

Wettbewerb um kluge Köpfe plus technologische Unterstützung**Dr. Jürgen Greschner, Vorstand init SE und Geschäftsführer INIT GmbH**

Auch im Jahr 2024 werden die Herausforderungen für unsere Branche nicht geringer. Wie die Zulieferindustrie sehen sich Verkehrsunternehmen stärker denn je damit konfrontiert, immer mehr Projekte mit gleicher oder geringerer Personalstärke zu bewältigen. Die Pensionierungswelle rollt, und neues (Fahr-)Personal ist schwierig



zu gewinnen. Gemeinsam Konzepte zu entwickeln, wie unsere ÖPNV-Branche im Wettstreit um kluge Köpfe und nicht zuletzt um das Fahrpersonal wettbewerbsfähiger werden kann, ist eine der zentralen Aufgaben der kommenden Jahre.

Gut, dass sich diese Herausforderungen mit technologischer Unterstützung für die Verkehrsunternehmen angehen lassen – etwa mit der Automatisierung von Aufgaben und Prozessen, Assistenzsystemen oder auch mit Sprachassistenten, die Mitarbeitende mit eingeschränkten Deutschkenntnissen unterstützen. Und natürlich arbeitet die Branche mit vollem Einsatz auf das Ziel des autonomen Fahrens im regulären Betriebsalltag hin.

Die zweite große Herausforderung liegt, wenig verwunderlich, auf der monetären Seite. Zwar besteht über das Fernziel wenig Diskurs – alle Akteure wünschen sich attraktive, zuverlässige und bezahlbare Mobilitätsangebote jenseits des privaten PKW. Doch der Weg dahin ist steinig. Das Deutschlandticket und weitere Sparangebote haben für viele Bürger den ÖV preislich attraktiver gemacht. Aber leider führt die Finanzierung dieser Nutzungsanreize zu einer schwierigen finanziellen Situation beim Ausbau des Angebotes. Doch neben günstigen Fahrpreisen entscheidet gerade die Zuverlässigkeit und Qualität des Serviceangebotes sehr stark darüber, ob Bürger zum Öffentlichen Verkehr wechseln.

Auch hier kann die weitere Digitalisierung entscheidende Beiträge liefern. Es gilt die bestehende Infrastruktur und Kapazität optimal ausnutzen: Fahrgastlenkung basierend auf historischen Daten und Echtzeitfahrgastzählungen, die nachfrageorientierte Optimierung von Takten, Umläufen und Gefäßgrößen oder auch Bedarfsverkehrskonzepte sind dafür gute Beispiele.