



# Regio Aktuell

Informationen der DB Regio AG für die Nahverkehrsbranche

Foto: iStock/midrag, ignjatovic

## Ein neues Mindset für die Mobilitätswende

Fraunhofer-Studie ermutigt zu Taten – denn die Konzepte gibt es bereits.



Foto: CleverShuttle / - Sasha Wittjens

Beispiel Dormagen: In der Stadt am Rhein ergänzt „Stadtbussi“ jetzt den klassischen Linienverkehr. Mehr zum Projekt, bei dem DB Regio Bus, CleverShuttle und ioki zusammenarbeiten, auf Seite 5.

Die Studie „Mobilitätswende 2030 – vom Linienbus zur Mobilität der Zukunft“ der Fraunhofer-Institute IESE (Institut für Experimentelle Software-Engineering) und IML (Institut für Materialfluss und Logistik) macht Mut zu einem Kurswechsel im Busverkehr. Wenn er neu gedacht wird und der Wille zur Umsetzung alle Akteure eint, kann er einen wesentlichen Beitrag zur Klima- und Mobilitätswende leisten. Was es dafür braucht, gibt es bereits.

Oft ist der Busverkehr ein rudimentäres Angebot. Zwar reicht das Netz bis fast in jedes Dorf, aber die dürftige Bedienung entspricht nicht den Kundenbedürfnissen. Wie es auch anders geht, zeigt die Fraunhofer-Studie. Zum Beispiel mit On Demand-Verkehren, die auf Bestellung kommen und mit konzentrierten, aber dicht getakteten Linienverkehren verknüpft sind. Am besten an Mobilitätshubs, die klimafreundliche Mobilitätsangebote vereinen, etwa Leihräder und Fahrradstellplätze, Carsharing

und Ladesäulen für Elektroautos. Die von DB Regio Bus in Auftrag gegebene Studie will zeigen, was möglich ist, will inspirieren und zum Dialog einladen. Mit Trendrecherchen, Experteninterviews und Szenarien aus Kundensicht hat sich das Autorenteam auf eine Reise in die Zukunft begeben, die keine Utopie ist. Denn für ein Angebot auf Augenhöhe mit der Attraktivität des privaten Pkws muss nichts neu erfunden werden. Worauf es vor allem ankommt, ist die Bereitschaft, neue Wege zu gehen und die Kundenbedürfnisse radikal in den Mittelpunkt zu stellen sowie ein Verständnis der Angebote als Teile eines Mobilitätsökosystems, in dem vieles seinen Platz und seine Berechtigung hat. Dass dafür Finanzmittel notwendig sind, verschweigt die Studie nicht. Aber sie geht von einem Nachfrageschub aus, der den Einsatz rechtfertigt. Frank Klingenhöfer, Vorstand DB Regio Bus: „Die Mobilitätswende ist ganz einfach umzusetzen – wenn wir nur neu denken.“

**Weitere Informationen im E-Paper**

### Liebe Leserinnen und Leser,

auf dem Weg zur Mobilitätswende ist unsere Branche viel weiter, als viele glauben. Das zeigt die für DB Regio Bus erstellte Fraunhofer-Studie. Wir haben vieles, was wir brauchen, aber wir müssen ins Tun kommen und endlich



Foto: DBAG / - Jeanne

die Prüfungs- und Pilotierungskultur verlassen. Wir müssen ernst machen mit der Mobilitätswende und den Mut haben, Daseinsvorsorge neu zu definieren, neue Mobilitätsformen und -anbieter zu integrieren sowie unsere Angebote konsequent an den Kundenwünschen auszurichten. Damit das Realität wird, müssen alle Akteure ihre Denk- und Rollenraster verlassen. Wir bei der DB haben uns auf den Weg gemacht und bieten unseren Aufgabenträgern direkte Unterstützung in Form konkreter Umsetzung an. Mit ioki, CleverShuttle und DB Regio Bus haben wir für die Konzeption und Realisierung neuer, integrierter Mobilitätsangebote drei Partner mit hervorragendem Know-how im Konzern, die sich jetzt noch enger verzahnen. Nur gemeinsam kann die Verkehrswende gelingen – es braucht ein Mobilitätsökosystem, mit der Kraft und Bereitschaft zur Veränderung und den Visionen aller!

**„Es braucht ein Mobilitäts-ökosystem, mit der Kraft und Bereitschaft zur Veränderung und den Visionen aller!“**

Frank Klingenhöfer, Vorstand DB Regio Bus

Frank Klingenhöfer,  
Vorstand DB Regio Bus

## Standpunkt



Foto: Deutsche Bahn AG

### „Das Job Ticket für jeden muss keine Vision bleiben.“

Andreas Schilling, Vorstandsbeauftragter Marketing der DB Regio AG

Job Tickets sind bereits heute ein Beispiel für ein erfolgreiches Win-Win-Konzept. Die Arbeitgeber nutzen sie als Incentive für ihre Belegschaften und zusätzliches Argument im Wettbewerb um Arbeitskräfte. Die Verkehrsverbünde gewinnen Fahrgäste und räumen den Arbeitgebern dafür gute Konditionen ein. Und die Pendlerinnen und Pendler freuen sich über die Einladung, mit ihrer bezuschussten Zeitkarte aufs Auto verzichten zu können. Keine Frage, das ist wertvoll und gut. Aber die strategischen Möglichkeiten gehen weit darüber hinaus. Job Tickets könnten viel mehr sein – nämlich ein starker Hebel, um die klimapolitisch nötige Verkehrswende voranzubringen.

Heute ist es Glücksache, wer ein Job Ticket bekommt. Je größer der Arbeitgeber, umso besser die Chancen. Die große Mehrheit geht jedoch leer aus – sei es, weil der Arbeitgeber den Aufwand scheut oder gar nicht erst damit rechnet, günstige Konditionen eingeräumt zu bekommen. Die Lösung wäre ein wirklich groß gedachtes Win-Win-Konzept: ein Job Ticket für alle, mit einem einfachen und transparenten Förderungs- und Finanzierungsmodell, das nicht von der Anzahl der Beschäftigten abhängt (siehe Beitrag auf dieser Seite). Gleich mehrere Vorteile sprechen dafür. Sämtliche Arbeitgeber und alle rund 33,5 Millionen sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten könnten davon profitieren. Die Verkehrspolitik in Bund und Ländern würde mit einem starken Signal zeigen, dass sie die Pendlerinnen und Pendler nicht im Stich lässt, die unter den steigenden Kosten der Arbeitsmobilität mit dem Auto leiden. Und die Nahverkehrsbranche bekäme einen An Schub, den sie dringend braucht, um die pandemiebedingten Fahrgastverluste wettzumachen und neue Kunden zu gewinnen. Wenn wir gemeinsam dafür eintreten, muss das keine Vision bleiben. Wenn nicht jetzt, wann dann?

# Alle Beschäftigten sollten eins haben

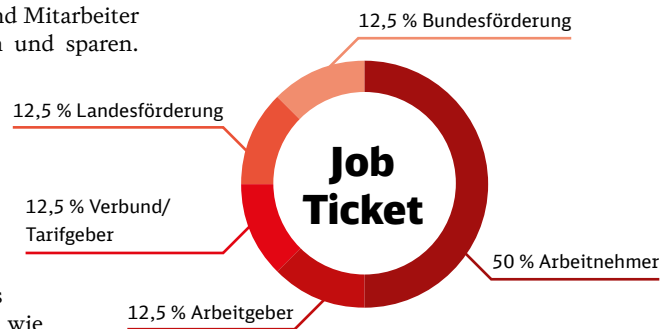
So beliebt Job Tickets sind – ihre Reichweite ist aktuell noch begrenzt. Das Modell der „Multilateralen Kofinanzierung“ könnte das ändern.

Für die 7.800 Beschäftigten des Universitätsklinikums Gießen und Marburg (UGKM) hat das Jahr 2022 gut angefangen. Seit dem 1. Januar stellt ihnen das Klinikum ein Job Ticket zur Verfügung. „Die positiven Reaktionen aus der Belegschaft zeigen uns, dass wir damit richtig liegen“, sagt Gunther K. Weiß, Vorsitzender der Geschäftsführung des UGKM. Denn wer das Job Ticket nutzt, pendelt umweltfreundlich, spart Geld und die mühselige Parkplatzsuche. Kein Wunder also, dass das Job Ticket selbst während der Pandemie eines der beliebtesten Angebote des Rhein-Main-Verkehrsverbunds (RMV) geblieben ist. 55 neue Verträge wurden 2021 abgeschlossen, insgesamt nannten rund 272.000 Beschäftigte im Verbundgebiet ein Job Ticket ihr Eigen.

Ob Großunternehmen, Behörden oder Handwerksbetriebe, die von einer Rahmenvereinbarung ihrer Handwerkskammer Gebrauch machen: Job Tickets liegen bundesweit im Trend. Zwar sind die Bedingungen für die Arbeitgeber und die Beschäftigten je nach den vor Ort getroffenen Vereinbarungen unterschiedlich. Doch klar ist, dass alle etwas davon haben. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter können ihr Auto stehenlassen und sparen. Die Arbeitgeber brauchen weniger Parkraum und die Zufriedenheit der Belegschaft steigt. Die Verbünde gewinnen Fahrgäste. Und vor allem werden die Straßen und die Umwelt entlastet. Noch viel größer könnten diese Effekte jedoch sein, wenn Job Tickets systematisch gefördert würden, wie

das in der SPNV-Branche derzeit diskutiert wird. Dabei geht es um den Vorschlag einer „Multilateralen Kofinanzierung“, ein Modell, das unabhängig von der Unternehmensgröße allen Beschäftigten und allen Arbeitgebern offenstehen soll. 50 Prozent müsste die Nutzerin oder der Nutzer selbst zahlen, mit jeweils 12,5 Prozent wären der Bund, das Land, der Arbeitgeber und der Verkehrsverbund dabei, die zusammen die andere Hälfte übernehmen. Willkommener Nebeneffekt: Ein transparentes Modell wie dieses könnte ein Ansatz für die Vereinfachung der oft komplizierten Regelungen der Verbünde und Verkehrsunternehmen sein und so den Arbeitgebern Bürokratie ersparen.

„Job Tickets sollten wie die Krankenversicherung zu jedem Arbeitsvertrag gehören“, sagt Dr. Jörg Sandvoß, Vorstandsvorsitzender DB Regio. Sie seien ein wirksamer Anreiz zum Umsteigen auf den ÖPNV und Beitrag zur klimapolitischen Verkehrswende, der sich schnell verwirklichen lasse. „Manche Familie, die bisher zwei Autos hat, könnte mit einem Job Ticket darauf künftig verzichten.“



## Das richtige Mittel zur richtigen Zeit

Ab 2024 gilt die EU-Richtlinie zur Nachhaltigkeitsberichterstattung auch für Unternehmen mit mehr als 250 Mitarbeiter:innen. Damit wächst die Zahl berichtspflichtiger Unternehmen deutschlandweit von 500 auf rund 10.000. Sie müssen erstmals darlegen, mit welchen Maßnahmen sie die Nachhaltigkeitsziele der EU entlang ihrer Wertschöpfungskette in die Tat umsetzen. Weil dazu auch die von Mitarbeiter:innen generierten Verkehrsströme und deren CO<sub>2</sub>-Fußabdruck gehören, gewinnt das Job Ticket für Unternehmen dieser Größenordnung eine ganz neue Bedeutung. Galt es bisher vor allem als Ausdruck freiwilligen unternehmerischen Engagements, garantiert das Job Ticket künftig auch einen Pluspunkt

bei der Erfüllung der gesetzlichen Berichtspflicht. Und diese wird schnell wirksam, denn für den 2024 erstmals fälligen Bericht liegt das Geschäftsjahr 2023 zugrunde. Das bedeutet, dass betroffene Unternehmen bis Ende dieses Jahres die Strategien und Maßnahmen festgelegt haben müssen, mit denen sie in ihre erste Berichtsperiode starten wollen.

Das richtige Mittel zur richtigen Zeit dürfte das Job Ticket aber auch aus Sicht der Beschäftigten sein. Arbeitsmobilität per Pkw ist teuer wie nie, die Preissteigerungen an den Zapf- und Stromladesäulen belasten Pendlerinnen und Pendler stark. Besserung ist nicht in Sicht. Das Job Ticket bietet eine Alternative.





Notvergabe an DB Regio am 14. Dezember 2021

10 Mio. Zugkilometer pro Jahr

200.000 Zugfahrten jährlich

9 Linien

520 Beschäftigte

Sieben Wochen Vorlauf

Laufzeit bis Fahrplanwechsel Dezember 2023

## Fahrt frei in vielen Netzen

Weitestgehend reibungslos nahm DB Regio zum Fahrplanwechsel auch eine Reihe weiterer Verkehre auf. In **Baden-Württemberg** fährt auf der nun elektrifizierten Südbahn zwischen Ulm und dem Bodensee eine entsprechende Fahrzeugflotte mit verbessertem Fahrplan. In **Bayern** ist DB Regio im Netz Mainfranken (sieben Linien) mit neuem Verkehrsvertrag und modernisierten Zügen unterwegs. Begonnen hat auch der Betrieb auf der Verbindung München – Buchloe. In **Hessen** startete zum Fahrplanwechsel der neue Verkehrsvertrag für die Taunusstrecke Frankfurt – Limburg mit modernisierten Doppelstockzügen. In **Nordrhein-Westfalen** werden die Linien S 1 und S 4 der S-Bahn Rhein-Ruhr nun im Rahmen eines neuen Verkehrsvertrags betrieben. In **Sachsen** übernahm DB Regio das VVO-Dieselnetz (fünf Linien). In **Niedersachsen** hat Regionalverkehre Start Deutschland das Netz Niedersachsen Mitte (vier Linien) in Betrieb genommen.

# „Klasse Leistung“ beim fliegenden Wechsel in NRW

Übernahme der Abellio-Verkehre reibungslos gelungen.

Es war ein Kraftakt mit erfolgreichem Ausgang: In der Nacht vom 31. Januar zum 1. Februar übernahm DB Regio NRW die zuvor von Abellio betriebenen Verkehre der S-Bahn Rhein-Ruhr (sechs Linien) sowie das Ruhr-Sieg-Netz (drei Linien). Der nächtliche „fliegende Wechsel“, bei dem Abellio die Züge sukzessive an vereinbarten Übergabepunkten abstellte, funktionierte. Der mit den Aufgabenträgern vereinbarte Übergangsfahrplan erwies sich als stabil. Seit der Notvergabe der Verkehre im Dezember hatte DB Regio NRW alle Hebel in Bewegung gesetzt, damit der Übergang reibungslos klappt.

Nach dem Rückzug von Abellio waren DB Regio NRW sowie National Express und VIAS Rail in die Bresche gesprungen. „Wir stehen ganz klar zu unserer Verantwortung als Anker und Stabilisator des Regionalverkehrs in NRW“, sagte DB Regio NRW-Chef Frederik Ley und kündigte an: „Wir werden uns dafür zerreißen.“ Es galt, binnen sieben Wochen eine Leistungsausweitung von rund 20 Prozent zu bewerkstelligen und etwa 520 Abellio-Beschäftigte an Bord zu holen, die mit offenen Armen empfangen wurden. Eine 50-köpfige Task Force arbeitete fast rund um die Uhr an der Organisation des Übergangs. Sie konnte dabei auf Vorüberlegungen zurückgreifen, die seit der Einleitung des Schuttschirmverfahrens für Abellio entstanden waren. Ley: „Es war absehbar, dass im Falle einer Notvergabe alles ganz schnell gehen muss.“ Neben einer Unzahl von Detailfragen stand DB Regio NRW im Bereich der Disposition unter anderem vor der Aufgabe, Schichten für Beschäftigte zu planen, deren Wechsel noch gar nicht feststand. Beim Netz Ruhr-Sieg lag eine Herausforderung in der Übernahme von Leasingfahrzeugen mit unklarem und zu prüfendem Unterhaltungszustand, die bei DB Regio NRW sonst nicht im Einsatz sind. Kompliziert auch die Konstellation bei den neuen S-Bahnverkehren. Die Züge befinden sich im Besitz des VRR und werden vom Hersteller gewartet, was eine entsprechende Prozessplanung und Vereinbarungen erfordert.

Großes Lob für die „bemerkenswert stabile Betriebsaufnahme“ ernteten die Verkehrsunternehmen, Eisenbahnerinnen und Eisenbahner bei den Aufgabenträgern: „Eine Klasse Leistung, auf die alle Beteiligten stolz sein können!“ Frederik Ley betont: „Unser Team hat unheimlich viel Herzblut in die reibungslose Übernahme gesteckt und einen Riesenjob gemacht. Den Kolleginnen und Kollegen gebührt daher, auch im Sinne unserer Fahrgäste, mein ganz herzlicher Dank.“

**Weitere Informationen im E-Paper**

## Neuer Zugtyp startet in Hessen

Ein neuer Fahrzeugtyp wird beginnend ab Dezember 2024 im hessischen Regionalverkehr zum Einsatz kommen. Beim Hersteller Alstom beschafft DB Regio erstmals vierteilige, fünfteilige und sechsteilige Elektrotriebzüge des Typs „Coradia Stream HC“. Sie bestehen aus doppelstöckigen Steuerwagen sowie zwei bis vier Mittelwagen, die beim Vierteiler einstöckig sind und beim Fünfteiler um einen sowie beim Sechsteiler um zwei Doppelstockwagen ergänzt werden. Die sechsteilige Variante bietet 660 Sitzplätze,

beim Fünfteiler sind es 540 und beim Vierteiler 420. Unterwegs sein werden die 160 km/h schnellen Coradia Stream HC ab Dezember 2024 auf der Main-Weser-Linie RE 30 Frankfurt a. M. – Gießen – Kassel (17 Züge) sowie ab Dezember 2025 im „Netz Kinzigtal“ zwischen Frankfurt a. M. und Fulda/Bebra (29 Züge). Im Netz Kinzigtal wird auch die sechsteilige Ausführung zum Einsatz kommen. Bei der Vergabe der beiden Verkehre durch den Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) erhielt DB Regio jeweils erneut den Zuschlag.



# Starke Schiene punktet auf dem Arbeitsmarkt

Als Fachkraft in der Logistik hatte Wael Al-Imam nur einen befristeten Vertrag und bangte um seinen Arbeitsplatz. Dann erhielt der gebürtige Syrer die 22.000. Jobzusage der DB im vergangenen Jahr und begann am 6. Dezember 2021 seine Funktionsausbildung als Triebfahrzeugführer bei der S-Bahn Berlin. Damit hat die DB ihre Personaloffensive erfolgreich fortgesetzt und ihr Einstellungsziel übertroffen. Im Vergleich der Tätigkeitsgruppen rangierten Fahrzeug- und Fahrweginstandhaltung (2.720 Jobzusagen), Ingenieurberufe (2.410) sowie Triebfahrzeugführerinnen und -führer (1.760) ganz oben. Es folgten IT-Berufe (1.230) und Fahrdienstleiterinnen und -leiter (1.160). Obwohl der Arbeitsmarkt angespannt



Foto: DB AG/Dominic Dupont  
Wael Al-Imam hängt seine unsichere Beschäftigung in der Logistik an den Nagel und macht mit einer Funktionsausbildung zum Triebfahrzeugführer bei der S-Bahn Berlin einen Traum wahr.

ist, habe die DB „in der Größenordnung einer Kleinstadt eingestellt“, sagt Martin Seiler, Vorstand Personal und Recht. „Wir gehören zu den Top-Arbeitgebern und -Ausbildern in Deutschland.“ Zum Erfolgsrezept gehöre es, unbefristete, vielfältige, spannende und sinnstiftende Jobs anzubieten. „Mobilitätswende, Nachhaltigkeit und Klimaschutz sprechen viele an.“ Um den Verkehrsträger Schiene zu stärken, will die DB im laufenden Jahr mindestens 21.000 neuen Mitarbeitenden Jobzusagen geben und die Ausbildungskapazitäten nochmals steigern. So sollen 5.200 Auszubildende und Dual-Studierende an Bord geholt werden, 200 mehr als 2021.

**Weitere Informationen im E-Paper**

## Start fährt bis nach Eindhoven

Die Regionalverkehre Start Deutschland GmbH, die das Vergabeverfahren für den Maas-Wupper-Express (RE 13) gewonnen hat, holt sich für das Streckenmanagement auf dem niederländischen Teil des grenzüberschreitenden Verkehrs Arriva Nederland an Bord. Die Linie RE 13 verbindet aktuell Hamm (Westfalen) mit Venlo (Niederlande) und wird bis zum Betriebsstart im Dezember 2026 bis Eindhoven verlängert. Arriva Nederland übernimmt die Betriebsführerschaft für den niederländischen Teil des Maas-Wupper-Express. Das beinhaltet unter anderem die Trassenanmeldung, den Energiebezug, die Leitstelle sowie das Notfallmanagement. „Mit dem Gewinn einer grenzüberschreitenden Strecke stehen wir vor vielen neuen und spannenden Aufgaben. Wir freuen uns darauf, dabei die Synergien des Konzerns in Form



einer engen Zusammenarbeit mit Arriva Nederland nutzen zu können“, sagt Start-Geschäftsführer Dirk Bartels. Die DB Regio-Tochter wird die Verkehrsleistung von rund 2,9 Millionen Zugkilometern jährlich mit 20 Neufahrzeugen des Typs Flirt XL EMU4 auf die Schiene bringen. Die Vertragslaufzeit beträgt 14 Jahre. Von der rund 214 Kilometer Verbindung entfällt fast ein Fünftel auf die Niederlande.

**Weitere Informationen im E-Paper**

## BEMU von Alstom bei DB Regio im Testbetrieb

Batteriezüge können auf vielen Strecken den Dieselbetrieb ersetzen. In Bayern und Baden-Württemberg ist ein BEMU erstmals im Fahrgasteinsatz.

Noch bis Anfang Mai testen DB Regio und Alstom den ersten voll zugelassenen Batteriezug des Herstellers im Echtbetrieb auf Strecken in Bayern und Baden-Württemberg. Ausgestattet mit Batterie-Oberleitungs-Hybridtechnik, kann der BEMU (Battery Electric Multiple Unit) auf elektrifizierten Streckenabschnitten nachladen. Das erhöht die Flexibilität und ermöglicht Reichweiten, mit denen Batteriezüge für viele bisher im Dieselbetrieb befahrene Verbindungen infrage kommen. „Wir wollen als Deutsche Bahn bis 2040 klimaneutral sein“, sagt der DB Regio-Vorstandsvorsitzende Dr. Jörg Sandvoß. „Mit dem ersten Batteriezug im Kundenbetrieb gehen wir im Regionalverkehr den nächsten großen Schritt zu einer emissionsfreien Bahn in Deutschland. DB Regio will mit diesem Test Praxiserfahrungen sammeln, um diese Zukunftstechnologie im Betrieb und in der Wartung zu beherrschen.“

Der Testbetrieb ist für eine hohe Laufleistung mit unterschiedlichen Streckenprofilen und verschiedenen Ladeszenarien ausgelegt. So

kann der Zug auf der Linie Stuttgart – Horb, wo er unter der Woche unterwegs ist, in einem elektrifizierten Abschnitt während der Fahrt nachladen. An den Wochenenden wechselt der Batteriezug nach Bayern und verbindet im fränkischen Seenland Pleinfeld und Gunzenhausen miteinander. Dort besteht am Start- und am Zielbahnhof die Möglichkeit zum Laden. Eingebaut ist die BEMU-Technologie in einen Zug des Typs Talent 3. In Zukunft will Alstom sie auf der Coradia-Plattform einsetzen.

„Ich erhoffe mir von diesem Projekt wichtige Erkenntnisse, weil das bayerische Bahnnetz geradezu prädestiniert ist für den Einsatz solcher Batteriezüge“, sagt Bayerns Verkehrsministerin Kerstin Schreyer. Der baden-württembergische Verkehrsminister Winfried Hermann begrüßt den Test ebenfalls. „Wo der Bau einer Oberleitung schwierig und damit zu teuer ist oder erst in Zukunft realisiert werden kann, werden nach und nach Batterie- oder Wasserstoffzüge zum Einsatz kommen und den bisherigen Dieselbetrieb ersetzen.“



Foto: DB AG/Chairs Weber



# Flexibler Verkehr vom Silbertablett

In Dormagen kommt STADTBUSsi wie gerufen. Drei Konzerngeschwister der DB arbeiten dabei Hand in Hand.

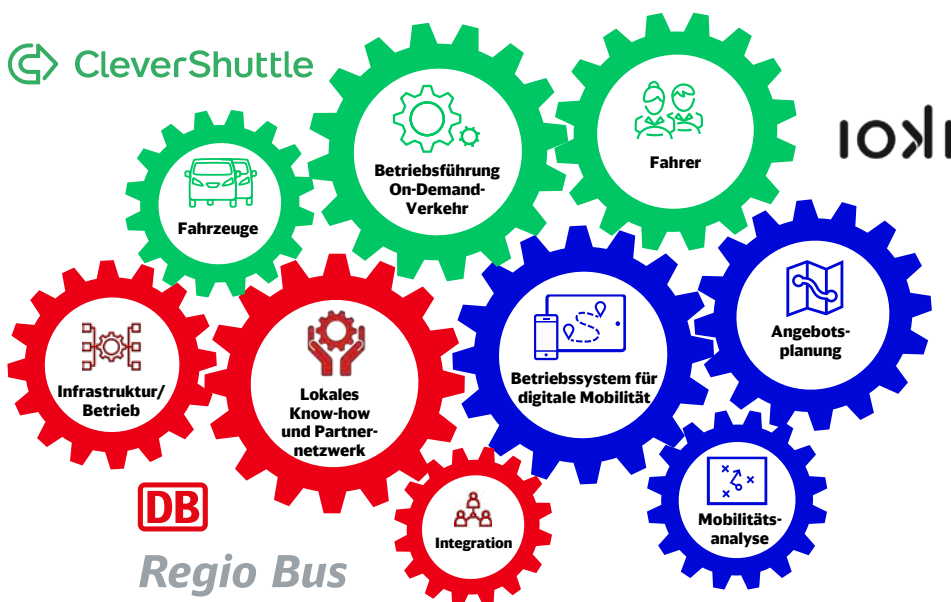
Es gibt sie in ländlichen Regionen und in der Stadt. Sie heißen „HeinerLiner“, „EMIL“ oder „Flexo“ und haben Konjunktur, seit das modernisierte Personenbeförderungsgesetz den liniengebundenen Bedarfsverkehr im ÖPNV dauerhaft verankert hat. Schließlich kommen sie wie gerufen – auch in Dormagen im Rheinland, wo nun „STADTBUSsi“ fährt.

Die fast 65.000 Einwohnerinnen und Einwohner Dormagens können seit jeher auf ein gutes Stadtbusangebot zurückgreifen. Zum Fahrplanwechsel am 12. Dezember 2021 ist es noch attraktiver geworden. Als langjährige Partnerin der StadtBus Dormagen GmbH bringt es die zu DB Regio Bus gehörende BVR Busverkehr Rheinland GmbH auf die Straße. Dafür hat die BVR nicht nur die Flotte von 13 auf 21 Mildhybrid-Busse von MAN aufgestockt, sondern verwirklicht auch das neue On-Demand-Angebot. „STADTBUSsi“ kommt abends und nachts auf Bestellung per App, freitags und samstags sogar bis drei Uhr morgens. Und am Wochenende zusätzlich sogar tagsüber. Es gilt der On-Demand-Tarif des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr (VRR), Fahrgäste mit einem Abo des VRR oder des Verkehrsverbunds Rhein-Sieg erhalten Rabatt.

„On-Demand-Angebote sind ein wichtiger Baustein eines erfolgreichen ÖPNV“, sagt Klaus Schmitz, Geschäftsführer der StadtBus Dormagen GmbH. „Unsere Fahrgäste profitieren von dem neuen,



Foto: StadtBus Dormagen GmbH



## „On-Demand-Angebote sind wichtiger Baustein eines erfolgreichen ÖPNV“

Klaus Schmitz, Geschäftsführer StadtBus Dormagen GmbH

sehr flexiblen und digitalen Angebot, das den klassischen ÖPNV sinnvoll ergänzt.“ Für die Umsetzung des Ridepooling-Verkehrs holte die BVR zwei Konzerngeschwister ins Boot. Von ioki kommen die Apps für Kunden und Fahrer sowie die digitale Plattform. Für die operative Umsetzung ist CleverShuttle zuständig und steuert die LEVC-London-Taxis mit Hybridantrieb samt Fahrerinnen und Fahrern bei. Eine ideale Konstellation, meint Alexandra Spiolek, Leiterin Marktbearbeitung der BVR. Als Marktführer für digitale On-Demand-Lösungen in Deutschland war ioki ohnehin die erste Wahl, und die Erfahrung von CleverShuttle bei der betrieblichen Umsetzung von On-Demand-Verkehren kam gerade recht. „So können wir uns auf die Ausweitung des klassischen Stadtbusverkehrs konzentrieren und uns für den Ridepooling-Betrieb, der andere Anforderungen stellt, auf die Kompetenz von CleverShuttle verlassen.“ Für den Busverkehr Rheinland ist es zwar die erste unmittelbare Zusammenarbeit mit den beiden Konzerngeschwistern, aber dabei soll es nicht bleiben. Dass Bedarf an On-Demand-Angeboten besteht, daran hat Alexandra Spiolek keine Zweifel, das zeige auch das Beispiel Dormagen. „Sofort nach dem Start haben sich schon 200 Fahrgäste in der App angemeldet.“ Einziger Grund zum Hadern ist für sie die wegen Corona ausgefallene Karnevalssaison: STADTBUSsi, meint die Rheinländerin, wäre der Liebling aller Feiern geworden.

## Ridepooling in besten Händen

Das digitalbasierte On-Demand-Verkehr als technologische Spielerei abgetan werden, gehört längst der Vergangenheit an. Allein ioki hat inzwischen in Deutschland und Europa mehr als 70 Projekte umgesetzt, bei denen intelligente Algorithmen unterschiedliche Fahrtwünsche zu Fahrgemeinschaften bündeln. Ziel ist ein Angebot, das für die Fahrgäste so attraktiv und für den Aufgabenträger so rentabel wie möglich ist. Dabei dient Ridepooling als Zubringer zu klassischen ÖPNV-Angeboten auf der Schiene und mit dem Linienbus, schließt Lücken im Angebot und kommt den Fahrgästen durch ein dicht geknüpftes Netz auch räumlich entgegen. Dormagen ist ein Beispiel dafür: So bedient STADTBUSsi nicht nur die bestehenden Stadtbus-Haltestellen, sondern auch zusätzliche Haltepunkte in Siedlungen, die der Stadtbus nicht erreicht. CleverShuttle erarbeitete sich seine Kompetenz beim softwaregesteuerten Betrieb von On-Demand-Verkehren während der ersten fünf Unternehmensjahre im Endkundenmarkt und ist nun als Partner für Städte, Landkreise und Verkehrsunternehmen im Einsatz. Im ersten Jahr seiner Neuausrichtung hat CleverShuttle bereits acht ÖPNV-integrierte On-Demand-Verkehre für kommunale Nahverkehrsunternehmen umgesetzt und sich damit als Deutschlands führender Betreiber von On-Demand-Ridepooling im ÖPNV etabliert. Vier weitere Verkehre starten im Frühjahr 2022.

## DB Medibus rollt in Hessen weiter

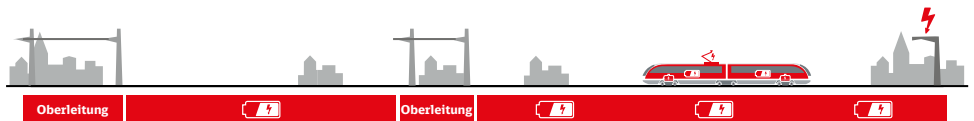
Der DB Medibus stärkt für weitere drei Jahre die medizinische Versorgung in Nordhessen. Dafür haben das Hessische Ministerium für Soziales und Integration gemeinsam mit der Kassenärztlichen Vereinigung Hessen (KVH), den beiden Landkreisen Werra-Meißner und Hersfeld-Rotenburg sowie dem Interkommunalen Zweckverband Sontara-Herleshausen-Nettershausen grünes Licht gegeben. Damit einher geht eine Erweiterung des Angebots. Über die hausärztliche Versorgung hinaus nutzen jetzt auch die Diakonie Eschwege-Land den DB Medibus für die pflegerische und soziale Beratung.



Foto: Patrick Kuschfeld

Der DB Medibus ist seit Juli 2018 in Nordhessen im Einsatz. Das zunächst auf zwei Jahre befristete Projekt wurde regelmäßig verlängert. „Die medizinische Versorgung stellt uns vor echte Herausforderungen“, sagt Dr. Eckhard Starke, zweiter Vorstandsvorsitzender der KVH. „Gerade in ländlichen Regionen ist der Ärztemangel stark spürbar. Die Gründe dafür sind vielfältig und von uns nur bedingt beeinflussbar. Daher freuen wir uns, Patientinnen und Patienten im Werra-Meißner-Kreis und im Landkreis Hersfeld-Rotenburg mit der mobilen Arztpraxis eine Anlaufstelle bieten zu können.“

**Weitere Informationen im E-Paper**



# Mit Batteriebetrieb zur Klimaneutralität

Auf einem 240 Kilometer langen Netz in der Pfalz haben Dieselzüge künftig ausgedient. Ein Projekt mit Pilotfunktion, sagt die Landesregierung.

Rheinland-Pfalz steigt auf vielen nicht-elektrifizierten Strecken in der West- und Südpfalz auf batterieelektrische Züge um. Ab Dezember 2025 sollen die ersten BEMU (Battery Electric Multiple Unit) auf zwei Linien den Betrieb aufnehmen, weitere sechs Linien ein Jahr später folgen. Mit dem rund 240 Kilometer langen Netz starte man durch in Richtung klimaneutrale Zukunft, sagt die Mainzer Landesregierung und beziffert die Einsparung an Dieselkraftstoff mit rund fünf Millionen Litern jährlich. Was das für die Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen bedeutet, hat der Zweckverband SPNV Rheinland-Pfalz Süd (ZSPNV Süd) als Aufgabenträger ausgerechnet: bis zu 20,4 Millionen Kilogramm pro Jahr. Zugrunde liegt ein Oberleitungs-Hybridkonzept: Wo Fahrdrat vorhanden ist, werden unterwegs die Batterien aufgeladen. Das erhöht die Reichweite der Züge, wenn auf ihrem Laufwege elektrifizierte Abschnitte zur Verfügung stehen. In Rheinland-Pfalz sind dazu Insel-Elektrifizierungen an ausgewählten Standorten geplant. Bis zum Betriebsstart müssen die Anlagen bereitstehen – eine gemeinsame Auf-

gabe des ZSPNV Süd, des Landes und der DB Netz als Infrastrukturbetreiberin. Geprüft wird derzeit, die Batteriezüge nur mit Ökostrom zu laden.

Die Landesregierung betrachtet das pfälzische BEMU-Netz als Pilot für weitere Projekte. Die Entscheidung für das Konzept hatte der ZSPNV Süd 2019 in enger Abstimmung mit dem Land auf der Grundlage zweier Gutachten getroffen. Nägel mit Köpfen machten Aufgabenträger und Land mit der Vergabe des Pfalznetzes im November 2021, das in zwei Losen ausgeschrieben worden war. Das Los 1 mit rund 4,6 Millionen Zugkilometer jährlich umfasst das batterieelektrische Netz, Los 2 beinhaltet konventionelle Diesel-Verkehre mit 1,3 Millionen Zugkilometern pro Jahr. DB Regio erhielt den Zuschlag für beide Lose und hat 44 Züge des Typs FLIRT Akku bei Stadler bestellt. Die 55 Meter langen Zweiteiler bieten 172 Sitzplätze. Im Los 2 wird DB Regio zunächst mit den heutigen Triebwagen vom Typ Desiro starten und ab 2031/2032 sukzessive auf Fahrzeuge vom Typ LINT 41 umstellen. Alle Fahrzeuge

werden einem umfangreichen Redesign unterzogen.

**Weitere Informationen im E-Paper**



Mit einer Batterieladung kommt der Flirt Akku mindestens 80 Kilometer weit. Im Test hat er schon deutlich größere Entfernungen geschafft.

## Strecken in der Eifel kommen unter Draht

Nach dem nördlichen Abschnitt Hürth-Kalscheuren – Euskirchen, der bereits letzten Sommer instandgesetzt wurde, ist die Eifelstrecke jetzt auch am südlichen Ende zwischen Trier-Ehrang und Auw an der Kyll wieder in Betrieb. Von Norden und Süden her werden in diesem Jahr weitere Abschnitte folgen. Auf ganzer Länge befahrbar sein wird die Eifelstrecke voraussichtlich Ende 2023, wenn die Lücke zwischen Kall und Nettersheim geschlossen ist. Beschlossene Sache ist bereits die Elektrifizierung der Eifelstrecke in Nordrhein-Westfalen zwischen Hürth-Kalscheuren und Kall sowie der Voreifelbahn zwischen Bonn und Euskirchen und der Erfttalbahn zwischen Euskirchen und Bad Münstereifel. Der Bund hat signalisiert, die Elektrifizierung im Zuge des Wiederaufbaus über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) zu fördern. Sie kann so deutlich schneller umgesetzt werden. Dies war nur möglich, weil das Land Nordrhein-Westfalen die Absicherung der Finanzierung vorab gegenüber der DB zugesagt hat.

Die Vereinbarung dafür unterzeichneten Anfang Februar die NRW-Verkehrsministerin Ina Brandes, Dr. Norbert Reinkober, Geschäftsführer des Nahverkehr Rheinland (NVR) und DB-Infrastrukturvorstand Ronald Pofalla. Auch für den rheinland-pfälzischen Abschnitt der Eifelstrecke ist die Elektrifizierung vorgesehen.

Insgesamt waren Anfang Februar rund 80 Prozent der von der Flut betroffenen Strecken in Rheinland-Pfalz und NRW wieder instandgesetzt. Die Arbeiten an der Volmetalbahn zwischen Rummenohl und Brügge werden mindestens noch das ganze Jahr in Anspruch nehmen. Über das Jahr 2022 hinaus werden, abgesehen vom Abschnitt der Eifelstrecke zwischen Kall und Nettersheim, auch der Wiederaufbau der Erfttalbahn zwischen Euskirchen und Bad Münstereifel und des Abschnitts Walporzheim – Ahrbrück der Ahrtalbahn dauern.

**Weitere Informationen im E-Paper**



# Gut gerüstet in die neue Fahrradsaison

Die Biker sind startklar. DB Regio schultert die Herausforderung mit einem vielseitigen Maßnahmenpaket zur Fahrgastlenkung.

Mit dem Frühling kommen die Freizeitradler:innen – und das ist auch gut so: Die Fahrradmitnahme in den Zügen ist ein Baustein integrierter Mobilität, ein wichtiger Bestandteil der Verkehrswende und deshalb auch ein zentrales Thema bei DB Regio. „Die wachsende Bedeutung des Fahrrads ist gut für das Klima. Damit sind auch neue betriebliche Herausforderungen für den ÖPNV verbunden, denen die Branche gemeinsam begegnen sollte, um rasch die nötige Wirkung zu erzielen. Gemeinsam mit dem Fahrrad als einem klimafreundlichen Verkehrsmittel wollen wir die Verkehrswende vorantreiben“, sagt Mario Theis, Leiter Kompetenzzentrum Erlösmanagement & Produktinnovation DB Regio AG.

DB Regio setzt in erster Linie auf Fahrgastlenkung. „Da sich die Kapazitäten nicht immer kurzfristig erweitern lassen, geht es darum, die vorhandenen Ressourcen in unseren Zügen optimal zu nutzen. Dadurch können wir den betrieblichen Ablauf und damit auch das Reiseerlebnis unserer Fahrgäste verbessern“, berichtet Marketing-Managerin Corinna Muschner. Gemeinsam mit Lisbeth Blum, Managerin Produktinnovation und Reisendeninformation, steuert sie das Projekt „Bahn meets Bike“, das verschiedene Maßnahmen bündelt. Dazu gehört der Einsatz von Fahrradlots:innen, der

sich bereits letztes Jahr bewährt hat und nun in mehreren Regionen gemeinsam mit Aufgabenträgern finanziert wird.

Das Maßnahmenpaket beinhaltet aber auch digitale Lösungen wie einen Informationsbereich für Radfahrer:innen im Zugportal oder die Empfehlung weniger frequentierter Strecken in Zusammenarbeit mit dem Routenplaner Komoot. Hinzu kommt die Fahrradinfokampagne ab Ende April, die Fahrradfans sensibilisieren möchte, Ausflüge gründlicher vorzubereiten, weil sie dann besser laufen und mehr Spaß machen. „Wir möchten Alternativen aufzeigen, um stark frequentierte Ausflugsnetze zu entlasten“, so Muschner.

„Unser Fokus liegt vor allem auf der Fahrgastlenkung.“

Lisbeth Blum, Co-Projektleiterin  
Team Produktinnovation, DB Regio AG



Foto: iStock/Juipoo



Foto: iStock/thanastocker

In Bayern steht Radfahrer:innen die um zahlreiche Bike-Inhalte erweiterte App DB Ausflug zur Verfügung. Dazu gehören unter anderem Tourenvorschläge inklusive Verbindungsauskunft und Ticketinformationen für die Anreise mit der Bahn sowie Tipps zur Fahrradmitnahme oder zu den verfügbaren Kapazitäten im Zug. Informationen zu Fahrradverleihstellen am Ausstiegsbahnhof oder Reparaturmöglichkeiten entlang der Tour ergänzen das Angebot. Zudem wurden DB-Services wie Call a Bike und das Prämiensammelprogramm Rad+ in die App integriert. Eine weitere Stärke: Mit passendem Content bespielt, ist die App auch in anderen Regionen Deutschlands verwendbar. Die S-Bahn Stuttgart testet ab Mai gemeinsam mit DB Connect und dem Faltradhersteller Brompton eine neue Idee für Pendler:innen: Im Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart können Abo-Neukunden die Falträder des renommierten britischen Herstellers jetzt zu stark vergünstigten Konditionen für einen Zeitraum von zwölf Monaten mieten. Die Aktion läuft 2022 „solange der Vorrat reicht.“

Weitere Informationen im E-Paper

## Mit Tempo 200 im Stundentakt über die Alb

Mit der Eröffnung der rund 60 Kilometer langen Schnellfahrstrecke Wendlingen – Ulm geht ein weiteres Regionalverkehrsangebot auf Fernverkehrsniveau an den Start: Nach der im Oktober gewonnenen Ausschreibung wird DB Regio die Verkehre ab Dezember 2022 mit lokbespannten Reisezügen und einem Tempo bis 200 km/h im Stundentakt betreiben. Dadurch rücken nicht nur Stuttgart und Ulm näher zusammen. Mit der Laichinger Alb erschließt der von Land und

Kommunen finanzierte Regionalbahnhof in Merklingen auch eine ganze Region neu für den Schienenverkehr. Außerdem werden im Filstal Kapazitäten für den Ausbau des Regionalverkehrs frei, weil der Fernverkehr dann über die Neubaustrecke verläuft. Gewinner sind die Pendlerinnen und Pendler. So verkürzt sich die Fahrt zwischen Ulm und Stuttgart um eine Viertelstunde. Zwischen Ulm und Tübingen schrumpft die Reisezeit sogar um 40 Minuten.

Das Land Baden-Württemberg hatte die Regionalverkehrsleistungen auf der Schnellfahrstrecke zwischen Wendlingen und Ulm für den Übergangszeitraum des Vorlaufbetriebs vergeben. Der Vertrag läuft bis Dezember 2027, ab Dezember 2025 besteht ein jährliches Kündigungsrecht seitens des Landes. Mit dem Fahrplanwechsel 2025 wird die Linie dann von Stuttgart über Ulm bis an den Bodensee durchgebunden und mit landeseigenen Doppelstock-Triebzügen bedient.

# Sauberer Dreh

S-Bahn Berlin appelliert mit Videoserie auf Youtube für mehr Hygiene und Rücksichtnahme.

Wenn sich Berlin schlafen legt, fängt für Oskar und Jana der Tag erst an. Die beiden sind Reinigungskräfte bei der S-Bahn und beseitigen Nacht für Nacht die Spuren des Berliner Alltags. Es ist eine Schicht wie jede andere, als auf einmal ihr Chef vor ihnen steht, völlig aus der Puste und mit Panik in den Augen: Große Inspektion in zwölf Stunden, alle Züge müssen blitzblank sein. Die lange Nacht, die darauf folgt, hat es in sich.

Was den beiden Helden dabei widerfährt, erzählt die Webserie „Die S-Bahn-Reinigerin“ in schnell geschnittenen und mit vielen Special Effects gespickten Episoden auf Youtube. Die Story hinter der Story: Die Kombination aus fesselndem Film und Comic-Elementen soll Fahrgäste dazu animieren, mehr Rücksicht zu nehmen und ihren Abfall nicht überall liegen zu lassen. Flankiert wird die Web-Serie unter dem Hashtag #bleibsauber mit einem dazugehörigen Comic als Printausgabe und weiteren kommunikativen Maßnahmen wie



Grafiken: S-Bahn Berlin



Live-Marketing-Aktionen in Berlin. Entstanden ist der Fünfteiler im Auftrag und in enger Zusammenarbeit mit dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB).

Genau wie bei der mehrfach ausgezeichneten Web-Serie „Das Netz“ hat die S-Bahn wieder echte Berliner Promis für den Dreh engagiert: Schauspielerin Roxana Sfarabadi spielt Jana, Popkultur-Ikone Summelnuff ihren Alter Ego und Rapper Florian Renner aka Damion Davis mimt den Oskar.

Wie viele gute Serien basiert „Die S-Bahn-Reinigerin“ natürlich auf wahren Begebenheiten: „Saubere Züge sind sehr wichtig für die Attraktivität der S-Bahn, deshalb reinigen wir die Wagen mehrmals täglich grob und jede Nacht gründlich“, berichtet S-Bahnchef Peter Buchner und erinnert daran, dass die Fahrt für alle angenehmer wird, wenn jeder Rücksicht nimmt. „Dafür“, so Buchner, „soll diese YouTube-Serie werben.“ Mit ihrer Flotte von 660 Fahrzeugen befördert die S-Bahn jeden Tag mehr als eine Million Fahrgäste durch Berlin und das Umland.



## Influencer aus Leidenschaft

Sie arbeiten bei der Bahn, für Zughelfer oder in der Infrastruktur – und wenn sie nicht gerade eine Lok bewegen, Gleise bauen oder Software entwickeln, teilen sie ihre Leidenschaft für Züge und Schienen mit ihren Follower:innen bei Twitter, Instagram oder LinkedIn: die TRAINfluencer.

Mit gerade mal 17.900 Google-Treffern gehört die Spezies im Web zwar noch zu den Exoten, findet mit Videos, Podcasts, Blogs und pointierten Statements aber zunehmend Gehör. In der Debatte um die Verkehrswende sind die TRAINfluencer mit ihrem digitalen Storytelling jedenfalls schon längst angekommen. Das wiederum ist nicht nur gut für das Klima, sondern auch ein Gewinn für die Branche im Werben um die Nachwuchskräfte von morgen. Schließlich soll die Generation Z nicht nur mitfahren, sondern irgendwann auch mal ans Steuer.

## „Die Solidarität ist groß“

Leipzigs Kulturszene ist legendär. Das hat den vielen Künstler:innen, die sie groß gemacht haben, in der Corona-Pandemie aber nicht geholfen. „Die Kultur- und Veranstaltungsbranche ist in besonderem Maße betroffen. Für viele Künstler:innen geht es schlicht ums Überleben“, bringt Frank Bretzger, Chef der S-Bahn Mitteldeutschland, die Lage auf den Punkt.

Weil man das bei der in Leipzig gegründeten Spread Group offensichtlich genauso sieht, haben beide Unternehmen eine Soli-Aktion in Gang gesetzt, die weit über Leipzig hinaus Kreise zieht: Die S-Bahn spendet die Erlöse aus dem Verkauf ihrer eigenen Kollektion an Textilien, Accessoires und Geschenkartikeln an freie Kulturschaffende in und um Leipzig, während die Spread Group ihre Verkaufsplattform Spreadshop bereitstellt. Bretzger: „Die Einnahmen übertreffen unsere Erwartungen, die Solidarität mit den Künstler:innen ist groß.“

Foto: S-Bahn Mitteldeutschland



### Impressum

**Herausgeber**  
DB Regio AG  
Bestellermarketing  
Europa-Allee 70-76  
60486 Frankfurt am Main

DB Regio im Internet:  
[www.dbregio.de](http://www.dbregio.de)

**Verantwortlich**  
Joachim Kraft  
Tel. 069 265-7330  
regioaktuell@  
deutschebahn.com

**Realisation**  
Lemon Media KG, Siegen

**Druck**  
DB Kommunikationstechnik  
GmbH, Karlsruhe

**Stand**  
März 2022

Zusatz-Infos im  
**E-Paper**  
[www.dbregio.de](http://www.dbregio.de)