mit unseren Juristen, hat uns die Verkehre in Villingen zurückgebracht. Das Versagen eines Wettbewerbers hat uns in Schwetzingen vom abgeschlagenen Verlierer zum Gewinner gemacht.

2022 wird ein entscheidendes Jahr: Uns muss es gelingen, am Markt erfolgreicher zu sein. Wir müssen unsere Kosten in Verwaltung und Produktion senken. Und dann können wir dauerhaft Geschäft und damit gute Jobs sichern!

Auch im Namen der Regionalleitung wünsche ich Ihnen und Ihren Lieben frohe Festtage und alles Gute für 2022,

Ihr Nils Stegemann

VERKEHRSWENDE BADEN-WÜRTTEMBERG NEUE CHANCEN FÜR DEN BUS

 In der aktuellen Diskussion zum Klimawandel spielt die Reduzierung der CO₂-Emissionen im Bereich des Verkehrs eine wichtige Rolle. Dabei hat natürlich der ÖPNV als klimaschonende Art der Mobilität eine große und zunehmende Bedeutung.

Wir sprechen über zwei Themen bei der Verkehrswende, die uns als Verkehrsunternehmen in den kommenden Jahren beschäftigen werden:

1. Die Mobilitätswende = Vergrößerung des ÖPNV-Anteils am gesamten Verkehrsaufkommen
 2. Die Antriebswende = Erhöhung des Anteils an klimaneutralen Bussen (Elektro - oder Wasserstoffantrieb)
- Das Land Baden-Württemberg hat ambitionierte Ziele für die Verkehrswende

festgelegt und dazu eine Strategie mit Umsetzungsmaßnahmen erarbeitet.

Um die angestrebte Verdopplung der Fahrgastzahlen zu erreichen, müssen die Beteiligten – Land Baden-Württemberg,



Fortsetzung auf Seite 2

Aufgabenträger, Verbünde und Verkehrsunternehmen – viele Maßnahmen schnell umsetzen. Dazu gehört eine deutliche Verbesserung des Fahrplanangebotes, insbesondere im ländlichen Raum. Das Ministerium für Verkehr will bis 2024 folgende Maßnahme umsetzen:

„Entwicklung und Einführung eindeutiger, landesweiter Mindestbedienstandards für den ÖPNV (inkl. flexible Bedienformen) als Mobilitätsgarantie, differenziert nach verschiedenen Raumkategorien und Tageszeiten. Zu den gängigen Verkehrszeiten sollen als Mobilitätsgarantie alle Orte in den Verdichtungsräumen im 15-Minuten-Takt und im Ländlichen Raum im 30-Minuten-Takt verlässlich angebunden werden.“

Quelle: Entwurf ÖPNV-Strategie 2030 für Baden-Württemberg

Was macht DB Regio Bus BaWü in der Mobilitätswende?

Wir haben die große Chance, mit unseren Aufgabenträgern gemeinsam das ÖPNV-Angebot zu verbessern und zusätzliche Verkehre zu fahren. Dazu werden wir neue Mobilitätskonzepte entwickeln, mit unseren Aufgabenträgern diskutieren, die Finanzierung klären und umsetzen.

Bestandteil solcher Konzepte sind die klassischen Busverkehre aber auch neue Angebotsformen wie on-demand-Verkehre. Nur mit diesen neuen Angebotsformen kann das



Der OnDemand-Verkehr im Raum Ettlingen und Hardt-West, der mit London-Taxis betrieben wird, hat sich bewährt und wird auf Wunsch des Aufgabenträgers zum Fahrplanwechsel ausgeweitet. FMO hat diese Leistung an Taxi-Unternehmen aus der Region übergeben. Foto: KVV

Angebot im ländlichen Raum finanzierbar so ausgebaut werden wie gewünscht. Insbesondere am späteren Abend und am Wochenende werden on-demand-Verkehre ein wichtiger Teil des ÖPNV werden.

Wir haben bereits on-demand-Verkehre im KVV und im Stadtverkehr Pforzheim in Betrieb und wissen, wie Planung und Betrieb funktionieren.

Wir wollen den Markt aktiv mit Euch bearbeiten!

DB Regio Bus + MfMo | Roadshow | Oktober 2021

Was macht DB Regio Bus BaWü in der Antriebswende?

Wir müssen Erfahrungen sammeln im Betrieb von klimaneutralen Antrieben, um für diese Antriebskonzepte wettbewerbsfähige Angebote in kommenden Vergabeverfahren abgeben zu können und mit unseren Aufgabenträgern aktiv neue Antriebstechniken auf die Straße zu bringen.

Unsere ersten fünf Elektrobusse werden wir im Dezember in Ettlingen in Betrieb nehmen, die nächsten Busse folgen in 2022 im Raum Heidelberg.

Wir haben Wasserstoffbusse im Betrieb Heidelberg und in Waldshut erfolgreich getestet und kümmern uns um einen Probetrieb mit 10 Bussen in den nächsten Jahren. (siehe auch Artikel auf S.11)

Wie schaffen wir das alles?

Wir haben beim Bus und im Konzern sehr viel Erfahrung in allen Themen, die wir nutzen können, wenn wir sie brauchen. Das bedeutet, wenn wir einen Aufgabenträger haben, der mit uns neue Mobilitätskonzepte umsetzen möchte, können wir einen oder mehrere der hier aufgezeigten Part-

ner mit ins Boot nehmen, damit wir alle Anforderungen in unserer gewohnten Qualität und Geschwindigkeit erfüllen können.

- Ioki bringt eine erprobte on-demand-Software mit.
- Clever shuttle kann für uns Verkehre mit Kleinbussen fahren.
- Die Kollegen aus Bayern haben schon viele Innovative Verkehrskonzepte erstellt und umgesetzt.
- Das Team alternative Antriebe unterstützt uns bei Wasserstoffkonzepten und Elektrobussen.

Das üben wir derzeit schon erfolgreich in einigen Projekten in BaWü. „Jetzt kommt es darauf an, dass wir schnell am Markt aktiv werden und erste Projekte in die Umsetzung bringen, damit wir zeigen, dass wir es können und die Basis legen für viele neue Leistungen in diesem wachsenden Markt“, sagt Regionalleiter Manfred Hovenjürgen.

NEUE STRUKTUR SOLL UNSERE WETTBEWERBSFÄHIGKEIT SICHERN

#SCHLAGKRÄFTIGER – VERANTWORTUNG IN DIE NL UND KOSTEN DER VERWALTUNG REDUZIEREN

Die Ausschreibungen in diesem Jahr haben es leider in vielen Fällen wieder gezeigt: Im Vergleich zu unseren Konkurrenten sind unsere Kosten zu hoch. Um die Verwaltungskosten zu reduzieren, hat sich deswegen DB Regio Bus entschieden, mehr Verantwortung in die Niederlassungen (NLen) vor Ort zu verlagern und das Verwaltungspersonal insgesamt um 30% zu reduzieren. Die zukünftige Organisation sieht vor, dass alle wesentlichen Aufgaben direkt vor Ort in der NL verantwortet werden – dazu gehören zukünftig auch wieder zum Beispiel das Marktmanagement oder die Werkstätten. Die NLen sollen so ähnlich funktionieren wie ein mittelständisches Busunternehmen.

Personalabbau zur Einsparung von Kosten wird es auf allen Ebenen geben müssen, insbesondere soll aber in der Regionalleitung in Karlsruhe und in der DB Regio Bus Zentrale in Frankfurt gespart werden. Auch die Anzahl der Führungskräfte soll auf allen Ebenen reduziert werden.

Die Niederlassungen werden im Vergleich zu den heutigen NLen etwas kleiner sein, so dass vor Ort Hand in Hand gearbeitet werden kann. Die Niederlassungsstruktur orientiert sich am Markt. Diese NLen sind geplant:

-BRN: Der gesamte BRN soll zukünftig als eine NL Heidelberg geführt werden.

-RVS: Die RVS soll in zwei neuen NLen, Pforzheim und Ofenbourg, geführt werden. Die RVS-Verkehre in Karlsruhe werden Pforzheim zugeordnet.

-FMO: Die FMO soll in zwei neuen NLen, Ludwigsburg und Schwäbisch Hall, geführt werden. Die FMO-Verkehre in Karlsruhe sollen Ludwigsburg zugeordnet werden.

-SBG: Die SBG soll in zwei neuen NLen, Freiburg und Waldshut, geführt werden. Villingen wird Freiburg zugeordnet.

Die RBS ist in der zukünftigen Organisation nicht mehr vorgesehen (siehe Artikel auf Seite xx).

Über die neue Organisation und den damit verbundenen Personalabbau wird jetzt zwischen Betriebsräten und Regionalleitung in der sogenannten Regionalkommission verhandelt.

Die neue Organisation und der Personalabbau im Verwaltungsbereich sind aber nicht die einzigen Maßnahmen. Gleichzeitig arbeiten alle Busgesellschaften in Baden-Württemberg an der Senkung der Produktionskosten, z. B. durch die Reduzierung der Leer-Kilometer, und an einer intensiveren Marktbearbeitung mit Ausnutzen aller Chancen.

NEUER REGIOBUS IM SÜDEN

Die neue Regiobuslinie 7309 im Landkreis Lörrach verbindet die beiden Mittelzentren Schopfheim und Rheinfeldern über den Dinkelberg und ist in Schopfheim eng an die S-Bahn abgestimmt, in Rheinfeldern an den Busknoten und teilweise die Züge von Regio.

Die einfache Kurslänge der neuen Südbadenbus-Linie beträgt 14 Kilometer, die Gesamtjahresleistung liegt bei ca. 185.000 Fahrplankilometern. Es gibt einen Stundentakt in beide Richtungen täglich zwischen 5 und 24 Uhr. Die Leistung wurde an Südbadenbus per Öffentlichem Dienstleistungsauftrag (ÖDA) vergeben. Zur Abdeckung benötigen wir zwei Busse,

MAN 12-Meter MildHybrid. Die Busse im Landesdesign werden am Betriebshof Schopfheim stationiert sein, die Ausstattung entspricht den technischen Richtlinien des Regiobusprogramms des Landes Baden-Württemberg. „Aufgrund der kurzfristigen Bestellung bekommen wir die neuen Fahrzeuge nicht zum Betriebsstart, so dass wir mit ‚normalen‘ roten Bussen starten werden“, sagt Uwe Mühl, der sich vor Ort um den Verkehr kümmert. „Zusätzlich benötigen wir vier bis fünf Fahrer:innen, die teilweise schon eingestellt sind, damit die Einweisung bis zum Betriebsstart am 12. Dezember abgeschlossen ist.“ Aktuell sucht das Landratsamt noch

einen griffigen Namen für den Regiobus, um die Akzeptanz in der Bevölkerung zu steigern. Wir sind gespannt, wie die Linie dann heißen wird...



Regiobus BW-Design

RAB TEIL UNSERER BUSFAMILIE BAWÜ

CHANCE FÜR UNSERE REGION, VONEINANDER ZU LERNEN UND MITEINANDER BESSER ZU WERDEN

Unsere Region wird größer. Neben BRN, FMO, RBS, RVS und SBG gehört die Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB) zukünftig auch zu unserer Bus-Region Baden-Württemberg. Der bisherige Eisenbahnteil der RAB wird Teil der Schiene-Region Baden-Württemberg, der bisherige Busbereich wird als eigenständige Gesellschaft Teil unserer Bus-Gruppe.

„Wir freuen uns, dass wir nunmehr für den gesamten DB-Busverkehr in Baden-Württemberg die Verantwortung zusammen

tragen. Mit der RAB stößt eine am Markt sehr erfolgreiche Gesellschaft zu uns – es wird viele Möglichkeiten geben, voneinander zu lernen und miteinander besser zu werden“, so der Vorsitzende der Regionalleitung Manfred Hovenjürgen.

Der Busbereich der RAB kommt zunächst einmal unverändert zu uns. „Wir ändern gerade selbst unsere Organisation durch unser Projekt #schlagkräftiger – wenn die Strukturen für unsere Region klar sind, integrieren wir auch die RAB“,

so Hovenjürgen. Natürlich werden aber Möglichkeiten einer engen Zusammenarbeit unserer Gesellschaften mit der RAB ab sofort geprüft, damit wir uns insgesamt so schlank wie möglich am Markt positionieren können.

In der Geschäftsführung der RAB bleibt der bisherige RAB-Geschäftsführer Dieter Unselde verantwortlich. Andreas Pfingst für Finanzen/Controlling und Nils Stegemann für Personal werden die Geschäftsführung ergänzen und lösen die entsprechenden Kollegen der Regio Schiene ab.



RAB-Bus. Foto RAB

AUFGABE RBS IN DEN NÄCHSTEN JAHREN INTERESSEN DER MITARBEITER:INNEN, KUND:INNEN UND DES GESELLSCHAFTERS WERDEN GEWAHRT

Die Geschäftsführung plant einen Rückzug der RBS aus dem operativen Geschäft in den nächsten Jahren. Grund dafür sind die schlechten Zahlen der Gesellschaft. „Leider macht das Geschäft der RBS nachhaltig Verluste im siebenstelligen Bereich. Unsere Kosten sind einfach zu hoch – wegen der hohen Personalkosten und weil die RBS immer kleiner geworden ist“, so Finanz-Geschäftsführer Andreas Pfingst.

Die Aufgabe des Geschäfts der RBS erfolgt schrittweise. Dabei will die Regionalleitung die heutigen RBS-Verkehre möglichst im Konzern Deutsche Bahn halten und mit anderen DB-Busgesellschaften ein wirtschaftliches Verkehrsangebot für unsere Kund:innen zur Verfügung stellen. „Die zuverlässige Erfüllung unserer Verträge und die führende Rolle der Deutschen Bahn bei der Verkehrswende in Baden-Württemberg sind uns sehr wichtig“, so Pfingst weiter.

Für die Mitarbeiter:innen der RBS heißt das, dass ihre heutigen Arbeitsplätze wegfallen werden. „Wir wollen dafür sorgen, dass alle heutigen RBS-Mitarbeiter:innen attraktive

Jörg Heiliger ist von Anfang an bei der RBS dabei – hat den Aufbau der RBS mitverantwortet, zu ihren Erfolgen in der Vergangenheit beigetragen und wird sich nun als Niederlassungsleiter auch um die Abwicklung kümmern:

„Wir sind stolz, was wir mit der RBS erreicht haben. Wir waren und sind zuverlässiger Partner unserer Landkreise und Kunden. Es ist traurig, dass wir es trotz unserer Anstrengungen und hervorragender Arbeit nicht geschafft haben, die Wettbewerbsfähigkeit zu erreichen. Die Regionalleitung und ich stehen dafür, dass wir mit allen Beteiligten diese Gesellschaft fair und professionell abwickeln.“



Jörg Heiliger

neue Jobs in der Region bei unseren anderen Busgesellschaften finden“, so Personal-Geschäftsführer Nils Stegmann. Die Mitarbeitenden der RBS sind auch über den Demographie-Tarifvertrag Bus abgesichert. „Das heißt, dass auf jeden Fall eine Weiterbeschäftigung für alle über den DB Jobservice gesichert ist.“

Das Ende der RBS soll nicht etwa zu einem Teilrückzug der DB im Busmarkt von Baden-Württemberg führen. Andreas Pfingst: „Im Gegenteil: Wir erreichen mit dem Abschied von der RBS bessere Kostenstrukturen, die uns überhaupt erst ermöglichen, Buslinien zu verteidigen und neu für uns zu gewinnen!“



RBS-Bus. Foto F. Maier



Bildtext: v.l. J. Marquardt, S. Čumić und M. Merz mit blauem Bus

Foto: S. Hofmaier

ERST VERLOREN, DANN GEWONNEN

ERLEICHTERUNG BEI SÜDBADENBUS IM „QUELLENLAND“

„Wir sorgen für beste Verbindungen“, lautet der Slogan des VSB – Verkehrsverbund Schwarzwald-Baar. Eine bei Südbadenbus jahrzehntelang erprobte und bewiesene Tatsache, der jedoch am 8. März in öffentlicher Kreistags-Sitzung ein Dämpfer verpasst wurde: Die Bestandsverkehre aus Los 1 und 3 wurden zum Fahrplanwechsel 2021 an Mitbewerber vergeben. Ein herber Verlust, hatte man doch in der Betriebsstelle Villingen nicht damit gerechnet, diesen wichtigen Verkehr zu verlieren. „Selbstverständlich machte sich Unsicherheit breit“, bestätigt Betriebsmanager Jürgen Marquardt, der sich seit 31 Jahren für den ÖPNV engagiert. Vor allem das Fahrpersonal sei betroffen gewesen: „Da ist sofort das Kopfkino mit den Existenzängsten losgegangen und gerade diejenigen, die erst relativ kurz dabei sind, machten sich Sorgen, dass sie durch das Raster fallen.“ Verhandlungen mit dem Betriebsrat zu Interessenausgleich und Sozialplan waren bereits gestartet. Ein Formfehler in der Vergabe leitete die Wende ein und machte im Juni 2021 eine Rücknahme der Entscheidung auf Verwaltungsebene des Landkreises möglich. Der Prozess mit dem Betriebsrat konnte gestoppt werden. Zudem wurde das Bündel 1 aufgewertet und enthält nun fast ebenso viele Kilometer wie die bisherigen Bestandsverkehre zusammen.

Bis zum 12. Dezember ist nun Turbo angesagt, damit der Verkehr ausschreibungskonform pünktlich auf die Straße kommt. Neben der Koordination der Dienst- und Umlaufpläne sowie der entsprechenden Fahrplanerstellung ist durch die engen Vorgaben in der Ausschreibung auch eine Anpassung in Farbe und Fahrzeugausstattung angesagt: Künftig fahren die Busse im Schwarzwald-Baar-Kreis – wie schon seit einiger Zeit im Stadtverkehr Villingen-Schwenningen – ganz in blau. Damit wird die vom Landratsamt entwickelte „Quellenland“-Werbelinie auch im ÖPNV umgesetzt. Die Kreisinfobroschüre schwärmt: „Quellenland Schwarzwald-Baar-Kreis – ein Landkreis voller Vielfalt,

ein Kreis zum Leben, Arbeiten, Erholen und Urlaub machen“. An der Basis nimmt man derlei Poesie gelassen und bereitet sich eifrig auf den Fahrplanwechsel vor.

Zentrale Personen sind Suzana Čumić, die sich tatkräftig um die Fahr- und Dienstplanung kümmert und Martin Merz. Der Busenthusiast kümmert sich um die neuen Fahrzeuge und weitere erforderliche produktionstechnische Vorbereitungen. Da man weder ein neues Verkehrsgebiet noch eine veränderte Infrastruktur stemmen müsse, sei die Kehrtwende nicht allzu schwierig gewesen, bestätigt Merz: „Wir sind für unsere Flexibilität bekannt. Uns allen ist wichtig, dass wir unsere Leistungen Mitte Dezember gewohnt gut auf die Straße bringen!“ Eine Schulung der Fahrer:innen auf den neuen Bussen im MAN Mild-Hybrid-Format – standardmäßig barrierefrei und mit WLAN-Hotspot ausgestattet – findet vor dem Fahrplanwechsel statt. Die nächste Ausschreibung ist schon unterwegs: Ab Dezember 2021 geht es um die Leistungsvergabe des letzten Teils der VSB-Strecken im Bereich Furtwangen – insgesamt 650.000 Kilometer.

Sigrid Hofmaier

Der wiedergewonnene und erweiterte Bestandsverkehr umfasst über 1,3 Millionen Nutzkilometer, davon knapp 220.000 Rufbuskilometer. In den Hauptverkehrszeiten fahren die 23 Busse (ca. 50 Prozent davon werden von Subunternehmern gestellt) nach einem regulären Fahrplan, in den Randzeiten wird der individuell buchbare Rufbus eingesetzt. Gemäß der Ausschreibung wurde die Disposition des Rufbusses in eine zentrale Vermittlungsstelle in Nordrhein-Westfalen vergeben. Die Fahrer:innen verfügen über ein mobiles Endgerät, mit dem sie die Bedarfsfahrten der Fahrgäste per App entgegennehmen.



Das Heidelberger Team, v.l.:
Karlheinz Nuissl, Patrick Becker,
Carina Kellner, Tufan Cam

„EINE EXTREME HERAUSFORDERUNG“ NACH VERLUST DES LINIENBÜNDELS SCHWETZINGEN HAT BRN IM ZWEITEN ANLAUF GEWONNEN

Erst im zweiten Anlauf erhielt die BRN Busverkehr Rhein-Neckar GmbH den Zuschlag für zwei der drei ausgeschriebenen Lose im Liniensystem Schwetzingen. Die offizielle Bestätigung kam im Oktober/November 2021, dass die Lose 1 (die Regionalverkehre im Liniensystem Schwetzingen, Heidelberg, Mannheim und Speyer) und 2 (der Stadtverkehr in Schwetzingen) an die BRN zurückgehen.

„Sehr erstaunt“ sei man eh schon gewesen, als die Firma Baumann in Waghäusel als günstigster Anbieter die Ausschreibung der zwei Lose gewonnen habe, handele es sich doch um ein Bustouristik-Unternehmen ohne jegliche Erfahrung im Öffentlichen Personenverkehr, sagt Karlheinz Nuissl. Zur Jahresmitte hatten die Verantwortlichen des Unternehmens eingesehen, dass sie die gewonnenen Verkehre gar nicht auf die Straße bringen können und den Aufgabenträger um Rücknahme der Bündel gebeten. Der seit 29 Jahren in den Diensten der BRN Busverkehr Rhein-Neckar GmbH stehende Karlheinz Nuissl, Prokurist und seit Anfang November Niederlassungsleiter in Heidelberg und Neckarelz, hatte und hat eine überaus anspruchsvolle Aufgabe: Bis zum Fahrplanwechsel am 12. Dezember müssen alle Kräfte gebündelt werden, um die zurückgewonnenen Verkehre vertragsgemäß in einer guten Qualität auf die Straße zu bringen. Eine Aufgabe, für die normalerweise mindestens ein halbes Jahr zur Verfügung steht. Bereits mit dem ursprünglichen Verlust der drei Lose des Liniensystems Schwetzingen war die Abwicklung der betroffenen Verkehre veranlasst worden: Verträge zu angemieteten Räumen und Reinigungsleistungen wurden fristgerecht gekündigt und mit dem Betriebsrat Aufhebungsverträge für die Beschäftigten

vorbereitet. Einige dieser Entscheidungen konnten zwar gestoppt bzw. zurückgenommen werden, doch einige Mitarbeiter:innen hatten das Unternehmen bereits verlassen.

Alle ziehen mit

So ist und bleibt die größte Schwierigkeit, geeignetes Personal zu finden, dieses zu schulen und einzuarbeiten. „Eine riesige Herausforderung, die wir hier vor Ort gemeinsam im Team stemmen müssen“, bestätigt Nuissl. Vorrang hat nun jedoch, die Verkehre pünktlich und zuverlässig zum Fahrplanwechsel an den Start zu bringen. Karlheinz Nuissl ist zuversichtlich: „Wir verlangen derzeit ein Maximum von unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Aber alle ziehen mit. Ich erlebe ein starkes Zusammengehörigkeitsgefühl. Gemeinsam werden wir das schaffen.“

Sigrid Hofmaier

In Heidelberg und Neckarelz sind ca. 490 Menschen für die BRN tätig. Nach einem Neustart im Dezember 2021 mit einem Fahrzeug-Übergangskonzept werden im zweiten Quartal 2022 neue MAN-Hybridbusse zum Einsatz kommen: 31 Solo- und Gelenkfahrzeuge für Los 1, sechs Midi-Busse für Los 2, ab Ende 2022 vier davon als E-Fahrzeuge. Die Ladeinfrastruktur für die Elektrofahrzeuge wird im nächsten Jahr auf dem Betriebshof Schwetzingen installiert. Das Gesamtvolumen beider Bündel beträgt ca. 2,3 Millionen Kilometer.

„WIR ZIEHEN DAS BIS ZUM SCHLUSS DURCH!“ ZUM FAHRPLANWECHSEL GEHT IN DER GESCHÄFTSSTELLE GERNSBACH DAS LICHT AUS

Wie es sich anfühlt, wenn ein Standort geschlossen wird, kann man derzeit in Gernsbach erleben: Mit dem Verlust des Bündels Murgtal steht seit Juli 2021 fest, dass am 11. Dezember 2021 der letzte Arbeitstag für die Geschäftsstelle Gernsbach mit Teamleiter Georg Mohl, seinen 15 Busfahrern und einer Busfahrerin sein wird. Mit Fahrplanwechsel am 12. Dezember gehen die entsprechenden Linien mit neuer Linienführung an das Busunternehmen Eberhard über.

„Wir ziehen das bis zum Schluss durch, bis Dienstende am 11. Dezember wird gefahren“, sagt Michael Vogel, der seit fast 20 Jahren an diesem Standort für Südwestbus als Fahrer tätig ist. Keine trotzig angelegte Ansage, sondern Pflichtbewusstsein, das dieses Team bislang durch alle Höhen und Tiefen getragen hat. „Das sind alles gute Leute“, bestätigt Vogel und erinnert anhand von Fotos, die die Wände des ansonsten funktional gehaltenen Aufenthaltsraums schmücken, an gemeinsame Grillfeste, Weihnachtsfeiern und Geburtstage in solidarischer Kollegialität. Umso heftiger traf das Team der sechsmonatige Krankheitsausfall des Teamleiters. In dieser Zeit war Betriebsleiter Heiko Deckel der Ansprechpartner für die Gernsbacher Mitarbeiter:innen, was aber kein vollständiger Ersatz sein konnte. Besonders die im Juli 2021 bekannt gewordene Schließung und damit der Verlust aller Arbeitsplätze zum Jahresende lag, ohne ständigen

Ansprechpartner vor Ort, den Mitarbeitenden schwer im Magen. „Wir mussten im Tagesgeschäft teilweise improvisieren“, sagt Michael Vogel. Trotzdem habe man weiterhin gewohnt gut funktionieren wollen: „Das ist ja unsere Firma - schließlich sind wir das Aushängeschild gegenüber den Fahrgästen.“ Das bestätigt auch das „Küken“, Manuel Witt, der erst seit März 2020 für Südwestbus in Gernsbach tätig ist und „aufgenommen wurde, als sei ich schon immer da gewesen“. Schon als Schüler habe er sich gewünscht, einmal die Strecken seiner Heimat am Steuer zu erfahren. Die Identifikation mit dieser Aufgabe und damit auch seinem Arbeitgeber empfindet er als motivierend, das äußere Erscheinungsbild ist ihm ebenso wichtig wie seinen Kollegen: „Wir vertreten unseren Arbeitgeber ja nach außen; ordentliche Arbeitskleidung gehört dazu.“

Was wird aus den Fahrern?

Im Zuge der geplanten Schließung wurden Empfehlungen für einen Wechsel nach Bruchsal, Achern und Bühl ausgesprochen. Die meisten Kollegen wechseln zum „heimatnahen“ Unternehmen Eberhard Reisen, zwei zur SWEG, ein Kollege leistet seine letzten Dienstmonate in Bühl ab und geht dann in Rente. Die einzige Kollegin wird sich wohl arbeitslos melden müssen: Der ihr angebotene Arbeitsplatz in Bruchsal ist zu weit vom Wohnort der 57-Jährigen entfernt. Gerne würde sie im Jobservice bleiben, sieht aber momentan keine Perspektive für sich. Immerhin seien die nach den Sommerferien mit dem Betriebsrat ausgehandelten Aufhebungsverträge fair gestaltet und man komme besser weg als an anderen Standorten, bestätigen die Fahrer. Am 13. Dezember wird das Mobiliar abgeholt und nach Heidelberg gebracht, am 15. Dezember leert Georg Mohl nach 27 Jahren ein letztes Mal den Einzahlautomat. Dann geht das Licht aus im kleinen Häuschen hinter dem Bahnhof der Kleinstadt. Adieu Südwestbus Gernsbach.

Sigrid Hofmaier



Bildtext: v.l.: Georg Mohl, Manuel Witt, Hans-Dieter Maler, Krystian Morawiez, Michael Vogel

Foto: S. Hofmaier

NEUE LINIE 50 VON FMO

IM STUNDENTAKT DURCH CRAILSHEIM

Am 1. September startete die neue Linie 50 im Stadtgebiet von Crailsheim. Montag bis Freitag werden Fahrten von 6 bis 20 Uhr im Stundentakt auf dem Linienweg Onolzheim - Altenmünster - ZOB - Stadtmitte - Goldbach - Westgartshausen und zurück angeboten. Damit erhalten weitere Stadtteile eine schnelle und bequeme ÖPNV-Anbindung im Taktverkehr, um das Verkehrsaufkommen im Stadtzentrum zu reduzieren.

Über eine Direktvergabe hat Friedrich Müller Omnibus (FMO) den Verkehr erhalten und fährt im Auftrag der Stadt Crailsheim für zunächst drei Jahre die Linie 50. Danach entscheiden Auslastung und Finanzierung über den Fortbestand. Die Linie 50 fährt sowohl den Bahnhof als auch den ZOB im Zentrum an. FMO hat für die neue Linie den Dienstplan Crailsheim um zwei Stellen aufgestockt und zwei Fahrer zusätzlich eingestellt.

Zum Testen der neuen Linie 50 wurden in den ersten Wochen Einzelfahrscheine zu 1 Euro pro Fahrt angeboten mit der Möglichkeit, auf andere Linien umzusteigen. Die Resonanz war gut, die Crailsheimer haben die Linie häufig genutzt. Die Stadt Crailsheim sowie der Verbund und die Verkehrsbetriebe hoffen auf eine rege Inanspruchnahme der neuen Linie, um dem Ziel einer Verkehrsreduktion in der Crailsheimer Innenstadt näher zu kommen.

Zum Fahrplanwechsel im April 2022 soll es abends sowie am Wochenende und an Feiertagen weitere Verbesserungen im ÖPNV-Angebot geben, wenn der Landkreis das Rufbus-Angebot ausbaut.



Neu auf Linie 50 unterwegs

AUF EINE TASSE MIT...

...WITALI WAGNER, EINKÄUFER IN KARLSRUHE



Herr Wagner, wo sind Sie im Moment?

Ich bin heute im Homeoffice, wie seit Corona häufig. Das ist einerseits bequem, da ich das Pendeln spare, aber ab und zu brauche ich auch den Kontakt zu den Kolleg:innen und bin dann im Büro in Karlsruhe.

Seit wann sind Sie bei uns beschäftigt und was ist Ihre Aufgabe?

Insgesamt bin ich seit über 16 Jahren beim Südwestbus. Zunächst mit unterschiedlichen Tätigkeiten in der NL Pforzheim (u.a. Disponent, Werkstatt-Einkauf, Busfahrer, Kundenservice) und seit gut zwei Jahren in der Zentrale für Einkauf RVS, in Vertretung BRN.

Haben Sie eine Lieblingstätigkeit in Ihrem Aufgabenbereich?

Der Job hat mir schon immer Spaß gemacht, auch früher in Pforzheim. Ich habe ein „Helfer-Syndrom“ (lacht) und finde es schön, wenn ich mit meiner Arbeit die Kolleg:innen unterstützen kann. Außerdem schätze ich die vielfältigen Kontakte innerhalb der Region und des Konzerns sowie zu Lieferanten.

Wie entspannen Sie von Ihrer Arbeit?

Wenn ich ehrlich bin: aktuell gar nicht. Durch Vertretungsarbeit habe ich im Moment kaum Freizeit. Falls doch, mache ich viel mit meiner Familie und mit Freunden. Auch Tagesausflüge mit der Familie tun mir gut.

Womit kann man Ihnen eine Freude machen?

Es macht mir Freude, wenn meine Arbeit anerkannt und durch ein Lächeln oder ein herzliches Dankeschön belohnt wird. Ein großes Geschenk bedeutet es für mich auch, wenn Freunde Zeit mit mir verbringen.



Was schätzen Ihre Freunde an Ihnen?

Meine Zuverlässigkeit und meinen Frohsinn, ich bin fast immer gut gelaunt.

Was wünschen Sie sich für die nächsten Monate – beruflich und/oder privat?

Ich wünsche mir beruflich etwas mehr Entspannung. Jetzt steht für uns die ganz „heiße“ Zeit bevor mit Jahresabschluss, Inventur usw. Danach möchte ich meinen Resturlaub nehmen, um mich von dem anstrengenden Jahr zu erholen. Privat wünsche ich mir, dass meine Familie gesund bleibt.

FÜNF NEUE ELEKTROBUSSE FÜR ETTLINGEN ABHOLUNG IM SEPTEMBER – EINSATZ AB FAHRPLANWECHSEL



Günter Kasper

Ende September wurden die Elektrobusse von BYD*, die zum Fahrplanwechsel im Bereich Ettlingen eingesetzt werden sollen, in den Niederlanden abgeholt. Zehn Mitarbeiter:innen aus verschiedenen Gesellschaften der Region waren dabei. Nach Ankunft wurde die Gruppe von einem Elektrobus am Bahnhof abgeholt – der erste Kontakt für unsere Kollegen mit einem solchen Fahrzeug.

Günter Kasper, seit Juli Busfahrer bei der FMO in Ettlingen und bereits seit fast 40 Jahren mit Bus und LKW unterwegs, war beeindruckt: „Was mir sofort angenehm auffiel war das größere Platzangebot im Gegensatz zum Diesel oder Hybridbus. In den E-Bussen ist erheblich mehr Platz im Innenraum so dass man problemlos 2 Fahrräder und/oder Rollstuhl Kinderwagen unterbringen kann. Ich denke das wird bei den Fahrgästen für große Akzeptanz sorgen. Der Innenraum ist hell und freundlich und erinnert eher an eine moderne S- oder U-Bahn.“

Im Unternehmen wurden die Abholer ausführlich informiert und in die Technik der neuen Busse eingewiesen. Am nächsten Morgen ging's los in Richtung Baden. Günter Kasper beschreibt seine erste Fahrt so: „Wir machten uns mit vollem Akku, Heizung und Licht auf den Weg nach Bonn, um die Fahrzeuge dort zu laden. Ich hatte anfangs Bedenken wegen der Reichweite. 400 Kilometer hielt ich bei den Bedingungen (Autobahnfahrt zum Teil bergig, niedrige Außentemperaturen usw.) anfangs doch für sehr optimistisch. Aber: nach über 250 Kilometern kamen wir mit mehr als 52% Akkustand in Bonn an und meine Bedenken waren völlig verschwunden.“

Nachdem in Bonn die Busse betankt und das Team gestärkt war, ging es weiter Richtung Süden. Auch vom Fahrverhalten ist Herr Kasper positiv überrascht: „Schon nach den ersten Metern hatte ich eher den Eindruck einen modernen Reisebus zu fahren als einen Linienbus. Alles ist am richtigen Platz. Das Fahrwerk ist auch bei schnellen Autobahnkurven oder Bergabpassagen sehr sicher, ruhig und komfortabel. Bauartbedingt gibt es keine Gangstufen, so dass der Bus sehr ruhig bis auf Höchstgeschwindigkeit beschleunigt, ohne die Linienbustypischen Schläge ins Kreuz bei den Schaltvorgängen oder dem Einsetzen des Retarders. Insgesamt ist das Fahrzeug sehr gut durchdacht und konzipiert, es sind viele Komponenten namhafter deutscher Zulieferer verbaut. Durch die Verwendung von Kobalt und Manganfreien Akkus ist der Umweltaspekt in hohem Maße beachtet und die Brandgefahr auf nahe Null reduziert. Auch dass es BYD gelungen ist, die Firma Knirsch in

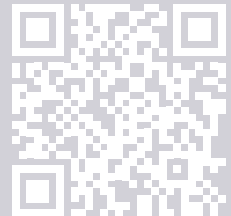
Karlsruhe, eine der besten und europaweit ausgezeichneten LKW-Werkstätten in Süddeutschland, als Servicepartner zu gewinnen, lässt mich sehr positiv in die (E-Bus)Zukunft sehen.“

Jetzt stehen die fünf Elektrobusse auf dem Betriebshof in der Ottostraße in Karlsruhe. Ab Mitte November sollte die Tankstelle in Ettlingen fertig sein, dann beginnen die Einweisungsfahrten für das gesamte Ettlinger Team. Umlaufbedingt werden die Fahrzeuge von allen Fahrer:innen gefahren.

*Das chinesische Unternehmen BYD (Build Your Dream) wurde 1995 gegründet. BYD fertigt neben Bussen auch Pkw und die Akkus selbst. Nicht nur in China, sondern weltweit werden Elektrobusse von BYD gefahren, zum Beispiel in Los Angeles, London (neue Doppeldecker), Turin oder Amsterdam (Flughafen).

Technische Infos:

Auch in seiner Außenerscheinung ist der neue Elektrobus seinem Dieselpendant mit 12,2 m Länge und 2,55 m Breite gleich. Nur ist er mit 3,27 etwas höher. Warum das so ist? Auf dem Dach, sowie auch im Heck, befinden sich die Akkus der Fahrzeuge. Sie haben in Summe eine Kapazität von 422 kWh, wovon 380 kWh nutzbar sind. Damit werden dann der Antrieb und alle Verbraucher inkl. der Heizung betrieben. Laut Hersteller sind damit 200 km ohne weiteres möglich. Ganz interessant: Kobalt befindet sich nicht in diesen Akkus. Hier kommt Lithium-Eisen-Phosphat als Zellchemie zum Einsatz – eine sichere Zellchemie. Eine weitere Neuerung sind die radnahen Motoren, welche in der von BYD eigens entwickelten Hinterachse verbaut sind. Sie bieten eine Dauerleistung von jeweils 110 kW. Das Drehmoment von jeweils 550 Nm liegt dabei sofort an. Daniel Busse, Flottenmanagement



BYD-Video Abholung E-Busse

<https://youtu.be/-mjTd75NQZY>



Beim Tanken in Bonn, links Sven Schlüter, rechts Marco Linke.
Foto: H. Jacob

SÜDBADENBUS TESTET WASSERSTOFF

VIEL AUFMERKSAMKEIT BEI POLITISCHEN PARTNERN IN WALDSHUT FÜR NEUE TECHNOLOGIE



Wasserstoffbus von CaetanoBus Portugal

Monatelang waren viele Menschen mit der Vorbereitung beschäftigt, um im September in Südbaden einen Wasserstoffbus testen zu können. Anfang September kam der Bus aus Portugal in Waldshut an und wurde nach einigen Testfahrten auf verschiedenen Linien im Schwarzwald und am Hochrhein eingesetzt.

Betriebsmanager Nikolaus Albiez hat das Projekt vor Ort organisiert und war im Vorfeld sehr gespannt auf das Ergebnis. Seine Zusammenfassung: „Der Test mit dem Wasserstoffbus war insgesamt betrachtet ein großer Erfolg. Obwohl es sich bei dem Fahrzeug um einen reinen Stadtbus handelte, waren wir über die Leistung im Überlandverkehr positiv überrascht. Auf der Berglinie Waldshut – Höchenschwand ging die Batterie etwas in die Knie (Restladung knapp über 20 Prozent), aber für einen Stadtbus ist das trotzdem beachtlich. Auf allen anderen Linien war die Batterie nie unter 50 Prozent.“

Schönes Fahrgefühl

Das kann auch Fahrer Jens Tredup bestätigen, der sowohl auf Test- als auch auf Linienfahrten mit dem Bus unterwegs war: „Es ist ein schönes Gefühl beim Fahren, mit Automatik und stufenloser Beschleunigung, ohne Retarder und ohne Motorengeräusche. Sehr entspannt! Da das Testfahrzeug als Stadtbus konzipiert war, kam er bei längeren Bergfahrten (über 12 Kilometer) an seine Grenzen. Es ging nur

langsam vorwärts und die Ladekapazität nahm rapide ab. Beim Runterfahren und beim Bremsen lud sich der Akku wieder auf (Rekuperation).“ Der Fahrer sieht auf einer Anzeige immer den aktuellen Akku- und Wasserstoffstand. Total entspannt sei es entlang des Rheins gewesen. Tredup beschäftigt auch der Wintereinsatz: „Einerseits wäre die Reichweite interessant, wenn die Heizung eingeschaltet ist, außerdem würde mich interessieren, wie sich das Fahrzeug bei Schnee und Glätte verhält. Dadurch, dass das Gewicht nicht auf den Achsen, sondern auf dem Dach liegt, kann das Verhalten ganz anders sein.“ Und Respekt hätte er gehabt beim Fahren, denn dieser Bus kostet ungefähr dreimal so viel wie ein Diesel-Linienbus. „Falls wir Wasserstoffbusse für den Linienverkehr bekommen, wäre ein extra Sicherheitstraining fürs Fahrpersonal sicher angebracht“, meint Herr Tredup.

Am 28. September stellten wir den Bus und die Wasserstofftechnologie einem geladenen Kreis vor: Neben den Projektpartnern wie dem Landkreis Waldshut oder den Energieversorgern sowie dem Fraunhoferinstitut waren auch die Bürgermeister und Kreisräte eingeladen und konnten sich über die neue Antriebsmöglichkeit informieren. Mit dabei waren unsere Geschäftsführer Manfred Hovenjürgen und Christian Hertel. Die Veranstaltung war ein voller Erfolg. Landrat Dr. Kistler, Kreisräte und Bürgermeister zeigten großes Interesse und begeisterten sich für den hoch modernen Brennstoff-

zellenbus. Auch in den Medien wurde der Bus gut platziert (u.a. TV-Beitrag des SWR).

Albiez' Kollege Uwe Mühl (Betriebsmanager Schopfheim) begleitete eine weitere Bustour im Nachbarlandkreis Lörrach. Auch er und seine Gäste waren angetan, doch für die Linien in Grenzach-Wyhlen gibt es noch keine Wasserstoffbusse - auf der Linie 7311 werden Kleinbusse und auf der Linie 38 Gelenkbusse eingesetzt, die mit Brennstoffzellen bisher noch nicht auf dem Markt sind. „Da in Grenzach grüner Wasserstoff hergestellt wird, wäre es natürlich genial, wenn wir parallel zum Landkreis Waldshut was hinbekommen würden“, sagt Uwe Mühl. Gemeinsam mit dem Aufgabenträger wird bereits an einer Lösung gearbeitet.

Wie geht es weiter?

RWE plant beim Wasserkraftwerk in Albbruck ab 2025 die Produktion von grünem Wasserstoff, Speditionen haben ebenfalls Interesse, auf Wasserstofftechnik umzustellen. Gespräche mit Land und Landkreis laufen. Es ist vorgesehen, ab 2025/2026 im Landkreis Waldshut 10 Wasserstoffbusse einzusetzen.

Produktionsleiter Christian Hertel ist optimistisch: „Eingebettet in eine Wasserstoffstrategie des Landkreises Waldshut und der Region Hochrhein bestehen gute Voraussetzungen für den Betrieb der 10 Wasserstoffbusse. Es gilt nun, die regionale Erzeugung, den Transport und die Abnahme des



Tanken

Die Firma IGT in Ühlingen stellte uns eine extra aufgebaute Leih-tankstelle für den Wasserstoff zur Verfügung. Dabei hat sich die IGT als sehr flexibler und leistungsstarker Partner erwiesen. Herr Schilling von IGT unterstützte das Fahrpersonal beim Tanken, das ca. 10 Minuten dauerte.

Fortsetzung auf Seite 12

Wasserstoffes im Landkreis konzeptionell zu verknüpfen, zu organisieren und zu finanzieren. Südbadenbus ist in diesem Wasserstoffnetzwerk ein leistungsfähiger und innovativer Partner des Landkreises und seiner Fahrgäste. Außerdem zahlt ein zukünftiger Betrieb von Brennstoffzellenbussen auf die oh-

nehin erforderlichen Maßnahmen zur Erfüllung der Anforderungen der Clean Vehicle-Directive und des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetzes ein.“

100 PROZENT EMISSIONSFREI: RHEIN-NECKAR-BUS ERPROBT WASSERSTOFFBUS

Am 11. November stellte Rhein-Neckar-Bus in Weinheim einen Wasserstoffbus vor. Das 11 Meter lange Hyundai-Fahrzeug war eine Woche lang in der Niederlassung Heidelberg stationiert, um auf verschiedenen Linien im Rhein-Neckar-Kreis Erfahrungswerte im Echtbetrieb von alternativen Antriebsformen zu sammeln. Bei diesem Test sollten u.a. Erkenntnisse über den Verbrauch des Fahrzeugs, über die Länge des Tankvorgangs, über die Reichweite und über die Fahreigenschaften des Brennstoffzellenbusses gewonnen werden. Das Flottenmanagement von DB Regio Bus hatte



die Kontakte zu Hyundai hergestellt und den Wasserstoffbus kurzfristig für den Test zur Verfügung gestellt. Vor Ort organisierte Betriebsmanager Patrick Becker mit seinem Team, das vorab von Hyundai-Mitarbeitern und von internen Trainern geschult wurde, den Einsatz auf den Linien.

Es braucht lediglich 20 Minuten, bis ein Wasserstoffbus vollgetankt ist. Problematisch ist jedoch der Mangel an geeigneten Tankstellen für die Busse. Das Testfahrzeug im Rhein-Neckar-Kreis wurde an der OMV-Tankstelle in Heidelberg betankt. Schnäppchen sind diese Fahrzeuge auch nicht. Während ein Diesel für 200 000 Euro zu haben ist, kostet sein Wasserstoffbruder um das Dreifache mehr.

BRN-Geschäftsführer Manfred Hovenjürgen ist stolz auf das Engagement des Heidelberger Teams und sagt: „Der ÖPNV ist ein wesentlicher Bestandteil der Verkehrswende. Die Nutzung von Bus und Bahn ist bereits klimafreundlich. Die Verkehrsunternehmen arbeiten darüber hinaus daran, die Antriebstechniken umweltfreundlicher zu machen. Wasserstoff kann im Regionalbusverkehr eine wichtige Technik werden.“ Mit beim Pressetermin waren auch VRN-Geschäftsführer Volkhard Malik und Dr. Christopher Leo, Dezernent für Umwelt und Technik vom Rhein-Neckar-Kreis.

NEUE LINIE 749 NUßLOCH-WALLDORF MEHR BUSVERBINDUNGEN ZWISCHEN DEN NACHBARGEMEINDEN



Am 2. November startete die neue Linie 749 zwischen Nußloch und Walldorf. Die Betriebsaufnahme erfolgte laut Marktmanager Benrath Moders reibungslos. Auf Wunsch der beiden Kommunen wurde dieser Verkehr vom Rhein-Neckar-Kreis in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) und Rhein-Neckar-Bus umgesetzt.

Die neue Linie wird von Heidelberg aus betreut. Ab Mitte 2022 sollen dort zwei neue Mild-Hybrid-Busse zum Einsatz kommen. Die Fahrzeuge sind bereits bestellt.

Die 749 schafft zum einen attraktive umsteigefreie Direktverbindungen von Nußloch über das Zentrum von Walldorf zur SAP, HDM und weiteren wichtigen Standorten im Walldorfer Gewerbegebiet und zum anderen Ver-

bindungen von Nußloch zum Bahnhof in Wiesloch-Walldorf. Hier bestehen entsprechende Umsteigeverbindungen zu weiterführenden Bus- und Bahnverkehren. Umgekehrt entsteht aus Walldorf eine schnelle umsteigefreie Fahrtmöglichkeit zu Zielen im Nachbarort Nußloch. Daneben ist der Schulstandort Walldorf aus Richtung Nußloch besser zu erreichen.

Benrath Moders ist froh, dass ein langgehegter Wunsch der Bürgerschaft aus beiden Kommunen endlich umgesetzt werden konnte. „Durch die direkte Vernetzung der beiden Orte ist der ÖPNV in diesem Raum deutlich attraktiver geworden“, sagt er. Auch Landrat Stefan Dallinger und VRN-Geschäftsführer Volkhard Malik loben das neue Angebot.

SCHULBUSTRAINING LERNEN WIE MAN SICH IM BUS BENEHMEN SOLL



Thomas Hörnle beim Schulbustraining

Auch dieses Jahr war Thomas Hörnle, Busfahrer bei FMO wieder unterwegs, um Schüler:innen das richtige Verhalten im Schulbus beizubringen.

Mitte Oktober fand das Schulbustraining an drei Tagen in Bühl für die neuen Fünftklässler statt. Insgesamt 13 Klassen waren diesmal dabei. Herr Hörnle und ein Polizeikommissar betonten zunächst wie wichtig richtiges Benehmen im Bus ist. Man sollte beispielsweise die Füße nicht auf die Sitze stellen und schon gar nicht den Nothammer entwenden. Vieles wurde erklärt, auch wie man sich beim Überqueren der Straße und an der Haltestelle verhalten sollte. „Wenn Ihr zu nahe am Bus steht, kann euch der Busfahrer nicht mehr sehen“, erklärte Herr Hörnle. Dann kam der praktische Teil. Hier waren die Kinder vor allem beeindruckt von der Vollbremsung, die demonstrierte, welche Fliehkräfte herrschen, wenn der Bus bei nur acht Stundenkilometern abrupt bremst. Da flog der Rucksack durch die Gegend – wie das wohl erst bei einer höheren Geschwindigkeit wäre?



Hildegard Häfele mit dem Stoffzebra

Thomas Hörnle ist überzeugt, dass die Schüler:innen diese Lehren ernst nehmen und sich künftig entsprechend verhalten, deshalb findet er die Schulbustrainings sehr wichtig.

Busschule in Obersontheim

Ähnlich läuft die „Busschule“ im Kreis Schwäbisch Hall ab. Hildegard Häfele (ebenfalls FMO) steht Ende Oktober in Obersontheim mit rund 25 Kindern an der Haltestelle und erklärt als Erstes, was dort zu beachten ist. Bevor der Bus kommt, sollen sie sich ordentlich in einer Reihe aufstellen und auf dem Zielschild genau schauen, welcher Bus der richtige ist, Fahrkarte bereithalten und dann im Bus durchgehen und hinsetzen. „Wir füllen die Plätze von vorne auf“, erklärt die Buslehrerin. Dann geht’s auch hier unter anderem ums Festhalten und auch im Obersontheim sind die Erstklässler beeindruckt von der Bremsprobe, bei der ein Stoffzebra vom letzten Sitz durch den Gang fliegt. Busfahrer Ralf Diekmeyer befürchtet, dass sie das Festhalten trotzdem im Laufe der Zeit wieder vergessen...

ERFOLGREICHER START DER SPORTBUSSE

Am vergangenen Samstag, dem 16. Oktober, hatte nicht nur der SC Freiburg eine gelungene Premiere im neuen Europa-Park-Stadion - auch bei unseren Sportbussen lief alles wie geplant. Betriebsmanager Axel Moser ist sehr zufrieden mit dem Start: „Die SC-Fans nutzen unser Angebot schon sehr gut, sodass wir bei voller Sta-

dionkapazität (35.000 Zuschauer) ausschließlich Gelenkbusse einsetzen müssen“, sagt er. Aus sieben Richtungen fahren die Sportbusse aus den Umlandgemeinden zu den Heimspielen des SC Freiburg. Jetzt haben sie auch einen extra Parkplatz beim Stadion. Das Bild mit den sieben Bussen vorm Stadion ist beeindruckend.



Sieben Busse vor dem Europa-Park-Stadion.
Foto: A. Moser

GEOTAB LIEFERT BEWEIS UND ENTLASTET FAHRER

Durch die Auswertung von Geotab konnten zwei Busfahrer vom Vorwurf entlastet werden, eine Radfahrerin mit dem Bus bedrängt zu haben. In diesem Fall hat sich unser Telematiksystem neben dem bekannten Nutzen auch als Entlastungsbeweis bewährt.

Eine Radfahrerin hatte bei der Polizei eine Anzeige erstattet, dass sie um eine bestimmte Uhrzeit an einem Kreisverkehr von einem roten Bus bedrängt worden sei. Der Fahrer, der laut Dienstplan zu dieser Zeit auf der Linie unterwegs war, wurde zur Polizei bestellt. Er war sich keiner Schuld bewusst und mit Hilfe der Geotab-Daten konnte bewiesen werden, dass er an diesem Tag verspätet unterwegs war und die Stelle nicht zur besagten Zeit passiert hatte. Auch für den Bus der vorherigen Fahrt konnte die Geotab-Auswertung belegen, dass er zur fraglichen Zeit nicht dort gefahren war.



Die Polizei hat diesen Beweis zugelassen, die Fahrer sind entlastet. Selbstverständlich wurde der Betriebsrat einbezogen und die Fahrer hatten ihre Zustimmung zur Auswertung der Daten gegeben.

MIT WDW INFORMIERT

Die App Wohin-Du-Willst ist seit einigen Jahren verfügbar. Sie bietet einerseits Fahrplanauskunft (auch in Echtzeit) und informiert kurzfristig über Störungen oder Änderungen beim Busverkehr.

An einigen Standorten, z. B. in Freiburg, geben die Disponenten die Verkehrsmeldungen ein und die Kunden sind jederzeit über die aktuelle Lage informiert. Gerade auf dem Land, wo es an den Haltestellen keine dynamischen Fahrplananzeigen gibt, ist dieser Service sehr nützlich.

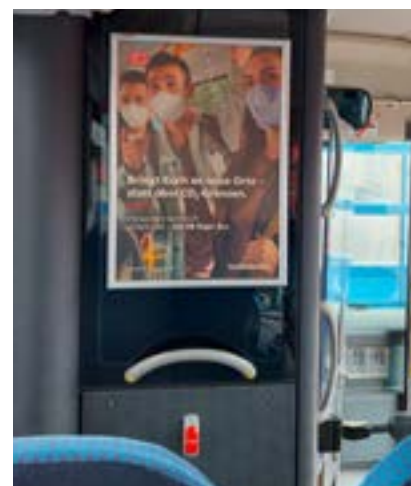


So warnte die App am 21. Oktober die Fahrgäste vor ausfallenden Bussen auf bestimmten Linien im Schwarzwald.

ZENTRALE WERBEKAMPAGNE MOTIVE WERDEN IM WTV VERWENDET

Im Herbst startete die Regio Bus Zentrale eine bundesweite Werbekampagne zur Rückgewinnung der Fahrgäste nach dem Corona-Einbruch. Vor allem Jugendliche sollten über das Thema „Umwelt“ angesprochen werden, so stand der Begriff CO₂ auch im Vordergrund. Die Kampagne wurde über die Sozialen Medien verbreitet. Die Regionen hatten die Möglichkeit, die Motive auch als Plakate zu nutzen.

Wir haben für die Niederlassung Waldshut Plakate zum Aushang in den Bussen und an den Haltestellen bestellt. Auch in 2022 werden wir mit den Motiven, die uns die Zentrale zur Verfügung gestellt hat, in unserer Region werben.



CO₂-Plakat im Waldshuter Bus

Impressum

Herausgeber
DB Regio Bus
Region Ba-Wü
Manfred Hovenjürgen

Kontakt
Ursula Rathgeber
Südbadenbus
Gutschstr. 4
76137 Karlsruhe
0721 9383939
ursula.rathgeber@
deutschebahn.com

Redaktionsteam
Anke Krüger
Ursula Rathgeber
Verena Schatt
Sarah Schulze

Redaktionsschluss
22. November 2021

Beiträge
Sigrid Hofmaier, Nils Stegemann

Druck:
DB Kommunikationstechnik
gedruckt auf Recyclingpapier

Bitte beachten Sie:
Wir verwenden in der BWgung die geschlechterneutrale Sprachform und kennzeichnen das mit dem sogenannten Gender-Doppelpunkt – wie „Fahrer:innen“ oder Kolleg:innen“.