



Regio Aktuell

Informationen der DB Regio AG für die Nahverkehrsbranche

DB AG / Claus Weber

Die besten Chancen hat die Schiene

Der Wettbewerb um die klimaneutrale Mobilität der Zukunft hat begonnen. Jetzt muss die Branche ihre Trümpfe ausspielen.



DB AG / Volker Emersleben

Klimaneutralität ist keine Utopie, sondern eine Aufgabe und ein konkretes Ziel. Bis zur Jahrhundertmitte soll es nach dem Willen der Bundesregierung und der Europäischen Union erreicht sein. Im Bereich Verkehr ist kein Verkehrsträger dafür so qualifiziert wie die Schiene. Eine einmalige Chance. Denn die Schiene kombiniert wie kein anderes Verkehrssystem Energieeffizienz, Elektroantrieb und Massenleistungsfähigkeit. Das macht sie zum Vorreiter klimafreundlicher Mobilität.

Ökostrom baut den Umweltvorteil aus

Wer die Bahn nutzt, reduziert bereits heute seinen ökologischen Fußabdruck drastisch. Und wer mit der S-Bahn Hamburg, mit DB Regio-Zügen in vielen Netzen in Baden-Württemberg oder im Fernverkehr der Deutschen Bahn fährt, hinterlässt sogar fast keine Spuren mehr. Hier fahren die Züge bereits mit 100 Prozent Ökostrom. Rund 90 Prozent ihrer Verkehrsleistung erbringt die DB auf dem elektrifizierten Netz. Es umfasst rund 61 Prozent des Gesamtnetzes und wird weiter wachsen. Um immer mehr Züge ausschließlich mit Energie aus Wind- und Wasserkraft sowie Fotovoltaik antreiben zu können, sichert sich die DB mit langfristigen Lieferverträgen Ökostrom für die Schiene. Der Anteil am Bahnstrommix soll von 61 Prozent auf 80 Prozent im Jahr 2030 und 100 Prozent in 2038 steigen.

Für Strecken und Verkehre, die auf absehbare Zeit nicht elektrifiziert werden können, arbeitet DB Regio an anderen Lösungen. Kurzfristig geht es darum, Züge mit Dieselantrieb klimafreundlicher zu betreiben, etwa durch Fahrassistenzsysteme und durch alternative Kraftstoffe. Ziel ist es jedoch, sie durch Brennstoffzellen- oder Akkuzüge zu ersetzen.

Lesen Sie mehr auf Seite 4/5.



DB AG / Max Lautenschläger

Liebe Leserinnen und Leser,

das „Europäische Jahr der Schiene“ kommt zur rechten Zeit. Die EU als Initiatorin sieht in einer starken modernen Bahn eine tragende Säule für das Gelingen des „European Green Deal“. Das gibt auch dem Eisenbahnsektor in Deutschland Rückhalt, der sich gemeinsam mit der Politik bereits auf den Weg gemacht hat, die Schiene zum Kernelement einer Mobilitäts- und Verkehrswende zu entwickeln. Bei der Deutschen Bahn findet das seinen Niederschlag in der Konzernstrategie „Starke Schiene“. Ohne die Starke Schiene sind die Klimaschutzziele nicht zu erreichen, die die Politik gesetzt hat, um dem Klimawandel zu begegnen.

Das bedeutet zum einen mehr Schienenverkehr. Im Personenverkehr konkretisiert sich das im „Deutschland-Takt“, für den durch Ausbau und Digitalisierung die infrastrukturellen Voraussetzungen geschaffen werden müssen. Wir brauchen zum anderen aber auch einen Schienenverkehr, der noch umweltfreundlicher wird. Das Ziel ist die vollständige Klimaneutralität. Dies gilt übrigens nicht nur für die Schiene und die DB, die es mit dem Zieldatum 2050 in der Konzernstrategie festgelegt hat. Nach den Vorgaben der Bundesregierung und der EU müssen alle Wirtschafts- und Lebensbereiche klimaneutral werden.

„Klimaneutral wird die Schiene nicht von alleine, wir brauchen weiter Innovationen, Ideen und Initiativen.“

Die Schiene ist zwar der mit Abstand klimafreundlichste Verkehrsträger und der einzige, der seine Klimabilanz deutlich verbessern konnte. Aber klimaneutral wird die Schiene nicht von alleine, wir brauchen weiter Innovationen, Ideen und Initiativen. Daran arbeitet der DB-Konzern, daran arbeitet im Nahverkehr DB Regio. Wir sehen uns als Impulsgeber der Branche. Und betrachten das auch als einen Beitrag, den Schienenverkehr und alle seine Akteure in und nach der Coronakrise gesamthaft zu stärken.

B. Huber

Berthold Huber,

Vorstand Personenverkehr der Deutschen Bahn

**Wir freuen uns auf
Feedback zu RegioAktuell!
[www.dbregio.de/
leserbefragung](http://www.dbregio.de/leserbefragung)**

Alles auf Start: Grün steht für frische Ideen

Die Regionalverkehre Start Deutschland GmbH setzt eigene Akzente. Geschäftsführer Dirk Bartels im Interview.

Herr Bartels, bitte ergänzen Sie: Die Regionalverkehre Start Deutschland GmbH ist ... „... ein junges Unternehmen mit Start-Up-Atmosphäre, das im SPNV-Markt als erfolgreicher und erstzunehmender Wettbewerber auftritt. Wir arbeiten als leidenschaftliches Team für die Schiene, in einem dynamischen Arbeitsumfeld mit flachen Hierarchien und kurzen Entscheidungswegen. Wir haben jede Menge Bahnerfahrung, aber wir denken zugleich ‚out of the Box‘. Klassische Bürostrukturen gibt es bei uns nicht. Unsere Teams arbeiten selbstorganisiert und eigenverantwortlich, mit viel Gestaltungsraum, Transparenz und Kommunikation. Mit unserer Unternehmenskultur sind wir nicht nur in unserer Branche ziemlich weit vorn.“

Reicht das aus, um im Wettbewerb erfolgreich zu sein? „Ein klares Ja. Die Ausschreibungen VVO-Dieselnetz und Dieselnetz Niedersachsen-Mitte hat DB Regio gemeinsam mit uns und unseren kreativen Ansätzen bearbeitet – und gewonnen. Das Netz Niedersachsen-Mitte werden wir auch betreiben. Von Start wird man noch einiges hören und sehen.“

Verkehre gehen in die Verlängerung

Mit vielen Verbesserungen für die Kunden gehen die Vertragsverlängerungen einher, die das Land Baden-Württemberg mit DB Regio vereinbart hat. Das Land will die Vorteile der Elektrifizierung der Südbahn Ulm – Friedrichshafen und der Bodenseegürtelbahn Friedrichshafen – Lindau rasch und umfassend nutzen. Der elektrische Betrieb startet im Dezember 2021.

DB Regio Baden-Württemberg wird dafür Triebwagen der Baureihe 425 einsetzen und sie einem umfassenden Redesign unterziehen. Dazu gehören WLAN, Videoüberwachung und ein modernes Fahrgastinformationssystem. Die Doppelstockzüge der RE-Linie zwischen Stuttgart und dem Bodensee werden künftig durchgehend von einer Elektrolok (BR 146) gezogen. Der Lokwechsel in Ulm entfällt. Neu gestaltet wird die IRE-Linie zwischen Basel und Oberschwaben. Sie startet künftig in Friedrichshafen statt Ulm und wird mit Doppelstockwagen betrieben. Die Vertragsverlängerungen betreffen mehrere Netze und erstrecken sich in der Regel bis Ende 2027.



Auch der Freistaat Thüringen hat an einen bestehenden Verkehrsvertrag angeschlossen und den Betrieb von drei Neigetechnik-Linien (RE 1, RE 3, RE 7) an DB Regio vergeben. Die 160 km/h schnellen Züge der Baureihe 612 (im Bild in Erfurt) bleiben bis Ende 2028 im Einsatz. Der neue Verkehrsvertrag wird im Dezember 2021 wirksam.

Start ist angetreten, um Wettbewerbsnetze zurückzugewinnen. Wie geht das, ohne an der Lohnschraube zu drehen?

„Alle Mitarbeitenden erhalten eine attraktive Vergütung nach DB Regio-Tarifvertrag in Verbindung mit örtlichen Betriebsvereinbarungen. Unser Weg ist ein anderer: Wir versuchen, ohne überflüssigen Kostenballast exakt das zu treffen, was ein Aufgabenträger will und in einer Vergabe verlangt wird. Wir setzen auf maßgeschneiderte Lösungen mit Lean-Management-Ansatz. Damit sind wir auch dann flexibel, wenn Aufgabenträger nur Teilleistungen der Wertschöpfungskette aus-schreiben.“

Welches Feedback bekommen Sie von den Kolleginnen und Kollegen bei DB Regio und in der Branche? „Positives! Wir haben was einzubringen. Das spricht sich herum und die Branche nimmt uns als ernsthaften Mitbewerber wahr.“



„Start-Up mit jeder Menge Bahnerfahrung“

Dirk Bartels
Vorsitzender der Geschäftsführung

100 Experten für die ganze Wertschöpfungskette

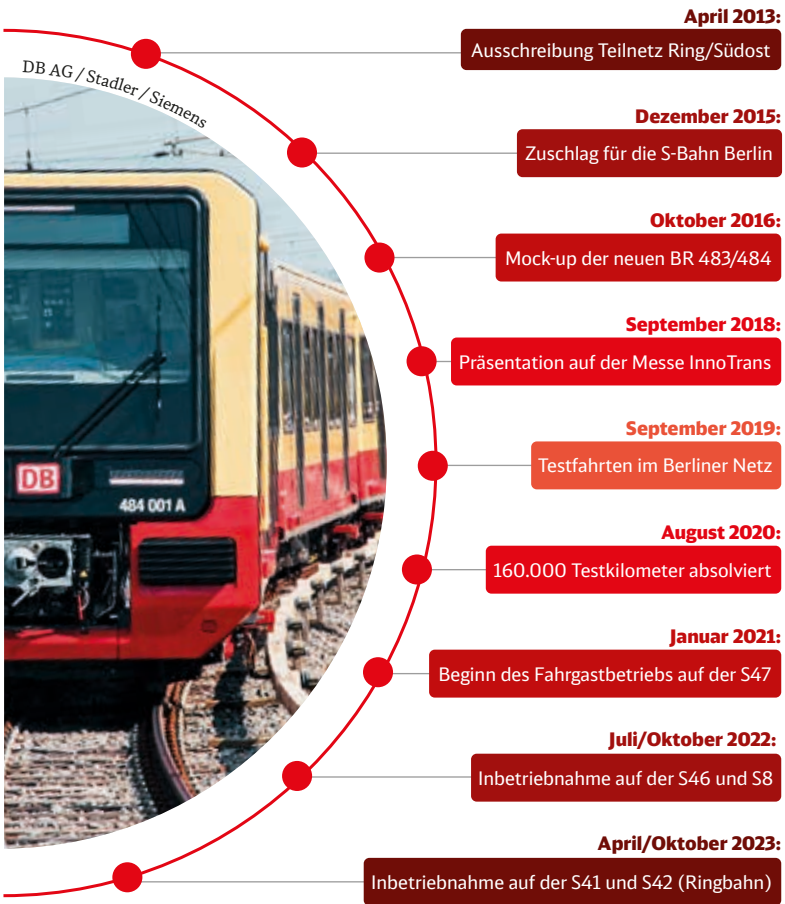
Die Regionalverkehre Start Deutschland GmbH kombiniert „Start-Up-Atmosphäre mit jeder Menge Bahnerfahrung“, sagt Dirk Bartels, Vorsitzender der Geschäftsführung. Die DB Regio-Tochter mit Sitz in Frankfurt (Main) genießt die Freiheit, ihre Projekte völlig neu und kreativ anzugehen, kann bei Bedarf aber auch auf die Expertise und die Mittel der Muttergesellschaft zurückgreifen. Start setzt auf schlanke, individuell auf den Verkehrsvertrag abgestimmte Geschäftsmodelle. Das Team besteht aus mehr als 100 Experten für die komplette Wertschöpfungskette. Aktuell betreibt Start die Strecke Cuxhaven – Hamburg, hinzu kommt ab Dezember 2021 das Dieselnetz Niedersachsen-Mitte. Betriebliche Kompetenzen werden lokal angesiedelt. Das gewährleistet kurze Wege zum Auftraggeber. Neben Dirk Bartels gehört Alexander Falkenmeier der Geschäftsführung an.

Branche braucht weiteren Corona-Rettungsschirm

Der von Bund und Ländern zur Verfügung gestellte Corona-Rettungsschirm für die Nahverkehrsbranche in Höhe von fünf Milliarden Euro reicht nach Berechnungen des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) nur bis Ende des ersten Quartals 2021. Mit einem deutlichen Anstieg der Fahrgastzahlen rechnet der Branchenverband jedoch erst ab Herbst, wenn genügend Menschen geimpft sind. „Das heißt, dass wir weiterhin Verluste einfahren und mit der Politik zeitnah über einen erneuten Rettungsschirm sprechen müssen“, kündigte VDV-Präsident Ingo Wortmann Anfang Februar an. Über das gesamte Jahr 2021 rechnet der VDV mit Einnahmeausfällen von weiteren 3,5 Milliarden Euro. Zu den noch vorhandenen Mitteln aus dem Rettungsschirm 2020 bliebe damit ein zusätzlicher Bedarf von rund zwei Milliarden Euro.

Staffelübergabe in der Neujahrsnacht

Um 0.01 Uhr startete die S-Bahn Berlin am 1. Januar 2021 in Berlin den Fahrgastbetrieb mit der neuen Baureihe 483/484. Die Züge markieren den Beginn einer neuen Ära.



Es war ein langer Weg. Im April 2013 startete der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg das Verfahren für das erste im Ausschreibungswettbewerb vergebene Teilnetz der S-Bahn. Im Dezember 2015 erhielt die S-Bahn Berlin GmbH den Zuschlag über 9,4 Millionen Zugkilometer jährlich. Start des neuen Verkehrsvertrags für das Teilnetz Ring/Südost: 1. Januar 2021. Laufzeit: bis Ende 2035. „Wir werden das Vertrauen der Aufgabenträger nicht enttäuschen“, versprach Peter Buchner, Vorsitzender der Geschäftsführung. „Unser Ziel ist es, die Ringbahn als Herzstück des Berliner S-Bahnnetzes weiter zu stärken und unseren Fahrgästen einen verlässlichen Betrieb mit hohen Qualitätsstandards zu bieten.“ Die neue Baureihe 483/484 sollte die Grundlage dafür sein. Die S-Bahn Berlin hat Wort gehalten: Ab der Neujahrsnacht nahmen die ersten zehn Züge den Fahrgastbetrieb zwischen Südkreuz und Spindlersfeld (S47) auf.

S-Bahn Berlin investiert 900 Millionen Euro

Den Beginn der neuen Ära gestaltete das Unternehmen als Staffelübergabe im Bahnhof Schöneweide. Der Triebfahrzeugführer eines einfahrenden Altbaufahrzeugs übergab das eigens gestaltete Staffelholz an die Kollegen des Premierzugs. Der nahm pünktlich um 0.01 Uhr Fahrt auf. S-Bahnchef Buchner: „Auf diesen Moment haben wir zusammen mit den Herstellern Siemens und Stadler fünf Jahre hingearbeitet.“ Einschließlich der Modernisierung der Werkstatt Grünau und einer neuen Außenreinigungsanlage investiert die S-Bahn Berlin 900 Millionen Euro. Bis Ende 2023 wächst die Flotte auf 85 Halbzüge (vier Wagen) und 21 Viertelzüge (zwei Wagen). Eingesetzt werden sie auch auf der Ringbahn (S41/S42) und den Linien S8 (Wildau – Hohen Neuendorf) und S46 (Westend – Königs Wusterhausen). Neben vielen Komfortverbesserungen, darunter Klimatisierung und eine neue Informationsanzeige, waren der S-Bahn Berlin eine auf höchste Zuverlässigkeit ausgelegte Konstruktion und intensive Erprobung wichtig. Sie fand auf einem Testring von Siemens, in einem Wind- und Klimakanal in Wien sowie im Berliner S-Bahnnetz statt. 160.000 Kilometer hatte die neue Baureihe dort zu absolvieren – und bestand das Testprogramm mit Bravour. **Mehr Informationen im E-Paper**

DB-Beschäftigte finden ihr Unternehmen prima

Trotz der Belastungen der Coronakrise war die Zufriedenheit der Beschäftigten der Deutschen Bahn 2020 so groß wie noch nie zuvor. Nach den Ergebnissen einer konzernweiten Befragung erreichte sie den Wert 3,9 auf einer Skala von 1 bis 5 (bestmöglicher Wert).

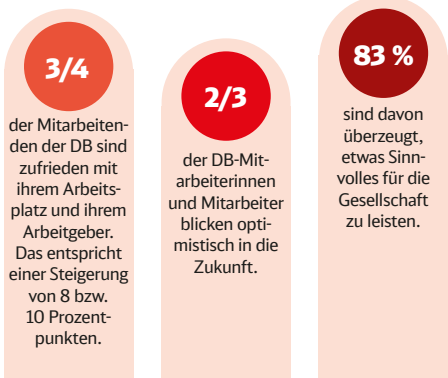
Zufriedenheit macht Riesensprung

Auf Konzernebene hat sich die Zufriedenheit gegenüber 2018 damit um 0,2 Punkte verbessert. Gestiegen ist sie über alle Ressorts, Geschäftsfelder und Gesellschaften hinweg, teilweise sogar um bis zu 0,4 Punkte. Der DB-Vorstandsvorsitzende Dr. Richard Lutz sprach von einem Riesensprung, der zeige, „dass unser Kurs der ‚Starken Schiene‘ greift und wir damit goldrichtig liegen.“ Personalvorstand Martin Seiler hob hervor, die DB sei noch enger zusammengedrückt. „Unsere Mitarbeitenden empfinden einen großen Zusammenhalt und verstehen sich als Teil eines großen Ganzen.“



Auf Rekordniveau bewegten sich 2020 auch die Neueinstellungen. Die DB gewann rund 25.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Um die Eisenbahn weiter zu stärken und auszubauen, wird das Unternehmen auch 2021 massiv einstellen. Mit der Verkehrsgewerkschaft EVG hat die DB im „Bündnis für unsere Bahn“ mindestens 18.000 Jobzusagen verabredet.

Im Eisenbahnsektor insgesamt sind laut einer Umfrage der Allianz pro Schiene die Beschäftigungsperspektiven ebenfalls positiv. Danach will fast jedes zweite Unternehmen 2021 zusätzliches Personal einstellen.



Die eigentliche Herausforderung

Ein ganzes Jahr hält uns die Coronakrise nun in Atem. Sie hat Politik, Unternehmen und uns alle extrem strapaziert – und fast vergessen lassen, dass die eigentliche Herausforderung unserer Zeit der Klimawandel ist. Die Erwartungen an den öffentlichen Verkehr sind groß. Als zentraler Baustein einer Mobilitätswende sollen Bahn und Bus – noch weit mehr als bisher – die CO₂-Emissionen im Bereich Verkehr reduzieren.

Verantwortung übernehmen

Das nimmt uns alle in die Pflicht. Natürlich ist der ÖPNV an sich bereits umweltfreundlich. Aber sich darauf auszuruhen, wird der Herausforderung des Klimawandels nicht gerecht. Und entspricht auch nicht den Erwartungen der Fahrgäste, vor allem nicht denen der Fridays-for-Future-Generation, deren Forderungen längst in der Mitte der Bevölkerung angekommen sind. Deshalb müssen wir und nicht andere Verkehrsträger die Maßstäbe setzen, denn Klimaschutz ist das ureigene Terrain unserer Branche!



„Klimaschutz ist das ureigene Terrain unserer Branche“

Dr. Jörg Sandvoß
Vorstandsvorsitzender DB Regio AG

Entschlossen handeln

Für die DB und für uns als DB Regio AG ist der Klimaschutz zentraler Bestandteil der Unternehmensstrategie „Starke Schiene“. Unsere Ziele sind ambitioniert. Und wir kommen voran – häufig schneller als gedacht. Im Nahverkehr hängt der Fortschritt jedoch auch von der ganzen Branche ab. Alle Initiativen und Innovationen zum Klimaschutz entfalten nur dann Wirkung, wenn die Aufgabenträger sie für sich nutzen. Ebenso wichtig ist ein konsequenter Ausbau der öffentlichen Verkehrssysteme. Die Politik hat mit der Verdopplung der Fahrgastzahlen bis 2030 ein Ziel gesetzt und mit dem „Masterplan Schienenverkehr“ sowie dem „Zielfahrplan Deutschlandtakt“ den Weg markiert. Die Bahnverbände knüpfen mit ihren Forderungen zur Bundestagswahl jetzt daran an. Ihr Plädoyer für eine entschlossene Politik ist auch eines für den Klimaschutz und die grüne Transformation der Mobilität.



DB AG / Wolfgang Klee

Auf bestem Weg zur Klimaneutralität

Die Schiene nimmt Schritt für Schritt Abschied von fossilen Energieträgern. Und wird damit noch klimafreundlicher und attraktiver.

Was andere Verkehrsträger nicht schaffen, bekommt die Schiene unter einen Hut: Mobilität und Klimaschutz. Schon heute emittiert die Bahn im Nahverkehr pro Personenkilometer nur rund ein Drittel der Treibhausgase des Pkw-Verkehrs. Im Eisenbahn-Fernverkehr liegt dieser Wert sogar bei nahe Null. Kein Wunder also, wenn Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel die „besondere Rolle“ des Schienenverkehrs als „Rückgrat einer klimagerechten Mobilität“ betont. „Nur mit ihm werden wir unsere Klimaziele erreichen.“

Klimaschutz als Unternehmensziel

Die Deutsche Bahn stellt sich dieser Verantwortung: Das ohnehin bereits klimafreundlichste Verkehrsmittel soll noch grüner und attraktiver werden. Bis 2030 halbiert das Unternehmen die spezifischen CO₂-Emissionen im Vergleich zu

2006 und hebt den Anteil erneuerbarer Energien am Bahnstrommix auf 80 Prozent an. Bis 2038 sollen es 100 Prozent Ökostrom sein. Bis 2050 will die DB vollständig klimaneutral werden.

Der Abschied von fossilen Energieträgern verlangt Antworten in unterschiedlichen Bereichen. Im Nahverkehr wird die Schiene noch grüner, wenn die Aufgabenträger Ökostrom in ihren Vergaben hinterlegen. Für Strecken, die nicht für eine Elektrifizierung infrage kommen, braucht es neue Technologien und, bis sie einsatzbereit sind, kreative Ideen für den Übergang. Dass sich der Einsatz lohnt, daran bestehen für den DB-Vorstandsvorsitzenden Dr. Richard Lutz keine Zweifel: „Klimaschutz wird immer mehr zum Wettbewerbsfaktor und zur Basis des wirtschaftlichen Erfolgs von morgen.“

Weitere Informationen im E-Paper

Forschen für die Zeit nach dem Diesel

Akku- oder Wasserstoffzüge können den Dieselmotor ersetzen, wenn keine Streckenelektrifizierung infrage kommt. Beide Technologien haben Vorteile. Beim Akku ist es die Vielfalt der Möglichkeiten. Er kann als ausschließliche oder zusätzliche Energiequelle für stromlose Teilstücke dienen, über eine Stromtankstelle oder die Oberleitung geladen werden. Für Wasserstoff als Energieträger einer Brennstoffzelle spricht die große Reichweite. Nötig ist aber eine eigene Tank-Infrastruktur. In Thüringen wollen der Freistaat und DB Regio beide Technologien an den Start bringen. Der erste Wasserstoffzug soll ab 2023 auf der Schwarzatalbahn fahren – betankt mit grünem, also durch Ökostrom erzeugten Wasserstoff. In einem weiteren Projekt werden Siemens und DB

Regio im Raum Tübingen einen Wasserstoffzug testen sowie die ganze Prozesskette betrachten. Mit dem Projekt „H2goesRail“ beweise die DB auch ihre Technologiekompetenz, sagt Prof. Sabina Jeschke, DB-Vorstand Digitalisierung und Technik. „Dass wir den Wasserstoff vor Ort aus Ökostrom herstellen, und den Zug so schnell wie einen Dieselmotor betanken werden, zeigt: Die klimafreundliche Verkehrswende ist möglich.“



Ökostrom: Ein Plus für die Umwelt und im Wettbewerb

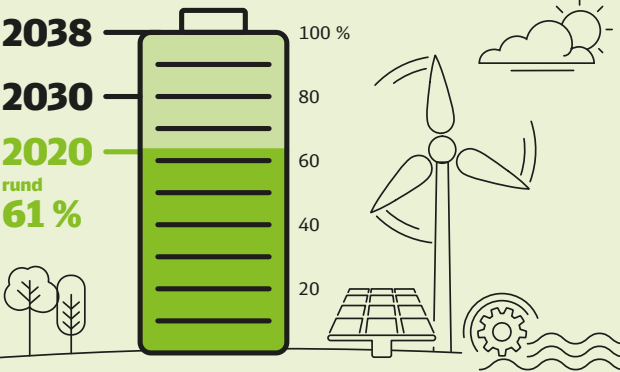
Wie viel Kohlendioxid die S-Bahn allein dadurch spart, dass sie ausschließlich mit Ökostrom fährt, zeigt in Hamburg die „CO₂-Uhr“ an. Sie steht im Digital Pavillon Hammerbrooklyn und addiert jeden Tag rund 230 Tonnen hinzu. Gestartet ist die Uhr Ende November 2020 mit einem Wert von 865.000 Tonnen. So viel kam zur S-Bahn Anfang 2010 mit Unterstützung der Hansestadt auf Ökostrom umstellte. Verkehrsse-

RESY schont die Umwelt

Rund 2,6 Millionen Liter Dieseldieselkraftstoff hat DB Regio bisher mit dem Fahrerassistenzsystem RESY eingespart. Es wurde 2019 eingeführt und unterstützt die Triebfahrzeugführer. Inzwischen sind rund 800 Züge mit RESY ausgestattet. Die Baureihen, bei denen das noch nicht der Fall ist, folgen Schritt für Schritt.

Die Schiene ist das klimafreundlichste Verkehrsmittel und hat ihren Vorsprung kontinuierlich ausgebaut. Im Nahverkehr reduzierte die DB die CO₂-Emissionen pro Personenkilometer seit 2006 um ein Viertel. Im Fernverkehr der DB waren es sogar 98 Prozent. Laut Umweltbundesamt schaffte

Ökostrom-Anteil im DB-Bahnstrom



der Pkw seit 1995 nur eine Verbesserung um fünf Prozent. Ein wichtiger Treiber dieser Entwicklung ist der Ökostrom, eine zentrale Ressource für die Mobilität der Zukunft. Der Ökostrom-Anteil am Bahnstrommix der DB beträgt inzwischen 61 Prozent. Und wächst stetig weiter. Gerade erst hat die DB mit drei Lieferverträgen weitere 780 Gigawatt für die Schiene gesichert. Ein Plus für die Umwelt – und ein Vorteil im Wettbewerb der Verkehrsträger. DB Fernverkehr setzt seit 2018 ganz auf Ökostrom. Und auch im Regionalverkehr ist grüner Strom ein überzeugendes Argument im Mobilitätsmarkt. Hier ist neben der S-Bahn Hamburg Baden-Württemberg der Pionier. Mit Unterstützung des Landes fährt DB Regio seit Anfang 2020 in sechs Netzen nur noch mit Ökostrom. Und für alle Ausschreibungen elektrifizierter Netze machte das Land 100 Prozent Ökostrom zur Pflicht.

Klimafreundlicher bei gleicher Leistung

Herr Selig, DB Regio Baden-Württemberg testet zurzeit den alternativen Kraftstoff R 33 in Zügen der Baureihen 612 und 650 im Nahverkehr. Welche Erfahrungen haben Sie gemacht?

„Unsere Tests bestätigen, was wir nach den Erprobungen auf Prüfständen und in anderen Fahrzeugen erwartet hatten: R 33 ist praxistauglich und motorenverträglich, es gibt weder bei der Leistung noch bei der Reichweite irgendwelche Einschränkungen.“

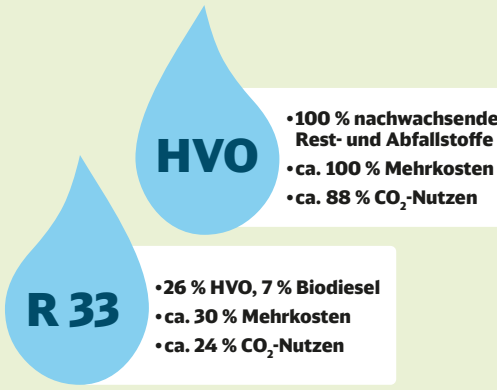
Welche Vorteile bieten alternative Kraftstoffe und warum testen Sie gerade R 33?

„Auf dem Weg zur Klimaneutralität sind Elektrifizierungen, Batterie- und Wasserstoffantriebe sicher die erste Wahl. Doch die Umsetzung braucht Zeit, wir werden nicht



Martin Selig,
DB Regio Baden-Württemberg, Regionalleiter Produktion

von heute auf morgen auf Verbrennungsmotoren verzichten können. Allerdings können wir sie mit alternativen Kraftstoffen klimafreundlicher betreiben. Infrage kommen dabei HVO, das vollständig aus biologischen Rest- und Abfallstoffen hergestellt wird, und R 33, eine Mischung aus HVO, Biodiesel und konventionellem Diesel. Für den Bahnbetrieb ist derzeit nur R 33 eine sinnvolle Option. Reines HVO ist knapp und nur schwer verfügbar.“



Wie steht es um die Wirtschaftlichkeit?

„Die Kraftstoffkosten liegen höher, dafür bieten alternative Kraftstoffe den Aufgabenträgern die Chance, ihre Verkehre sofort und ohne Fahrzeuginvestitionen klimafreundlicher zu machen. Sie können also eine Brücke in die Zukunft bauen.“

Stromer stehen für Nachhaltigkeit

Klimafreundliche Busse in touristischen Gebieten – das passt. In Oberstdorf genauso wie in Bad Tölz. Gefördert vom Bundesministerium für Umwelt kommen dort ab diesem Frühjahr sechs Elektrobusse zum Einsatz. Die Regionalverkehr Allgäu (RVA) startete im Februar 2021 mit Beginn der nordischen Skiweltmeisterschaft in Oberstdorf den Betrieb ihrer eigenen zwei Elektrobusse des Herstellers EvoBus. Die Regionalverkehr Oberbayern (RVO) zieht zum 1. April im Linienverkehr Bad Tölz nach. Die vier Elektrobusse für Oberbayern (Foto unten) hat der niederländische Hersteller EBUSCO geliefert. Nachgeladen wird über Nacht. Die dazu nötige Infrastruktur haben die beiden DB Regio Bus-Töchter auf ihren Betriebshöfen installiert.

Bislang ist der Stadtverkehr in größeren Zentren das vorrangige Einsatzgebiet von batteriebetriebenen Elektrobusen. So etwa in Bocholt, wo die DB Regio Bus-Tochter Westfalenbus seit 2019 mit einem Batteriebus den Stadtverkehr noch umweltfreundlicher macht. Mit erweiterter Batteriekapazität ist das jedoch auch im ländlichen Umfeld möglich. Schafft das Bocholter Fahrzeug mit einer Ladung bis zu 280 Kilometer, verspricht derselbe Hersteller für die bayrischen Busse eine Reichweite bis 350 Kilometer.

Oberstdorf und Bad Tölz haben sich zusammen mit DB Regio Bus und den Landkreisen für das Projekt stark gemacht, um ein Zeichen für Nachhaltigkeit zu setzen. Davon profitiert der Tourismus, das entlastet aber auch ganz unmittelbar die Umwelt: Verglichen mit Dieselbetrieb sparen die sechs Stromer rund 250 Tonnen CO₂-Emissionen im Jahr.



Wasserstoff bringt Busse klimafreundlich weiter

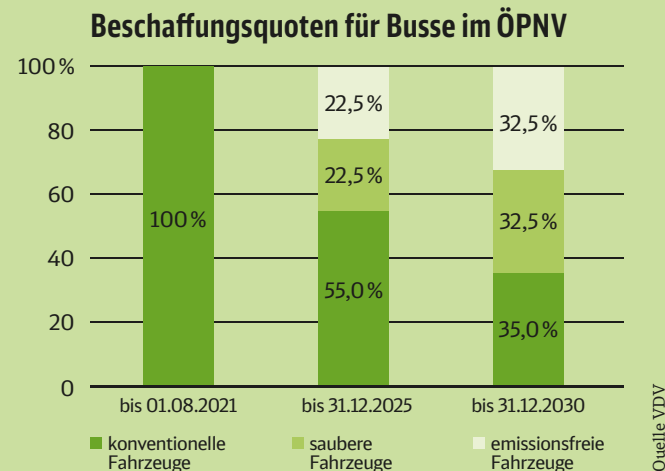
Auf den Stadtbus-Linien 59, 58 und 50 hat Frankfurt am Main einen Blick in die Zukunft geworfen. Rund vier Wochen testete DB Regio Bus Mitte hier einen Brennstoffzellenbus im Stadtverkehr. Auf den Straßen der Mainmetropole emittierte der weiß-blaue Zwölf-Meter-Bus ausschließlich Wasserdampf. Und war dabei zuverlässig, komfortabel und flüsterleise unterwegs.

Alternative Antriebe sind auch im Busverkehr nötig, um nach und nach den konventionellen Verbrennungsmotor zu ersetzen. Wo große Reichweiten gefordert werden, können Wasserstoffbusse ihren Vorteil ausspielen. So wie der in Frankfurt getestete „H2.City Gold“ des portugiesischen Herstellers CaetanoBus. Mit 37 Kilogramm Wasserstoff aus den Tanks auf dem Dach erzeugt die Brennstoffzelle laut Herstellerangaben genügend Strom für bis zu 400 Kilometer elektrischen Betrieb. Ein wichtiges Kriterium für die Frankfurter Nahverkehrsgesellschaft traffiQ, mit der sich DB Regio Bus Mitte eng abgestimmt hat. Denn

Frankfurt will dieselfreien ÖPNV mit einem Mischkonzept umsetzen: Nachladung von Batteriebusen im Depot und Brennstoffzellenbusse mit großer Reichweite, die sich zudem schnell betanken lassen. Bereits einen Schritt weiter ist man in Nordfriesland. Dort nimmt die DB Regio Bus-Tochter Autokraft im März dauerhaft den Linienbetrieb mit zwei Brennstoffzellenbussen auf. Das Besondere ist hier ist die unmittelbare Verknüpfung zwischen Mobilität und Windkraft: Im Rahmen des Projekts „eFarm“ tanken die Busse in Husum und Niebüll Wasserstoff, der vor Ort erzeugt wird.

„Clean Vehicles Directive“: EU setzt neue Standards

DB Regio Bus realisiert oder plant derzeit an 20 Standorten in ganz Deutschland Verkehre und Projekte mit klimafreundlichen Antrieben. Die Palette reicht von alternativen Kraftstoffen, über den Einsatz von Wasserstoff- und Batteriebusen bis zum Umbau vorhandener Dieselfahrzeuge in Elektrobusse. Damit schafft DB Regio Bus auch die Voraussetzungen für die Umsetzung der Clean Vehicles Directive (CVD) der Europäischen Union. Nach den Vorgaben der CVD müssen Buslinienverkehre Schritt für Schritt noch klimafreundlicher werden. Das hat für die Branche weitreichende Folgen. So müssen ab August 2021 bundesweit 45 Prozent aller neu anzuschaffenden Linienbusse „saubere“ Antriebe im Sinne der Richtlinie haben, ab 2025 steigt diese Quote auf mindestens 65 Prozent. Jeweils die Hälfte der Busse mit sauberen Antrieben müssen zudem das Kriterium „emissionsfrei“ erfüllen. Als „sauber“ gelten Plug-in-Hybride und Verbrennungsmotoren, die umwelt- und klimafreundliche alternative Energieträger nutzen. Emissionsfrei im Sinne der CVD sind ausschließlich rein batterieelektrische Busse oder solche mit einer Brennstoffzelle (Wasserstoffbusse).



Neue Mobilität aus einem Guss

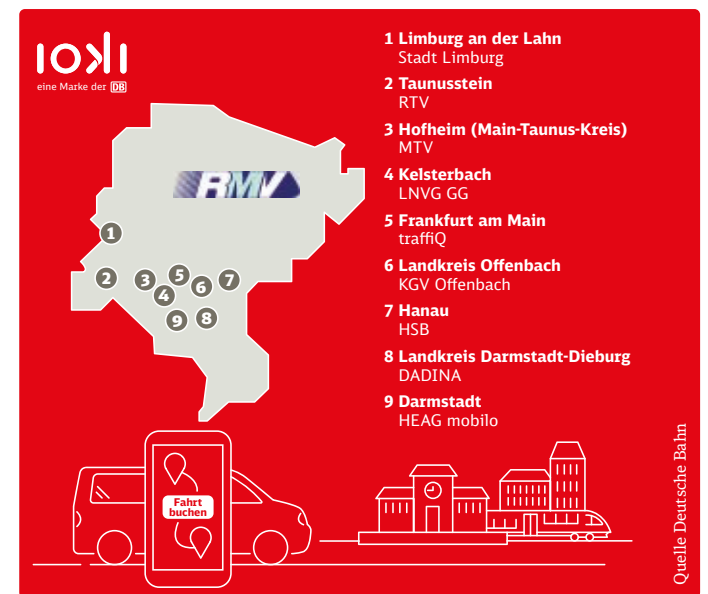
Der Rhein-Main-Verkehrsverbund verwirklicht mit ioki als Technologiepartner eines der größten On-Demand-Verkehrsprojekte in Europa.

Neun lokale Partner, 1,8 Millionen potenzielle Kunden, 150 elektro- oder batteriebetriebene Fahrzeuge – die Dimensionen sind beeindruckend und machen den Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) zu einem Vorreiter der On-Demand-Mobilität. Bis Ende 2021 will der Verbund gemeinsam mit kommunalen Verkehrsunternehmen in der Region die Fahrgäste in neun Städten und Landkreisen flexibel und ohne festen Fahrplan ans Ziel bringen. Für die Kunden ist nur ein Komfortzuschlag zu ihrem RMV-Ticket fällig.

Ergänzung zum Linienverkehr

Die neue Fahrmöglichkeit für die erste und letzte Meile soll den Linienverkehr ergänzen und den ÖPNV stärken, so RMV-Geschäfts-

führer Prof. Knut Ringat (Foto). „So bieten wir eine echte umweltfreundliche Alternative zum privaten Pkw.“ Herzstück des neuen Angebots ist die Technologie der DB-Tochter ioki. Gebucht wird per App, der Algorithmus von ioki errechnet die optimale Route, damit Fahrgäste mit ähnlichen Zielen gemeinsam befördert werden können. Mit einer weiteren App erhält das Fahrpersonal alle nötigen Angaben. Zusätzlich versorgt ein Administrations-tool das Verkehrsunternehmen vor Ort mit Informationen für Monitoring und Verwaltung. Das Bundesverkehrsministerium fördert das Projekt mit 27 Millionen Euro. Auch das Land Hessen engagiert sich. Wirtschafts- und Verkehrsminister Tarek Al-Wazir: „On-Demand-Shuttles können ein Beitrag sein für ein intelligent vernetztes Verkehrssystem, das jede und jeden bequem und umweltschonend ans Ziel bringt.“



Für RMV-Geschäftsführer Ringat bietet die koordinierte Umsetzung mit kommunalen Partnern den Vorteil einer Lösung aus einem Guss für die ganze Region. Nach Ansicht von DB-Vorstand Personenverkehr Berthold Huber kann das, was im Rhein-Main-Gebiet realisiert wird, „ein Passepartout für andere große Projekte“ werden.

Mehr zu diesem Thema im E-Paper

Zugportal kommt Zug um Zug

Nach dem Auftakt bei der S-Bahn Stuttgart rollt DB Regio das Zugportal weiter aus. Auch in Verkehrsnetzen in Niedersachsen, Schleswig-Holstein, Sachsen, Sachsen-Anhalt sowie in weiteren Landesteilen in Baden-Württemberg können die Fahrgäste jetzt das Informations- und Unterhaltungsangebot über WLAN im Zug nutzen. In vielen anderen Regionen steht es in den Startlöchern. „Wir wollen das Zugportal überall anbieten, wo das dem Wunsch der Aufgabenträger entspricht und mit WLAN im Zug die technischen Voraussetzungen gegeben sind“, sagt Helen-Cristin Arnold vom DB Regio-Kompetenzcenter Erlösmanagement und Produktinnovationen.

Renommierte Medienpartner

Das Zugportal macht Reisezeit zur Servicezeit. Ebenso wie WLAN steht es kostenlos zur Verfügung und bietet Reiseinformationen,

regionale und überregionale Nachrichten, Kulturthemen, Veranstaltungstipps und Podcasts. Die von renommierten Medienpartnern beigesteuerten Inhalte werden kontinuierlich aktualisiert. Sie sind auf einem Server im Zug hinterlegt, sodass die Netzabdeckung keine Rolle spielt. In Baden-Württemberg steht das

Zugportal über die S-Bahn Stuttgart hinaus inzwischen im ganzen Südsten (Oberschwaben-Bodensee sowie Schwäbische Alb) sowie am Hochrhein zwischen dem Bodensee und Basel zur Verfügung. Im Norden bietet DB Regio das Zugportal in Teilen Niedersachsens (Dieselnetz Harz-Weser, Expresskreuz Bremen) sowie auf Strecken in Schleswig-Holstein (Teilnetze Ost und Nord) an. In

Sachsen und Sachsen-Anhalt ist es bei der S-Bahn Mitteldeutschland, im Saxonia-Express Leipzig – Dresden, auf der RE-Linie Halle – Jena und im Netz Elster-Geiseltal gestartet.



Weiter nach oben

Wie die Bratwurst und die Klöße soll die Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn (OBS) mit Thüringen in Verbindung gebracht werden. Deshalb wirbt sie jetzt unter einem griffigen Namen um neue Besucher.

OBS / Steven Neukirch



Im Februar 1922 eröffnet, um die Holz-, Glas- und Porzellanbetriebe im Thüringer Schiefergebirge an das Streckennetz der Reichsbahn anzuschließen, ist die Thüringer Bergbahn heute ein echtes Schmuckstück unter den RegioNetzen der DB. Rund 150.000 Touristen erleben jährlich die Fahrt mit der Standseilbahn hinauf zur Bergstation und genießen im Sommer die kurzweilige Weiterfahrt über die 700 Meter hoch gelegene Stichstrecke nach Cursdorf. Die Anfahrt mit der rund 20 Jahre älteren Schwarzatalbahn, die ebenfalls zum Ensemble gehört und auf 25 Kilometern 22 Brücken passiert, wird da schon fast zur Nebensache.

Ein Begriff zum Weitersagen

Die griffige Bezeichnung Thüringer Bergbahn ist hingegen gerade erst einige Monate alt – und löst die offizielle Firmierung „Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn“ (OBS) in Kundenansprache und Marketing ab. „Für

ein überregionales Marketing ist das einfach zu kompliziert. Außerdem vermittelt der Begriff auch keine Vorstellung davon, wo wir sind“, erläutert OBS-Leiterin Diana Saager. „Der Name ‚Thüringer Bergbahn‘ signalisiert sofort, um was es geht. Man kann ihn sich leichter merken und auch besser weiter-sagen.“ Trotz der offensichtlichen Vorteile fielen Saager und ihrem Team die Entscheidung für den Marken-Relaunch nicht leicht. Die Marketingkommunikation in eine kom-

„Der neue Name signalisiert sofort, um was es geht.“

Diana Saager
Leiterin OBS

THÜRINGER
Bergbahn

plett neue Richtung zu lenken sei nicht einfach, die starke regionale Verwurzelung und das bevorstehende hundertjährige Jubiläum bedeuteten durchaus eine Hürde. Guter Dinge und überzeugt, die richtige Entscheidung getroffen zu haben, ist Saager trotzdem: „Wir knüpfen an bekannte Marken wie Thüringer Bratwurst, Thüringer Klöße und Thüringer Wald an.“ Das werde die überregionale Wahrnehmung erheblich fördern. Vielleicht heißt es ja bald: „Wer Thüringen besucht und nicht mit unserer Bergbahn fährt, verpasst etwas.“

Mehr Informationen im E-Paper

RegioSignale startet Branchen-Blog

RegioSignale erhöht den Takt und wird digitaler. Die Branchenveranstaltung findet ab sofort im Jahresrhythmus statt, Präsenzkongress und die im letzten Herbst erstmals veranstaltete virtuelle Version RegioSignale #digital wechseln sich künftig ab. Hinzu kommt der RegioSignale-Blog, ein virtueller Touchpoint, der zwischen den Veranstaltungen Raum für Gedankenaustausch schafft. DB Regio greift damit die Ergebnisse einer Umfrage auf, von denen selbst die „digital natives“ im Unternehmen überrascht waren: Neun von zehn Teilnehmern hatten bei RegioSignale #digital dafür plädiert, den Live-Kongress um ein digitales Format zu ergänzen. Mehr als acht von zehn hatten sich für zusätzliche digitale Angebote auch über die Kongressformate hinaus ausgesprochen. Der RegioSignale-Blog ist unter www.regiosignale.de online, der nächste Regio Signale-Kongress findet am 27. Oktober in Frankfurt a. M. statt.

Impressum

Herausgeber
DB Regio AG
Bestellermarketing
Stephensonstraße 1
60326 Frankfurt a. M.

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

Realisation
CP/COMPARTNER GmbH

Druck
DB Kommunikationstechnik
GmbH, Karlsruhe

Stand
März 2021

DB Regio im Internet:
www.dbregio.de

Zusatz-Infos im
E-Paper
[www.db-regio.de/
regioaktuell](http://www.db-regio.de/regioaktuell)