

Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,

wenn es um den Klimaschutz geht, ist das Verkehrssystem Schiene nicht das Problem, sondern ein entscheidender Teil der Lösung. Schon um dies zu untermauern, ist es richtig, Abschied vom Dieselmotor zu nehmen, wo immer das geht. Der Weg dorthin sind zunehmende Streckenelektrifizierungen sowie alterna-



Foto: Deutsche Bahn AG

tive Antriebe in Fahrzeugen. Elektrifizierungen sind jedoch nicht von heute auf morgen umzusetzen und werden nie das ganze Netz abdecken. Umso wichtiger sind alternative Antriebe, die sich schnell und wirtschaftlich umsetzen lassen.

Mit dem EcoTrain und dem Eco DeMe Train haben wir dafür Konzepte bis zur Anwendungsreife entwickelt. Sie basieren auf der Umrüstung vorhandener Fahrzeuge und können gemeinsam mit künftigen Neufahrzeugen für eine schnelle und kostengünstige Umsetzung alternativer Antriebe im SPNV sorgen. EcoTrain und Eco DeMe Train bieten die Möglichkeit, auf den Dieselantrieb teilweise oder ganz zu verzichten und die Emissionen einer Zugfahrt im günstigsten Fall bis auf null zu reduzieren. Darüber möchten wir mit Ihnen ins Gespräch kommen. Wir sind überzeugt, dass unsere Konzepte ein ökologisch und ökonomisch sinnvoller Weg in die Zukunft sind und Ihnen neue Chancen bieten.

Andreas Schilling

Andreas Schilling, Vorstandsbefragter Marketing der DB Regio AG

Runder Tisch will „clever bauen und gut fahren“

Unter der intensiven Bautätigkeit im Schienennetz dürfen Attraktivität und Qualität des Bahnverkehrs nicht leiden. Dieses Ziel hat sich der Runde Tisch Baustellenmanagement auf die Fahne geschrieben und Empfehlungen erarbeitet. So plädiert der Runde Tisch für mehr Bundesmittel, um kapazitätsschonendes Bauen zu ermöglichen, für ein Anreizsystem zwischen DB Netz und den Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU) sowie eine bessere Risikoverteilung zwischen EVU und Aufgabenträgern. Zudem setzt der Runde

Tisch auf Verbesserungen bei Bauprozessen und Baukommunikation. Der Runde Tisch Baumanagement wurde 2016 auf Initiative der EVU, darunter DB Regio, als Gesprächsplattform des ganzen Eisenbahnsektors ins Leben gerufen. Anfang Juni haben die Teilnehmer zusammen mit Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer die Ergebnisse vorgestellt. ■ **„Standpunkt“ zur Arbeit des Runden Tisches: S. 2; die Empfehlungen im Detail: S. 5** ■ Mehr zur Präsentation der Ergebnisse mit Bundesverkehrsminister Scheuer im E-Paper

Auch im Zug: „Future ist Fun“

CEBIT in Hannover zeigt, wohin die Reise geht | DB Regio bringt auch bei der S-Bahn Rhein-Main WLAN in den Nahverkehr

Unter dem Motto „Future is Fun“ feiert die CEBIT vom 11. bis 15. Juni ein „Business Festival für Innovation und Digitalisierung“. Mit drei der 22 Module des „Ideenzugs“ ist auch DB Regio dabei. Die lebensgroßen Mock-ups erlauben einen Blick in den Regionalverkehr der Zukunft. Zu sehen sind der Einstiegsbereich, deren Beleuchtung die Reisenden in besonderer Weise willkommen heißen, der neu gestaltete Mehrzweckbereich mit Klappsitzen und einer Info-Stehle sowie das Public-Viewing-Modul, in dem CEBIT-Besucher die ersten Spiele der FIFA-Fußball-WM live mitverfolgen können. Am Stand A 37 in Halle 25 informiert die DB auch über weitere Future Mobility-Themen – vom Infrastrukturprogramm „Digitale Schiene Deutschland“ bis zum neuen Komfort-Check-in per App im Fernverkehr.

CEBIT®

Rhein-Main online. Gemeinsam mit dem Rhein-Main-Verkehrsverbund stattet DB Regio ab Juli alle 191 Züge mit dem System Colibrus aus. „Der Rhein-Main-Verkehrsverbund wird dazu in den kommenden Monaten rund fünf Millionen Euro investieren“, erläuterte RMV-Geschäftsführer Prof. Knut Ringat. Unterwegs online sein zu können, sei ein echter Vorteil des öffentlichen Verkehrs gegenüber dem Pkw, betonte Hessens Verkehrsminister Tarek Al-Wazir. „Anders als im Auto sammelt man damit in der S-Bahn nämlich keine Punkte in Flensburg.“ ■

Immer weiter voran kommt inzwischen WLAN im Nahverkehr. Als weiteres großes S-Bahnnetz nach Stuttgart geht jetzt auch die S-Bahn



Foto: DB AG / Pablo Castagnola

Jetzt müssen den Worten Taten folgen

von Dr. Jörg Sandvoß, Vorstandsvorsitzender DB Regio AG

Der Runde Tisch Baustellenmanagement ist ein doppelter Erfolg. Zum einen deshalb, weil er überhaupt stattgefunden hat. Zum anderen, weil seine Ergebnisse den Eisenbahnsektor weiterbringen können. Als ich im Herbst 2016 an dieser Stelle für einen runden Tisch eingetreten bin, war beides längst nicht ausgemacht. Schließlich ist das Thema komplex, die Interessen gehen weit auseinander. Und eine Gesprächsplattform für den ganzen Sektor hatte es so noch nicht gegeben.

Dass wir uns trotzdem zusammengefunden und als Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU), Infrastrukturbetreiber, Aufgabenträger und Verbände konstruktiv zusammengearbeitet haben, freut mich sehr. Es unterstreicht, dass es uns gelingen kann, unsere jeweiligen Teilinteressen dem Gesamtinteresse der Attraktivität des Eisenbahnverkehrs unterzuord-

Standpunkt



„Die Empfehlungen des Runden Tisches sind fair und ausgewogen. Gewinnen können wir alle – und vor allem unsere Kunden.“

Foto: Andreas Varhorn

nen. Im vernetzten Verkehrssystem Schiene stärkt das jeden einzelnen Akteur. Die Vorschläge des Runden Tisches betreffen vier Dimensionen, nämlich das Verhältnis zwischen Bund und DB Netz, zwischen DB Netz und den EVU, zwischen EVU und Aufgabenträgern sowie die kooperative Umsetzung einer kapazitätsschonenden Bauplanung. Alle vier Dimen-

sionen gehören zusammen, die Maßnahmen verstärken und ergänzen sich gegenseitig. Sie bilden ein Paket, das nicht aufgeschnürt werden kann, ohne die Ergebnisse als Ganzes infrage zu stellen. Dazu besteht allerdings auch kein Anlass. Die Empfehlungen des Runden Tisches sind fair und ausgewogen. Zwar mussten alle Kompromisse machen, aber es gibt keine Verlierer. Gewinnen können wir dagegen alle – und vor allem unsere Kunden. Voraussetzung ist, dass den Worten Taten folgen. Auch hier ist der ganze Sektor gemeint. Wenn es gelingen soll, den Bahnbetrieb und die Bautätigkeit nachhaltig besser in Einklang zu bringen, kann sich niemand im Eisenbahnsektor zurücklehnen. Alle stehen in der Pflicht, miteinander zu kooperieren, mit einer Stimme zu sprechen und sich der Verantwortung zu stellen, die die jeweilige Funktion und Rolle im System Schiene mit sich bringt. ■

DB beförderte 2017 deutlich mehr Reisende im Personenverkehr auf der Schiene

Erfolgreiches Geschäftsjahr auch beim Umsatz und Ergebnis

Ein deutliches Plus verbuchte die Deutsche Bahn 2017 im Personenverkehr auf der Schiene. Rund 54 Millionen zusätzliche Reisende zählte die DB in ihren Nah- und Fernverkehrszügen in Deutschland, ein Zuwachs von 2,7 Prozent. DB Regio beförderte insgesamt 1,93 Milliarden Fahrgäste (plus 51 Millionen), in den Fernzügen der DB waren 142 Millionen Reisende unterwegs (plus 3,2 Millionen). Die Verkehrsleistungen im Nah- und im Fernverkehr auf der Schiene stiegen um jeweils 2,6 Prozent. Im Nahverkehr waren es bei

etwa gleichbleibender Betriebsleistung von 460 Millionen Trassenkilometern rund 41,9 Milliarden Personenkilometer, im Fernverkehr rund 40,5 Milliarden Personenkilometer. Gut behauptet hat sich DB Regio im Bestellermarkt. Von den insgesamt 24 im vergangenen Jahr abgeschlossenen Vergabeverfahren konnte DB Regio 14 für sich entscheiden.

Nachlegen bei Qualität und Pünktlichkeit

Auch insgesamt war 2017 für die Deutsche Bahn ein erfolgreiches Jahr. Der bereinigte Umsatz des DB-Konzerns kletterte um 5,2 Prozent auf 42,7 Milliarden Euro. Das operative Ergebnis (EBIT bereinigt) stieg um 10,6 Prozent auf 2,15 Milliarden Euro, das Jahresergebnis betrug 765 Millionen Euro. „Wir haben Wort gehalten und geliefert“, sagte Dr. Richard Lutz, Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn, bei der Vorstellung der Geschäftszahlen im März in Berlin. Nachlegen müsse die DB jedoch bei Qualität und Pünktlichkeit. ■

■ Mehr zu diesem Thema im E-Paper

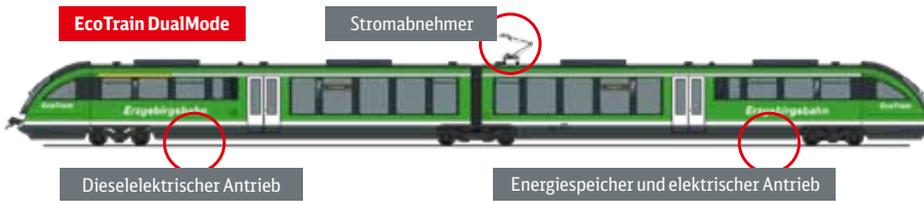
Pro Bahn zeichnet SOB für Ideenzug aus

Der Fahrgastverband Pro Bahn hat die Südostbayernbahn (SOB) für die Entwicklung des Ideenzugs ausgezeichnet. Am 9. März nahm SOB-Geschäftsleiter Christoph Kraller den Preis entgegen. 2017 hatte DB Regio den von SOB in Kooperation mit dem Innovationslabor der Deutschen Bahn „d.lab“ entwickelten Ideenzug der Öffentlichkeit vorgestellt. In dem Eins-zu-eins-Modell eines Doppelstockwagens kann DB Regio neuartige Produkt- und Servicekonzepte für den Regionalverkehr testen. Das Spektrum reicht dabei von Sport- und Premiumkabinen zum Arbeiten über Public-Viewing-Bereiche und Entspannungsabteile bis zur Innenraumbeleuchtung und digitalen Kundeninformation. Für Jugendliche gibt es Spielekonsolen und für Kinder ein Spielparadies. „Wir freuen uns sehr über diesen Preis, den wir für die SOB bereits zum zweiten Mal entgegennehmen durften“, sagte Kraller. „Dies ist eine Anerkennung für die Arbeit und das Herzblut, das wir in das Projekt ‚Ideenzug‘ in den letzten Monaten investiert haben.“ ■



Foto: DB AG / Pablo Castagnola

Vorstandsvorsitzender Dr. Richard Lutz (2. v. l.): „Wir haben Wort gehalten und geliefert.“



Auch in der Fläche gehört dem Strom die Zukunft – aber wie?

Alternative Antriebskonzepte für nicht elektrifizierte Strecken

Wie sieht der Antrieb der Zukunft auf Strecken aus, auf denen heute noch der Dieselantrieb gang und gäbe ist? Dieser Frage müssen sich Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen mehr denn je stellen. Klar ist: Der konventionelle Dieselantrieb gilt aus Umweltgründen als nicht mehr zeitgemäß. Doch was kann ihn ersetzen? Die derzeit existierenden technischen Lösungen für alternative Antriebe lassen sich grundsätzlich in drei Gruppen einteilen. Erstens Züge mit hauptsächlich aus der Oberleitung gespeistem elektrischem Antrieb. Zweitens solche Züge, die ganz oder teilweise auf Strom zurückgreifen, der mit einem modernen Dieselaggregat erzeugt wird. Und drittens Züge, die eine Brennstoffzelle nutzen. Gemeinsam ist allen eine Batterie als Energiespeicher.

Lösungen im Überblick

Wo kurze, nicht elektrifizierte Abschnitte heute einen Dieselantrieb nötig machen, stellen Elektrotriebzüge mit Stromabnehmer und zusätzlicher Batterie eine Lösung dar (Elektromodus). Züge mit einem Dieselaggregat und einer Batterie als Energiespeicher (Hybrid) fahren abschnittsweise elektrisch – etwa in Bahnhöfen und dicht bewohntem Gebiet. Zusätzlich mit einem Stromabnehmer ausgerüstet, sind sie auf elektrifizierten Strecken vollständig mit Strom aus der Oberleitung unterwegs (dualer Modus). Brennstoffzellenzüge schließlich erzeugen ihren Strom durch die Umwandlung von Wasserstoff stets selbst. Sie greifen nicht auf die Oberleitung zurück, auch wenn eine vorhanden ist. Welche Variante am meisten Vorteile bietet, hängt von den Einsatzbedingungen und Infrastrukturvoraussetzungen ab. Wo gar keine Oberleitung zur Verfügung steht, schaffen Hybridfahrzeuge die Möglichkeit, immerhin auf Teilabschnitten elektrisch zu fahren. Das Streckennetz ist bisher zu 60 Prozent

elektrifiziert, mittelfristig sollen es 70 Prozent werden. Kleinere Abschnitte ohne Oberleitung können elektrische Züge mit zusätzlicher Batterie überbrücken. Das reduziert die lokalen Emissionen für die ganze Zugfahrt auf null. Die größte Flexibilität bieten Dual-Mode-Fahrzeuge mit Stromabnehmer, Dieselaggregat und Batterie. Sie nutzen, wenn vorhanden, den Strom der Oberleitung. Fehlt sie, kann der Dieselmotor dank Batteriespeicher trotzdem häufig ausgeschaltet bleiben.

Ein wichtiges Kriterium sind die Kosten. Brennstoffzellenzüge sind nur als Neufahrzeuge verfügbar und auch deshalb relativ teuer, weil die Technologie im Bahnsektor neu ist. Zudem erfordern sie eine eigene Infrastruktur, nämlich Wasserstofftankstellen. Deutlich günstiger sind die Varianten, die auf konventionelle Komponenten setzen – auch deshalb, weil vorhandene Fahrzeuge umgerüstet werden können. Mit dem EcoTrain für Triebzüge und dem Eco DeMe Train für Loks hat die DB solche Konzepte anwendungsreif entwickelt.

Umgerüstete Fahrzeuge bieten Vorteile

Umgerüstete Fahrzeuge bieten sich auch aus weiteren Gründen an. Der Markt für Neufahrzeuge mit alternativen Antrieben entwickelt sich erst langsam. Die Umrüstung von Fahrzeugen mit erprobten Komponenten ist vergleichsweise schnell zu realisieren und überbrückt einen mittelfristigen Zeitraum. Hinzu kommt: Umrüstungen erlauben es, vorhandene Fahrzeuge weiter zu betreiben. Nachhaltigkeit ist ein Kennzeichen des Verkehrssystems Schiene. Züge aufs Abstellgleis zu schieben, die gerade erst die Hälfte ihrer Nutzungsdauer erreicht haben, wäre damit sicherlich zu vereinbaren. ■

■ Mehr zu diesem Thema im E-Paper

Koalitionsvertrag ist ein „klares und starkes Signal“

Mit einem „Schienenpakt von Politik und Wirtschaft“ will die Große Koalition bis 2030 die Fahrgastzahlen im Schienenverkehr verdoppeln. Der Koalitionsvertrag nennt dazu eine Vielzahl konkreter Maßnahmen. Ein Schwerpunkt ist die Infrastruktur. Hier will die Große Koalition unter anderem einen Elektrifizierungsgrad des Netzes von 70 Prozent bis 2025 erreichen, die Digitalisierung und den Ausbau der europäischen Leit- und Sicherungstechnik ETCS vorantreiben und ein Instrumentarium entwickeln, um übergreifend wichtige Projekte – zum Beispiel Eisenbahnknoten – beschleunigt realisieren zu können. Beim Verkehrsangebot sollen nach dem Willen der Koalition „Pünktlichkeit, guter Service und hohe Qualität“ das Markenzeichen der Eisenbahnen in Deutschland sein. Dazu will sie unter anderem den Betrieb ländlicher Nebenstrecken fördern sowie den vertakteten Fernverkehr stärken und ausweiten.

Rückenwind für die Schiene

Um die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs zu erhöhen, verfolgt die Große Koalition das Ziel einer Senkung der Trassenpreise. Von den Eisenbahnunternehmen erwartet sie mehr Service, mehr Zuverlässigkeit und mehr Investitionen in Innovationen. Die Branchenverbände haben die Festlegungen des Koalitionsvertrags einhellig begrüßt. „Die Koalitionäre setzen damit ein klares und starkes Signal, dass die lange geforderte Verkehrswende in Deutschland nun endlich in die Tat umgesetzt werden soll“, so Jürgen Fenske, Präsident des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV). Bereits ernannt hat die Bundesregierung den im Koalitionsvertrag angekündigten Bundesbeauftragten für den Schienenverkehr. Mit der Aufgabe betraut wurde Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium. ■

■ Mehr zu diesem Thema im E-Paper

„Wir vereinen das Beste aus zwei Welten“

Dr. Sven Decher (Foto) leitet zusammen mit Alexander Falkenmeier die 2016 als Tochter der DB Regio AG gegründete Regionalverkehre Start Deutschland GmbH.

Herr Dr. Decher, warum hat DB Regio die Start Deutschland GmbH ins Leben gerufen?

Dr. Decher: Weil der Markt sich ändert. Dass der Aufgabenträger die Fahrzeuge stellt, das Marketing übernimmt, die Instandhaltung separat erledigen lässt und für die EVU am Ende nur der Fahrbetrieb bleibt, ist keine unübliche Konstellation mehr. Ein EVU, das alle Leistungen aus einer Hand anbietet, hat da Nachteile – seine Strukturen und Kostenbelastungen werden vom Markt nicht honoriert. So gehen Verkehre verloren. Mit der Gründung von Start Deutschland hat DB Regio darauf reagiert: Start soll SPNV-Netze zurückgewinnen.

Wie ist das Verhältnis zwischen DB Regio und Start Deutschland?

Dr. Decher: Start profitiert von Synergien und Kompetenzen der DB Regio AG, hat aber alle Freiheiten, das Geschäft völlig neu anzugehen. Wir vereinen das Beste aus zwei Welten. Zugleich ist Start offensiv ausgerichtet. Für uns ist der SPNV immer ein Wachstumsmarkt.

Und was machen Sie konkret anders?

Dr. Decher: Unser Ansatz ist der eines EVU „auf der grünen Wiese“. Wir fangen neu an, suchen neue Lösungen, setzen auf schlanke Strukturen und kurze Entscheidungswege. Wir analysieren genau, welche Leistungen erwartet werden, wie wir sie exakt treffen, stabil und kostengünstig umsetzen können.

Also kein Wettbewerb auf dem Rücken der Beschäftigten?

Dr. Decher: Nein, das gehört nicht zu unserem Geschäftsmodell. Wir führen die Bedingungen des Altbetreibers mindestens fort und stehen darüber hinaus den Gewerkschaften für Gespräche zur Weiterentwicklung der Tarife zur Verfügung. ■
www.startgmbh.com



Foto: Start GmbH

„Start Unterelbe“ macht sich startklar

Neue DB Regio-Tochter übernimmt RE-Linie Hamburg – Cuxhaven

Als erster operativer Betrieb der Regionalverkehre Start Deutschland GmbH bereitet sich die Verkehrsgesellschaft Start Unterelbe mbH auf die Übernahme der RE-Linie Cuxhaven – Hamburg vor. Zum Fahrplanwechsel im Dezember löst Start Unterelbe die Metronom GmbH ab. Mit Doppelstockwagen und Loks aus dem Pool der Landesverkehrs-gesellschaft Niedersachsen wird das Unternehmen rund 1,6 Millionen Zugkilometer jährlich auf die Schiene bringen. Dabei setzt Start Unterelbe auf die bislang auf die

ser Strecke eingesetzten Mitarbeiter des Altbetreibers, die in alle wichtigen Entscheidungen eingebunden werden sollen. Zudem wurde eine Ausbildungsgruppe gegründet, um weitere Lokführer zu gewinnen. „Wir sind zuversichtlich, dass wir im Dezember mit einem engagierten und schlagkräftigem Team an den Start gehen werden“, sagt Start Unterelbe Geschäftsführer Lars Kappel. Unternehmenssitz der Start Unterelbe ist Cuxhaven. Die Instandhaltung der Fahrzeuge erfolgt wie bisher durch den Hersteller Bombardier in Bremervörde. ■

Erfolg im Süden und in der Mitte

Bei Vergaben in Bayern, Hessen und Rheinland-Pfalz erteilen die Aufgabenträger DB Regio den Zuschlag.



Foto: Deutsche Bahn AG / Uwe Miethe

Diesellokomotoren des Typs Coradia Lint – im Bild in Franken im Einsatz – beschafft DB Regio auch für das Dieselnetz Ulm.

Für das Dieselnetz Ulm hat DB Regio Bayern insgesamt 20 Coradia-Lint-Diesellokomotoren mit 125 (Coradia Lint 41) sowie 150 Sitzplätzen (Coradia Lint 54) bestellt. Rund 93 Millionen Euro investiert DB Regio in die neue Flotte. In Betrieb gehen soll die Mehrzahl der Züge bereits Ende 2020 mit Beginn des neuen Verkehrsvertrags, den DB Regio Bayern gewonnen hat. Die Laufzeit des von der Bayerischen Eisenbahngesellschaft vergebenen Vertrags beträgt zwölf Jahre. Mit Neufahrzeugen auf den Strecken Ulm – Weißenhorn und Ulm – Memmingen (– Buxheim) sowie modernen gebrauchten Zügen auf der Strecke (Ulm –) Günzburg – Mindelheim wird DB Regio jährlich rund 1,5 Millionen Zugkilometer auf die Schiene bringen. Mindestens in jedem zweiten Zug ist ein Zugbegleiter an Bord, zudem setzt DB Regio abends in ausgewählten Zügen zusätzliches Sicherheitspersonal ein.

Bei zwei weiteren Vergaben war DB Regio Mitte erfolgreich. So erteilte der Rhein-Main-Verkehrsverbund für weitere 15 Jahre den Zuschlag für die RB- und die RE-Linien zwischen Frankfurt a. M. und Limburg. DB Regio wird die auf der Taunusstrecke eingesetzte Doppelstockflotte um 14 Wagen verstärken und alle Züge mit WLAN ausrüsten. Das Verkehrsvolumen liegt bei 1,5 Millionen Zugkilometern pro Jahr, Betriebsbeginn ist Dezember 2021.

Grenzüberschreitender Regionalverkehr

An der Mosel betreibt DB Regio Mitte ab Dezember 2019 für fünf Jahre die Linie Wittlich – Trier – Luxemburg. In Kooperation mit den Luxemburgischen Eisenbahnen CFL kommen mehrsystemfähige CFL-Züge zum Einsatz. ■

■ Mehr zu diesem Thema im E-Paper

Sektor entwickelt gemeinsam Lösungen für besseres Fahren und Bauen

Maßnahmenpaket mit vier Schwerpunkten erarbeitet

Wie bleibt trotz intensiver und notwendiger Bautätigkeit im Streckennetz die Attraktivität des Verkehrssystems Schiene erhalten? Welche intelligenten Lösungen tragen zu einem kundenschonenden Bauen bei, das die Auswirkungen für alle Betroffenen spürbar reduziert? Seit Ende 2016 diskutiert der Eisenbahnsektor diese Fragen am Runden Tisch Baustellenmanagement. Das neue Gesprächsformat hat Aufgabenträger und Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), Verbände und die DB Netz AG zusammengeführt. Begleitet wurde der Dialog von der Bundesnetzagentur und dem Bundesverkehrsministerium. Ziel war die Erarbeitung von Vorschlägen, um während der Bauphasen mehr Verkehr, mehr Qualität und eine bessere Zuverlässigkeit zu gewährleisten. Unter dem Titel „Clever bauen – gut fahren“ liegen jetzt, gegliedert in vier Bausteine, die Ergebnisse des Runden Tisches vor. Sie beziehen sich auf das Verhältnis (1) zwischen DB Netz und dem Bund, (2) zwischen DB Netz und den EVU, (3) zwischen den Aufgabenträgern und den EVU. Hinzu kommt (4) der Themenkomplex Bauprozesse und Baukommunikation.

1. Kapazitätsschonendes Bauen

Allein 2018 fließen 9,3 Milliarden Euro in die Eisenbahninfrastruktur. Bis zu 800 Baustellen pro Tag belasten den Eisenbahnbetrieb und schränken die Streckenkapazität ein. Zugleich steigt die Verkehrsnachfrage. Das erfordert, kapazitätsschonender zu bauen. Dies allerdings ist mit erhöhtem Aufwand, zum Beispiel für Weichenverbindungen, Hilfsbrücken und Maschinen verbunden.

→ Der Runde Tisch plädiert für den Abschluss einer Vereinbarung zwischen der DB Netz AG und dem Bund zur besseren finanziellen Ausstattung. Die Zielsetzung: kundenschonendes Bauen und weniger Einschränkungen im Verhältnis zum Bauvolumen.

2. Anreizsystem zwischen DB Netz und EVU

Baubedingte Störungen bedeuten massive Einschränkungen für die Kunden und die EVU. Das spiegelt sich bislang nicht im Verhältnis

zwischen EVU und DB Netz wider: Pro Verspätungsminute aufgrund einer Baustelle werden nur zehn Cent an das EVU gezahlt.

→ Der Runde Tisch empfiehlt ein wirkungsvolles Anreizsystem zur Vermeidung baubedingter Verspätungen. Dafür liegen konkrete Vorschläge auf dem Tisch: im Personenfernverkehr 51 Euro pro Verspätungsminute, im Personennahverkehr 16 Euro, im Güterverkehr fünf Euro. Zudem sollen Verspätungen bereits ab dreieinhalb Minuten als solche gelten.

3. Bessere Risikoverteilung zwischen Aufgabenträgern und EVU

Die Bautätigkeit im Streckennetz verursacht wirtschaftliche Belastungen für die EVU. Das betrifft beispielsweise die Schienenersatzverkehre, wenn dafür nicht die tatsächlich anfallenden Kosten erstattet werden, den Ausfall bestellter Leistungen oder den erhöhten Aufwand für Disposition, Reinigung und Wartung der Züge, weil die Umlaufplanung nicht mehr eingehalten werden kann. Mit der Zunahme der Bautätigkeit sind diese Belastungen erheblich gestiegen. Weil das nicht vorhersehbar war, bilden die bestehenden Verkehrsverträge diese Risiken vielfach nicht angemessen ab.

→ Der Runde Tisch spricht sich für eine Berücksichtigung unvorhersehbarer baustellenbedingter Kosten in den Verkehrsverträgen aus. Für neue Verkehrsverträge soll das ab sofort der Fall sein, für bestehende Verträge sollen Anpassungen vorgesehen werden, sofern die rechtlichen Voraussetzungen dafür vorliegen. Dafür hat der Runde Tisch detaillierte und faire Empfehlungen erarbeitet.

4. Bauprozesse und Baukommunikation

Die DB Netz AG hat ein komplett neues Verfahren zur Mittel- und Langfristplanung für Baustellen entwickelt. Es orientiert sich nicht



mehr nur am Erneuerungsbedarf, sondern genauso an gemeinsam mit den Kunden entwickelten Baukorridoren. Das schafft Verlässlichkeit für alle Kunden. Für diese Korridore werden „Bautakte“ entwickelt, die gewährleisten, dass optimal gebaut und gleichzeitig gut gefahren wird. Die Umstellung auf das neue Planungsverfahren wird allerdings mehrere Jahre in Anspruch nehmen. Schließlich müssen 40.000 Baumaßnahmen im Jahr bundesweit neu geplant werden.

→ Der Runde Tisch begrüßt die Anstrengungen der DB Netz AG zur Verbesserung der Baukommunikation und der Bauprozesse. Gemeinsame Workshops laufen bereits. Für die Jahre 2019/2020 soll anhand ausgewählter Pilotprojekte kapazitätsschonendes Bauen bereits praktiziert werden. Ab 2021 wird der Regelprozess für das gesamte Bauprogramm hin zu einer kunden- und kapazitätsorientierten Planung sukzessive wirksam.

Der Runde Tisch Baustellenmanagement hat Wert auf praxisorientierte und realisierbare Ansätze gelegt. So soll das Maßnahmenpaket in großen Teilen durch die Branche umgesetzt werden. Für einzelne Bausteine ist eine finanzielle Umsetzung des Bundes erforderlich.

Gemeinsames Ziel ist eine verlässliche und attraktive Eisenbahn in Deutschland – auch unter den erschwerten Bedingungen der Bauarbeiten für die notwendige Modernisierung des Streckennetzes. ■

Pilotprojekt: Anschlusszug per DB Streckenagent-App sichern

Kaum etwas ist ärgerlicher für Bahnreisende, als wegen einer Zugverspätung den Anschlusszug knapp zu verpassen. Um Abhilfe zu schaffen, starteten DB Regio Bayern, die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG), die Südostbayernbahn, die Gäubodenbahn, die agilis Eisenbahngesellschaft und die agilis Verkehrsgesellschaft ein Pilotprojekt: Mithilfe einer Zusatzfunktion der DB Streckenagenten-App können

nen Fahrgäste die jeweilige Leitstelle über ihren Anschlusszug informieren. Dort entscheidet der zuständige Disponent, ob der gewünschte Zug warten kann oder nicht. Der Kunde erhält über die App eine entsprechende Rückmeldung auf sein Smartphone. Bisher können Anschlusszüge nur über die Zugbegleiter angemeldet werden. Die stehen jedoch nicht immer sofort zur Verfügung. Die neue Funktion ermöglicht den

Testkunden, selbst aktiv zu werden. Das von DB Regio und der BEG finanzierte Pilotprojekt mit ausgewählten Fahrgästen beschränkte sich auf die Umsteigebahnhöfe Hof Hbf, Neufahrn und Donauwörth. Es lief bis Ende Mai und sollte zeigen, ob eine Ausweitung des Testgebiets auf andere Knotenbahnhöfe möglich ist. Derzeit wird der Pilot ausgewertet. ■

■ [Mehr zu diesem Thema im E-Paper](#)

Franken-Thüringen-Express verkehrt ab 2019 bis Leipzig

Verbessertes Angebot auch in Nordrhein-Westfalen: zusätzliche Zuggarnituren auf der RE 9 zwischen Aachen, Köln und Siegen



Seit 2011 bietet der Franken-Thüringen-Express schnelle und komfortable Verbindungen zwischen Bayern und Mitteldeutschland.

Foto: Deutsche Bahn AG / Claus Weber

Die Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen mbH (NVS) und die Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA) haben ein neues Fahrplankonzept zwischen Nürnberg, Jena und Leipzig entwickelt: Ab 2019 wird der Franken-Thüringen-Express bis nach Leipzig verlängert. Den Auftrag dafür erhält DB Regio Bayern. Das neue Konzept sieht einen schnelleren Regionalexpress (RE) vor. Er verbindet alle zwei Stunden die Metropolregionen Nürnberg und Leipzig ohne Umstiege. Reisende erreichen mit DB Regio Bayern bequem unter anderem die Zentren Erlangen, Bamberg, Lichtenfels, Saalfeld und Jena. „Unsere Kunden können sich auf schnelle, umsteigefreie Verbindungen zwischen Bayern und den benachbarten Bundesländern freuen“, sagt Hansrüdiger Fritz, Vorsitzender der Regionalleitung DB Regio Bayern. Der Takt der Züge ist den jeweiligen ICE-Anschlüssen in Nürnberg, Bamberg und Leipzig angepasst. Der zusätzlich eingeführte RE-Stundentakt zwischen Saalfeld und Nürnberg wird auch

im Raum Kronach zu deutlichen Verbesserungen führen. Das neue Konzept ist als Übergang für die Jahre 2019 bis 2023 angelegt. Ab 2024 ist eine Fernverkehrsverbindung von Stuttgart/Nürnberg nach Leipzig über die Frankenalb- beziehungsweise Saaletalbahn geplant.

Höhere Kapazitäten für Rhein-Sieg-Express

Seit April fahren für den Rhein-Sieg-Express zwei zusätzliche Zuggarnituren mit jeweils fünf Doppelstockwagen. Das bedeutet eine halbe Million Sitzplätze mehr pro Jahr. Die neuen Garnituren – modernisierte und klimatisierte Bestandsfahrzeuge – bieten jeweils rund 600 Sitzplätze und sorgen in der Hauptverkehrszeit für höhere Kapazitäten. Die Züge erhielten zuvor ein „Refreshing“: neue Sitzpolster, eine neue Außenlackierung und modernisierte Toiletten. In den nächsten Jahren möchten NVR und DB Regio das Angebot weiter verbessern. ■

■ [Mehr zu diesem Thema im E-Paper](#)

KURZ NOTIERT

Nürnberg: S-Bahn-Kunden können Platz reservieren

Auch für die Züge der S-Bahn Nürnberg können Fahrgäste jetzt Sitzplätze reservieren. Die Dauerreservierung für Abo-Kunden über die Plattform www.meinsitzplatz-regio.de kostet 40 Euro. Reservierungen für Einzelfahrten zum Preis von einem Euro sind am Fahrscheinautomaten oder im Reisezentrum erhältlich. DB Regio bietet die Sitzplatzreservierung inzwischen in vielen Bundesländern für ausgewählte Netze und Strecken an. Das Verfahren wurde 2015 erstmals im Zugsystem SÜWEX in Rheinland-Pfalz umgesetzt und danach immer weiter ausgerollt. ■

Regionalzüge halten ab 2019 bei Audi Ingolstadt

Die Audi AG in Ingolstadt ist künftig bequem per Bahn zu erreichen. Dafür bauen der Freistaat Bayern, die Stadt Ingolstadt, Audi und die Deutsche Bahn eine Station am Unternehmensstandort an der Strecke München – Treuchtlingen. Der neue Mittelbahnsteig wird barrierefrei an das Werk und das öffentliche Verkehrsnetz angeschlossen. Er soll im Dezember 2019 fertig sein. Erwartet werden täglich bis zu 3.000 Ein- und Ausstiege. Jeder Euro sei „hier bestens investiert“, sagte Bayerns Innenminister Joachim Herrmann beim ersten Spatenstich. „Ich setze darauf, dass dieser Bahnhalt und die Zusammenarbeit von so unterschiedlichen Finanzierungspartnern Schule macht und Nachahmer findet.“ ■



S-Bahn Stuttgart begeht ihr 40-jähriges

Imagekampagne „Deine Ziele. Deine S-Bahn“ präsentiert im Jubiläumsjahr unterschiedlichste Menschen, ihre Ziele, Wünsche und Träume. Zweite Auflage startet im Herbst.

Die S-Bahn Stuttgart und auch der Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) werden jeweils 40: Mit drei S-Bahnlinien von Stuttgart nach Plochingen, Ludwigsburg und nach Weil der Stadt nahm die S-Bahn Stuttgart am 1. Oktober 1978 ihren Betrieb auf. Heute bringt sie täglich rund 420.000 Menschen von 83 Haltestellen in der Region Stuttgart an ihr Ziel. Im Dezember 1978 folgte die Gründung des VVS. Neben diesen Jubiläen feiert der öffentliche Nahverkehr der Region in diesem Jahr das 150-jährige Bestehen der Stuttgarter Straßenbahnen, und vor 25 Jahren wurden die regionalen Busverkehre in den VVS integriert.

Die S-Bahn Stuttgart läutete ihr Jubiläumsjahr im März mit der Imagekampagne „Deine Ziele. Deine S-Bahn“ ein. Sie präsentierte unterschiedlichste Menschen – ihre Ziele, Wünsche, Träume und zeigte, auf welche Weise die S-Bahn Stuttgart diese Menschen auf ihrem Weg begleitet. Der Jüngste in der Reihe ist Jakob, vier Wochen alt. Seine Eltern und er besuchen die Großeltern regelmäßig. Miriam zog als Naturfreundin aufs Land, verabredet sich aber immer noch gern mit ihrer besten Freundin in Stuttgart. Und Patrick ist regelmäßig zwischen Studien- und Trainingsort unterwegs. Sie alle und noch einige andere zeigen sich als über-

zeugte S-Bahn-Fahrerinnen und -fahrer. Sie sind unabhängig, flexibel und mit den roten Zügen schnell am Ziel. Dabei genießen sie WLAN im Zug, das preiswerte StudiTicket, hören Musik oder lesen ein Buch auf der Fahrt.

Rosario hat sein Ziel erreicht

Auch Rosario ist Teil der Kampagne. Er hat sein Ziel erreicht: Rosario ist Triebfahrzeugführer bei der S-Bahn Stuttgart und bildet zudem den Nachwuchs aus. Er verweist auf das Karriereportal der DB. Im Herbst startet die zweite Auflage der Imagekampagne. ■

Region Stuttgart schwingt sich aufs Rad

Am 1. Mai ist das regionale und interkommunale Fahrrad- und Pedelecverleihsystem „RegioRadStuttgart“ an den Start gegangen. Neben der Landeshauptstadt nehmen zehn weitere Kommunen der Region daran teil. Betrieben wird RegioRadStuttgart von Deutsche Bahn Connect, weitere Kooperationspartner sind die S-Bahn Stuttgart und der Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart. Zum Start standen in Stuttgart und Umgebung 800 eigens von Deutsche Bahn Connect entwickelte Fahrräder bereit. RegioRadStuttgart sei das erste und einzige öffentliche Verleihsystem bundesweit, so der Stuttgarter Oberbürgermeister Fitz Kuhn: „Wir schaffen hier etwas komplett Neues – ein interkommunales Vorzeigeprojekt!“ ■

■ Mehr zu diesem Thema im E-Paper

S-Bahn Berlin weitet WhatsApp-Reinigung aus

Neben Verschmutzungen in Bahnhöfen können Fahrgäste jetzt per Kurznachricht auch Dreck und Müll in Zügen melden.

Die S-Bahn Berlin weitet die im vorigen Jahr für Bahnhöfe gestartete „WhatsApp-Reinigung“ auf ihre Züge aus. Über den Kurznachrichtendienst „WhatsApp“ können Berliner Verschmutzungen melden. Die Aktion ist Teil der Initiative „Ringbahn Plus“, mit der die S-Bahn Berlin Qualität und Zuverlässigkeit im Berliner Nahverkehrs verbessern möchte.

Das Verfahren ist unkompliziert: Wer unter Angabe des Standorts oder der Fahrzeugnummer und der Art der Verschmutzung eine WhatsApp-Nachricht an die Nummer 0157 923 628 36 sendet, erhält umgehend Feedback, dass das Reinigungsteam sich um sein Anliegen kümmert. Die Verschmutzungen werden so schnell wie möglich beseitigt. Die Fahrzeugnummer befindet sich außen am Zug,

an den Windfangscheiben neben den Eingangstüren sowie am Wagenende. Auf Wunsch erhält der Kunde eine Meldung über die Erledigung und kann den Prozess mit einer Schulnote bewerten. An sieben Tagen in der Woche – jeweils von 6 bis 22 Uhr – ist die Servicezentrale per WhatsApp erreichbar. Die „WhatsApp-Reinigung“ für Bahnhöfe läuft mittlerweile bundesweit an über 60 Bahnhöfen. ■



Eisenbahner mit Herz

Peter Hohmann ist „Social Media Hero“

Seine Fahrgäste haben Peter Hohmann (Foto) zum „Social Media Hero“ ernannt. Der DB Regio-Zugbegleiter erntete auf Facebook rund 6.000 Likes. Im Rahmen des Wettbewerbs „Eisenbahner mit Herz“ der Allianz pro Schiene hatten Fahrgäste in diesem Jahr erstmals die Möglichkeit, selbst einen Preisträger zu küren. In mehr als tausend Kommentaren beschreiben die Reisenden der Kinzigtalbahn auf der Strecke Fulda – Frankfurt die Erfahrungen mit „ihrem“ Peter. Er scheine jeden Fahrgast persönlich zu kennen und halte gern einen Small Talk, heißt es auf Facebook. Der Geehrte selbst, der vor Kurzem sein 25. Dienstjubiläum feierte, empfindet den aktuellen Trubel um seine Person eher als stressig: „Ich habe keine ruhige Minute mehr. Radio, Fernsehen, alle wollen mit mir sprechen.“ Von den tausend Kommentaren habe er gerade mal hundert gelesen, sagt er, „dann brauchte ich eine Pause“. Er kommuniziere nicht über soziale Medien, so Hohmann: „Ich habe keinen Computer. Keinen Laptop. Das ist alles nix für mich. Ich rede lieber mit echten Menschen.“

Die „echten Menschen“ honorieren das offenbar: Am 17. April nahm Peter Hohmann in Berlin seinen Publikumspreis entgegen, gemeinsam mit den anderen Siegern des mittlerweile achten Wettbewerbs „Eisenbahner mit Herz“: ICE-Zugchef Hartmut Dreßler, ICE-Zugbegleiter Recep Buluter und NordWestBahn-Lokführer Swen Sengebusch. ■



TV-Spot: Familienzeit im Nah- und Fernverkehr

Unter dem Dach der Kampagne „Diese Zeit gehört Dir.“ haben DB Regio und DB Fernverkehr erstmals einen gemeinsamen TV-Spot veröffentlicht. Er wendet sich mit Regio- und Fernverkehrsszenen an Familien mit Kindern. Seine Botschaft: Während Autofahrten langweilen die Kleinen sich, im Zug reisen Familien entspannt. Mit „Mehr FamilienZeit“

und „Mehr EntdeckerZeit“ bewirbt jede Region von DB Regio im Rahmen der Kampagne „ihre“ Länder-Tickets und die Möglichkeit, Kinder mitzunehmen. Damit ist die Integration des DB Regio-Themas in die Familienkampagne des Fernverkehrs gelungen. Der Spot lief bis Ende Mai im TV. ■

■ Mehr zu diesem Thema im E-Paper

Stevie Award für Tourismus-App von DB Regio Nordost

„DB Ausflug“ belegt den ersten Platz in der Kategorie „Reisen“



Foto: Stevie Award / miteg/44311

Die Tourismus-App „DB Ausflug“ von DB Regio Nordost hat einen Stevie Award in Gold gewonnen – in der Kategorie „Reisen“. Im Berliner Hotel Adlon nahmen Ende April Birte Enzenberger, Referentin Öffentlichkeitsarbeit und Marketing bei DB Regio (3. v. l.), und das Team des App-Entwicklers APPSfactory den Award entgegen. Die Agentur wurde an diesem Abend für vier weitere Apps ausgezeichnet. Der begehrte Wirtschaftspreis Stevie Award zeichnet Leistungen in der Unternehmenswelt aus, unter anderem in den Bereichen Kundenservice, Produktmanagement und Marketing. Führungskräfte aus Deutschland bilden die Jury.

Die kostenlose App DB Ausflug stellt Android- und iOS-Nutzern abwechs-

lungsreiche Ausflugstouren durch Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern vor. Badeausflüge, Fahrradtouren, Stadtrundgänge Wellnessoasen, Tagesausflüge und Kurztrips – alle Ziele sind einfach mit der Bahn erreichbar. Die App bietet umfassende, übersichtliche und schnelle Informationen über Öffnungszeiten von Sehenswürdigkeiten in der Region, die passende Bahnreise, aktuelle Wettervorhersagen und vieles mehr. Sie beinhaltet außerdem rund 160 geprüfte Routenempfehlungen, On- und Offlinekarten sowie die Möglichkeit der GPS-Navigation. Nutzer können gezielt nach bestimmten Aktivitäten, Dauer, Reiseregion und Startpunkt fragen. Die App wird stetig aktualisiert und durch weitere Touren ergänzt. ■ www.dbausflug.de/



Foto: Stevie Award

Impressum

Herausgeber:
DB Regio AG
Bestellerkommunikation
Stephensonstraße 1
60326 Frankfurt a. M.

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

Realisation:
idea Kommunikation, Dortmund
Druck:
DB Kommunikationstechnik GmbH,
Karlsruhe

Stand: Juni 2018

DB Regio im Internet:
www.db-regio.de

