Regio Aktuell

Informationen der DB Regio AG für die Nahverkehrsbranche

Ausgabe 4/20 | Dezember 2020

Zusatz-Infos im **E-Paper**

www.db-regio.de/regioaktuell

Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,

nie zuvor musste der Nahverkehr in Deutschland eine Bewährungsprobe wie die Corona-Pandemie meistern. Auf das bisher Erreichte kann die Branche stolz sein. Im Lockdown haben wir das Land mobil gehalten. Gemeinsam und unter hohem Druck haben Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen, Bund und Länder an Lösungen gearbeitet, die bis jetzt die schlimmsten Folgen der eingebrochenen Ticketerlöse verhindern.

Foto: Andreas Varnhorn

Unsere Branche hat bis zur Coronakrise Jahr für Jahr steigende Fahrgastzahlen eingefahren. Starke Aufgabenträger und eine Vielzahl leistungsfähiger Verkehrsunternehmen waren die Garanten des Erfolgs. Uns allen muss daran gelegen sein, dass das auch so bleibt. Verwerfungen in den Marktstrukturen behindern die Verkehrswende, für die wir alle angetreten sind.

Wie nie zuvor haben wir dieses Jahr unter dem Eindruck der Coronakrise erfahren, dass wir im System Nahverkehr alle aufeinander angewiesen sind – und wie reibungslos wir zusammenarbeiten können, wenn das Wohl der Branche als Ganzes auf dem Spiel steht. Lassen wir uns auch im neuen Jahr davon leiten!

Herzlichst Ihr

Dr. Jörg Sandvoß,
Vorstandsvorsitzender DB Regio AG

Fotos: DB Regio AG

„Wir müssen gemeinsam die Krise zum Gewinn machen“

RegioSignale #digital: Branche lässt sich den Mut nicht nehmen

Es war eine gelungene Premiere. Bei der ersten Ausgabe von RegioSignale #digital waren mehr als 600 angemeldete Zuschauerinnen und Zuschauer online dabei. Am 22. und 23. September streamten sie sich durch Podiumsrunden und Expertengespräche. 24 Studiogäste und Moderatoren hatte DB Regio dazu in die Rheingau-Studios nach Geisenheim geladen. Ihr Thema: der Nahverkehr in der Coronakrise – und über sie hinaus. Die Pandemie, das machte unter anderem Zukunftsforscher Matthias Horx deutlich, bedeutet einen Einschnitt und beschleunigt den Wandel.

Vor allem der Digitalisierungsschub und die Klimakrise verändern Wirtschaft und Gesellschaft, Siedlungsstrukturen und Mobilitätsbedürfnisse. Dem muss sich der Nahverkehr stellen. Er muss noch stärker digital zugänglich werden, sich mit anderen Mobilitätsformen vernetzen und flexibel auf die Kundenbedürfnisse eingehen. Zugleich signalisieren die Zeichen der Zeit eine Verkehrswende. Der klimafreundliche ÖPNV werde mehr denn je gebraucht, von einer „Sinnkrise“ könne keine Rede sein, so DB Regio-Vorstandsvorsitzender Dr. Jörg Sandvoß. Wahr ist aber auch: Die Pandemie wird der Branche auch 2021 schwer zu schaffen machen. Geschlossen und erfolgreich habe man sich für den Rettungsschirm von Bund und Ländern eingesetzt, sagte VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff. Vor weiteren Forderungen müssten Initiativen zur Erholung des Fahrgastmarkts stehen. Die Politik lasse sich am ehesten gewinnen, wenn sie vom ÖPNV als Problemlöser überzeugt sei. Wolff: „Wir müssen gemeinsam die Krise zu unserem Gewinn machen!“

Schon als Problemlöser bewährt hat sich die digitale Variante des Branchentreffs. 90 Prozent der Befragten meinten im Anschluss: Sie kann das klassische Format dauerhaft ergänzen. ■

Mehr zum Thema: Seite 6 – 9

In der Krise gemeinsam Kurs halten

Von Andreas Schilling, Vorstandsbeauftragter Marketing der DB Regio AG

In der Coronakrise, die unsere Branche in schweres Fahrwasser gebracht hat, wechseln sich Fortschritte und Rückschläge ab. Auf den ersten Lockdown folgte nach einer Phase der Entspannung ein zweiter. Dass ein Impfstoff zu erwarten ist, gibt inzwischen Hoffnung. Trotzdem wird uns die Pandemie bis weit ins nächste Jahr begleiten. Und die Erholung länger dauern als erhofft.

Aber: Es lohnt sich zu kämpfen! Das ist die zentrale Botschaft unseres erstmals in digitaler Form veranstalteten Branchentreffs. Mit RegioSignale #digital haben wir einen Blick über die Pandemie hinaus geworfen. Trend- und Zukunftsforscher sehen die Coronakrise als eine Zeitenwende. Mit ihr stellt sich die Frage, wie wir künftig leben werden und leben wollen. Für den Bereich der Mobilität wurde sie bereits vor der Krise adressiert. Am breiten gesellschaftlichen Konsens, an den Lösungswegen, die Politik und Branche eingeschlagen haben, hat sich nichts geändert. Die Mobilität der Zukunft muss klimafreundlich, am besten klimaneutral sein. Die leistungsfähigen Systeme, die das leisten können, sind die Schiene, Bus und Bahn. Was vor einem Jahr galt, gilt weiter: Wir wollen eine Milliarde zusätzliche Kunden im Nahverkehr gewinnen.

Standpunkt

Foto: Deutsche Bahn AG

„Einen Corona-Tunnelblick dürfen wir uns nicht leisten. Wir haben Grund zur Zuversicht: Wir können gemeinsam die Zukunft gestalten."

Halten wir weiter Kurs! Corona rüttelt nicht am Grundbedürfnis nach Mobilität. Mit dem Abebben der Pandemie werden die Fahrgäste zurückkehren – Stammkunden, die noch zögern, und Neukunden, die wir gewinnen wollen. Im Gepäck haben sie die Erwartung, dass der öffentliche Verkehr zurecht für ein neues Zeitalter steht. Verkehrlich attraktiv, tariflich flexibel, mit anderen Mobilitätsangeboten vernetzt. Unkompliziert, einladend, innovativ und überraschend gut. Jetzt müssen wir dafür die Produkte und Angebote entwickeln. Einen Corona-Tunnelblick dürfen wir uns nicht leisten. Wir haben Grund zur Zuversicht: Wir können gemeinsam die Zukunft gestalten. ■

DEUTSCHLAND BRAUCHT EINE STARKE SCHIENE

Mit so genannten Ausbausteinen setzen alle Bereiche der DB die Konzernstrategie Starke Schiene um und konkretisieren diese. Ein Ausbaustein bei DB Regio heißt „Sicher unterwegs". Seit Herbst setzt DB Regio eine dort erarbeitete Verbesserung bundesweit um. Sie betrifft die RIS-App, mit der die Kundenbetreuer im Nahverkehr (KiN) Informationen über betriebliche Ereignisse und Dispositionsentscheidungen erhalten und austauschen. Nach erfolgreicher Vorarbeit in Baden-Württemberg enthält die RIS-App nun eine Standardabfrage über sicherheitsrelevante Ereignisse im Zug. Die Ergebnisse vermitteln ein stets aktuelles, nach Zügen und Strecken differenziertes Lagebild. In Arbeit ist zudem eine Erweiterung, um Vorfälle mit Maskenverweigerern gesondert zu erfassen. „Mit der Abfrage der Sicherheitslage bekommen wir ein Tool, mit dem wir sehr gezielt Maßnahmen ergreifen können", sagt Oliver Terhaag, DB Regio-Vorstand Produktion. ■

Weitere Kampagne bestärkt das Vertrauen

Die junge Frau hat sich für den Zug entschieden. Warum auch nicht? Die Maske ist längst selbstverständlich. Und die Deutsche Bahn tut alles, damit die Fahrgäste in der Coronazeit keine Risiken befürchten müssen.

Mit einer weiteren Kampagne bestärkt die DB das Vertrauen der Fahrgäste

in den Nahverkehr. „Sicher unterwegs. Gemeinsam geht das" ist in der Vorweihnachtszeit auf Großflächenplakaten, Citylight-Postern, in Videoclips und auf Website-Bannern zu sehen. Kontaktlose Services, Wegeführung im Bahnhof, verstärkte Reinigung: Konkrete Beispiele zeigen, was die DB unternimmt, damit die Fahrgäste bedenkenlos reisen können. ■

www.bahn.de/sicherreisen

„In voller Fahrt auf dem neuesten Stand"

Im Großraum Stuttgart haben die Fahrgäste jetzt in allen 157 Zügen der S-Bahn sowie auf der „Schusterbahn" und der „Teckbahn" kostenlos Zugriff auf das Zugportal. Mit ihm verwandeln der Verband Region Stuttgart und DB Regio Reisezeit in Servicezeit: Über Smartphone oder Laptop können die Fahrgäste Informationen zu ihrer Fahrt sowie News und Unterhaltung abrufen. Den offiziellen Start des Zugportals am 1. November begleitete eine Kampagne mit den Slogans „Unterwegs in der Region, verbunden mit der Welt" und „In voller Fahrt auf dem neuesten Stand". Bereits im Sommer bot die Aktion „Betawisser gesucht" Gelegenheit, erstes Feedback abzugeben. Besonders attraktiv fanden die Befragten die regionalen Inhalte sowie Informationen rund um ihre Fahrt und Fahrstrecke. Ideen zur Weiterentwicklung können die Nutzer jetzt auch über einen Link im Zugportal selbst geben. ■

Foto: DB AG / Georg Wagner

Künftig doppelstöckig: DB Regio betreibt den „Donau-Isar-Express“, hier auf der Isarbrücke bei Plattling, ab Dezember 2024 mit neuen Zügen des Typs „Desiro HC“.

Neue Verkehrsverträge verbessern das Angebot

Aufgabenträger erteilen DB Regio den Zuschlag für Netze in Bayern und Niedersachsen

Auf neue Züge und einen lückenlosen Stundentakt können sich die Fahrgäste auf den Linien München – Passau, Freising – Landshut und Regensburg – Flughafen München freuen. Die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) hat das Netz „Donau-Isar“ vergeben und DB Regio den Zuschlag erteilt. Beim Fahrzeugkonzept setzt DB Regio auf Triebzüge von Siemens. Für den ÜFEX Flughafenexpress München – Regensburg sind sechs einstöckige „Mireo“ vorgesehen. 25 „Desiro HC“ mit doppelstöckigen Mittelwagen sollen zwischen München und Passau („Donau-Isar-Express“) und auf der RB-Linie Freising – Landshut zum Einsatz kommen. Der Verkehrsvertrag läuft ab Dezember 2024 für eine Dauer von zwölf Jahren. Rund 5,3 Millionen Zugkilometer pro Jahr wird DB Regio in der ersten Betriebsstufe auf die Schiene bringen. Das Verkehrsvolumen reduziert sich auf 4,9 Millionen Zugkilometer, wenn die Linie Freising – Landshut mit Eröffnung der 2. Stammstrecke der S-Bahn München auf einen anderen Verkehrsvertrag übergeht. In einer weiteren Vergabe hat die BEG entschieden, dass drei Strecken im „E-Netz Augsburg Übergang“ bis Ende 2022 von DB Regio betrieben werden. Anschließend übernimmt ein Wettbewerber die Verkehre im Rahmen des Vertrags „Augsburger Netze“.

Zugewinn in Niedersachsen

Neuverkehre akquirieren konnte DB Regio mit der Vergabe des Dieselnetzes „Niedersachsen-Mitte“ durch die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG). Es fasst die Strecken der bisherigen Netze „Heidekreuz“ und „Weser-/Lammetalbahn“ zusammen, damit Züge und Personal flexibler eingesetzt werden können. „Wir wollen erreichen, dass sich personal- oder fahrzeugbedingte Ausfälle verringern“, so LNVG-Geschäftsführerin Carmen Schwabl. Das Dieselnetz Niedersachsen-Mitte mit rund 4,6 Millionen Zugkilometern jährlich soll, nach der Übertragung der Rechte und Pflichten aus dem Verkehrsvertrag, ab Ende 2021 für acht Jahre durch die Regionalverkehre Start Deutschland GmbH betrieben werden. Die Wartung der von der LNVG zur Verfügung gestellten Züge wird bei DB Regio erfolgen. Keine Sorgen müssen sich Beschäftigte der bisherigen Betreiber machen: Sie können im Rahmen eines Personalübergangs wechseln. ■

Mehr zu diesem Thema im E-Paper

Einnahmesicherung 4.0 in der Pilotphase

Mit Pilotphasen in München und Stuttgart hat DB Regio die Umstellung auf die nächste Generation mobiler Terminals für Fahrausweisprüfung und Einnahmensicherung eingeläutet. Bis Ende 2022 soll die dann vierte Generation die aktuell verwendeten MTx-Geräte abgelöst haben. Kundenbetreuer im Nahverkehr (KiN) und Prüfer profitieren von einfacher durchzuführenden Fahrkartenkontrollen und geringerem Aufwand bei der Fahrpreisnacherhebung. Gleichzeitig wird der Fahrkartenverkauf in Zug und Bus durch kontaktlose und kundenfreundliche Zahlungsvarianten spürbar erleichtert. Besteller werden die neue Generation vor allem deshalb schätzen, weil sie sich flexibel an regional unterschiedliche verkehrsvertragliche Verpflichtungen anpassen lässt. Ursprung dieser Flexibilität ist das modulare Konstruktionsprinzip, das variable Software-, Hardware- und Prozesskonfigurationen ermöglicht und auch der Grund dafür ist, warum die neuen mobilen Terminals MOSAIK heißen: „Das Kürzel steht für Mobile Strategie im Nahverkehr“, erläutert Jörg Strubberg, Leiter Erlösmanagement DB Regio – und weist gemeinsam mit Hubertus Fuchs, Leiter Mobiles Terminal und eTicket, darauf hin, dass die Produktentwicklung ebenso ein Teil dieser Strategie ist. „Wir orientieren uns nicht nur an Marktstandards. Unsere Innovationstreiber sind die Bedürfnisse der Reisenden und Mitarbeitenden im Zug sowie die Veränderung der Ticketlandschaft und die technologischen Entwicklungen am Markt. Die jetzt generierten Feedbacks fließen in die weitere Entwicklung ein.“ ■

Christoph Kraller führt die RegioNetze der DB

Nach fast 20 Jahren an der Spitze ist Dr. Jürgen Dornbach aus persönlichen Gründen und auf eigenen Wunsch aus der Geschäftsführung der DB RegioNetz GmbH ausgeschieden. Zum 1. September folgte ihm Christoph Kraller (Foto) nach, der zuvor die Südostbayernbahn (SOB) geführt hat. Kraller leitet die DB RegioNetz GmbH als Sprecher der Geschäftsführung gemeinsam mit Cornelia Würtz und Gudrun Elser. Neuer Geschäftsleiter der SOB wurde Matthias Krause. Ihm zur Seite steht Christian Kubasch, Leiter Infrastruktur. ■

Foto: DB RegioNetz

Mit „Wohin Du willst NOW“ den Rufbus digital bestellen

Erweiterte Funktion der Mobilitätsplattform für den ländlichen Raum kommt im Test gut an

In der Vulkaneifel und im Kreis Ahrweiler testet DB Regio Bus ein neues Feature für die App „Wohin Du willst“. Dort können Fahrgäste, die den mit Taxis betriebenen Bedarfslinienverkehr nutzen, ein Fahrzeug per App zur Haltestelle holen. Damit entfällt die telefonische Meldekette über die Rufbuszentrale, die Bestellung wird für die Fahrgäste einfacher und transparenter. Die erweiterte App unter dem Namen „Wohin Du willst NOW“ bestätigt die Buchung und erinnert per Push-Nachricht an die bevorstehende Abfahrt. Zugleich verbessert „Wohin Du willst NOW“ die Qualität. Eine intelligente Software bündelt die Anfragen so, dass die Fahrzeuge optimal eingesetzt werden können. Zudem bestätigen die

Fahrer mit einer eigenen App, dass die Fahrt pünktlich und zuverlässig stattgefunden hat. Mit Schwerpunkt auf dem ländlichen Raum bietet „Wohin Du willst“ von der Fahrplanauskunft bis zur Reisendeninformation in Echtzeit eine Vielzahl von Anwendungen. Die Aufgabenträger können „Wohin Du willst“ mit Zusatzmodulen als eigene Mobilitätsplattform gestalten. Bei den Kunden in den Pilotgebieten kommt die Erweiterung um die Rufbus-Bestellung gut an. Bereits acht Wochen nach dem Start ging die Hälfte der Buchungen digital statt telefonisch ein. „Die neue Funktion macht ‚Wohin Du willst‘ noch mehr zum echten Allzweckschlüssel für die Fahrgäste“, sagt Guido Verhoefen, der zum 1. November zur Region Mitte von DB Regio Bus gewechselt ist. Der neue Vorsitzende der Regionalleitung war zuvor Leiter Marketing und Geschäftsentwicklung in der DB Regio Bus-Zentrale. ■

Hybridbusse reduzieren Verbrauch und Emissionen

DB Regio Bus bringt Fahrzeuge mit neuer Technik auf die Straße

Bei der Modernisierung der Flotte setzt DB Regio Bus auf kraftstoffsparende Hybridtechnik. Insgesamt 90 Fahrzeuge des Herstellers MAN sollen bis Jahresende im Einsatz sein. Für 2021 sind mehr als hundert weitere Hybridbusse bestellt. Die Fahrzeuge werden von modernen und umweltfreundlichen EURO-VI-Dieselmotoren angetrieben, müssen den Strom für das Bordnetz in Stopp-Phasen aber nicht mehr erzeugen, indem sie den Motor laufen lassen. Stattdessen wandeln sie die Bremsenergie in elektrische Energie um, die gespeichert und dem Bordnetz zur Verfügung gestellt wird. Damit kann der Motor aus bleiben, wenn der Bus hält. Der Verbrauch und die Emissionen sinken. Bei einigen DB Regio Bus-Töchtern sind die neuen Fahrzeuge bereits unterwegs. So setzt die Autokraft in Schleswig-Holstein 17 Hybridbusse im Teilnetz Süd ein. Die Busverkehr Rhein-Neckar GmbH (BRN) ergänzt ihre Flotte bis Ende des Jahres um 27 neue Hybridbusse. Auch Südbadenbus (SBG) hat jüngst drei Hybridgelenkbusse in Betrieb genommen.

Foto: DB AG / Martin Merz

Ausstattung in vielen Varianten

In den von DB Regio Bus bestellten Solo- und Gelenkbussen sind identisch funktionierende Hybrid-Module verbaut, während sich die Ausstattung unterscheidet. Je nach Anforderungen und Wünschen der Aufgabenträger variiert die Anzahl der Sondernutzungsflächen für Kinderwagen, Räder oder Rollatoren. Gleiches gilt für die Bestuhlung, die davon abhängt, ob die Busse im Stadt- oder Überlandverkehr eingesetzt werden, sowie für die Ausrüstung mit WLAN und USB-Dosen. ■

Mehr zu diesem Thema im E-Paper

Kundenfreundliche Optimierung für Pendler

Als günstiges Angebot für alle, die nicht täglich pendeln, gewinnt das 10er TagesTicket an Bedeutung. 2018 testweise auf fünf Strecken eingeführt, bieten es die Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU) im Tarifverband TBNE seit August 2020 nun überall an. Unter 10er-Tagesticket.de kann es auch online gebucht und digital abgerufen werden. Das 10er TagesTicket gilt auf der zuvor festgelegten Strecke an zehn frei wählbaren Tagen innerhalb von 30 Tagen. Die Ersparnis gegenüber der Monatskarte beträgt bis zu 33 Prozent. Dauerhaft flexibel gestalten die EVU im TBNE ab Fahrplanwechsel am 13. Dezember auch die Kündigungsmöglichkeiten für Abos. Nach Ablauf der ersten drei Monate kann der Kunde sein Abo jederzeit ohne Zusatzkosten kündigen. Dadurch wird der Einstieg ins Abo erleichtert und die Produktvielfalt um die regionalen Schnupper-Abos reduziert. Die Ticketpreise passen die EVU im TBNE zum Fahrplanwechsel um durchschnittlich 1,5 Prozent an. Verglichen mit der Preisentwicklung bei Verbund- und Landestarifen bewegen sie sich damit am unteren Ende. ■

Flughafen BER: Metropolregion profitiert von guter Anbindung

In 30 Minuten vom Berliner Hauptbahnhof zum Terminal 1–2

Foto: Deutsche Bahn AG / Oliver Lang

Eröffnung des Flughafenbahnhofs mit Minister Guido Beermann (3. v. l.) und Senatorin Regine Günther (4. v. l.)

Der Flughafen-Express (FEX) und schnelle Regionalverbindungen, die S-Bahn und eine IC-Linie: „Mit der neuen Bahnanbindung zum Flughafen BER können Fluggäste sowie Pendlerinnen und Pendler den eigenen PKW nun noch öfter stehen lassen“, hatte Guido Beermann, Minister für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg, das maßgeblich vom Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) gestaltete Mobilitätskonzept schon vor der Eröffnung des Flughafens auf den Punkt gebracht. Und tatsächlich begann in Berlin am 31. Oktober nicht nur im Luftverkehr eine neue Ära. Auch der Nahverkehr profitiert.

Viele Linien, dichter Takt

Die DB garantiert eine optimale Anbindung des Hauptstadtflughafens und sorgt allein zwischen der Berliner City und dem neuen Flughafenbahnhof BER Terminal ein- bis zweistündlich für elf Verbindungen: fünf mit den Regionalverkehrslinien RE7, RB22, RB14 und dem halbstündlich verkehrenden Flughafen-Express FEX, sechs mit den S-Bahn-Linien S9 und S45, die je dreimal fahren. Mit dem FEX, der schnellsten Verbindung, ist der Hauptbahnhof vom Flughafen gerade einmal eine halbe Stunde entfernt. Mecklenburg-Vorpommern und Sachsen werden durch die Intercity-Linie Rostock – Berlin – Dresden angebunden. Sie kann ab Elsterwerda und Doberlug-Kirchhain auch mit Tickets des VBB genutzt werden. Regine Günther, Berliner Senatorin für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz: „Die zahlreichen Verbindungen ermöglichen eine schnelle und bequeme Anreise, schonen das Klima, die Umwelt und vernetzen darüber hinaus die Metropolregion Berlin-Brandenburg.“ ■

Mehr zu diesem Thema im E-Paper

Innovationstag punktet auch digital

Wie digitalisiert man eine über 300 Personen starke Präsenzveranstaltung und wie gelingt es trotz der Distanz, das für den Erfolg so wichtige Gemeinschaftsgefühl zu mobilisieren? Anders als bisher hatte das Kompetenz Center Erlösmanagement und Produktinnovation beim diesjährigen DB Regio Innovationstag neben fachlichen Themen auch die Veranstaltung selbst im Blick. Schließlich stand wegen Corona der erste digital durchgeführte Innovationstag an.

Das Ergebnis kann sich sehen lassen: Die 326 Teilnehmerinnen und Teilnehmer hatten nicht nur die Wahl zwischen elf Workshops und 25 Themeninseln. Sie suchten und fanden dort auch den fachlichen Austausch, lernten Initiativen anderer Bereiche kennen und zeigten, dass das Veranstaltungsmotto „Gemeinsam neue Horizonte erobern“ auch digital funktioniert. Virtuell vertreten waren neben DB Regio unter anderem DB Station&Service, DB Systel, DB Training und DB Vertrieb. ■

Kurz notiert

DB Medibus glänzt mit Auszeichnungen

Der DB Medibus hat beim „polis Award für Stadt- und Projektentwicklung“ in der Kategorie „Digitale Helden“ den zweiten Platz errungen. Das polis Magazin für Urban Development würdigte die rollende Arztpraxis von DB Regio Bus als pragmatische Antwort auf das Problem medizinischer Versorgungslücken auf dem Land. Beim Innovationspreis des Magazins Focus schaffte es der DB Medibus auf die Liste der besten 25 unter rund 500 Bewerbungen. ■

Ideen für Fahrgasträume in Coronazeiten entwickelt

Wie lassen sich die Bedürfnisse der Fahrgäste nach Abstand und Sicherheit bestmöglich verwirklichen? Dieser Frage ist das Team des Ideenzugs von DB Regio in einem gemeinsamen Corona-Workshop mit Fahrgastvertretern, Hygienesachverständigen, Designern und Praktikern aus dem Eisenbahnbetrieb nachgegangen. Daraus entstanden sind Prototypen, die im Herbst in einem stehenden Zug eingebaut und ersten Tests unterzogen wurden. Die Ergebnisse werden nun bewertet. Ziel ist es, gemeinsam mit interessierten Aufgabenträgern geeignete Ideen in den Betrieb zu überführen. ■

Schnelle Doppelstöcker nehmen Fahrt auf

Ab Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2020 stellt DB Regio Bayern den „München-Nürnberg-Express“ sukzessive auf neue Doppelstockzüge des Herstellers Škoda um. Zunächst kommt eine Zuggarnitur zum Einsatz, weitere fünf sollen im Laufe des nächsten Jahres folgen. Sie bieten eine deutlich größere Kapazität (676 statt 413 Sitzplätze) und befahren mit bis zu 189 km/h die Schnellfahrstrecke München – Ingolstadt – Nürnberg. Der komplexe Zulassungsprozess hatte den Einsatz der Züge verzögert. ■

Nahverkehr kann aus der Krise gestärkt hervorgehen

Besondere Umstände erfordern außergewöhnliche Veranstaltungsformate – so wie RegioSignale #digital. Per Stream übertragen, diskutierten in den Rheingau-Studios in Geisenheim Trendforscher und Branchenexperten über den Nahverkehr angesichts der Corona-Pandemie. Und stellten fest: Die Krise kann zum Katalysator einer neuen Mobilität werden.

„Wir haben gemeinsam noch viel vor“

Die gute Nachricht der Auftaktrunde zu RegioSignale #digital lautet: „Wir sind wieder zuversichtlich.“ Das betont Dr. Jörg Sandvoß (DB Regio) und erinnert an das Frühjahr, als nicht nur Unsicherheit, sondern echte Angst vor den gesundheitlichen und wirtschaftlichen Folgen der Pandemie umging. Eine unwirkliche Zeit, in der Susanne Henckel (Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg; BAG-SPNV) aus ihrem Bürofenster eine ausgestorben wirkende Stadt und pünktliche Züge sah, in denen kaum jemand saß. Um die wirtschaftlichen Folgen abzufangen, hat die Branche noch einmal enger zusammengefunden. Der Nahverkehr sei eben keine Ansammlung von Wettbewerbern und Interessenvertretern, „wir stehen gemeinsam für etwas ein“, so Jörg Sandvoß. Und: „Wir haben keine Sinnkrise, wir sind überzeugt, dass Mobilität ein Grundbedürfnis ist und wir es sind, die das klimafreundlich hinkriegen.“ Die Krise fordere zur Solidarität heraus, bestätigt Zukunftsforscher Matthias Horx, und werfe gesellschaftlich die Frage auf, wie wir leben wollen.

Aber: Der Weg in die Zukunft birgt viele Unsicherheiten. Die Pandemie hat viele langfristige Planungen zunichte gemacht, einen Reset-Knopf gibt es nicht. Sandvoß: „Wir lernen ständig hinzu.“ Gelernt habe man unter anderem, dass die langfristigen Folgen womöglich tiefer gehen als die akute Krise. Zum Beispiel: Wie werden sich die Veränderungen in der Arbeitswelt – Stichwort: Home Office – auf die Nahverkehrsbranche auswirken? Susanne Henckel insistiert: „Wir haben gemeinsam noch viel vor!“ – nämlich die Verdopplung der Fahrgastzahlen. Es gehe darum, „Kunden zu gewinnen, die wir noch nie hatten“, was auch bedeute, die dafür nötigen Kapazitäten zu schaffen. Die Zukunft nach Corona heißt für Henckel: lebenswerte Städte, die nicht mehr im Autoverkehr ersticken. „Wir brauchen die Verkehrswende!“ ■

Zukunftsforscher Horx: Corona ist ein Wendepunkt

Was macht Corona mit uns? Wie geht es nach der Krise weiter? Für Zukunftsforscher Matthias Horx ist zumindest eines schon jetzt sicher: Die Rückkehr zum Status quo ante ist ausgeschlossen.

Stattdessen werde die Einsicht in die Zerbrechlichkeit eigener Lebensentwürfe und die Verletzlichkeit des Planeten die Ökologiebewegung zu neuer Reife führen. Horx begründet diese Prognose mit einer Krisentypologie, die zwischen katastrophischen Krisen wie Wirbelstürmen, Teilkrisen wie den Folgen der Lehmann-Pleite für den Finanzsektor und Tiefenkrisen differenziert. Corona ist danach eine typische Tiefenkrise, weil individuelle und gesellschaftliche Reaktionen nicht auf Flucht oder Gegenmaßnahmen beschränkt bleiben, sondern die Lebensweise insgesamt in Frage stellen.

Horx: „Die Corona-Krise ist ein Tipping-Point. So wie das katastrophale Erdbeben von Lissabon mit 60.000 Toten die Aufklärung befeuert hat, rückt Corona mit der Bewältigung unserer fossilen Vergangenheit das nächste Menschheitsprojekt in den Fokus. Wir haben es nur noch nicht realisiert.“ ■

Fotos Seite 6 – 9: DB Regio AG (15), DB (5), privat (5), VDV (2), BAG-SPNV (2), Netinera Deutschland (1), MVV (1), RMV (1), Fresenius Hochschule (1), Zukunftsinstitut (1)

Corona beschleunigt die Megatrends

Von einer Zeitenwende in Sachen Mobilität ist Dr. Stefan Carsten überzeugt. Der Autor, Forscher und Vordenker, den Mario Theis (DB Regio) als Moderator im Studio begrüßt, spricht vom „Corona Mobility Shift“. Die Autoindustrie habe ihre führende Rolle eingebüßt. Dass sie in der Coronakrise nicht mit eigenen Programmen unterstützt wird, ist für Carsten nur folgerichtig. Schließlich sei das Ende des automobilen Zeitalters, wie wir es bisher kennen, an allen Megatrends ablesbar. Zum einen: Die Städte orientieren sich neu, bauen um, geben nachhaltiger Mobilität den Vorrang, setzen auf lebenswerte Stadträume statt toter Parkplatz- und Verkehrsflächen. Zum anderen: Die Erwartungen der Menschen wandeln sich. Die Wahl des Verkehrsmittels und Mobilitätsanbieters erfolgt pragmatisch, das Auto ist nur noch eine Option unter vielen. Und: Lärm und schlechte Luft als Preis des Autoverkehrs werden nicht länger akzeptiert.

Aber auch bei öffentlichen Mobilitätsangeboten legt Carsten den Finger in die Wunde. Das Fahrrad und der ÖPNV seien „komplementäre Partner“ einer nachhaltigen Mobilität, doch fehle es an einer Strategie. Sharing-Angebote wie Scooter, Roller und Leihräder würden dort konzentriert, wo das ÖPNV-Angebot am besten sei, nämlich in den Zentren, und nicht dort, wo es Lücken gibt, nämlich in der Peripherie. Auch über einen komplett steuerfinanzierten ÖPNV müsse nachgedacht werden, fordert Carsten. In der Politik und Bevölkerung gebe es durchaus „ein Verständnis für die soziale Komponente der Mobilität“. Und den Kosten stehe der Nutzen gegenüber: „Eine gesunde Mobilitätsgesellschaft gibt allen viel zurück.“ ■

Thema Angst: Am Virus scheitern die Reflexe

Fliehen oder Kämpfen? Angst ist für den Menschen seit jeher überlebenswichtig, betont Prof. Dr. Jürgen Margraf (Ruhr-Universität Bochum) im Gespräch mit Philipp Kühn (DB Regio). Gleichzeitig hält ihn sein Reaktionsschema allerdings auch davon ab, zeitlich verzögerte Konsequenzen angemessen zu berücksichtigen. Der Grund: Menschen ändern ihr Verhalten vor allem dann, wenn die Folgen kurzfristig und sicher oder sehr wahrscheinlich eintreffen. Was beim Zusammentreffen mit dem Säbelzahntiger Leben rettete, hilft bei der Einsicht in die Einhaltung von Abstandsregeln also nicht unbedingt weiter. ■

Zusammen arbeiten im Büro der Zukunft

Home Office ist in, Büro ist out. Corona hat die Arbeit von ihrem zentralen Ort befreit und Co-Working-Spaces gibt es jetzt sogar auch auf dem Land. In den Metropolen der Welt sparen sich die Beschäftigten immer öfter den Zeitaufwand für Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsplatz und fragen sich, warum sie überhaupt wieder ins Büro zurückkehren sollen. Trendforscher Raphael Gielgen nennt das im Gespräch mit Bianca Könecke (DB Regio) die „Eine-Millionen-Dollar-Frage“ – und lässt schon mit seiner Replik durchblicken, dass das Büro in seiner bisherigen Form offensichtlich ausgedient hat. Aber wie könnten Orte aussehen, an die Menschen gerne zurückkehren, um gemeinsam Aufgaben anzugehen? Vielleicht so wie Toyotas „Woven City“: Ein prototypisches urbanes Labor, das der Automobilhersteller errichten ließ, um die sozial-räumlichen Voraussetzungen für die Entwicklung kooperativer Arbeits- und Wertschöpfungsprozesse bereitzustellen.

Gielgen: „Die Zukunft der Arbeit kann nur gelingen, wenn wir an unserem Mindset arbeiten und akzeptieren, was bisher nur für Nerds Standard ist: die jederzeit mögliche Änderung, das permanente Beta als Normalzustand.“ ■

Gegen den Klimawandel: Umweltvorteile weiter ausbauen

Deutschlandtakt, Starke Schiene, Verdoppelung der Fahrgastzahlen bis 2030 – die Branche ist mit viel Rückenwind gen Zukunft unterwegs, muss jetzt aber erleben, wie ihr die Corona-Pandemie den Wind aus den Segeln nimmt. Es wird dauern, bis die Fahrgastzahlen wieder das Niveau vor der Krise erreichen. Dessen ungeachtet arbeiten Bund, Länder, Aufgabenträger und Branche gemeinsam daran, den klimafreundlichen öffentlichen Verkehr noch klimafreundlicher zu machen. Neben mittlerweile umsetzungsreifen Pilotprojekten mit batterie- oder wasserstoffbetriebenen Zügen sowie Ausschreibungen für CO_2-neutrale Verkehre gehören dazu auch Investitionen in die Bahnhöfe und für den Kapazitätsausbau im Netz. DB Fernverkehr fährt bereits ausschließlich mit Strom aus regenerativen Quellen. Bis 2038 soll der Ökostrom-Anteil am DB-Bahnstrommix von jetzt rund 60 auf 100 Prozent steigen. Corona mag die Menschen zwar zurück in ihr Auto getrieben haben. Doch auf Dauer, da sind sich Frank Zerban (BAG-SPNV), Stefanie Berk (DB Fernverkehr), die Kommunikationsberaterin Katja Diehl sowie Moderatorin Dr. Frauke Müller (DB Regio) einig, würden sie nicht dort bleiben, weil die Klimakrise ohne öffentlichen Verkehr nicht lösbar sei. Frank Zerban: „Bis es soweit ist, bringen wir alles auf den Weg, was länger dauert, etwa Elektrifizierung, Fahrzeuge und Stationen.“ ■

Was die Fahrgäste überzeugt, überzeugt auch die Politik

Solidarisch, geschlossen und erfolgreich, so hat sich die Nahverkehrsbranche für den Rettungsschirm eingesetzt. Er hat das Schlimmste verhindert und die „gesunde und differenzierte Wettbewerbsstruktur“ intakt gehalten, auf die es nach Meinung von Dr. Jörg Sandvoß (DB Regio) auch in Zukunft ankommt: „Um den Klimawandel zu bremsen, werden alle gebraucht!“ Doch die jeweils 2,5 Milliarden Euro vom Bund und den Länder reichen wohl kaum so lange, wie die Folgen der Pandemie andauern werden. Dass die Fahrgastzahlen und die Fahrgeldeinnahmen nächstes Jahr das Niveau vor der Krise erreichen, glaubt Oliver Wolff (VDV) genauso wenig wie Jost Knebel (Netinera Deutschland) und Kai Daubertshäuser (Rhein-Main-Verkehrsverbund). Und wie geht es nun weiter?, fragt Moderator Michael Sporer. Neue Programme für die Wirtschaft könnten helfen – wenn sie denn kommen, der ÖPNV davon profitiert und der Bund beim Nahverkehr den Länder ein weiteres Mal an die Seite springt. Oliver Wolff plädiert deshalb dafür: „Wir sollten das tun, was wir selbst machen können, und mit neuen und frischen Ideen nach vorne gehen.“ Etwa mit innovativen Angeboten, Tarif- und Abo-Konzepten. Jörg Sandvoß ist optimistisch. Die Branche habe ein „cooles Produkt“, das Bedürfnis nach Mobilität bestehe weiter und ohne den ÖPNV werde es keine Verkehrswende geben. Oliver Wolff betont, dass Chancen auf Unterstützung am ehesten dann bestehen, „wenn die Politik vom ÖPNV als Problemlöser überzeugt ist.“

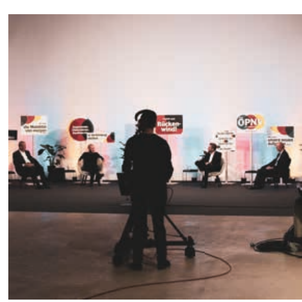
Sein Appell: „Wir sind zusammen stärker als jeder Einzelne. Wir müssen gemeinsam die Krise zu unserem Gewinn machen. Und ich glaube, dass die Branche das auch kann.“ ■

Neue Kunden „von der Straße holen“

Die Latte liegt hoch: Bis 2030 soll der ÖPNV eine Milliarde Fahrgäste mehr für sich gewinnen. Der Appell an das grüne Gewissen allein dürfte dafür kaum genügen. Carmen Maria Parrino (DB Vertrieb), Dr. Bernd Rosenbusch (Münchner Verkehrs- und Tarifverbund) und Mario Theis (DB Regio) sind sich einig, worauf es in den nächsten zehn Jahren ankommt. „Wir schaffen es nur mit einem attraktiven Produkt“, lautet die Botschaft der von Delia Sieg (DB Regio) moderierten Diskussion. Und das erfordert offensichtlich weit mehr als die flexiblere Integration neuer Mobilitätstrends in den ÖPNV, multimodale Mobilitätsangebote oder Züge, die dem künftigen Verkehrsaufkommen gewachsen sind. Klar ist: Der ÖPNV muss gegen den motorisierten Individualverkehr punkten. Wie das gelingen könnte, verrät der Wahlmünchner Rosenbusch dem virtuellen Publikum. „Wir brauchen ein 20-Minuten-Angebot in der Region, in der Stadt natürlich einen viel engeren Takt, und darauf aufbauend ein Produkt, mit dem sich die Leute wohlfühlen. Mit S-Bahnen, die nach 20 Uhr nur alle 40 Minuten fahren, holt man die Leute nicht von der Straße.“ Einen weiteren Gedanken bringt Parrino gegen Ende der Diskussion ins Spiel. Sie fordert mit Blick auf gefühlte Sicherheit und Taktung, Mobilität weiblicher zu gestalten und rechnet auch dadurch mit Zuspruch und mehr Fahrgästen. ■

Der Verunsicherung Paroli bieten

Lieber doch auf Bus und Bahn verzichten? Corona verunsichert die Kunden. Das ist zwar nachvollziehbar, aber aus wissenschaftlicher Sicht unbegründet, erläutert Prof. Christian T. Haas (Fresenius Hochschule). Die Mund-Nase-Bedeckung leistet dazu einen wichtigen Beitrag: Sie vermindert Risiken und verbessert das Sicherheitsgefühl. Dass nur wenige Reisende die Maskenpflicht ignorieren, berichten Kai Daubertshäuser (RMV) und Jan Schilling (VDV). Doch könne es, da ist sich die von Michael Sporer moderierte Runde einig, nicht dem Bordpersonal überlassen bleiben, renitente Verweigerer zur Räson zu bringen. Das sei Aufgabe der Behörden, z. B. auch in Form von Ordnungspartnerschaften zwischen Polizei und Verkehrsunternehmen. Ein Pfund, mit dem die Betreiber wuchern können, sind ihre Anstrengungen zur Minimierung des Infektionsrisikos. Die gewachsene Wertschätzung des ÖPNV schaffe Akzeptanz, Ideen wie die Auslastungsanzeige einfach auszuprobieren, sagt Andreas Schilling (DB Regio). „Zeigen wir, dass wir was tun, auch wenn es nicht auf Anhieb perfekt ist.“ ■



RegioSignale #digital – die Akteure

Stefanie Berk, DB Fernverkehr, Vorständin Marketing DB Fernverkehr AG

Dr. Stefan Carsten, Zukunftsforscher und Stadtgeograf

Kai Daubertshäuser, Geschäftsbereichsleiter Rhein-Main-Verkehrsverbund und Vizepräsident BAG-SPNV

Katja Diehl, Kommunikations- und Unternehmensberaterin

Raphael Gielgen, Head of Research & Trendscouting Vitra International AG

Prof. Dr. Christian T. Haas, Fresenius Hochschule, Institut für komplexe Systemforschung

Susanne Henckel, Geschäftsführerin Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg und Präsidentin BAG-SPNV

Matthias Horx, Trend- und Zukunftsforscher, Gründer des Zukunftsinstituts Frankfurt a. M. und Wien

Frank Klingenhöfer, DB Regio AG, Vorstand DB Regio Bus

Jost Knebel, Vorsitzender der Geschäftsführung Netinera Deutschland GmbH

Bianca Könecke, Leiterin Produktinnovationen DB Regio AG

Philipp Kühn, Leiter Marketingstrategie und -kommunikation DB Regio AG

Prof. Dr. Jürgen Margraf, Professor für Psychologie an der Ruhr-Universität Bochum

Dr. Frauke Müller, DB Regio AG, Leiterin Umweltschutz und Lebensmittelsicherheit Personenverkehr

Carmen Maria Parrino, Geschäftsführerin Vertrieb Nahverkehr der DB Vertrieb GmbH

Dr. Bernd Rosenbusch, Geschäftsführer Münchner Verkehrs- und Tarifverbund

Dr. Jörg Sandvoß, Vorstandsvorsitzender DB Regio AG

Andreas Schilling, Vorstandsbeauftragter Marketing der DB Regio AG

Dr. Jan Schilling, Geschäftsführer ÖPNV des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)

Delia Sieg, Leiterin Veränderungsmanagement und interne Kommunikation DB Regio AG

Michael Sporer, Moderator

Mario Theis, Leiter Erlösmanagement und Produktinnovationen DB Regio AG

Oliver Wolff, Hauptgeschäftsführer des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)

Frank Zerban, Hauptgeschäftsführer der Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV (BAG-SPNV)

RegioSignale #digital 2020 ist im Internet verfügbar.
Alle Gesprächsrunden und Vorträge finden Sie unter www.regiosignale.de

„Wir brauchen eine bessere Vernetzung“

Frank Zerban, Hauptgeschäftsführer der BAG-SPNV, resümiert im Interview, wo die Branche anpacken muss.

Wo hat Ihnen RegioSignale #digital Impulse für Ihre Arbeit gegeben?
Frank Zerban: „Ich fand vor allem die Vorträge über Zukunftsforschung und zur Frage der Angst sehr gut und inspirierend.

Foto: BAG-SPNV

Das sind beides Themen, mit denen wir uns als Aufgabenträger und gesamte Branche beschäftigen müssen – wie wir nämlich zur Überwindung der aktuellen Ängste der Fahrgäste beitragen und wie wir die Bedürfnisse der Menschen in Zukunft befriedigen können.“

Was gehört aus Ihrer Sicht zu einem attraktiven und zukunftsgerichteten Nahverkehr?
Zerban: „Für die Fahrgäste zählt, wie sie mit möglichst geringem zeitlichen und finanziellen Aufwand von A nach B kommen. Da müssen wir liefern. Zum einen mit passenden tariflichen Angeboten, die die Kunden möglichst wenig festlegen, sondern sie stets willkommen heißen und ihnen die bestmöglichen Konditionen bieten, wann immer sie fahren wollen. Zum anderen mit einem perfekten Verkehrsangebot, für das wir die Kapazitäten brauchen. Um zeitnah Kapazitäten gewinnen zu können, müssen wir die Knoten ausbauen. Das ist eine dringende Voraussetzung für die Umsetzung des Deutschlandtakts, der Dreh- und Angelpunkt des Nahverkehrs der Zukunft werden wird.“

Was möchten Sie für eine gelungene Mobilität der Zukunft noch umsetzen?
Zerban: „Wir brauchen dringend eine deutlich bessere Vernetzung der Systeme, von Sharing-Angeboten, über den ÖPNV bis hin zum Pkw, dann allerdings als Zubringer. Ganz wichtig ist, dass wir schon jetzt autonome Verkehre mitdenken, die schon relativ früh eingesetzt werden können. Gerade im ländlichen Raum können autonome Verkehre als Zubringer zu den Schienenstrecken fungieren.“ ■

Das ist grün.
Klima schützen.
Umwelt schonen.
Deutsche Bahn.

Emissionsfrei in die Zukunft

Deutsche Bahn und Siemens starten ins Wasserstoff-Zeitalter

Bild: Siemens

Die Deutsche Bahn und Siemens Mobility treiben die klimafreundliche Verkehrswende voran. Ab 2024 wollen die Partner einen mit Brennstoffzellenantrieb ausgerüsteten Siemens-Triebzug im Raum Tübingen testen. Betankt werden wird er an einer von der DB entwickelten Wasserstofftankstelle, die den Wasserstoff vor Ort aus Ökostrom erzeugt. Das DB-Werk in Ulm rüstet die DB so um, dass der Zug dort gewartet werden kann. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat eine Förderung in Aussicht gestellt. Für Prof. Sabina Jeschke, DB-Vorstand für Digitalisierung und Technik, zeigt das Projekt: „Die klimafreundliche Verkehrswende ist möglich."

Auch nach Ansicht von Michael Peter, CEO Siemens Mobility, kann der emissionsfreie Wasserstoffantrieb einen wesentlichen Beitrag zur Dekarbonisierung des Schienenverkehrs leisten. So wird der zweiteilige „Mireo Plus H", den Siemens entwickelt, allein im einjährigen Probebetrieb rund 330 Tonnen CO_2 einsparen. Dabei ist er so leistungsfähig wie ein Elektrotriebzug und bringt es auf 600 Kilometer Reichweite. Der Tankvorgang dauert nur rund 15 Minuten und damit nicht länger als bei einem Dieseltriebzug. Der baden-württembergische Verkehrsminister Winfried Hermann sieht im Wasserstoffantrieb und der dazu passenden Tankinfrastruktur großes Potenzial. „Aufgabenträger und Landesregierungen können so auf bisherigen Dieselstrecken zum nachhaltigen Schienenverkehr beitragen und damit eine Vorreiterrolle zur Verkehrswende einnehmen."

Mehr zu diesem Thema im E-Paper

Kurz notiert

Telematik und Trainings senken den Verbrauch

DB Regio will die CO_2-Emissionen um zusätzlich rund 100.000 Tonnen pro Jahr reduzieren. Einen wichtigen Beitrag dazu sollen Telematik-Technologien und Schulungen für energiesparendes Fahren leisten. Dafür sind Fahrassistenzsysteme in dieselbetriebenen Zügen im Einsatz, die Fahrempfehlungen für eine energiesparende Fahrweise geben. Das senkt den Verbrauch um bis zu zehn Prozent. Auf der Straße setzt DB Regio Bus ebenfalls auf Telematik-Technologien und kombiniert sie mit einem Training für die Busfahrer.

DB Regio wartet die hessische iLint-Flotte

Ab 2022 nimmt der Rhein-Main-Verkehrsverbund die weltweit größte Zugflotte mit Brennstoffzellenantrieb in Betrieb. Der Hersteller Alstom liefert dafür 27 Regionalzüge des Typs iLint. Für deren Wartung sorgt im Auftrag von Alstom die DB Regio-Werkstatt in Frankfurt-Griesheim. Die neuen Züge sollen den Dieselbetrieb auf vier Regionalbahnlinien im Taunus beenden. Betankt werden sie an einer Wasserstofftankstelle im Industriepark Frankfurt-Höchst.

Auch alternative Kraftstoffe verbessern die Klimabilanz

Elektrifizierung und alternative Antriebe auf nicht-elektrifizierten Strecken machen den Schienenverkehr noch klimafreundlicher. Aber bis es soweit ist, müssen weiter konventionelle Dieseltriebzüge eingesetzt werden. Ihre CO_2-Bilanz lässt sich mit alternativen Kraftstoffen verbessern, die ganz oder teilweise aus biologischen Rest- oder Abfallstoffen gewonnen werden. Dafür infrage kommen der vollständig synthetische Kraftstoff HVO sowie das zu 33 Prozent aus klimafreundlichen Kraftstoffen bestehende R 33 (26 Prozent HVO, 7 Prozent Biodiesel). Dass ein Betrieb mit R 33 problemlos zu realisieren ist, haben Test von DB Regio in Bayern und Baden-Württemberg bestätigt. Die CO_2-Ersparnis liegt für R 33 bei ca. 24 Prozent (HVO: 88 Prozent), die Mehrkosten betragen ca. 30 Prozent (HVO: 100 Prozent).

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: Dezember 2020

DB Regio im Internet:
www.dbregio.de

Zusatz-Infos im E-Paper
www.db-regio.de/regioaktuell