



VERBUNDBERICHT

2023

EIN BEWEGTES JAHR

HERAUSGEBER
DING
DONAU-ILLER-
NAHVERKEHRSVERBUND-GMBH
SÖFLINGER STRASSE 100
89077 ULM

WWW.DING.EU

VORWORT	→ 04
ZAHLEN, DATEN, FAKTEN	→ 06
VERBUNDSTRUKTURREFORM	→ 08
TARIFPRODUKTE	→ 10
FAHRGASTENTWICKLUNG	→ 12
EINNAHMEENTWICKLUNG	→ 14
TARIFENTWICKLUNG	→ 16
FAHRPLANWECHSEL	→ 18
MARKETINGMASSNAHMEN	→ 20
KUNDENSERVICE	→ 22
DFI-PROJEKT	→ 24
WEBSITERELAUNCH	→ 26
AUSBLICK 2024	→ 27



DAS WAR UNSER DING 2023.

**Spannend, innovativ, herausfordernd – das Jahr 2023 erwies sich für die Donau-
Iller-Nahverkehrsverbund GmbH (DING) als durchaus abwechslungsreich.** Für mich persönlich bedeutete es das erste vollständige Arbeitsjahr im Unternehmen; erst wenige Monate zuvor hatte ich die Geschäftsführung von meinem Vorgänger übernommen, der DING seit 1998 geleitet hatte. Die in den schwierigen Pandemie-Vorjahren nötig gewordenen zahlreichen Einschränkungen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) wurden schrittweise zurückgenommen, die Fahrgastzahlen stiegen allmählich wieder an. Die Einführung des bundesweit gültigen Deutschlandtickets löste ab Mai 2023 einen deutlichen Nachfrageimpuls aus. Weitere neue Tarifprodukte folgten, unsere Abo-Ausgabestellen (Stadtwerke Ulm/Neu-Ulm Verkehr GmbH, Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH sowie DING selbst) und unser Kundenservice waren in der Umsetzung stark gefordert. Unsere neugestaltete Website offenbarte sich in dieser Zeit als hilfreiches Informationstool. Erfolgreich konnten wir 2023 auch unser Projekt Dynamische Fahrgast-Information (DFI) weitestgehend abschließen. In jenen Tagen stand für uns zudem der Beginn einer neuen Ära ins Haus: Aus dem bisherigen Mischverbund wurde zum Jahresende 2023 ein Aufgabenträgerverbund. Wir freuen uns, diese und weitere Themen in unserem neuen Verbundbericht, der künftig jährlich erscheinen soll, mit Ihnen zu teilen.

Ihr Bastian Goßner

Geschäftsführer



GEMEINSAM FÜR EINEN OPTIMALEN ÖPNV.

Die Donau-Iller-Nahverkehrsverbund-GmbH (DING) gibt es nun seit über 25 Jahren. Wie vielfältig und umfangreich die Aufgaben des Verbunds sind, welche Entwicklungen und Verbesserungen für die Fahrgäste und den ÖPNV im Verbundgebiet im Jahreslauf 2023 erreicht wurden, wird in diesem Bericht umfassend dargestellt. Eine wesentliche Weichenstellung stellte die Vorbereitung der gesellschaftsrechtlichen Umorganisation des Verbunds zum 1. Januar 2024 dar; aufgrund neuer und zusätzlicher Projekte, wie zum Beispiel die Einführung des Deutschlandtickets, wurde der Personalkörper des Verbunds vergrößert. Als neuer Vorsitzender des Aufsichtsrats freue ich mich über die gute Zusammenarbeit mit den Aufgabenträgern und dem neuen Unternehmensbeirat. Gemeinsam verfolgen wir das Ziel, Bürgerinnen und Bürgern einen optimalen ÖPNV anzubieten, der eine echte Alternative zum Individualverkehr bildet.

Ihr Mario Glaser
Aufsichtsratsvorsitzender

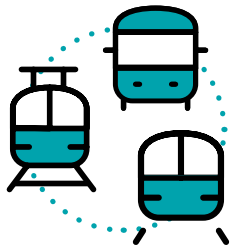


WIR MACHEN DIE REGION STARK.

Seit Dezember 2023 ist DING ein Aufgabenträgerverbund und macht sich fürs (Er-)Leben in der Region stark. Als Vorsitzende des DING-Unternehmensbeirats ist mir bei jedem Blick in die sich ständig verändernde Landschaft des öffentlichen Nahverkehrs bewusst, wie sehr Entscheidungen, die wir heute treffen, das Gesicht unserer Region für morgen prägen. Durch den neu strukturierten DING-Verbund werden Veränderungen und Verbesserungen in Koordination mit allen Akteuren auf kürzeren Wegen umgesetzt. Im Unternehmensbeirat sind alle Verkehrsunternehmen, die im DING-Verbund Verkehrsleistungen erbringen, vertreten. Mit diesem Gremium unterstützen wir die Aufgabenträger bei der Verbesserung des ÖPNV-Angebots, um eine flächendeckende Mobilität in unserer Region sicherzustellen. Die Möglichkeiten sind da – bitte nutzen Sie sie und kommen Sie umweltfreundlich und sicher an Ihr Ziel!

Ihre Sonja Bayer
Unternehmensbeiratsvorsitzende

ZAHLEN,
DATEN, FAKTEN.
06 → 07



ÜBER DING
ZU ZAHLEN, DATEN, FAKTEN.

Wir fahren weiter als „In Ulm, um Ulm und um Ulm herum“! Die Donau-Iller-Nahverkehrsverbund-GmbH (DING) – gegründet am 1. Januar 1998 – organisiert den öffentlichen Nahverkehr im Alb-Donau-Kreis, im Landkreis Biberach, im Landkreis Neu-Ulm und in den Städten Ulm und Neu-Ulm.

Unsere Kernziele lauten, die Qualität des öffentlichen Nahverkehrs einschließlich Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in der länderübergreifenden Region zu steigern, die acht Schienenstrecken mit dem Busangebot zu vernetzen und Ticketabsatz und Fahrgastzahlen zu erhöhen.

Der Verbund tritt als Organisationseinheit der beteiligten und kooperierenden Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger auf und betreibt die einheitliche Fahrgastinformation, das Marketing und die Öffentlichkeitsarbeit. Zu unseren Hauptaufgaben gehört die Einnahmenverteilung des Verbundtarifs unter den Verkehrsunternehmen. DING erstellt die Rahmenplanung für das Liniennetz und die Verknüpfungspunkte zwischen den Verkehrsmitteln. Wir erbringen als Gesellschaft selbst keine Verkehrsleistung und erzielen keine eigenen Fahrgeldeinnahmen.

In unserem rund 3.402 Quadratkilometer großen Verbundgebiet nutzen durchschnittlich 166.171 Fahrgäste täglich (Stand 2023) das Angebot eines einheitlichen Tarifsystems und aufeinander abgestimmter Fahrpläne. Bei DING sind aktuell 25 Verkehrsbetriebe aktiv, die zum Teil bundesweit operieren und zum Teil über ein regionales Geschäftsgebiet verfügen.

Und auch das DING-Streckennetz kann sich sehen lassen: Es erstreckt sich grenzübergreifend über die beiden Bundesländer Baden-Württemberg und Bayern auf gut 4.709 Kilometer. Das ist noch weiter als die Strecke von Ulm Hauptbahnhof bis zum Nordpol. Den größten Anteil halten die Busse: Sie sind 4.022 Kilometer im DING-Gebiet unterwegs. Der SPNV befährt 665 Kilometer, Straßenbahnen 23 Kilometer.

Für die Fahrgastinformation (Website, Apps und Printfahrpläne) betreibt die Gesellschaft das Fahrplan- und Auskunftssystem DIVA/EFA. In diesem System werden alle Fahrplandaten der Region verwaltet und landes- sowie bundesweit für die Fahrgastauskunft zur Verfügung gestellt.

Eine wichtige Aufgabe ist dabei die Anbindung der Echtzeitdaten der einzelnen Verkehrsunternehmen. Diesen Service, den unsere Fahrgäste zu Recht verlangen, bauen wir Schritt für Schritt aus. Das Ziel ist die Echtzeitdatenanbindung aller Unternehmen im Verbundgebiet.

Über zwei Bundesländer hinweg erstreckt sich das



3.402 km²

große Verbundgebiet mit 25 Verkehrsunternehmen.

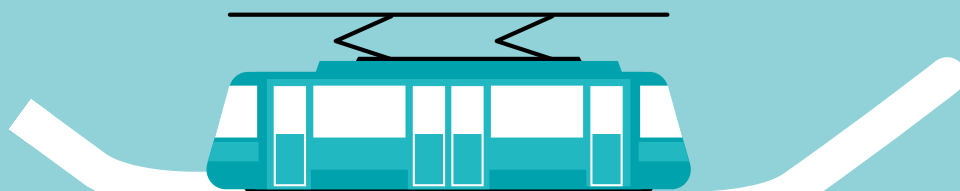
721.473

Einwohner leben im Verbundgebiet.



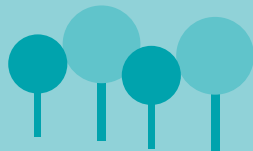
166.171

Fahrgäste nutzen täglich im Verbundgebiet den öffentlichen Nahverkehr.



201 Linien

bringen Dich im Verbund-
gebiet von A nach B:
17 SPNV-Linien,
2 Straßenbahn-Linien und
182 Bus-Linien.



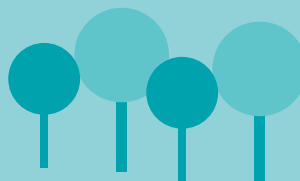
2.120 Haltestellen

findest Du insgesamt im Verbundgebiet.
Davon entfallen 54 auf den SPNV,
39 auf die Straßenbahn und 2.027 auf Busse.



4.709,4 km

sind ein ganz schönes Streckennetz:
665,3 km SPNV,
22,6 km Straßenbahn
und 4.021,5 km Bus.



VERBUNDSTRUKTUR REFORM. 08 → 09

NEUE WEICHENSTELLUNG: SO WURDE AUS DING EIN AUFGABENTRÄGERVERBUND.

Im November 2023 wurde es in der Aufsichtsratssitzung offiziell verkündet: Eine neue Ära stand ins Haus, denn aus dem bisherigen Mischverbund war ein Aufgabenträgerverbund geworden. Die Strukturreform ermöglicht kurze Entscheidungswege und stärkt die Stellung der öffentlichen Hand, denn alleinige Anteilseigner der Gesellschaft sind nun die regionalen Aufgabenträger (Stadt Ulm, Stadt Neu-Ulm, Alb-Donau-Kreis, Landkreis Biberach und Landkreis Neu-Ulm) sowie das Land Baden-Württemberg. Der Freistaat Bayern hat eine beratende Stellung.

Die Verkehrsunternehmen, auf deren Expertise weiterhin großer Wert gelegt wird, sind im gestärkten Unternehmensbeirat vertreten. Diesem Gremium gehören erstmals Vertreter aller Verkehrsunternehmen an, unabhängig davon, ob sie bisher eine Gesellschafterstellung hatten oder nicht. Vorangegangen waren diesem wichtigen Meilenstein in der über 25-jährigen DING-Geschichte viele Verhandlungen und Vorschläge, zuletzt im Juni 2023 eine zweitägige Klausur zur Ausrichtung der Verbundgesellschaft und deren Personal- und Sachausstattung mit den Vertretern der Aufgabenträger. Dabei wurden intensive Diskussionen zum Aufgabenportfolio im Rahmen der Verbundstrukturreform und Wandlung hin zum Aufgabenträgerverbund geführt und das Personaltableau besprochen. Darüber hinaus fanden im Herbst 2023 zusätzliche, auch notarielle Gesellschafterversammlungen statt, um die Verbundstrukturreform sowie das Ausscheiden der Unternehmensgesellschafter, die Aufnahme neuer Aufgabenträgergesellschafter, den teilweisen Anteilsübergang vom Landkreis Neu-Ulm auf die Stadt Neu-Ulm sowie die notwendige Kapitalerhöhung formal und Schritt für Schritt zu besiegeln. Ende Dezember 2023 wurde der neue Gesellschaftsvertrag in das Handelsregister beim Amtsgericht Ulm eingetragen, sodass die Verbundstrukturreform wie terminlich avisiert abgeschlossen werden konnte.

Der Aufgabenträgerverbund ist eine **wettbewerbsneutrale und transparente Verbundstruktur**, die schnelle Entscheidungen ermöglicht.

Zufriedene Mienen nach Unterzeichnung des neuen DING-Gesellschaftervertrages:

(von rechts) Heiner Scheffold (Landrat des Alb-Donau-Kreises und Aufsichtsratsvorsitzender), Katrin Albsteiger (OB von Neu-Ulm), Mario Glaser (Landrat von Biberach), Bastian Goßner (Geschäftsführer), Berthold Frieß (Amtschef des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg), Erich Winkler (Stv. Landrat von Neu-Ulm) und Gunter Czisch (OB von Ulm).



Gesetztes Ziel: Ein gut funktionierender ÖPNV ist einer der essenziellen Bausteine, um dem Klimawandel zu begegnen und an der Verkehrswende mitzuwirken. Eine der großen Herausforderungen in den kommenden Jahren.



TRANSPARENZ, WETTBEWERBSNEUTRALITÄT UND SCHNELLERE ENTSCHEIDUNGEN.

NUTZEN DER REFORM.



Heiner Scheffold, Landrat des Alb-Donau-Kreises und bis Ende 2023 Aufsichtsratsvorsitzender, brachte die Weichenstellung auf den Punkt: „Die Form des Mischverbundes war über viele Jahre die geeignete und richtige.“

Der Wechsel zum Aufgabenträgerverbund sei jedoch der Vernunft folgend sinnvoll und notwendig, da sich rechtliche Vorgaben der EU und des Bundes geändert haben: „Die Weiterführung des Mischverbundes hätte zu einem hohen Aufwand und jährlich notwendigen Anpassungen geführt.“ Durch die Umwandlung in einen Aufgabenträgerverbund haben sich erhebliche gesellschaftsrechtliche Erleichterungen ergeben, da etwa ein Betreiberwechsel nicht zur Aufnahme neuer Gesellschafter zwingt und die Stimmrechtsverteilung nicht ständig, z.B. anhand von Einnahmeanteilen, angepasst werden muss; Entscheidungen können schneller getroffen werden, die Verbundstruktur wird wettbewerbsneutral und transparent.

DIE AUFGABEN BLEIBEN GLEICH, ABER DIE STRUKTUR IST SCHLANKER.

KONSEQUENZEN DER REFORM.



Die Aufgaben von DING bleiben im Wesentlichen die gleichen, die Strukturreform bedeutet zunächst keine spürbaren praktischen Veränderungen für die Kunden.

Auf Geschäftsebene schafft die verschlankte Gesellschafterstruktur allerdings mehr Stabilität und Kontinuität für die zielgerichtete Umsetzung von Entscheidungen, Neuerungen und Änderungen für ein attraktives ÖPNV-Angebot im gesamten DING-Gebiet.

NEUE TARIFPRODUKTE 2023.

1. MÄRZ

**EINFÜHRUNG
JugendticketBW**

1. MAI

**EINFÜHRUNG
Deutschlandticket**

2023



1. SEPTEMBER

**EINFÜHRUNG
Bayerisches
Ermäßigungsticket**

3. JULI

**EINFÜHRUNG
CiCoBW**



2024

1. DEZEMBER

**ABSCHAFFUNG
JugendticketBW
und
EINFÜHRUNG
D-TICKET
JugendBW**

TARIFPRODUKTE.

FÜR JEDEN DAS PASSENDE TICKET.

Zur bunten Angebotspalette im bewährten DING-Sortiment – vom Einzelscheine und Tagesticket bis zur Wochen-, Monats- oder Jahreskarte, von der Kinderermäßigung bis zum Seniorenangebot 65+ – gesellte sich ab 1. Mai 2023 ein besonderer Farbtupfer: das digitale Deutschlandticket, abgekürzt D-TICKET, mit seinen Varianten. Es ist als Abonnement erhältlich, kann monatlich gekündigt werden und ermöglicht deutschlandweite Fahrten im ÖPNV und SPNV im Nah- und Regionalverkehr zum monatlichen Preis von 49 Euro. Als Jobticket und in den Ermäßigungsvarianten sogar deutlich günstiger.

D-TICKET.



ERFOLGSSTART IM DING.

Pünktlich zum Vorverkaufsbeginn des Deutschlandtickets Anfang April 2023 war auch der DING-Vertrieb am Start und verkaufte rund 12.000 Deutschlandtickets in der App und als Print@Home-Ticket für Mai und Juni. Darunter waren gut 6.000 neue Abonentinnen und Abonnenten und knapp 6.000 Kundinnen und Kunden, die von einem bestehenden Abonnement zum Deutschlandticket wechselten. Im Oktober 2023 wurden 18.800 Abos gezählt, davon 35 Prozent als D-TICKET Job. Im Dezember 2023 wurden die ersten Chipkarten ausgegeben.

JUGENDTICKETBW.



WIRD ZUM D-TICKET JUGENDBW.

Zum 1. März 2023 wurde vom Land Baden-Württemberg sowie von den Stadt- und Landkreisen ein neues Mobilitätsangebot für junge Leute auf den Weg gebracht: das im Jahresabo erhältliche JugendticketBW. Es galt für 365 Euro jährlich im gesamten ÖPNV landesweit und wurde nun im Verbundgebiet an Berechtigte anstelle der bisherigen Schülertickets ausgegeben. Am 1. Dezember 2023 wurde es vom D-TICKET JugendBW abgelöst, das zum gleichen Preis eine viel größere Reichweite bietet: Es gilt in ganz Deutschland im Nah- und Regionalverkehr.

BAYERISCHES ERMÄSSIGUNGS- TICKET.



FÜR DEN BAYERISCHEN TEIL IM DING.

Zum 1. September 2023 hat der Freistaat Bayern diese vergünstigte Deutschlandticket-Variante für Auszubildende, Studierende, Beamtenanwärter und Freiwilligendienstleistende eingeführt, die in Bayern wohnen oder Bildungseinrichtungen dort besuchen. Es kostet 29 Euro im Monat und kann im DING-Verbund z.B. von Studierenden an der Hochschule Neu-Ulm genutzt werden.

D-TICKET JOB.



FÜR ARBEITNEHMER.

Mit diesem Jobticket fährt man günstig und umweltschonend innerhalb Deutschlands zur Arbeit, auf Dienstreise und in der Freizeit. Der Arbeitgeber übernimmt einen Teil der Kosten, zusätzlich wird das D-TICKET Job bundesweit mit einem einheitlichen Rabatt von 5 Prozent ausgegeben.

**FAHRGAST
ENTWICKLUNG.
12 → 13**

**DIE FAHRGASTZAHLEN
STEIGEN WIEDER.**

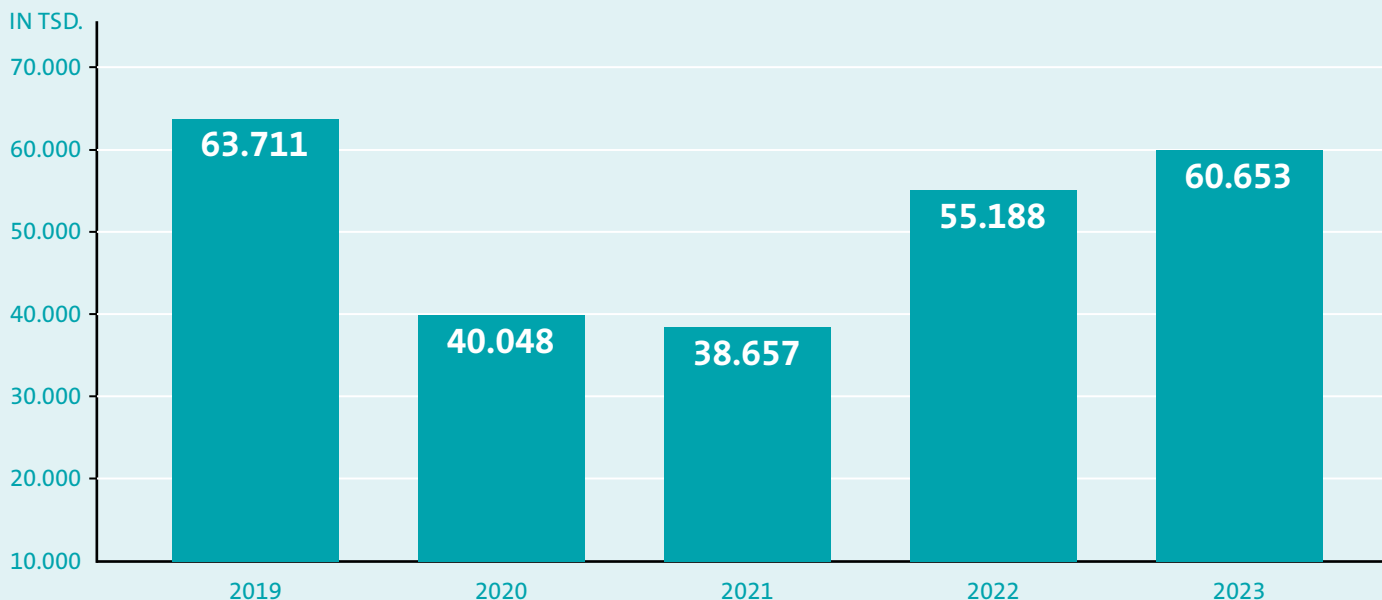
Im Gebiet des Verkehrsverbundes DING wurden im Jahr 2023 insgesamt 60,7 Millionen Fahrgäste (inkl. Schwerbehinderte) mit Bussen und Bahnen befördert, dies waren 5,5 Millionen mehr als 2022.

Die Nachfrage hat sich somit im Verbundbereich, wie im deutschen ÖPNV allgemein, nach jahrelangen coronabedingten Einbrüchen weiter erholt. Das Geschäftsjahr 2023 war erstmals seit 2020 nicht mehr von direkten Einflüssen (z.B. Abstandsgebote, Maskenpflicht) der Pandemie geprägt. Die steigenden Zahlen lassen sich auch auf die neuen Fahrscheinangebote zurückführen. Im Schüler-, Berufs- und Gelegenheitsverkehr (inkl. Übergangstarif zum htv) erhöhte sich die Zahl der entgeltlich beförderten Fahrgäste auf 58,9 Millionen (im Vor-Corona-Jahr 2019 lag sie bei 61,1 Millionen). Sie lösten 8,2 Prozent mehr Einzelfahrscheine und 15,5 Prozent mehr Monats-, Wochen- und Tageskarten als im Vorjahr. Zählt man die zur Freifahrt berechtigten schwerbehinderten Fahrgäste hinzu, beförderten die DING-Verkehrsunternehmen in den Bussen und Bahnen 60,7 Millionen Fahrgäste.

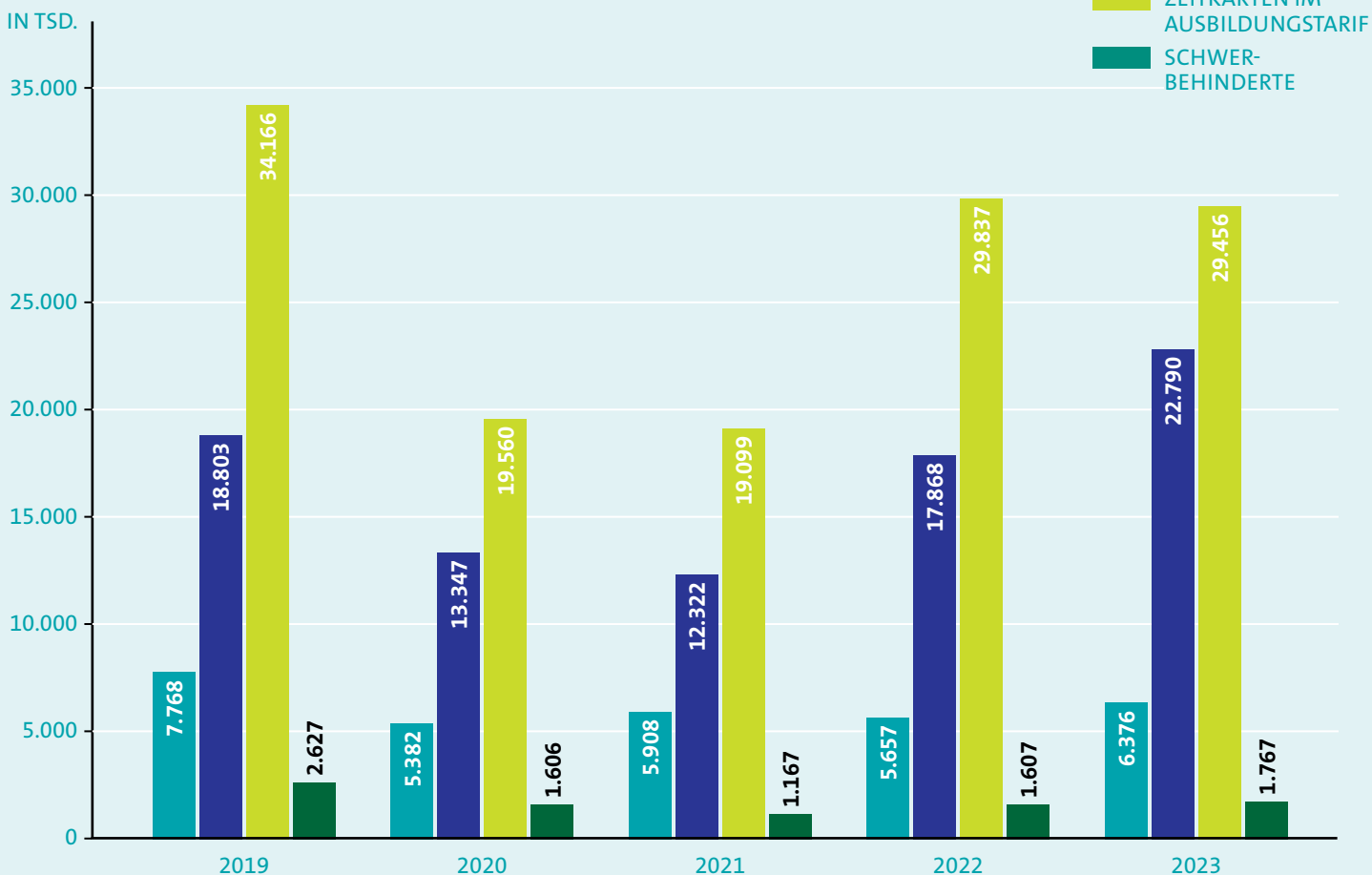
Durch die 2023 beförderten Fahrgäste wurde eine Beförderungsleistung (gemessen in Personenkilometern = Anzahl Fahrten mal Reiseweite) von 593 Millionen erbracht. Dennoch konnte das Niveau von vor der Pandemie noch nicht wieder erreicht werden.

Die DING-Verkehrsunternehmen beförderten im Geschäftsjahr 2023 rund **60,7 Millionen Fahrgäste**.

ENTWICKLUNG DER FAHRGASTZAHLEN 2019 – 2023



ENTWICKLUNG DER BEFÖRDERUNGSZAHLEN IN DEN EINZELNEN TARIFSEGMENTEN 2019 – 2023



Diese Entwicklung spiegelt die bundesweite Situation im ÖPNV wider: Nach Berechnungen des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) waren 2023 rund 9,5 Milliarden Fahrgäste in Deutschland im Linienverkehr mit Bussen und Bahnen unterwegs – das sind rund 8 Prozent mehr als im Vorjahr. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes trug unter anderem das am 1. Mai 2023 eingeführte Deutschlandticket zum Anstieg des Fahrgastaufkommens auf fast 10,9 Milliarden Fahrgäste bei. Schon 2022 waren – noch unter Coronabedingungen – die Fahrgastzahlen im Verhältnis zu den Jahren 2020/2021 gestiegen. Grund war unter anderem das 9-Euro-Ticket, das im Sommer für drei Monate erhältlich war. Dennoch waren 2023 im Linienverkehr mit Bussen und Bahnen noch immer knapp 8 Prozent weniger Fahrgäste unterwegs als vor Beginn der Coronapandemie im Jahr 2019.

Die Einführung des 9-Euro-Tickets und Deutschlandtickets lässt das Fahrgastaufkommen bundesweit steigen.

Eine Untersuchung zur „Weiterentwicklung des ÖPNV in und nach der Pandemie“ im Auftrag des Umweltbundesamtes gibt einen Überblick über die Auswirkungen der Coronapandemie auf den Personenverkehrsmarkt und insbesondere auf den ÖPNV.



BRINGT DEUTSCHLAND IN FAHRT: DAS D-TICKET.

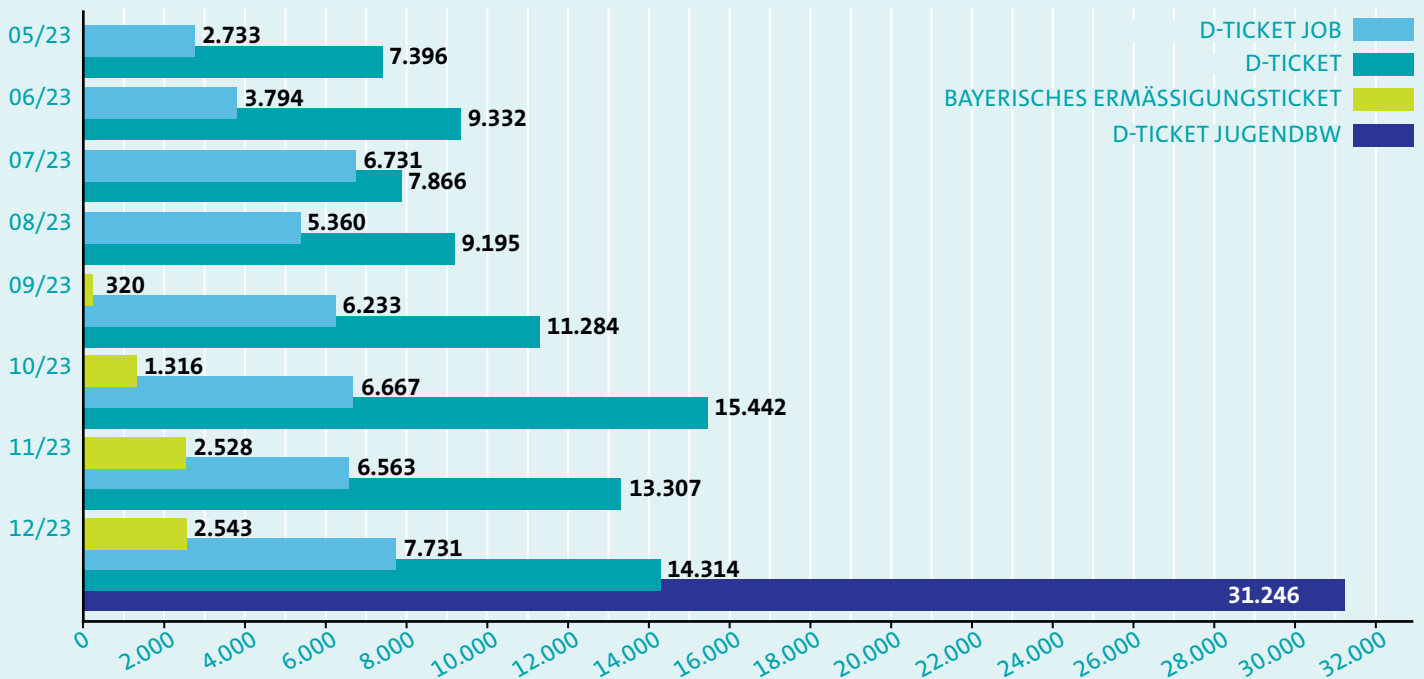
Gefühlt ganz Deutschland ging in den Sommermonaten 2022 mit dem ÖPNV auf Entdeckungstour:

in der Tasche das 9-Euro-Ticket, das 52 Millionen Mal verkauft wurde. Als Nachfolger kam das Deutschlandticket für den gesamten öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zum Preis von 49 Euro monatlich am 1. Mai 2023 auf den Markt und löste auch im DING einen deutlichen Nachfrageimpuls aus. Wie schon sein Vorgänger soll auch dieses Tarifangebot im Monatsabo Bürgerinnen und Bürger finanziell entlasten. Und die Attraktivität des ÖPNV deutlich erhöhen, einen Anreiz zum Umstieg vom Auto auf Bus und Bahn setzen.

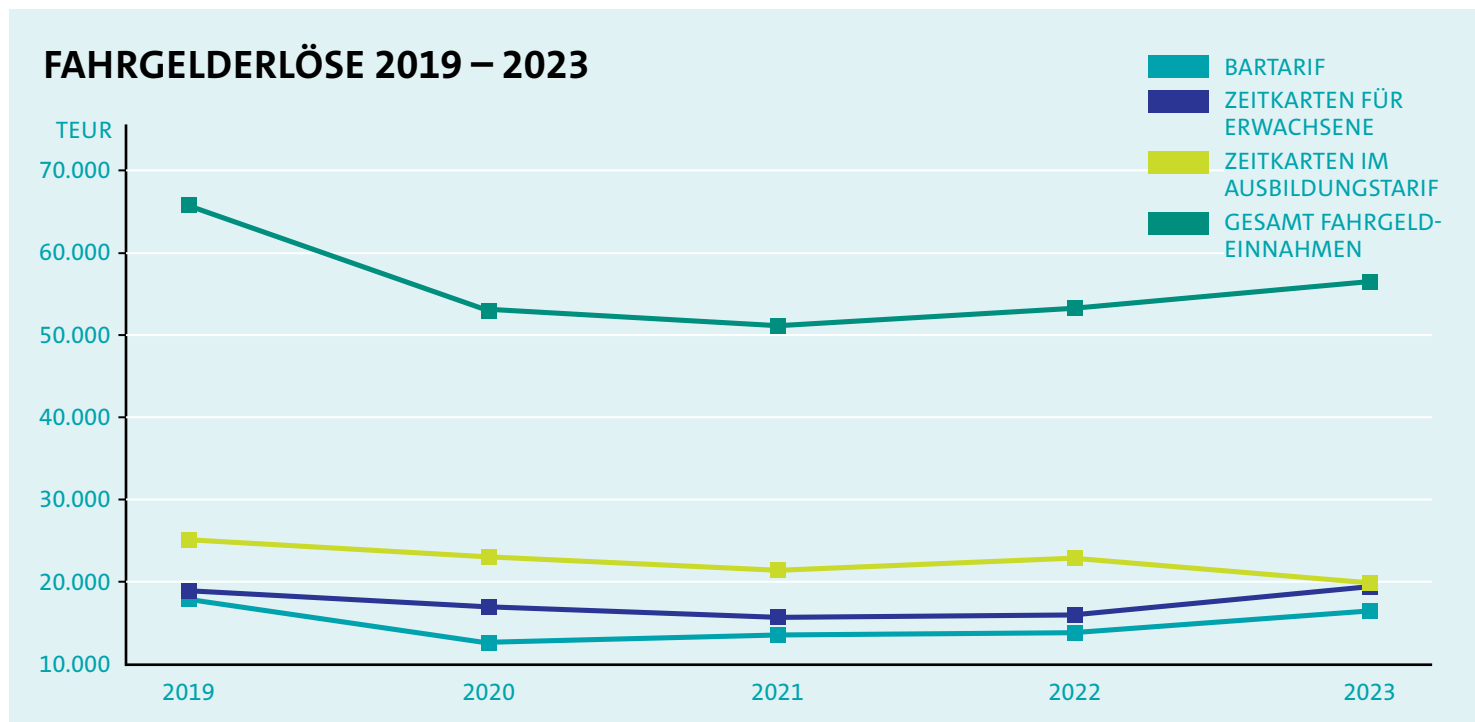
Mehr als 11 Millionen Kundinnen und Kunden nutzen das umfangreiche Angebot inzwischen – knapp über die Hälfte davon digital per Smartphone. DING und die Vertriebspartner SWU sowie RAB vertreiben die D-TICKETS in der App und als Chipkarte. Bei Einführung musste es wegen des zu der Zeit aktuellen Chipkartenmangels zum Teil als Print@Home-Ticket vertrieben werden. Die Mindererlöse, die sich durch die damit einhergehende Preisabsenkung ergeben, werden durch den Bund und die Länder ausgeglichen. DING hofft auf eine Verstetigung des Angebotes und eine gesicherte Finanzierung durch Bund und Länder auch in den kommenden Jahren.



MONATLICH VERKAUFTE D-TICKETS 2023



EINNAHMEENTWICKLUNG GRUNDSÄTZLICH ERFREULICH. ERLÖSEINBRUCH NACH GUTEM START.



Daumen hoch: Die Einnahmeentwicklung im DING-Tarif verlief 2023 grundsätzlich erfreulich und lag in der ersten Jahreshälfte über dem Niveau des Vorjahres und dem des bislang stärksten Jahres 2019.

Nach einem erfolgreichen Einnahmen-Start ins Jahr führte die Ertragskurve im Frühsommer allerdings wieder nach unten. Der Erlöseinbruch erklärte sich durch die Einführung des im Vergleich zu den Zeitkarten preislich abgesenkten JugendticketBW. Die Abwärtsspirale drehte sich zudem weiter, als im Mai 2023 das D-TICKET auf den Markt gebracht wurde. Und dieser Verlauf setzte sich Mitte des Jahres fort, als im bayerischen Teil des Verbundes das D-TICKET an schulwegkostenfreie Schüler ausgegeben wurde. Eine Tendenz, die bundesweit feststellbar war: Die hohen Kosten bei sinkenden Einnahmen stellen die Branche daher vor große wirtschaftliche Herausforderungen. Die Zahlen und Vergleiche zeigen, wie wichtig eine gesicherte Finanzierung der Ausgleichsleistungen für das D-TICKET durch Bund und Länder ist, um Erlösrückgänge durch Tarifauffüllungen ausgleichen zu können.

Bundesweit hat sich die Nachfrage im deutschen ÖPNV nach den pandemiebedingten Einbrüchen weiter erholt.

Die Erlöse aus verkauften Fahrscheinen (inkl. Übergangstarif zum htv) steigerten sich im Jahr 2023 um 3,2 Millionen Euro oder 6,1 Prozent auf 56,5 Millionen Euro. Sondereffekte wie das 9-Euro-Ticket im Vorjahr verzerren hier jedoch das Bild. Zum 1. Oktober 2023 wurden die Tarife um durchschnittlich 11,8 Prozent angepasst. Per September 2023 lag der Erlös im Verbundtarif etwa 7,8 Prozent unter dem Niveau des Vergleichszeitraums von 2019.

TARIF ENTWICKLUNG. 16 → 17

INFLATIONSRATE TREIBT TARIFANPASSUNG IN DIE HÖHE.

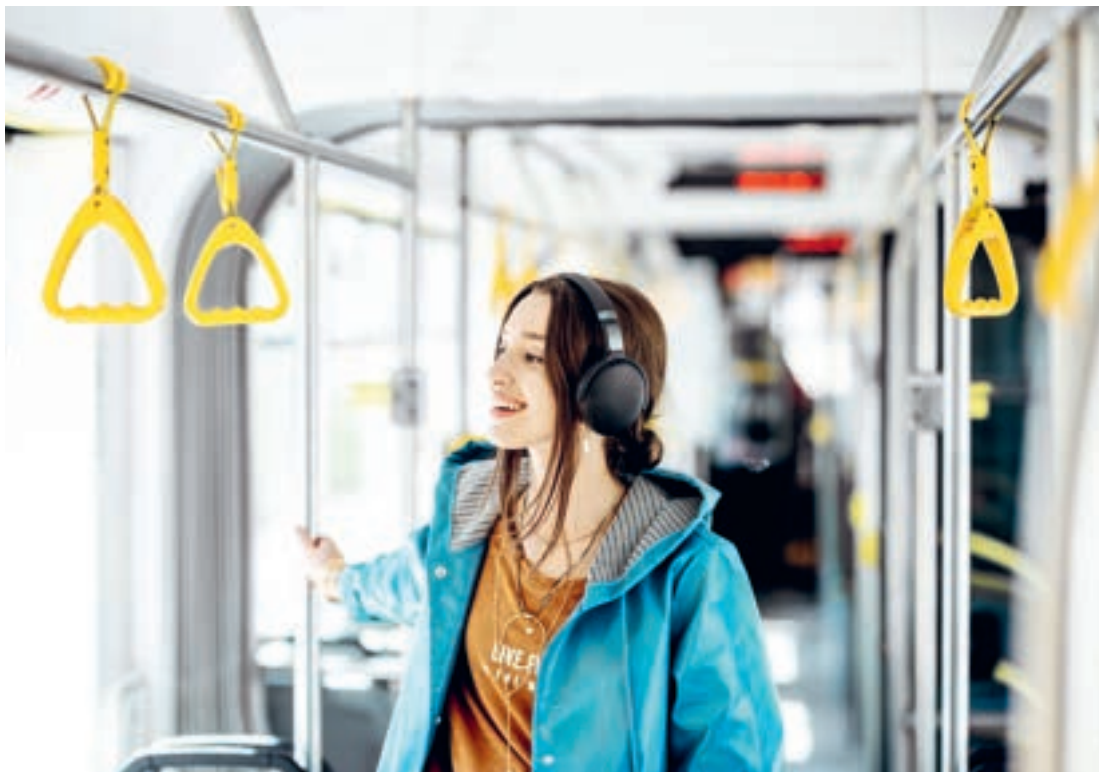
Genau ein Jahr nach der letzten Tarifierung im Verbund kamen am 1. Oktober 2023 die neuen Ticketpreise zur Geltung. Nominell wurden die Fahrpreise um 11,8 Prozent erhöht.

Zusammengefasst:

- 1. Jahreshälfte über Vergleichszeitraum des bislang stärksten Jahres 2019 (Prä-Corona)
- Erlösrückgänge ab März/Mai (Einführung JugendticketBW und D-TICKET)
- Vergleich per September zeigt Rückgang von 7,8 Prozent (2019/2023)

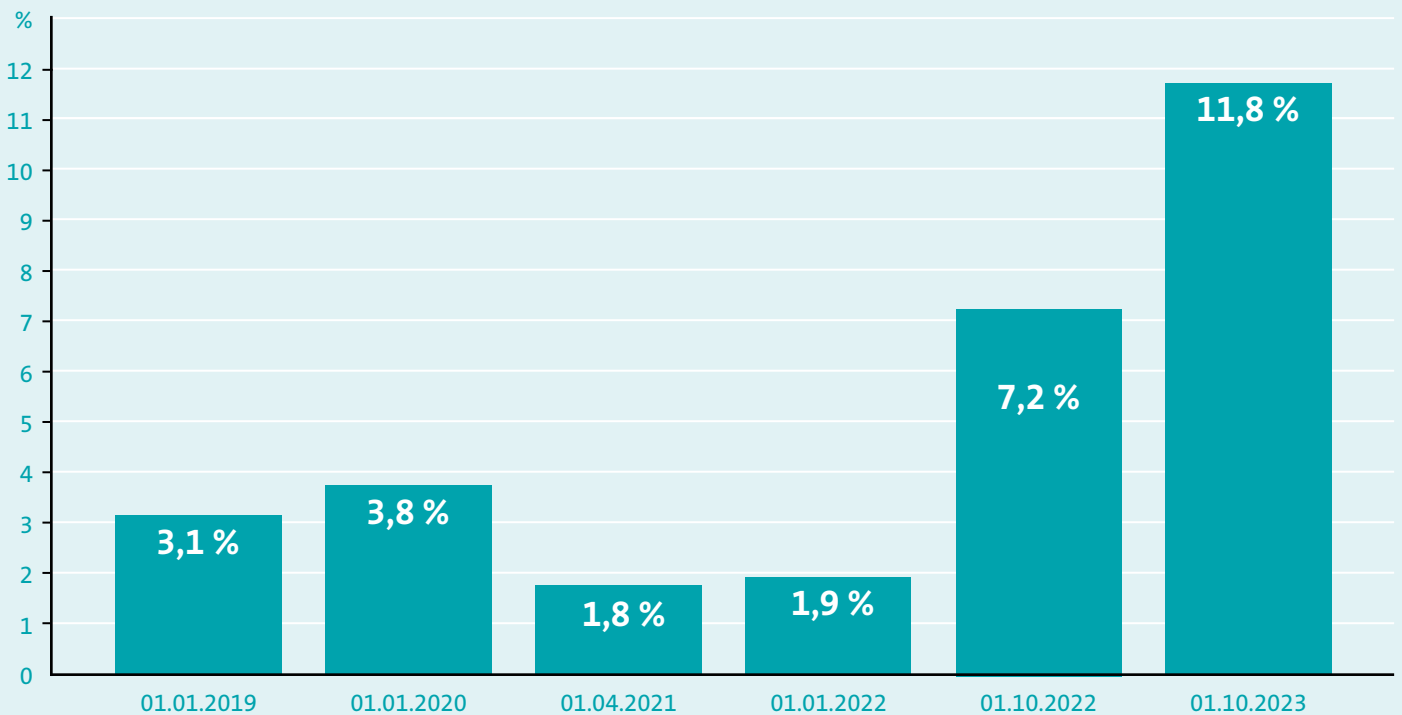
Im Vorjahr hatte es zwei Erhöhungen gegeben: Im Januar 2022 waren die Preise für Fahrkarten um durchschnittlich 1,9 Prozent erhöht worden, neun Monate später, im Oktober 2023, kam es nochmal zu einer Nachjustierung um 7,2 Prozent.

In vielen Segmenten des DING-Ticketangebots – Einzel-, Mehrfahrten- und Zeitkarten wie Tages-, Wochen- und Monatskarten – war die Tarifmaßnahme spürbar, aber dennoch ausgewogen. So hat sich zum Beispiel der Einzelfahrschein für Erwachsene im Stadtgebiet Ulm/Neu-Ulm 2022 um 30 Cent auf 2,70 Euro erhöht, 2023 lag die Steigerung bei 20 Cent. Bei der übertragbaren Wochenkarte im Stadtgebiet stieg der Fahrpreis 2022 insgesamt um 3,40 Euro auf 23,80 Euro, im Jahr 2023 waren 2,80 Euro mehr zu bezahlen. Ähnlich vergleichbar zeigten sich auch die anderen Tickets. Nur das D-TICKET blieb bei 49 Euro.



TARIFANPASSUNGEN 2019 – 2023

NOMINELLE TARIFERHÖHUNG



PREISSMASSNAHME ZUM 1. OKTOBER 2023: GEMEINSCHAFTSTARIF DING STEIGT UM 11,8 PROZENT.

Die Maßnahme war unerlässlich, obgleich eine „schmerzhaft Botschaft“, wie Bastian Goßner, Geschäftsführer der Donau-Iller-Nahverkehrsverbund GmbH (DING), sie nannte: die Fahrpreisanpassung in Höhe von 11,8 Prozent bei Bussen, Straßenbahnen und Zügen zum 1. Oktober 2023.

Der DING-Aufsichtsrat hatte dazu im Juli einen Beschluss getroffen, der anschließend zur Genehmigung beim zuständigen Regierungspräsidium in Tübingen eingereicht wurde. Die Anpassung erschien als dringend geboten, um die Leistung der Verkehrsunternehmen zu finanzieren. Ganz wichtig war es DING sicherzustellen, dass die Erhöhung nach zwölf Monaten Fahrpreisstabilität so moderat wie möglich gehalten wurde.

Die DING-Tarifmaßnahme ist wie immer nach einem festen Schema erarbeitet worden, das die Kostenentwicklung 2022 anhand des offiziellen Preisindex für Baden-Württemberg ebenso berücksichtigt wie die Kostenprognose der Deutschen Bundesbank für das laufende Jahr. Die Gründe für die Preissteigerung liegen maßgeblich an den steigenden Personalkosten, zu denen auch Personalgewinnung und -schulung zählen, sowie den Kostenentwicklungen 2022 in den Bereichen Material, Fahrzeuge und Treibstoffe.

Steigende Personalkosten sowie höhere Preise für Material, Fahrzeuge und Treibstoffe sind die maßgeblichen Gründe für die Tarifierhöhung um 11,8 Prozent.

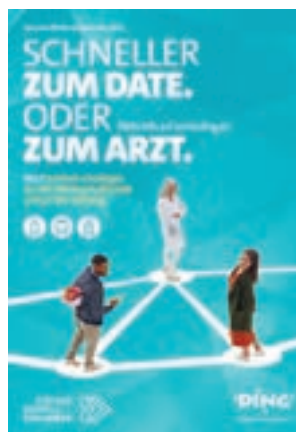
FAHRPLAN WECHSEL.
18 → 19

NEUE STRECKEN, NEUE KONZEPTE:
EINER DER UMFANGREICHSTEN FAHRPLANWECHSEL
IM DING-GEBIET.

Der 11. Dezember 2022 markierte einen der umfangreichsten Fahrplanwechsel in der DING-Geschichte: Im Alb-Donau-Kreis wurde nicht nur die Schnellfahrstrecke Ulm–Merklingen–Wendlingen mit dem Bahnhof Merklingen in Betrieb genommen. Zudem wurde hier ein neues Fahrplankonzept für den Busverkehr auf der Laichinger Alb eingeführt. Auch in Ulm und in den Landkreisen Neu-Ulm und Biberach standen Fahrzeitanpassungen und Angebotserweiterungen bei Bussen und Bahnen auf dem Plan.

Jetzt deutlich schneller von Ulm Richtung Stuttgart mit der Eröffnung der Neubaustrecke Ulm–Merklingen–Wendlingen.

Der Termin des Fahrplanwechsels ist keinesfalls zufällig oder willkürlich, sondern werden in zahlreichen Ländern Europas gleichzeitig vollzogen. Buchstäblich ausgetüftelt werden sie von Landkreisen und Städten, Verkehrsunternehmen und Verbänden in monatelanger gemeinsamer Absprache nach einem vorgegebenen Regelwerk. Das hat seinen Grund: Die ÖPNV- und SPNV-Pläne lokaler Verkehrsunternehmen für Busse, Straßenbahnen und Regionalbahn-Linien orientieren sich am überregionalen Zugfahrplan, der international auf der Belegung von Zugtrassen aufgebaut wird. Zugtrassen aber werden stets neu nur für jeweils ein Jahr vergeben. Die Europäische Union hat 2002 passend dazu den alljährlich anstehenden Termin einheitlich gesetzlich festgelegt: „Der Fahrplanwechsel erfolgt am Sonntag, der auf den zweiten Samstag im Dezember folgt.“

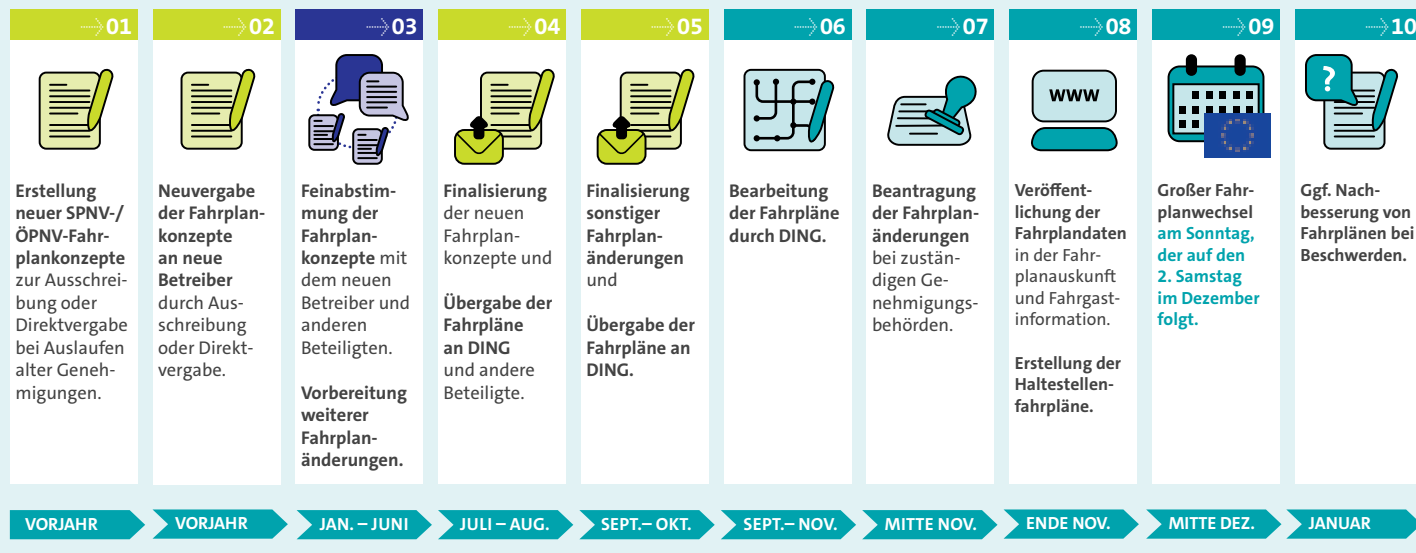


Eine aufwendige Werbekampagne war gefragt, um die umfangreichen Verbesserungen allein an 14 Orten im DING-Gebiet im Rahmen des Fahrplanwechsels zu kommunizieren. Unter dem Motto „Einfach, schnell, zusammen.“ wurden die regionalen Vorteile der Änderungen mit lustigen, frechen Headlines und unterstrichen von Modells vermittelt.

DER WEG ZUM NEUEN FAHRPLAN.

Der Fahrplanwechsel bei DING erfolgt in enger Zusammenarbeit mit mehreren Partnern, insbesondere den Aufgabenträgern für den SPNV und den ÖPNV.

SPNV
ÖPNV
DING



Bis es so weit ist, müssen auch bei DING die Hausaufgaben gemacht werden: Da heißt es, Fahrplänenwürfe und Konzepte abzustimmen und zu bearbeiten sowie Fahrgastinformationen und Haltestellenfahrpläne anzupassen und zu veröffentlichen – ein Organisationsmarathon, der sich über den gesamten Jahreskreislauf zieht.

**FAHRPLANWECHSEL:
DAS WURDE ALLES
GEÄNDERT.**

Der Fahrplanwechsel im DING im Dezember 2022 eröffnete den Fahrgästen in der Region ganz neue Wege: Zur Eröffnung der Neubaustrecke 2023 startete gleichzeitig der Regionalverkehr zwischen Ulm und Wendlingen. Der neue IRE200 bedient dabei im Stundentakt den neuen Bahnhof Merklingen, in Wendlingen bestehen schnelle Anschlüsse an die Regionalzüge in Richtung Stuttgart und Tübingen.

Auf der Laichinger Alb wurde ein komplett neues Busangebot um den neuen Bahnhof Merklingen eingeführt. Laichingen mit der neuen Haltestelle ZOB ist somit zu einem zentralen Drehkreuz auf der Alb geworden – die bislang größte Neuausrichtung des Bussystems im Alb-Donau-Kreis.

In Ulm wurde auf der Straßenbahn-Linie 2 von Montag bis Freitag in den Hauptverkehrszeiten ein neuer Fünf-Minuten-Takt zur Wissenschaftsstadt und zum Kuhberg eingerichtet, in Neu-Ulm wurden geringfügige Anpassungen des Fahrtenangebots auf den Linien 77 und 737 vorgenommen.

Die Stadtwerke Biberach passen die Taktfahrpläne im Stadtbusverkehr auf die neuen Zugfahrpläne der Südbahn an. Somit wurden mehr Anschlüsse auch auf die Züge in Richtung Ravensburg hergestellt.

Auf der Regio-S-Bahn RS3 wurde zwischen Ulm und Blaustein-Herrlingen und teilweise Blaubeuren ein Halbstundentakt eingeführt. Zusätzlich fährt an Schultagen ein neuer Zug von Ulm, Blaustein, Herrlingen nach Blaubeuren mit Ankunft dort um 07:28 Uhr.

MARKETING
MASSNAHMEN.
20 → 21

MARKETING UND UNTERNEHMENSKOMMUNIKATION:
NEUE TARIFANGEBOTE IM FOKUS.

Im Fokus der Marketing- und Kommunikationsstrategie standen bei DING 2023 vor allem die neuen Tarifangebote. Außenwerbung bildet zur Reichweitenerzielung ein zentrales Element, ebenso die Ausspielung digitaler Kanäle via Geotargeting.

Ein strategisches Konzept aus integrierten Kampagnen in Außenwerbung (Out-of-Home), digitalem Anzeigentargeting, Zielgruppenansprache auf sozialen Medien (Instagram) und Anzeigen sorgte für maximale Präsenz. Hinzu kamen Hingucker-Aktionen wie Kombi-Tickets bei Sportveranstaltungen (SSV Ulm, Einstein Marathon) und Kooperationen wie mit dem Schwäbischen Albverein.

Die Marketingkampagnen starteten zur Einführung des JugendticketBW im März 2023 auf digitalen Kanälen wie In-App-Werbung und Social Media, um die jungen Zielgruppen perfekt zu erreichen. Im April 2023 folgte die Ausflugsziel-Kampagne. Diese wurde über Citylight- und Großflächenplakate und online via Geotargeting und In-App-Werbung sowie in Social Media und Anzeigen ausgespielt. Die Herbstkampagne fokussierte Fahrplanwechsel und Umstellung des JugendticketBW auf das rabattierte Deutschlandticket. Damit wurden 2023 drei strategisch integrierte Kampagnen geplant und umgesetzt, um möglichst viele gezielte Kontakte zu generieren. Das zweimal im Jahr erscheinende Kundenmagazin DINGFO mit entsprechender News-Website (www.dingfo.de) rundet das DING-Marketingportfolio ab. Regelmäßige Pressemitteilungen zu relevanten Neuigkeiten und Veränderungen aus dem Unternehmen sowie die Beantwortung von Journalistenanfragen sorgten für erhöhte öffentliche Wahrnehmung.



Die Sommerkampagne 2023 zum Thema Ausflugsziele verbindet Ausflugsziele im gesamten DING-Gebiet auf kreative Weise. Für die Out-of-Home-Kampagne auf Plakaten, Citylights und digitalen

Kanälen innerhalb einer Textkampagne wurden Bezüge verschiedenster Ausflugsziele auf witzig-assoziative Weise hergestellt, um bewusst zu irritieren. Auf dem Polygonnetz des DING-Corporate-

Designs sitzen die entsprechenden Orte. Die Textkampagne bewirbt den Ausflugsziel-Flyer und die korrespondierende Website.





Zwei Kampagnen parallel unter einer konzeptionell und visuell geschlossenen Linie. Nach der Idee der typischen Werbeaus-sagen-Störer wurde mit einem Augenzwinkern die **Kampagne zum rabattierten Deutschland-ticket** mit der **Fahrplanwechsel-Kampagne vereint**. Die zentralen Veränderungen des Fahrplan-wechsels fanden vornehmlich im Landkreis Neu-Ulm statt, in

den weiteren DING-Bereichen wurde das D-TICKET JugendBW in konsistenter Weise beworben. So entstand eine einheitliche Kampagne – die auf das Marken-bild von DING einzahlt – mit zwei verschiedenen Kommunikations-pfaden.

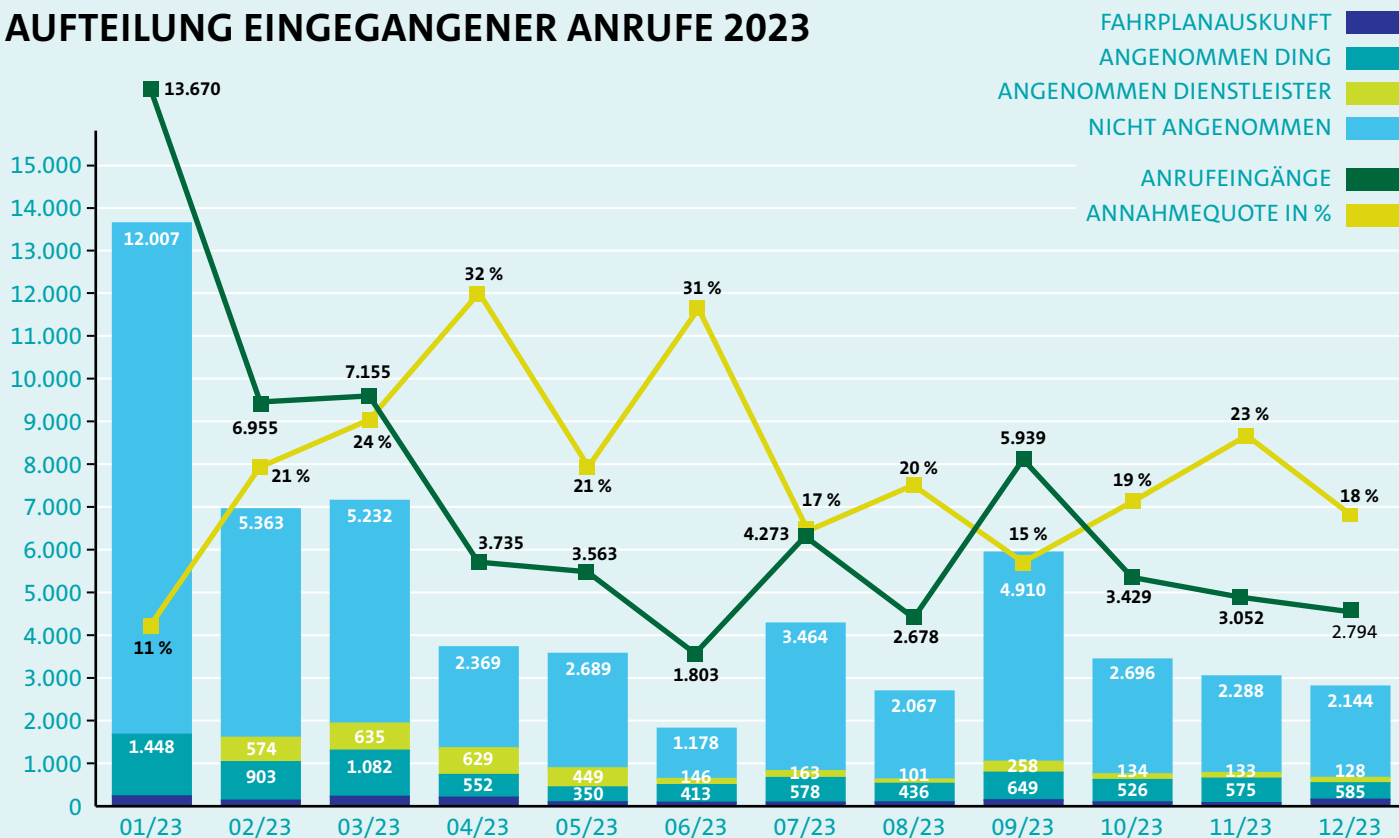


D-TICKET BRACHTE ERHÖHTE NACHFRAGE IM KUNDENSERVICE.

Wie finde ich die richtige Zeitkarte für meine Mobilität? Darf ich ein D-TICKET Job nur auf dem Weg zur Arbeit oder auch in meiner Freizeit nutzen? Warum bekommt mein Kind keine Schülermonatskarte?

Vor allem die Anfragen zu Fahrplänen und Tarifen im ÖPNV-Bus- und -Bahnverkehr beschäftigen den DING-Kundenservice, der rund um die Uhr per Mail kontaktiert werden kann sowie an Werktagen telefonisch erreichbar ist. Damit nicht genug: Für die Kundschaft stehen Ansprechpartner für Fundsachen, Hilfe bei Automatenstörungen, Infos zu den Rufbussen und zu Schülerabos zur Verfügung. Auch die landesgrenzenüberschreitende Gestalt unseres Verbundes führt aufgrund unterschiedlicher Regelungen und Angebote bisweilen zu erhöhtem Beratungsbedarf. Berechtigte Schüler und Schülerinnen im baden-württembergischen Teil fahren unter anderen Tarifbestimmungen zur Schule als ihre Mitschüler in Bayern. Auch diese Kooperationsaufgaben gehören zum „Kerngeschäft“ des DING-Kundenservices, dessen Leitung – neben Tarif und Vertrieb – seit Frühjahr 2023 Prokuristin Antje Seebach übernommen hat.

AUFTEILUNG EINGEGANGENER ANRUFE 2023



Vor allem die Organisation der Tickets im Schülerverkehr nimmt im DING-Kundenservice viel Zeit in Anspruch: **Teamleiterin Antje Seebach hält die Fäden in der Hand.**



2023 waren die Herausforderungen für die Mitarbeiter im Kundendienst gerade zum Jahresbeginn deutlich höher als in den Jahren zuvor und nicht zuletzt durch zahlreiche Fahrplanänderungen gekennzeichnet. Geprägt wurden sie aber durch die Einführung von JugendticketBW, Deutschlandticket und D-TICKET JugendBW und die damit verbundenen großen Vertriebsumstellungen – von Papierticket auf Handyticket und Chipkarte. Vor allem die Neuorganisation und Bearbeitung der Schülerkarten musste innerhalb kurzer Zeit bewältigt werden, und ein Chipkarten-Mangel ergab weiteren Handlungsbedarf. Die Print@Home-Tickets als Alternative erforderten einen erhöhten Beratungsbedarf. Nicht alle Anfragen konnten sofort und in der von Kundenseite erwarteten Schnelligkeit gelöst werden.

Im Jahresverlauf stabilisierte sich das Aufkommen der an den Kundenservice herangetragenen Anliegen, die Kundenanfragen konnten gegen Jahresende nun deutlich schneller bearbeitet werden. Ein kurzfristig eingesetzter externer Dienstleister zur Unterstützung bei Anrufspitzen sowie die Bereitstellung von FAQs auf unserer Website trugen zur Lösung des Problems und zu einer deutlich verbesserten Erreichbarkeit bei.

Denn auch dieses Tool gehört zum Kundenservice: Auf der DING-Homepage www.ding.eu findet der Kunde wichtige Fahrplan- und Ticketauskünfte und Informationsangebote, auch alle Ticketverkaufsstellen sind hier zu finden.

Vom Papierticket zum Handyticket zur Chipkarte. 2023 waren die Herausforderungen für die Mitarbeiter im Kundendienst gerade zum Jahresbeginn am höchsten.

JEDER ZOLL INFORMATION: DIE NEUEN DFI-ANZEIGER.

2020 fiel der Startschuss für das Projekt Dynamische Fahrgast-Information, kurz DFI genannt. Ende des Jahres 2023 stand das gemeinsame Vorhaben von DING, Kommunen und Verkehrsunternehmen vor dem Abschluss.

Mit Stand per Ende November 2023 waren 314 von 357 DFI-Anzeigern installiert und in Betrieb genommen worden. Anfang Oktober 2023 hatte die Firma Datamed ein letztes Mal im Verbundgebiet ausstehende Installationen vorgenommen, soweit die Fundamente für die ausgelieferten DFI-Anzeiger vorhanden waren. Alle weiteren DFI-Anzeiger waren an die Gemeinden ausgeliefert worden, wenn zum Beispiel die notwendigen Fundamente nicht rechtzeitig fertig gestellt werden können, und auf den Bauhöfen zwischengelagert. Diese Kommunen müssen die Installation selbst übernehmen. Unterstützt werden sie weiterhin durch Montageschulungen. Die Koordination und Abwicklung zwischen DING und Datamed erfolgt weiterhin pragmatisch und lösungsorientiert.

DFI, ein Projekt mit vielen Herausforderungen, Höhen und Tiefen wurde Ende 2023 erfolgreich auf den Weg gebracht.

Die Abwicklung mit den Kommunen gestaltete sich bisweilen anspruchsvoll, da zum Teil wenig Informationen zum DFI-Projekt vorhanden waren und Ansprechpartner fehlten. Gemeinden, in denen Verzögerungen auftraten, wurden von der Verbundgesellschaft im Juni 2023 nochmals schriftlich mit Informationen versorgt, um einen möglichst reibungslosen Projektfortschritt erzielen zu können, ein zusätzlicher Report erfolgte Ende August 2023 per Mail.

Der Abschluss des DFI-Projektes zwischen DING und Datamed musste auch deshalb 2023 vollzogen werden, um die Projektfinanzierung im Rahmen der Nutzung von Fördermitteln zu sichern. Nach der entsprechenden Genehmigung der Fördermittelgeber werden die Anzeiger an die beteiligten Kommunen ausgeliefert. Auch dies wird von DING vorbereitet und – vorbehaltlich der Zustimmung durch den Fördermittelgeber – im Jahr 2025 stattfinden.



Die DFI-Anzeiger gibt es in drei unterschiedlichen Bildschirmgrößen: Auf dem 46 Zoll großen Bildschirm ist Platz für die nächsten sieben Abfahrten, die sich in Echtzeit synchronisieren, bei geringerem Verkehrsaufkommen werden mittlere mit 32 Zoll und kleine Anzeiger mit 13 Zoll Bildschirmdiagonale installiert. Der Fahrgast kann also stationär an Haltestellen und Bahnhöfen über die optischen Anzeiger auf die bereitgestellten Echtzeitdaten zugreifen. Alle sind zudem ausgestattet mit einer gelben Sprachausgabe-Box, die einen barrierefreien Zugang für Fahrgäste mit eingeschränktem Sehvermögen darstellt. Der ÖPNV wird so gerade im ländlichen Raum barrierefreier gestaltet.

Technisch funktionieren die DFI-Anzeiger so: In den Bussen, Bahnen und Zügen werden die Echtzeitdaten der Fahrt gesammelt und per Mobilfunk an die jeweiligen Anzeiger geschickt, die sich alle 30 Sekunden synchronisieren. Jeder Anzeiger verfügt über eine eigene Mobilfunkeinheit, die sich immer in das Netz mit der besten Performance einwählt. Wenn keine Echtzeitdaten verfügbar sind, werden die Soll-Daten angezeigt.

Sogar Verkehrsmeldungen, Baustellenumfahrungen oder Textnachrichten können auf den Displays angezeigt werden – und erscheinen synchron auch auf der DING-Website und in der DING-App. Alle Anzeiger sind in einem umfangreichen Hintergrundsystem erfasst, das von jedem einzelnen Status, Batteriespannung, Verbindungsqualität und vieles mehr registriert.

Zu Projektbeginn hatten die beteiligten Gemeinden zu entscheiden, ob und an welchen Haltestellen und in welcher Größe die Displays zum Einsatz kommen sollten. Die Sammelbestellung lief über das renommierte Mailänder Unternehmen Datamed S.R.L. Die Gemeinden wiederum kümmerten sich um die Tiefbaumaßnahmen und die Festlegung der exakten Standorte, orientiert an den lokalen Gegebenheiten. Während die großen 46-Zoll-Anzeiger wie am Bahnhof Merklingen, die einen 230-V-Stromanschluss benötigen, ausschließlich vom Hersteller angeschlossen werden, können die kleineren Systeme, die mit einem Solarpanel betrieben werden, von den Kommunen auch in Eigenregie installiert werden.

Auf dem 46 Zoll großen Bildschirm, wie auf diesem Foto, ist Platz für die nächsten sieben Abfahrten von Bus und Bahn, die sich in Echtzeit synchronisieren. Neben den großen Anzeigern gibt es auch mittlere mit 32 Zoll und kleine mit 13 Zoll Bildschirmdiagonale.



Übersichtlich, sicher und kundenfreundlich in der Navigation, dabei im Hintergrund leichter zu organisieren – die neue DING-Website kann sich nach ihrem 2023 abgeschlossenen Relaunch im Wortsinn sehen lassen.

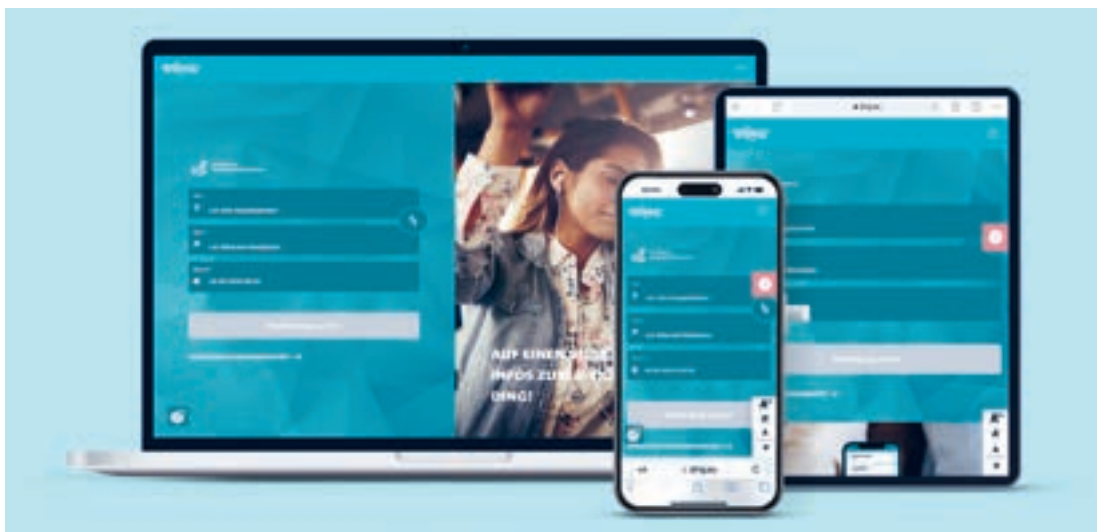
2023 Relaunch:

- August 2022 Start
- Ausarbeitung und Definition des neuen Designs
- Definition Contentmodule sowie Erscheinungsbild gesamt auf Basis der bestehenden Corporate Identity/des Corporate Designs
- technische Umsetzungen
- Maßnahmen für barrierearmen Betrieb. Umsetzung diverser (technisch machbarer) Maßnahmen
- Schnittstellenanbindung

Eine gut besuchte DING-Website gab es bereits in den Jugendjahren des World Wide Webs Anfang der Nullerjahre. Zwei Jahrzehnte später waren die Anforderungen an einen modernen Internetauftritt in der komplexen Systemlandschaft im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs allerdings in vielerlei Hinsicht gestiegen. Neben den Kriterien Sicherheit im Netz und modernes Content Management System (CMS) war auch die Barrierefreiheit, also die Implementierung von Seh- und Hörhilfen für betroffene User, ein Thema. 2022 wurde mit der Projektierung eines Relaunches, der gründlichen Überarbeitung des Angebots, begonnen; 2023 ging die neue Website erfolgreich online. 10.000 User monatlich sind der Beweis, dass sich die Arbeit gelohnt hat.

Die Vorgaben waren klar definiert: Eine heterogene Zielgruppe war anzusprechen, Farben und Logo mussten beibehalten, aber innovativer eingesetzt werden. Das Erscheinungsbild sollte nicht aufdringlich wirken, die User sollten schnell zu einem (Such-)Ergebnis kommen. Übersichtlichkeit, leichte Bedienung der Seiten, die Ansprache der Kunden und – ganz wichtig – Sicherheitsaspekte erforderten eine umfangreiche Planung.

Vor allem die Maßgaben nach dem Barrierefreiheitsstärkungsgesetz (BFSG) erwiesen sich als umfangreich und knifflig. Dazu rechnet man etwa Textalternativen für Bilder, Untertitel für Videos, ausreichende Schriftgrößen, ausreichend Kontrast, eine klare, verständliche Navigation, inhaltliche Tastaturbedienbarkeit, überspringbare Abschnitte, sichtbaren Tastaturfokus, ausreichend große Klickbereiche, deskriptive Seitentitel, Überschriften und Linktitel. Die komplette Website inklusive integrierter Buchungsstrecke und Consent-Banner musste schon beim ersten Aufruf der Seite diese Kriterien vollständig erfüllen.





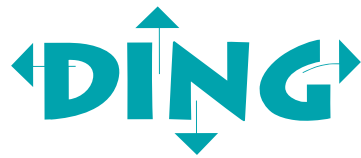
WOHIN GEHT DIE FAHRT? DING-THEMEN 2024.

Auch im Jahr 2024 wurden in der Donau-Iller-Nahverkehrsverbund-GmbH (DING) zahlreiche Projekte in Bewegung gebracht. Pünktlich zum Beginn der Sommerreise-Saison konnte der Verbund auf einen besonders kundenfreundlichen Zug aufspringen: Seit Mai 2024 ist der DING-Tarif im DB Navigator und auf bahn.de integriert, der mit rund 100 Millionen Zugriffen im Monat stärksten Verkaufsplattform für mobile Tickets in Deutschland.

DING gehört damit endlich auch zum Kreis der rund 50 bundesweiten Tarif- und Verkehrsverbünde, deren Tickets dort für Züge, Busse und Straßenbahnen bis kurz vor Abfahrt einfach mobil angefordert werden können. Die Einbindung in die mobile DB-Plattform bedeutet eine gute Ergänzung zur eigenen, neuen „Unser DING“-App, die im Sommer online gegangen ist. Einfach zu bedienen, schnell in der Verbindungssuche, klar beim Navigieren – die mobile Anwendung ist Fahrplanung, Ticketshop und Info-Börse in einem. Ein Höchststandard bei der Barrierefreiheit sorgt dafür, dass die Inhalte auch für Benutzer mit Sehbehinderungen gut lesbar sind.

Tickets für Züge, Busse und Straßenbahnen bis kurz vor der Abfahrt kaufen! Mit der Einbindung des DING-Tarifes in die DB-Plattform wird die neue eigene „unser DING“-App perfekt ergänzt.

Mit der Einrichtung des AFZS-Kompetenzzentrums im Cluster Tübingen+ kommt ein interessantes Zukunftsprojekt mit DING in Fahrt: Im April 2024 wurde der Vertrag über den Aufbau und Betrieb eines Hintergrundsystems für Automatische Fahrgastzähl-systeme (AFZS) als Dienstleistung für insgesamt elf Stadt- und Landkreise gezeichnet.



Einfach besser fahren

VERBUNDBERICHT
2023

WWW.DING.EU
WWW.DINGFO.DE