



Regio Aktuell

Informationen der DB Regio AG für die Nahverkehrsbranche



D-TICKET

Große Bühne für den Nahverkehr von morgen

Zukunft Nahverkehr rückt ÖPNV in den Blick von Politik und Öffentlichkeit

Was im 20. Jahrhundert das Auto war, muss im 21. Jahrhundert der ÖPNV sein! Mit dieser Vision lädt DB Regio vom 4. bis 9. September 2023 zur Zukunft Nahverkehr nach Berlin. Ort des Geschehens ist eine der größten Event Locations der Hauptstadt, die STATION Berlin. „Wir geben dem ÖPNV eine große Bühne, weil er eine enorme Bedeutung für die Mobilitätswende hat. Das möchten wir Politik und Öffentlichkeit mit gemeinsamen Botschaften nahebringen“, skizziert Dr. Jan Schilling, Vorstand Marketing DB Regio AG, den Leitgedanken der Veranstaltung.

MARKTPLATZ



Tatsächlich hat die Zukunft Nahverkehr schon früh große Anziehungskraft entwickelt. Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen VDV verlegt seinen Rheinischen Abend kurzerhand an die Spree und der Bundesverband Schienennahverkehr BSN lädt im Rahmen des Events zur Mitgliederversammlung ein. Der Regiosignale-Kongress nutzt die große Bühne ebenfalls, um am 6. September Themen wie das Deutschlandticket und dessen Finanzierung, die Angebotsoffensive ÖPNV, den Fachkräf-

REGIOSIGNALE



Fotos: DB Regio (4)

ERLEBNISWELT



temangel oder Integrierte Mobilität zu diskutieren. Die Women in Mobility kommen am Tag zuvor zum Summit 2023 zusammen. Währenddessen zeigt die Branche auf der über 4.000 Quadratmeter großen Ausstellungsfläche, was sie heute schon kann und morgen auf Straße und Schiene bringen will: Auf dem Marktplatz präsentieren große Player wie Siemens und Alstom, aber auch Start-ups wie GoFlux oder Ottobahn ihre Produkte und Ideen. DB Regio ist unter anderem mit Ideenzug, Showbus und ioki vertreten. In der Erlebniswelt setzen multimediale Infotainment-Stationen die Entwicklungspotenziale im Nahverkehr mit vielen überraschenden Effekten in Szene und sorgen dadurch auch für Gesprächsstoff in den Dialogforen.

DIALOG



Denn dort wird auch darüber diskutiert, wie sich die Inspirationen der Infotainment-Stationen im Nahverkehr der Zukunft realisieren lassen können. An den letzten beiden Tagen gehört die Bühne dann all denen, um die es bei der Zukunft Nahverkehr eigentlich geht - den Fahrgästen. Eines der zentralen Themen am Fahrgast-Tag: Arbeiten im ÖPNV.

Weitere Informationen im E-Paper

Liebe Leserinnen und Leser,

der Klimawandel und seine Folgen haben den ÖPNV nicht nur in den Mittelpunkt einer breiten gesellschaftlichen Debatte um nachhaltige Mobilität gerückt. Die Debatte hat auch einen enormen Innovationsschub ermöglicht, mit dem Deutschland-Ticket eine echte Revolution in unserer Nahverkehrslandschaft ausgelöst und das Tor zu einer neuen



Foto: DB AG/Plambeck

Epoche im ÖPNV aufgestoßen. Mit der Initiative Zukunft Nahverkehr knüpfen wir an dieser positiven Entwicklung an. Wir nehmen ihren Schwung mit und geben all denen Raum und Bühne, die auf eine zukunftsfähige öffentliche Mobilität hinarbeiten und Wege suchen, wie wir das Potenzial heben können, das schon heute im ÖPNV steckt. Wie also soll, kann und wird der ÖPNV künftig aussehen?

„Die Debatte hat eine Revolution im ÖPNV ausgelöst. Daran knüpfen wir an.“

Die Veranstaltungswoche in der STATION Berlin wird den Blick in die Zukunft werfen und erlebbar machen, wie sich der ÖPNV von morgen anfühlt. Also - kommen Sie vom 4. bis 9. September 2023 zum Auftakt der Initiative nach Berlin und lassen Sie uns gemeinsam in die Zukunft des Nahverkehrs aufbrechen. Dazu lade ich Sie herzlich ein.

Evelyn Palla, DB-Vorständin Regionalverkehr

Standpunkt



Foto: DBAG/VDV

Der Spirit, der uns trägt. Das Tempo, das wir brauchen

von Dr. Jan Schilling,
Vorstand Marketing DB Regio AG

Ich gebe es gerne zu: Ich bin ein begeisterter „Öffi“. Das war ich als Geschäftsführer ÖPNV beim Verband Deutscher Verkehrsunternehmen und diese Begeisterung habe ich mit zu DB Regio genommen. Begeistert bin ich, weil der ÖPNV als Schrittmacher der Mobilitätswende, Teil der Daseinsvorsorge aber auch als Wirtschaftsfaktor ungleiche gesellschaftliche Relevanz hat. Und diese Begeisterung braucht es auch, damit wir bei DB Regio und gemeinsam als Branche unseren politischen Auftrag erfüllen. An Konzepten und Ideen mangelt es nicht. Wir alle wissen, was es braucht, damit der ÖPNV immer mehr und flächendeckend eine Alternative zum Auto wird. Dazu gehören integrierte und kundenorientierte Angebote, die Straße und Schiene intelligent verknüpfen und vernetzen. Dazu gehören Züge und Busse mit innovativen Ausstattungskonzepten, On-Demand-Verkehre ebenso wie Apps, die die ÖPNV-Angebote unkompliziert verfügbar machen. Das Deutschland-Ticket weist hier die Richtung für den Rest der Tariflandschaft. Der Zeitdruck ist hoch, der Klimawandel wartet nicht auf uns. Dass der ÖPNV Rückgrat der nötigen Transformation ist, muss erfahrbar werden und die Debatte um die Mobilität der Zukunft weiter antreiben. Deshalb brauchen wir Tempo in der operativen Umsetzung und einen Spirit, der uns gemeinsam trägt. Das war das Credo meines Vorgängers Andreas Schilling und es ist auch meines. Gemeinsam mit der Branche wollen auch wir als DB Regio die Attraktivität und Qualität des ÖPNV steigern. Dabei setzen wir auf mehr Angebot in Stadt und Land, Innovationen, treiben Debatten voran, stellen Lösungen ins Schaufenster, von denen der ÖPNV und die Fahrgäste profitieren. Genau das soll auch die „Zukunft Nahverkehr“ leisten, zu der wir vom 4. bis 9. September nach Berlin einladen. Der ÖPNV ist eine Wachstumsbranche, die zukunfts-gewandte und coole Lösungen für die Mobilität von morgen hat! Der ÖPNV ist attraktiver, als man denkt, und wir arbeiten daran, dass das noch besser wird!



Foto: DBAG/Claus Weber



Foto: DBAG/Dominic Dupont



Foto: DBAG/Andreas Varnhorn



Foto: ioki

Zwei Säulen stärken die Schiene und die Straße

Neuaufstellung soll integrierte Verkehre sowie Innovationen und die Digitalisierung voranbringen

In neuer Formation begegnet DB Regio den Herausforderungen der Mobilitätswende. Zwei gleichwertige Säulen tragen nun das Geschäft, DB Regio Schiene und DB Regio Straße. Beide sind im Vorstand mit einem eigenen Ressort verankert ebenso das Marketing. Der Hintergrund: Mit neuen, integrierten Angeboten, bei denen Buslinien- und On-Demand-Verkehre einander ergänzen, hat der ÖPNV auf der Straße erhebliches Wachstumspotenzial. Das gilt vor allem im ländlichen Raum, wo der Bus bisher keine wirkliche Alternative zum Auto ist. Ein weiteres Ziel ist es, die Angebote auf der Schiene und der Straße so miteinander zu verzahnen, dass möglichst nahtlose Mobilitätsketten entstehen. Die neue Organisation nehme insgesamt „eine integrierte und verkehrsträgerübergreifende Perspektive“ ein, so DB Regio-Vorstandsvorsitzende Evelyn Palla. Sowohl auf der Straße, wie auch auf der Schiene sollen zudem Innovationen für attraktive und effiziente Verkehrsangebote vorangetrieben werden. Als weiteren Erfolgs-

faktor für die Mobilitätswende sieht DB Regio die Digitalisierung. Das gilt für den Betrieb, aber besonders auch für solche digitalen Anwendungen, die den Zugang zum System Nahverkehr für die Fahrgäste erleichtern.

An der Spitze des zum 1. April neu entstandenen Ressorts Regio Schiene steht Oliver Terhaag, zuvor Vorstand Produktion. Es umfasst den Regionalverkehr und die S-Bahnen. Im Ressort Regio Straße unter Leitung von Frank Klingenhöfer wurden bereits zum 1. Januar die klassischen Linienbusverkehre, der On-Demand-Verkehr und die Konzept- und Plattformlösungen von ioki gebündelt. Das neue Marketingressort übernahm Dr. Jan Schilling. Der vormalige Geschäftsführer ÖPNV beim Verband Deutscher Verkehrsunternehmen löste zum 1. April den Vorstandsbeauftragten Marketing Andreas Schilling ab, für den die Freistellungsphase der Altersteilzeit begonnen hat. DB Regio habe Andreas Schilling „sehr viel zu verdanken“, würdigte Vorstandsvorsitzende Evelyn Palla dessen erfolgreiches Wirken in den vergangenen fünf Jahren. Seinen Nachfolger Jan Schilling hieß Palla als „profunden Branchenkenner mit langjähriger Erfahrung“ bei DB Regio willkommen.

Klimaschutz: Zeit zu handeln

Deutschland will bis 2045 vollständig klimaneutral werden. Dabei ist der Verkehr das große Sorgenkind. Bis 2030 müssen die Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors im Vergleich zu 2019 um fast 50 Prozent sinken. Schnelle und nachhaltige Erfolge kann insbesondere der Nahverkehr auf der Straße liefern. Dabei geht es nicht einfach um ein Mehr an ÖPNV. Integrierte Verkehre, also die Kombination aus On-Demand-Verkehren und

Linienverkehren, bedeuten einen enormen Qualitätssprung für die Fahrgäste. Unter dbregio.de/dialog/standpunkte hat DB Regio Straße dazu ein umfangreiches Informationsangebot zusammengestellt. Es beinhaltet Praxisbeispiele, Studien und Handreichungen unter anderem von Agora Verkehrswende, dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen und Fraunhofer IESE.

Weitere Informationen im E-Paper

„Ein Booster für die Verkehrswende“

Mit dem Deutschland-Ticket startet eine neue Ära. Der VDV rechnet mit einem Digitalisierungsschub.

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) freute sich auf die „Tarifrevolution im ÖPNV“, und Verkehrsminister Dr. Volker Wissing konnte den Abschied vom „Rätselraten vor dem Ticketautomaten“ kaum erwarten. Jetzt ist der „Booster für die Verkehrswende“, wie Evelyn Palla, DB-Vorständin Regionalverkehr, das Deutschland-Ticket bezeichnete, mitten im Leben angekommen: „Wir haben das scheinbar Unmögliche gemeinsam mit dem Bund, den Ländern und der gesamten Branche möglich gemacht und können sagen: Die intensive Arbeit der letzten Monate hat sich gelohnt“, kommentierte sie den Start des Tickets am 1. Mai.

Das gilt für die Fahrgäste, die sich jetzt nicht mehr durch eine unübersichtliche Tariflandschaft kämpfen müssen, ebenso wie für arbeitende

Unternehmen. Sie können ihren Mitarbeiter:innen das Deutschland-Ticket mit attraktiven Rabatten als Job-ticket anbieten und dadurch auch

ihre CO₂-Bilanz verbessern. Trotz geglücktem Start in die neue ÖPNV-Ära bleiben noch Fragen offen: Für zentrale Themen wie Einnahmезuscheidung oder Spielräume für lokale Varianten muss die Branche

noch Lösungen finden. An der nötigen Zuversicht fehlt es ihr nicht. Danach gefragt, ob unterschiedliche Mitnahmeregeln in einigen Verkehrsverbänden die Einheitlichkeit des Deutschland-Tickets gefährdeten, wies VDV-Präsident Ingo Wortmann im Nachrichtensender Phoenix darauf hin, dass noch manches im Fluss sei: „Das ist ein Prozess. Wir befinden uns in den ersten zwei Jahren in einer Experimentierphase. Da muss man auch schauen, was der Markt wirklich braucht und was nicht.“



Chipkarten knapp, Downloads beliebt

Innerhalb der ersten fünf Wochen seit Beginn des Vorverkaufs am 3. April haben bereits rund sieben Millionen Fahrgäste ein Deutschland-Ticket-Abo erworben. Etwa zwei Millionen davon sind neue Abonentinnen und Abonenten. Das berichtet der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV). Er geht davon aus, dass sich insgesamt fünf bis sechs Millionen neue Abonentinnen und Abonenten für ein Deutschland-Ticket entscheiden werden. Hinzu kommen gemäß VDV-Prognose etwa elf Millionen Stammkund:innen, die von ihrem aktuellen Abo ins Deutschland-Ticket wechseln. Rund die Hälfte der Fahrgäste haben sich das Ticket auf ihr Smartphone geladen. Die andere Hälfte der Deutschland-Tickets wurde dem VDV zufolge auf Chipkarten beziehungsweise zeitlich befristeten Übergangslösungen wie Papiertickets ausgegeben. Wesentlicher Grund dafür seien globale Lieferengpässe bei Halbleitern und Beschaffungsschwierigkeiten bei Chipkarten, sagte VDV-Präsident Ingo Wortmann. Mit Blick auf vereinzelte, vor allem technisch begründete Probleme in der Einführungsphase warb Wortmann um Verständnis. „Die nötigen Umstellungen und Anpassungen der IT-Systeme im Vertrieb und bei der Ticketkontrolle dauern noch an und wir versprechen größtmögliche Kulanz für die Fahrgäste.“



v. l. n. r.: Dr. Volker Wissing, Bundesverkehrsminister; Oliver Krischer, Minister für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen und Vorsitzender der Verkehrsministerkonferenz; Evelyn Palla, Vorständin Regionalverkehr Deutsche Bahn AG; Ingo Wortmann, VDV-Präsident

„Tarifrevolution im ÖPNV“

Deutschland steigt ein. So stand es nicht nur auf der Lok, vor der Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing, der Branchenverband VDV und DB-Vorständin Regionalverkehr Evelyn Palla bei einem Pressetermin am Berliner Hauptbahnhof über den Start des Deutschland-Tickets informierten. Die große Nachfrage nach Abos zeigt auch, dass es so ist: Allein in den ersten drei Wochen des Vorverkaufs wurden fast 750.000 neue Abos verkauft, zwei Wochen später waren es bereits zwei Millio-

nen. „Das Deutschland-Ticket hat das Zeug zum echten Game Changer“, sagte Wissing. „Wir machen Schluss mit Fragen nach Waben, Stufen und Kreisen. Das Deutschland-Ticket ist die größte Tarifrevolution im Öffentlichen Personen Nahverkehr und ein echter Fortschritt für unser Land. Wir entlasten Bürgerinnen und Bürger, senken die Zugangshürden für den klimafreundlichen ÖPNV und ebnen den Weg für eine modernere, digitalisierte und vernetzte öffentliche Mobilität.“

Fahrgastzahlen steil gestiegen

Trotz Belastungen des Bahngeschäfts durch Pandemiefolgen, Ukrainekrieg und stark gestiegene Inflation hat der DB-Konzern das Geschäftsjahr 2022 mit einem deutlichen operativen Gewinn abgeschlossen. Das operative Ergebnis (EBIT bereinigt) verbesserte sich im Vergleich zum Corona-Jahr 2021 um rund 2,8 Milliarden Euro

auf knapp 1,3 Milliarden Euro. Der Konzernumsatz (bereinigt) wuchs 2022 gegenüber dem Vorjahr um 19,1 Prozent auf rund 56,3 Milliarden Euro. In den Jahren 2020 und 2021 hatte die DB pandemiebedingt noch Verluste in Milliardenhöhe gemacht. Maßgeblich Treiber

der positiven Entwicklung waren die sehr erfolgreiche Logistik-Tochter DB Schenker und die starke Nachfrage im Personenverkehr. „Klimafreundliche Mobilität boomt. Das spornt uns an, für unsere Kundinnen und Kunden so schnell wie möglich besser zu werden“, sagte der DB-Vorstandsvorsitzende Dr. Richard Lutz bei der Vorstellung der Zahlen Ende März. Der Schlüssel dazu seien höhere Kapazitäten im dicht befahrenen Schienennetz. Daran arbeite die DB gemeinsam mit ihrem Eigentümer und der Branche mit Hochdruck. Die Zahl der Reisenden im Fern- und Nahverkehr auf der Schiene wuchs um 44,4 Prozent, bei DB Regio nahm sie um 43,2 Prozent zu. Neben dem schrittweisen Wegfall der pandemiebedingten Beschränkungen wirkten sich hier das 9-Euro-Ticket und die Übernahme der Abellio-Verkehre positiv aus. Die Fahrgastzahlen im Busverkehr stiegen um 11,5 Prozent. Gut behauptet hat sich DB Regio im Wettbewerb um Verkehrsverträge. Im ÖPNV auf der Straße stieg der Marktanteil leicht an. Im SPNV entschied DB Regio acht Vergabeverfahren mit einem Verkehrsvolumen von insgesamt 30,4 Millionen Trassenkilometern pro Jahr für sich.



Foto: DB AG/Andreas Varnhorn

„S-Bahn-Fahrzeuge sollten flexibler werden“

Verkehrswende braucht Kapazität. Internes DB Regio-Projekt sieht viel Potenzial im Fahrzeugdesign.

Dearbonisierung, Mobilitätswende, Bevölkerungsentwicklung – auf den SPNV kommt eine Menge zu. Besonders in den Metropolen wird die Nachfrage weiter wachsen. Prognosen gehen ab 2035 von einem Plus in Höhe von 30 bis 50 Prozent aus – deutlich zu viel, um die daraus resultierenden Kapazitätsanforderungen allein durch Taktverdichtung aufzufangen. Nun widmet sich DB Regio in einem internen Projekt der Frage, was bei gegebener Infrastruktur fahrzeugseitig getan werden kann, um künftig mehr Fahrgäste befördern zu können.

Andrea Guanipa und Fabian-Tobias Gerdts halten die Fäden zusammen – die eine zuständig für Aspekte der Flottenentwicklung und Fahrzeugtechnik, der andere für den Stakeholderdialog. „Uns geht es darum, dass bei Beschaffungen die Erfahrungen und Erkenntnisse aus Betreibersicht eine Rolle spielen“, erläutert Gerdts. Schließlich hätten Fahrzeuge eine Lebensdauer von mehr als 30 Jahren, sodass die Entscheidungen der nächsten Jahren weit in die Zukunft reichen. „Deshalb bieten wir unsere Expertise an. Davon profitieren sollen am Ende die Fahrgäste, die Aufgabenträger und die Industrie.“

Konkret geht es dabei um Anforderungen an künftige Fahrzeuggenerationen aus betrieblicher und kundenzentrierter Perspektive. „Wir werten dazu die Rahmenbedingungen aus, tragen die Erfahrungen mit den heutigen Fahrzeugen zusammen, blicken aber auch über den Tellerrand hinaus und schauen uns globale Benchmarks wie Sidney oder Singapur an“, erläutert Guanipa. So liefern die bisherigen Erkenntnisse etwa gute Argumente

dafür, das Fahrzeugdesign über eine intelligente Verzahnung von standardisierter Plattform und flexiblen Modulelementen für die Anforderungen der Verkehrswende auszurichten. „S-Bahn-Fahrzeuge sollten mit Blick auf das Fahrgastaufkommen flexibler werden, an verschiedene Bedarfsszenarien anpassbar sein und Umbaureserven haben“, sagt Guanipa.

Ein weiteres zentrales Thema ist der Fahrgastfluss an den Schnittstellen zwischen Bahnsteig und Zug. Wenn es beim Ein- und Ausstieg stockt und Haltezeiten nicht eingehalten werden könnten, so Guanipa, gehe das zulasten von Pünktlichkeit, Betriebsqualität und Streckenkapazität. Ihr Fazit: „Die Breite der Türen und das Layout des Innenraums haben vor allem im Einstiegsbereich enorme Bedeutung.“ Was grundsätzlich einleuchtend ist, kann sie mittlerweile bis ins Detail auf Türbreiten und Sitzanordnungen herunterbrechen: Ein optimaler Fahrgastwechsel lässt sich nur im Zusammenspiel von breiteren Türen mit etwa 1,60 m lichter Weite, vorhandener Standback-Area und einer trichterförmigen Anordnung von Sitzen im Einstiegsbereich realisieren. „Wir wollten es genau wissen und haben Professor Bernhard Rüger vom Institut für Verkehrswissenschaften der Technischen Universität Wien beauftragt, die Zusammenhänge mithilfe von Fahrgastflusssimulationen wissenschaftlich zu untersuchen.“

Dass sich der Zielkonflikt zwischen Kapazitäts- und Komfortorientierung deshalb nicht auflöst, weiß auch Gerdts. Dafür ist jetzt aber darstellbar, wie viel Betriebsqualität verloren geht, wenn zugunsten einiger Sitzreihen auf optimierte Türbreiten und Innenraumlayouts verzichtet wird. „Vielleicht“, so hofft er, „lässt sich der über die Jahre infolge von Zielkonflikten entstandene Gordische Knoten aus der Betreiberperspektive heraus lösen.“

Daten & Fakten

- 2022 beförderte DB Regio rund 1.605 Mio. Fahrgäste auf der Schiene.
- Mit Bussen von DB Regio waren 467,2 Mio. Reisende unterwegs.
- Umgerechnet in Vollzeitstellen beschäftigte DB Regio 37.738 Mitarbeitende.
- 2022 betrieb DB Regio eine Flotte von 18.157 Eisenbahnfahrzeugen und 10.904 Bussen (inkl. Fremdbusse).

Neuer Ersatzverkehr geht in Franken auf die Straße

Start zwischen Nürnberg und Würzburg mit fabrikneuer Flotte und einem an den Kundenbedürfnissen orientierten Leistungsbild

Was sofort ins Auge fällt, ist die Farbe: Purpur. So sehen die Busse aus, so ist das Piktogramm gestaltet, daran orientiert sich die Bekleidung der Reisendenlenker:innen. Purpur stärkt die Signalwirkung der Wegeleitung, kennzeichnet die Haltestellen, kommt in Medien zum Einsatz. Was die Fahrgäste damit verbinden sollen: Es läuft, selbst wenn wochenlang kein Zug fährt. Weil die Busse Komfort und Service bieten. Weil man sich auf sie verlassen kann. Weil man gut informiert wird und sich zurechtfindet. „Neuer Ersatzverkehr“ heißt das Programm, das DB Regio dafür ins Leben gerufen hat. Die Premiere findet zwischen Würzburg und Nürnberg statt.

Seit 26. Mai laufen die Bauarbeiten für die Sanierung der Magistrale. Der Fernverkehr wird umgeleitet, der Nah- und Regionalverkehr weicht in zwei Etappen auf die Straße aus. An den Ersatzverkehr stellt diese Situation hohe Anforderungen. Zum einen, weil die Sperrung lange dauert, zum anderen, weil rund 1,5 Millionen Fahrgäste betroffen sind. Wichtigstes

Ziel ist es, sie trotz Einschränkungen im öffentlichen Verkehr zu halten. Florian Wiesemann, Programmleiter Neuer Ersatzverkehr: „Wer enttäuscht aufs Auto umsteigt, kommt so schnell nicht wieder.“ Es geht um Verlässlichkeit und ein ganz neues Niveau. Das macht schon die Fahrzeugflotte deutlich. „Wir haben neue Überlandbusse und Gelenkbusse von MAN beschafft, von denen durchschnittlich 40 am Tag zwischen Nürnberg und Würzburg zum Einsatz kommen“, sagt Felix Thielmann, stellvertretender Programmleiter. „Über die Omnibusverkehr Franken GmbH und unterstützt durch umliegende Busgesellschaften von DB Regio Straße stehen ausreichend Fahrer:innen zur Verfügung, die wir für einen verlässlichen Betrieb benötigen.“ Unter anderem folgende Produktmerkmale werden den Fahrgästen geboten:

Fahrzeuge: WLAN, Fahrgast-Informationssystem in Echtzeit, USB-Steckdosen, Abstellmöglichkeiten für Gepäck, Fahrradanhänger bzw. Fahrradträger

Reisendeninformation: Frühzeitige Fahrplanbereitstellung, Echtzeitinformationen, Haltestellenansagen im Bus, kartenbasierte Lokalisierung der Busse in Echtzeit, Anschlussinformation in der Reiseauskunft

Intuitive Wegeleitung: Umfassende Beschilderung im Ersatzverkehrsdesign, digitale Wegeleitung zur Haltestelle, optimierte Umgebungspläne, Haltestellenvideos mit dem Weg vom Zug zum Bus und andersherum.

Haltestellen: Gute Erkennbarkeit und erhöhte Aufenthaltsqualität, digitale Fahrplananzeiger an ausgewählten Haltestellen.

Service: Umfassend qualifizierte Reisendenlenker:innen an Knotenbahnhöfen, Vormeldeservice für mobilitätseingeschränkte Reisende, Gruppenvoranmeldung möglich.

Alle Informationen stehen gebündelt auch im Internet unter bahn.de/ersatzverkehr zur Verfügung.



Komfortable Fahrzeuge mit guter Ausstattung



Informationen über Anschlüsse, Abfahrtszeiten und Verspätungen in Echtzeit



Leicht verständliche digitale und analoge Wegeleitung



Einladende und leicht erkennbare Haltestellen



Services wie im Schienenverkehr

Ein neues, einfach wiedererkennbares Piktogramm für intuitive Wegeleitung bei Ersatzverkehren wurde gemeinsam mit DB Station&Service entwickelt. Aus acht denkbaren Alternativen fiel die Entscheidung zugunsten der am besten verständlichen Variante: Ein Pfeil vom Zug zum Bus zeigt unmissverständlich, worum es geht. „Wir hoffen“, so Thielmann, „dass sich diese Gestaltung auch über die DB hinaus etabliert.“



„Die Bedeutung der Ersatzverkehre wächst mit der Anzahl der Baustellen im Streckennetz“, stellt Florian Wiesemann fest. Der Ersatzverkehr in Franken soll Orientierung geben für das Niveau bei lang andauernden Sperrungen von Verkehrsachsen. Von der Arbeit des Programteams, erläutert Wiesemann, sollen die Fahrgäste und Aufgabenträger aber auch bei konventionellen Ersatzverkehren profitieren. „Die Basisqualität muss ebenfalls stimmen.“ Gespannt ist

das Team aber zunächst, was die Reisenden zwischen Nürnberg und Würzburg loben und was sie vermissen. Das Team freut sich über Feedback

– und hofft, dass die Fahrgäste am Ende des Ersatzverkehrs am 11. September zufrieden zurückschauen werden. Felix Thielmann: „Dann haben wir wirklich was geschafft.“

Weitere Informationen im E-Paper



Fotos: DB Regio(3)



Münchener S-Bahn auf Kurs Zukunft

Programm „Starke S-Bahn München“ macht das System Schritt für Schritt leistungsfähiger

Die DB holt zum großen Wurf aus, um die S-Bahn München zu einem der modernsten Systeme Europas zu machen. Gemeinsam mit dem Freistaat bringt die DB ein umfangreiches Qualitäts-, Ausbau- und Modernisierungsprogramm auf den Weg. Es soll noch vor der für 2035 geplanten Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke umgesetzt werden und sukzessive für Verbesserungen sorgen. Unter dem Namen „Starke S-Bahn München – Programm 14plus“ umfasst es kurz- und längerfristige Maßnahmen in der Infrastruktur, im Betrieb und in der Reisendeninformation. Die wichtigsten Punkte: Die Flotte soll um 90 neue Züge wachsen sowie die Leit- und Sicherungstechnik des Knotens digitalisiert werden. München wäre dann neben Stuttgart und Hamburg das dritte große Projekt im Rahmen der Digitalen Schiene Deutschland. Eine Machbarkeitsstudie untersucht die Umsetzung mit dem Ziel, die bestehende Stammstrecke bis 2030 zu digitalisieren. Anschließend sollen die Außenäste folgen.

Die Beschaffung 90 weiterer Züge war im 1. Münchener S-Bahnvertrag mit der Bayerischen Eisenbahngesellschaft als Aufgabenträgerin vereinbart worden. DB Regio hat dafür 200 Meter lange, durchgehend be-

gehbare Züge ausgeschrieben, die zwölf Prozent mehr Kapazität bieten. Für die Wartung der wachsenden Flotte baut die DB an den Enden der Stammstrecke zwei neue S-Bahn-Werke. In Pasing beginnen die bauvorbereitenden Maßnahmen noch 2023. In Steinhausen soll ein Neubau das bestehende Werk ersetzen. Hinzu kommen weitere, kurzfristig wirkende Maßnahmen. So verbessert die S-Bahn München unter anderem durch den Ausbau ihrer Live-Map die Fahrgastinformation und modernisiert derzeit 16 Züge, die zuvor in Niedersachsen unterwegs waren. Ebenfalls will DB Netz am Ostbahnhof das neue Elektronische Stellwerk in Betrieb nehmen. Zudem wird die präventive Instandhaltung der Infrastruktur gestärkt und an netzergänzenden Ausbauten gearbeitet.

„Mehr als 50 Jahre nach den Olympischen Spielen und der allerersten S-Bahn-Fahrt schaffen wir mit der Initiative bis zum Start der 2. Stammstrecke die Grundlage für ein hochmodernes S-Bahn-System“, sagt Klaus-Dieter Josel, DB-Konzernbevollmächtigter für den Freistaat Bayern. „Gemeinsam mit der 2. Stammstrecke ist das für den Nahverkehr in der Region München nicht weniger als ein neues 1972. Die S-Bahn wird so leistungsfähig, dass sie erneut Generationen umweltfreundlich mobil halten wird.“

Weitere Informationen im E-Paper



Wiederaufbau biegt auf die Zielgerade ein



Nach der Instandsetzung weiterer 24 Kilometer fahren in Rheinland-Pfalz die Züge auf der Eifelstrecke wieder von Trier bis nach Gerolstein. Mitte April fand die Inbetriebnahme des Abschnitts zwischen Kyllburg (Foto) und Gerolstein statt. Der Premierzug: Ein Triebwagen der Baureihe 620, der bei der Flut im Juli 2021 unter Wasser gestanden hat. Weitere sechs beschädigte Züge dieser Baureihe folgen Schritt für Schritt. Sie werden bei der DB und beim Hersteller Alstom aufgearbeitet.

„Für die Menschen in der Eifel bedeutet dies ein weiteres Stück Normalität und Lebensqualität“, freute sich Evelyn Palla, DB-Vorständin Regionalverkehr, über die Wiederinbetriebnahme. DB Regio befährt die Strecke im Stundentakt. Die rheinland-pfälzische Mi-

nisterpräsidentin Malu Dreyer sagte, es werde deutlich sichtbar, dass der Wiederaufbau nach der Katastrophe vorankomme. Die DB will die gesamte Eifelstrecke noch dieses Jahr wieder vollständig befahrbar machen. Parallel dazu laufen die Planungen für die Elektrifizierung, die bis Ende 2026 abgeschlossen sein soll. Das bedeute „eine moderne, zukunftsfähige und deutlich bessere Schieneninfrastruktur“, so Achim Hallerbach, Verbandsvorsteher Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Nord. „Im Sinne eines verbesserten Fahrplanangebots hoffen wir, dass der abschnittsweise zweigleisige Ausbau der Strecke realisiert wird und wir mit neuen Betriebskonzepten und schnelleren Verbindungen deutliche Verbesserungen für die Fahrgäste erreichen können.“

Weitere Informationen im E-Paper

Mit autonomen Verkehren beginnt ein neues Kapitel der ÖPNV-Geschichte

Neue Technologie wird ein entscheidender Hebel für die Verkehrswende sein

Seitdem Bedarfslinienverkehre digital disponiert und mit Apps gebucht werden können, haben sie enorm zugenommen. Zugleich gehen die ersten autonomen Shuttles, die mit höherer Geschwindigkeit im allgemeinen Verkehr mitschwimmen, an den Start. Was bedeutet es, wenn sich beides miteinander verbindet? Dr. Thomas Huber, Leiter Innovative Verkehrskonzepte bei DB Regio Bus, im Interview.



Foto: DB Regio

Herr Dr. Huber, erleben wir gerade, wie ein neues Kapitel in der Geschichte des ÖPNV aufgeschlagen wird?

„Das ist ganz sicher so, und das beschränkt sich auch nicht auf die On-Demand-Mobilität.“

Autonome Verkehre betreffen nicht nur Shuttles, es geht auch um größere Fahrzeuge. Das heißt, wir reden von einer Technologie auch für integrierte Verkehrskonzepte, bei denen Linien- und Bedarfsverkehre sich ergänzen und beide autonom betrieben werden. Gerade damit kann der autonome Verkehr zum Wegbereiter der Verkehrswende werden. Er ist ein entscheidender Hebel, um den ÖPNV effizienter und attraktiver zu machen.“

Wohin sehen Sie die Treiber dieser Entwicklung?

„Zum einen ist mit Industriepartnern wie Mobileye, Schaeffler oder ZF die Technologie mit großen Schritten vorangekommen. Das ermöglicht neue Einsatzszenarien, eine ganz

andere Durchdringung des ÖPNV. Zweitens ist der Markt für autonome Angebote bereit. Die Aufgabenträger stehen vor der großen Herausforderung der Verkehrswende. Zugleich leidet die Branche unter einem Mangel an Fahrpersonal und muss damit umgehen. Autonome Verkehre sind eine Antwort auf beides. Mit ihnen lassen sich neue Angebote umsetzen, für die es sonst kein Personal geben würde.“

Wie akzeptieren die Fahrgäste fahrerlose Verkehre?

„Ganz ohne Fahrpersonal haben wir noch keine Erfahrung sammeln können. In den bisherigen Projekten fahren wir im Level 3, also mit Begleitperson. Nach mehr als 100.000 Kilometern können wir allerdings sagen, dass die Fahrgäste superpositiv eingestellt sind. Es gibt da keine Ängste, keine Vorbehalte. Das bestätigen die Studien zu den Projekten ebenfalls. Wir gehen davon aus, dass das auch mit fahrerlosen Verkehren so sein wird.“

Wann kann man damit rechnen?

Thomas Huber: „Das werden wir unter anderem aus den Ergebnissen der aktuellen Projekte besser einschätzen können. Wir gehen jetzt Level 4 an, also die nächste Stufe. Das bedeutet: fahrerloser Betrieb in einem definierten Gebiet mit Überwachung durch eine Leitwarte. Auf dem Weg dorthin wird es zunächst weiter eine Fahrtbegleitung geben. Das Ziel ist es aber natürlich, den Übergang möglichst zeitnah zu vollziehen. Das wird keine Jahre mehr dauern.“

Wann sind autonome Verkehre überall ein selbstverständlicher Teil des ÖPNV?

Deutschland nimmt die Stufe 4

Als erstes Land der Welt hat Deutschland die Rechtslage für autonomes Fahren ohne Sicherheitsfahrer der Stufe 4 geregelt. So können autonome Flotten seit 2023 im Regelbetrieb eingesetzt werden. In einem Forschungs- und Entwicklungsprojekt im Rhein-Main-Gebiet werden für die ganze Branche wichtige Erfahrungen beim autonomen Fahren im ÖPNV gesammelt. Bis 2030 sollen allein in Hamburg bis zu 10.000 autonome Shuttles eingesetzt werden. Das Bundesministerium für Verkehr und Digitales fördert zudem den Ausbau vollständig neuer, digitalisierter und vernetzter Mobilitätssysteme. Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) verzeichnet bereits heute mehr als 40 autonome Shuttle-Bus-Projekte im ÖPNV. Jedoch fahren die meisten von ihnen in geringer Geschwindigkeit, auf festen Strecken und weiterhin mit Sicherheitsfahrer.

Thomas Huber: „Die Technologie ist bereits sehr bald serienreif. Bis die Städte und Landkreise als Aufgabenträger autonome Verkehre bestellen, am besten in integrierten Konzepten, kann es noch etwas länger dauern. Das wird auch nicht überall sofort geschehen, sondern zeitlich versetzt, weil in der Regel Verkehrsverträge ja zunächst auslaufen müssen. Sicher ist aber, dass die ÖPNV-Welt in Deutschland schon 2030 eine deutlich andere sein wird. Es wird völlig normal werden, dass der Nahverkehr auch mit autonomen Flotten unterwegs ist.“

Züge zur Bergbahn fahren extra klimafreundlich



Foto: DB AG/Oliver Lang

In einem Pilotprojekt fahren jetzt auch die Züge auf der Schwarzatalbahn in Thüringen mit dem klimafreundlichen Kraftstoff HVO (Hydrotreated Vegetable Oil). Mitte April betankten Diana Saager, Leiterin der Thüringer Bergbahn, und Martin Walden, DB-Konzernbevollmächtigter für Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen, erstmals einen auf der Schwarzatalbahn eingesetzten Triebwagen mit dem Biokraftstoff. HVO wird aus biologischen Rest- und Abfallstoffen gewonnen und senkt die CO₂-Emissionen im Vergleich zu Diesel um rund 90 Prozent. Auf der Schwarzatalbahn summiert sich das allein bis Jahresende auf rund 430 Tonnen. Die Thüringer Bergbahn gehört zur DB Regio-Netz Verkehrs GmbH. Von der 25 Kilometer langen Schwarzatalbahn zweigt die Standseilbahn nach Lichtenhain ab, mit historischen Triebwagen geht es weiter nach Cursdorf. Das Ensemble ist ein touristisches Highlight - und die Bahnreise jetzt noch klimafreundlicher. Diana Saager: „Das ist auch für unser Marketing eine wichtige Komponente.“

Weitere Informationen im E-Paper

Foto: Allianz pro Schiene/
Andreas Arnold

Bus und Bahn mit Herz und Seele

Der Wettbewerb läuft noch bis zum 30. Juni, aber für die erste Überraschung hatte die #Lieblingsbusfahrer:in-Kampagne bereits kurz nach ihrem Start gesorgt: Schon nach drei Wochen hatten über 1.000 Fahrgäste ihre Kandidat:innen nominiert, indem sie auf www.lieblingsbusfahrerIn.de von Erlebnissen mit Fahrer:innen berichteten, die sie besonders beeindruckt hatten. „Das ist schon jetzt ein riesengroßes Dankeschön an unsere Busfahrerinnen und Busfahrer“, freuten sich die Initiator:innen von PRO BAHN, DB Regio, dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen und dem Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen. Im Sommer wählt eine Jury die bewegendsten Geschichten aus und kürt die drei Gewinner:innen, die im September in Berlin ausgezeichnet werden. Bei der „Eisenbahner:in mit Herz“ sind die Preise schon vergeben: In dem von der Allianz pro Schiene veranstalteten Wettbewerb gingen sieben an Mitarbeiter:innen der DB. Bundessiegerin Silber wurde Kirstin Schley von DB Regio Mitte (Foto). Die Zugbegleiterin hatte einer Reisenden im Rollstuhl, die den falschen Zug genommen hatte, mit großem persönlichem Einsatz weitergeholfen.

Impressum

Herausgeber

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

Verantwortlich

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

Realisation

Lemon Media KG, Siegen

Druck

DB Kommunikationstechnik GmbH,
Karlsruhe

Stand

Juni 2023

DB Regio im
Internet:
www.dbregio.de

Zusatz-Infos im
E-Paper



„Ich habe viel Respekt vor der Verantwortung“

Erst geflohen, dann umgeschult: Seit März arbeitet Sonia Alaghehband als Lokführerin bei der S-Bahn Stuttgart

Einmal alles auf Start: Als Sonia Alaghehband 2016 in Deutschland ankam, musste sie ihr altes Leben hinter sich lassen – ihre Freunde, ihre Familie und ihren Beruf. „Es war nicht einfach für mich, aber ich blieb stark“, berichtet die Iranerin. Nach einem Tipp von Freunden nimmt sie mit Erfolg an einem von der Deutschen Bahn, dem Land Baden-Württemberg und der Bundesagentur für Arbeit organisierten Pilot-Projekt teil und lässt sich gemeinsam mit Geflüchteten aus

Pakistan, Syrien und dem Iran zur Triebfahrzeugführerin umschulen.

Mittlerweile hat die 45-Jährige die Prüfung mit Erfolg bestanden. Seit März bringt sie die Fahrgäste der S-Bahn Stuttgart an ihr Ziel. „Ich habe mich ganz bewusst entschieden, hier einen technischen Beruf zu erlernen, denn im Iran ist es Frauen verboten, Lokführerin zu werden“, erzählt sie. Vor der Verantwortung, die mit ihrer neuen Aufgabe als Eisenbahnerin verbunden ist, hat sie großen Respekt. Einen Zug zu steuern, sagt sie, erfordert höchste Konzentration, weil „schon die kleinste Ablenkung Folgen haben kann.“ Von Technik habe sie vorher keine Ahnung gehabt. „Die habe ich jetzt“, schmunzelt sie.



Foto: SWR aktuell

Durch Initiativen wie diese konnte die Deutsche Bahn seit 2019 fast 100.000 Einstellungszusagen geben. Martin Seiler, Vorstand Personal und Recht bei der DB, erklärt: „Mit der Umschulung gewinnen wir nicht nur dringend benötigte Lokführerinnen und Lokführer, sondern wir bieten gleichzeitig Menschen, die nach ihrer Flucht in Deutschland Fuß fassen wollen, eine spannende berufliche Perspektive und integrieren sie in den deutschen Arbeitsmarkt.“

Weitere Informationen im E-Paper

Thüringer Bergbahn: Seit 1923 ein echter Hingucker

Die Idee war kühn, das Ergebnis ist auch hundert Jahre später noch spektakulär. 1923 eröffnet, um die Hochebene um Oberweißbach an das Schienennetz anzuschließen, steht die Thüringer Bergbahn heute als Ausflugsziel hoch im Kurs: Statt Güterwagen zieht die Standseilbahn nun luftige Cabriowagen zur Bergstation Lichtenhain hinauf. Oben angekommen, können Rei-

sende die Fahrt in historischen Triebwagen auf der Flachstrecke fortsetzen und den Thüringer Wald genießen. Im Jahr 2002 von DB RegioNetz Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn saniert und wieder in Betrieb genommen, ist die Standseilbahn Teil des deutschen Schienennetzes und über die Schwarzatalbahn per Zug erreichbar. **Weitere Informationen im E-Paper**



Foto: DB AG/Frankfurt-Barteld