

Regio Aktuell

Informationen der DB Regio AG für die Nahverkehrsbranche

Regionalbusse schieben die Mobilitätswende an

Taktvoll und vernetzt ergänzen Landesbedeutsame Buslinien die Schiene

Taktverkehr, attraktive Fahrzeiten und Anschluss an die Schiene: Wo Regionalbuslinien diesen Prinzipien folgen, gewinnen sie Fahrgäste für den ÖPNV. Die Bedeutung solcher Konzepte wächst. Von den Ländern unterstützt, richten immer mehr Aufgabenträger im Regionalbusverkehr sogenannte Landesbedeutsame Buslinien (LBBL) ein. Jüngstes Beispiel ist der „Alpenbus“, eine direkte Linie, die ab Dezember 2025 den Fahrgästen zwischen Murnau und Rosenheim den Umweg über München erspart.

Fünf Landkreise und die Stadt Rosenheim bringen den Alpenbus auf den Weg, der Freistaat gibt mit seiner Förderung den entscheidenden An Schub. „In Zukunft werden die Orte im Alpenraum noch besser miteinander verbunden“, freut sich Bayerns Verkehrsminister Christian Bernreiter. „Genau dieses Ziel verfolgen wir mit

den Landesbedeutsamen Buslinien: Wir wollen attraktive Querverbindungen schaffen und so die Menschen auch abseits der Bahnstrecken näher zusammenbringen.“ Den Erfolg Landesbedeutsamer Buslinien zeigt beispielhaft die Entwicklung der Marke PlusBus. Vor zehn Jahren startete sie im Mitteldeutschen Verkehrsverbund (MDV) und hat die Fahrgastzahlen um 86 Prozent steigen lassen. Inzwischen fahren in sieben Ländern LBBL unter dieser Marke im Takt und mit Anschluss an die Schiene. Als der MDV das Konzept auf die Straße brachte, sei dies „ein zentraler Paradigmenwechsel für die Erschließung des ländlichen Raums durch den ÖPNV“ gewesen, erinnert sich MDV-Geschäftsführer Steffen Lehmann. „Damals wussten viele Stadtverwaltungen und Bürger überhaupt nicht, dass unsere Busse nicht nur Schulen, sondern auch viele andere Ziele ansteuern.“

Dass ein attraktiv entwickeltes Regionalbus-Netz besonders in ländlichen Regionen ein wesentlicher Baustein der Mobilitätswende sein kann, gilt inzwischen vielfach als gesetzt. Die Landesgruppe Thüringen des VDV hat dazu ein Positionspapier entwickelt. Der Thinktank Agora Verkehrswende versteht vertaktete Buslinien auch als Beitrag zu einer flächendeckenden Mobilitätsgarantie. Und in Baden-Württemberg betont Verkehrsminister Winfried Hermann den Vorteil, die Verkehrswende „mit zielgerichtetem und effizientem Mitteleinsatz“ vorantreiben zu können. So machen inzwischen die Regiobus-Linien in Baden-Württemberg bereits rund ein Drittel der Länge des Schienennetzes aus.

Mehr zum Thema: Seite 4/5

Liebe Leserinnen und Leser,

der Regionalbusverkehr hat enormes Potenzial. Lange Zeit und vielerorts war er das Aschenputtel im ÖPNV, oft kaum mehr als Schülerverkehr auf dem Land,

aber keine überzeugende Mobilitätsalternative.

Zum Teil ist das auch heute noch so. Aber immer mehr Aufgabenträger entdecken, was der Regionalbusverkehr auch sein kann: ein mit



Foto: DB Regio

dem Schienenverkehr vernetztes, attraktives Angebot, das neue Verbindungen schafft, Takt und integriertes Angebot in die Fläche bringt.

Wenn im Schulerchluss zwischen Landkreisen und Ländern Landesbedeutsame Buslinien entstehen, gewinnt der ÖPNV dort an

Qualität, wo dies am dringendsten nötig ist. Landesbedeutsame Buslinien setzen ein Signal für den ländlichen Raum. Sie sind die logische Folge, wenn

das Deutschland-Ticket auch dort einen Wert haben soll, wo sich viele Menschen abgehängt fühlen. Sie bündeln die Kräfte von Landkreisen und Ländern und schaffen mit überschaubaren Mehrkosten einen deutlich besseren ÖPNV. Es spricht alles dafür – gehen wir es an!

Jan Schilling

Jan Schilling,
Vorstand Marketing DB Regio AG

„Landesbedeutsame Buslinien setzen ein Signal für den ländlichen Raum. Der ÖPNV gewinnt dort an Qualität, wo dies am dringendsten nötig ist.“

Coradia Max fährt künftig an der Ostseeküste

Für das Netz Ostsee-Alster beschafft DB Regio 18 Züge „Coradia Max“ des Herstellers Alstom (siehe Grafik). DB Regio hat neun Fünfteiler und neun Dreiteiler bestellt, die im Design des Landes Mecklenburg-Vorpommern an den Start gehen. Mit Beginn des von DB Regio gewonnenen Verkehrsvertrags im Dezember 2027 werden sie zunächst auf der Linie RE 1 Hamburg – Rostock den Betrieb aufnehmen. Nach der Elektrifizierung zwischen Bad Kleinen und Lübeck und dem Bau einer Verbindungskurve sollen sie auch zwischen Rostock und Lübeck sowie zwischen Schwerin und Lübeck zum Einsatz kommen.



Grafik: Alstom

Im Netz Werdenfels (Bayern) wird DB Regio nach gewonnener Vergabe die vorhandene Flotte um weitere Talent 2-Triebwagen sowie Neufahrzeuge Desiro HC von Siemens verstärken. Zwischen Hamburg und Westerland nutzt DB Regio mit dem neuen, bis 2034 laufenden Verkehrsvertrag weiter die vom Aufgabenträger zur Verfügung gestellte Flotte. Die Wagen werden derzeit von Alstom modernisiert.



Foto: DB AG/Oliver Lang

Baden-Württemberg geht auf Nummer sicher

Auf der Schwarzwaldbahn zwischen Karlsruhe und Konstanz fahren weiter die Doppelstockzüge von DB Regio. Das Land Baden-Württemberg verzichtet darauf, die Kündigungsoption für den unbefristeten Verkehrsvertrag wahrzunehmen. Stattdessen verhandelten die Partner den Zuschussbedarf für die Jahre 2027 bis 2032 neu und vereinbarten das Jahr 2029 als nächstmöglichen Kündigungszeitpunkt. Das stündliche Fahrplanangebot bleibt erhalten. Angebotsverbesserungen will das Land umsetzen, wenn

der Bund mehr Regionalisierungsmittel zur Verfügung stellt. Berthold Fries, Amtschef des Verkehrsministeriums, begründete die Entscheidung mit den Unwägbarkeiten einer Neuausschreibung und anspruchsvollen anderen Projekten. „Deswegen setzen wir bei der Schwarzwaldbahn vorerst auf Kontinuität anstelle des Risikos, dass etwa ein Neubetreiber wegen des Fachkräftemangels nicht genügend Lokführerinnen und Lokführer findet.“ 2023 nutzten rund elf Millionen Reisende die Schwarzwaldbahn, so viele wie vor Corona.

Steuerrecht hemmt Mobilitätsbudgets

Mit einem Mobilitätsbudget können Beschäftigte auf freiwilliger Basis verschiedene Mobilitätsangebote nutzen und ihren individuellen Mix zusammenstellen. Dazu gehören etwa Jobticket und ÖPNV, Fahrrad-Leasing, -Abo oder -Sharing, BahnCard, Carsharing und Taxis. Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) weist jedoch auf steuerliche und administrative Hürden hin und fordert mit weiteren Partnern Vereinfachungen. VDV-Präsident Ingo Wortmann: „Das Mobilitätsbudget würde nicht nur die Anziehungskraft des öffentlichen Verkehrs erhöhen, sondern auch einen Beitrag zum Klimaschutz leisten.“

Die Einführung von Mobilitätsbudgets scheitert oft an der umständlichen lohnsteuerrechtlichen Behandlung und an hohem Verwaltungsaufwand. Arbeitgebende müssen den geldwerten Vorteil eines Mobilitätsbudgets bei privater Nutzung oder für den Arbeitsweg aufwendig erfassen. Zudem greifen mitunter Steuerbefreiungsvorschriften für einzelne Komponenten eines Mobilitätsbudgets. Der VDV macht sich als Teil des „Bündnisses für nachhaltige Mobilitätswirtschaft“, das vom Verband Zukunft Fahrrad initiiert wurde, zusammen mit dem Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI) für unkomplizierte Lösungen stark.

Neue Aufstellung im Vorstand

Arne Schneemann für DB Regio Straße und Harmen van Zijderveld für DB Regio Schiene greifen auf langjährige Kenntnis der Branche und des Unternehmens zurück

Der Aufsichtsrat der DB Regio AG hat Arne Schneemann für das Ressort Straße (Bild unten) und Harmen van Zijderveld für das Ressort Schiene (Bild rechts oben) in den Vorstand berufen. Arne Schneemann übernahm das Ressort Straße zum 1. Dezember und rückte für Frank Klingenhöfer nach, der im Oktober verstorben ist. Harmen van Zijderveld steht seit 1. Februar an der Spitze des Ressorts Schiene und löste Oliver Terhaag ab, der zum DB-Konzernbeauftragten Betrieb/Produktion Systemverbund berufen wurde. „Wir freuen uns sehr, zwei profunde Kenner der Bahn für unsere starken Mobilitätssäulen Schiene und Straße gewonnen zu haben“, sagte Evelyn Palla, Konzernvorständin Regionalverkehr und Vorstandsvorsitzende der DB Regio AG.



Foto: DB Regio

„Damit sind wir im Vorstand schlagkräftig aufgestellt, um die großen betrieblichen Herausforderungen zu meistern und unsere ambitionierten Starke-Schiene-Ziele zu erreichen. Wir behalten unsere Vision – die integrierte Alltagsmobilität – weiter fest im Blick.“



Foto: DB/Dominik Schleuter

Als Leiter Finanzen und Controlling gehörte Arne Schneemann bereits zuvor zum Führungsteam des Ressorts Straße. Zur DB kam er im Jahr 2010. Nach vier Jahren als Leiter Geschäftsentwicklung bei DB Fernverkehr wechselte er zu DB Regio Bus und verantwortete das Controlling. Nach dreieinhalb Jahren als Vorsitzender der Regionalleitung bei DB Regio Bus Nord führte ihn der Weg 2020 zunächst als Programmleiter „Starker Bus“, dann als Leiter Finanzen und Controlling zurück in die Zentrale. Harmen van Zijderveld ist seit über 20 Jahren in verschiedenen Positionen bei der DB tätig. Der gebürtige Niederländer begleitete als Teamleiter in der Konzernentwicklung Projekte in verschiedenen Geschäftsfeldern und übte dann Leitungsfunktionen in der Geschäftsentwicklung, dem Angebotsmanagement und der Verkehrsleitung aus. Danach kehrte er in die Konzernentwicklung zurück, wo er maßgeblich am Programm „Stärke Schiene“ beteiligt war.

Frishes Design für ein neues Fahrgasterlebnis

Das Redesign des ET 424 hat die Jury des German Design Award 2024 überzeugt: Als „Special Mention“ in der Kategorie „Aviation, Maritime and Railway“ gehört das Projekt von DB Regio NRW und der Münchner Agentur Neomind zu den Gewinnern des renommierten Wettbewerbs. Über ein „rundum gelungenes Fahrzeug“ freut sich Frederik Ley, Vorsitzender der Regionalleitung der DB Regio NRW (im Bild links, mit Urkun-



de). „Mit dem offenen, transparenten und frischen Innenraumkonzept wollen wir unseren Fahrgästen ein richtig gutes Fahrgasterlebnis bieten. Und mit der verbesserten Fahrgastinformation in den Zügen sorgen wir auch für Verbesserungen im Fahrgastfluss und damit für positive Effekte bei der Pünktlichkeit.“ Die Baureihe ET 424 soll die am Ende ihres Lebenszyklus befindlichen Züge der Baureihe ET 420 ablösen.

„Wir sind der Joker auf der Schiene“

Kauf oder Miete: DB Gebrauchtzug hilft, Lücken in der Flotte zu schließen

Im zehnten Jahr ihres Bestehens will DB Gebrauchtzug zu neuen Ufern aufbrechen. Das Mietgeschäft boomt und soll weiter ausgebaut werden. Den Verkauf von Loks, Wagen und Triebzügen will Christian Keller (Foto), der DB Gebrauchtzug seit Anbeginn leitet, vermehrt auch für Dritte anbieten. Er denkt dabei an andere Verkehrsunternehmen sowie an Aufgabenträger mit eigenen Fahrzeugpools. Der Anstoß dafür kam von einer lokalen Bahngesellschaft aus Österreich, die von DB Gebrauchtzug eigentlich nur bestätigt wissen wollte, dass ihre ausgemusterten Züge nicht zu vermarkten sind. „Falsch“, lacht Keller. „Wir haben einen Käufer gefunden, jetzt fahren sie in der Schweiz.“



Foto: privat

DB Gebrauchtzug hat sich zu einer ersten Adresse für Bahnunternehmen entwickelt, die durch Kauf oder Miete Lücken in ihrer Flotte schließen wollen. Keller: „Wenn Fahrzeuge fehlen, sind wir der Joker auf der Schiene.“ Das Mietportfolio umfasst rund 170 E- und Dieselloks, Triebzüge für beide Traktionsarten und natürlich Wagen. Für hohe Nachfrage sorgen zum Beispiel Lieferengpässe der Fahrzeugindustrie oder vorübergehender Mehrbedarf wie durch das 9-Euro-Ticket. Vorrang bei der Ver-

mietung hat DB Regio selbst, denn die Mietflotte ist zugleich die überregionale Fahrzeugreserve des Unternehmens. Darüber hinaus vermietet DB Gebrauchtzug an Dritte und hat schon vielen Bahnunternehmen aus der Klemme geholfen. Keller geht davon aus, dass der Bedarf weiter wächst. Die anstehende Umrüstung auf das Leit- und Sicherungssystem ETCS zwingt die Fahrzeuge in die Werkstätten. Um dafür gerüstet zu sein, will DB Gebrauchtzug den Bestand ebenso aufstocken wie das Team, das die Flotte disponiert.

In den Verkauf kommen Fahrzeuge aus dem Nah- und Fernverkehr, wenn diese durch Neufahrzeuge abgelöst werden, vertraglich nicht mehr gebunden sind oder ein weiterer Einsatz wirtschaftlich nicht darstellbar ist. Dass sie in bestimmten Märkten und für besondere Zwecke

trotzdem weiter erfolgreich eingesetzt werden können, zeigen die bislang mehr als 1.600 verkauften Loks, Wagen und Triebzüge. Die Verkäufe im Inland und ins Ausland halten sich etwa die Waage. Die wichtigsten Kunden in Deutschland sind große SPNV-Unternehmen, Interimsbetreiber wie TRI Train Rental und Sonderzugsspezialisten wie die Centralbahn.

Im europäischen Ausland haben viele ehemalige DB-Fahrzeuge in den Balkanländern neue Einsatzgebiete gefunden. Über Europa hinaus ist Afrika ein zunehmend wichtiger Markt. So wurden 30 Doppelstockwagen nach Tansania verkauft. Die Klimaanlage für die in den 1990er-Jahren gebauten Wagen wurden noch in Deutschland nachgerüstet.

DB Gebrauchtzug hat weltweit einen guten Namen. Wenn der regelmäßige Newsletter an rund 2.000 Adressen rund um den Globus geht, explodieren auf db-gebrauchtzug.de die Klickzahlen. Das Portal kann bereits von externen Unternehmen genutzt werden, die Fahrzeuge für den Verkauf annoncieren wollen. In Zukunft will DB Gebrauchtzug auch den komplet-

ten Verkaufsprozess anbieten. Das reicht dann von der aktiven Ansprache potenzieller Interessenten, über die Begleitung der Besichtigung vor Ort bis zur Vertragsabwicklung. Keller nennt es „das Rundum-Sorglos-Paket für eine professionelle Fahrzeugvermarktung.“

Weitere Informationen im E-Paper

Gebrauchtbusse online ersteigern

Auch gebrauchte Busse bietet DB Regio zum Kauf an. Gewerbliche Kunden, die sich im Gebrauchtbussportal unter www.db-gebrauchtbuss.de registriert haben, können sie online ersteigern. Die von Sebastian Geibel und Steven Dunzer geleitete Gebrauchtbusbörse gibt es seit 2013. Reinschauen lohnt sich: Zum Verkauf kommen die gut erhaltenen Fahrzeuge der regionalen Busgesellschaften von DB Regio Straße.

Weitere Informationen im E-Paper

10 Jahre

DB Gebrauchtzug



Der Joker auf der Schiene

R762.0
Wagen
1994
140 km/h
-
53 t
270 mm
774 mm

E111.0
Lokomotive
1974
160 km/h
3.700 kW
83 t
750 mm
130 mm

D648.0
Selbsttriebzug
1999
120 km/h
2x 315 kW
78t
1.810 mm
2.750 mm

Standpunkt



Foto: MDV

PlusBus: Der Zug auf Reifen

von **Steffen Lehmann**, Geschäftsführer des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes (MDV)

Der PlusBus ist unser messbares Erfolgsmodell für eine vernetzte Mobilität von Bus und Bahn. Dabei wird der ländliche Raum mit den städtischen Regionen ideal verbunden, denn der PlusBus fährt dort, wo die Bahnleise „enden“. Der PlusBus ist ein wichtiger Baustein im Nahverkehrsangebot und bringt als Premiumprodukt im Regionalverkehr die benötigte Qualität auf den Punkt. Nach den Angebotsreduzierungen im Busverkehr in den 90er- und den frühen 2000er-Jahren erkennen Bürger, Politik und Wirtschaft inzwischen, dass ein attraktiver Nahverkehr nicht nur gut für die Umwelt, sondern auch ein Standortvorteil für ganze Regionen ist. Der PlusBus trifft den neuen Zeitgeschmack und bietet **die** Lösung für eine Verkehrswende auf der Straße an.

2013 sind wir zusammen mit der Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA) mit der Einführung des PlusBus einen ersten wichtigen Schritt gegangen. Gemeinsam mit dem SPNV und anderen städtischen Verkehrsbetrieben verzahnt der PlusBus das attraktive Portfolio für moderne und nachhaltige Mobilität sowohl in der Stadt als auch auf dem Land. Gute Anschlüsse, ein fester Takt und neue Haltestellen dort, wo die Menschen diese benötigen – das ist das Erfolgsgeheimnis. Bundesweit folgen dem bereits viele Verkehrsregionen mit der Einführung von PlusBussen. Insofern ist das PlusBus-Konzept unsere aktive Antwort auf eine vernetzte Mobilität. Der PlusBus ist zum Branchenhit geworden: Über 150 PlusBus-Linien sind gegenwärtig in Sachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen, Brandenburg, Saarland, Schleswig-Holstein und Niedersachsen unterwegs. Tendenz steigend, sowohl in der Menge als auch in der Größe der Fahrzeuge. Unsere Vision sieht vor, das PlusBus-Angebot in den nächsten zehn Jahren noch einmal zu verdoppeln, denn er ist der Zug auf Reifen. Mehr StadtBus-Linien auch in den Landkreisen und beim PlusBus die Einführung des Halbstundentaktes – hier liegen die Chancen für den nächsten greifbaren Erfolg zur Mobilitätswende.

Verzahnte Konzepte verbessern das Angebot

Vom Land geförderte Regionalbuslinien ergänzen den Takt im Nahverkehr auf der Schiene

Der Begriff ist sperrig, aber sein Inhalt hat Potenzial. „Landesbedeutsame Buslinien“ (LBBL) heißen Regionalbusverkehre, die den Nahverkehr auf der Schiene planmäßig ergänzen und mit ihm verknüpft sind. Damit das gelingt, unterstützt das Land die Aufgabenträger im regionalen Busverkehr. In der Regel sind das die Landkreise. In den Verkehrskonzepten der Länder spielen LBBL eine zunehmend wichtige Rolle. Das PlusBus-Konzept, das in sieben Ländern umgesetzt wird (siehe rechte Seite), ist das bekannteste, aber nicht das einzige Beispiel. Andere Bundesländer verfolgen dieselbe Idee auf andere Weise.

So setzt man in Baden-Württemberg auf den „Regiobus“, der selbst am Wochenende im auf den Schienenverkehr abgestimmten Stundentakt verkehrt. 46 Linien gibt es bereits, 90 sollen es bis 2030 werden. Rheinland-Pfalz bietet seinen Bürgerinnen und Bürgern ein Netz so genannter Bushauptlinien. Als direkte Verbindungen zum nächs-



Foto: VRR



Foto: iStock/simonker

ten Anschlussknoten werden sie alle ein- bis zwei Stunden bedient, in Ballungsgebieten auch deutlich häufiger. Schnellbuslinien mit landesweiter Erschließungswirkung ergänzen das Netz, das weiter wachsen soll.

Im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) trägt ein ähnlich konzipiertes Angebot den Namen „XBus“. Sieben Linien hat der VRR mit Unterstützung des Landes Nordrhein-Westfalen seit Mitte 2022 eingerichtet. Die Busse im markanten Design fahren halbstündlich oder stündlich. Mit attraktiven Verbindungen schlagen sie in ländlich geprägten Räumen die Brücke zum Schienennetz und ergänzen den Taktfahrplan im Bahnverkehr. Die Erfahrungen zeigen, dass auf diese Weise neue Kunden für den ÖPNV zu gewinnen sind. Vor allem für Pendlerinnen und Pendler seien die XBusse „eine lohnende Alternative zur Fahrt mit dem eigenen Auto“, so VRR-Vorstandssprecherin Gabriele Matz. Bei den bisherigen Linien soll es deshalb nicht bleiben: Gemeinsam mit den benachbarten Verbünden Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) und go.Rheinland hat der VRR dem Land 14 weitere Linien zur Förderung vorgeschlagen.

Weitere Informationen im E-Paper

Landesbedeutsame Buslinien: V

Dass es der Landtag in Schwerin war, der Ende Januar über den Aufbau eines Regiobus-Netzes in Mecklenburg-Vorpommern diskutierte, hat gute Gründe. Drei Pilotlinien gibt es bereits. Ziel ist ein landesweites, vertaktetes Angebot nach einheitlichen Qualitätskriterien. Zwar liegt die Aufgabenträgerschaft für den Regionalbusverkehr bei den Kreisen und kreisfreien Städten. Aber ohne Unterstützung des Landes können sie diese anspruchsvolle Aufgabe finanziell nicht stemmen. Zudem braucht es Koordination, weil Landesbedeutsame Buslinien (LBBL) an Kreisgrenzen nicht Halt machen, sie den Nahverkehr auf der Schiene ergänzen sollen und mit ihm verknüpft werden müssen. Im Nordosten übernimmt die

Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern (VMV) nun diese Aufgabe. Das entspricht der klassischen Konstellation: Wo LBBL entstehen, werden sie in der Regel von der auch für den Nahverkehr auf der Schiene zuständigen Organisation koordiniert.



Foto: VRR



Bus und Bahn taktvoll im Gleichklang

Vor zehn Jahren startete in Mitteldeutschland die PlusBus-Erfolgsgeschichte

Es war der verdiente Lohn für eine stille Revolution, als der Mitteldeutsche Verkehrsverbund (MDV) den „Deutschen Verkehrsverbundpreis 2022“ der Allianz pro Schiene erhielt. Denn dass im Dezember 2013 gemeinsam mit der Mitteldeutschen S-Bahn auch die PlusBus-Linien starteten, ging im Trubel der Feierlichkeiten zur Eröffnung des Leipziger City-Tunnels zu Unrecht fast unter. Heute steht fest, wie erfolgreich der PlusBus die Qualität des Schienenverkehrs auf die Straße und in die Fläche verlängert. 86 Prozent, so der MDV, betrug der Fahrgastzuwachs auf den neuen Linien.

„Wir waren anfangs selbst skeptisch, aber wir wollten beweisen, dass es geht“, sagt Ron Böhme, der als Chefverkehrsplaner beim MDV den PlusBus mit aus der Taufe hob. Der Kern des vom Freistaat Sachsen unterstützten Konzepts ist für ihn das Kundenversprechen: stündlich im Takt, zuverlässig verknüpft mit der Schiene und anderen PlusBus-Linien. Hinzu kommt die Kommunikation. PlusBus ist ein Markenartikel. Dabei steht das aufmerksamkeitsstarke Logo inzwischen nicht



mehr nur im MDV und in Sachsen für Qualität. Auch in Sachsen-Anhalt, Thüringen, Niedersachsen, Brandenburg sowie im Saarland nutzen Aufgabenträger die Marke für Verkehre nach dem gleichen Konzept in Lizenz. Mehr als 150 PlusBus-Linien gibt es bundesweit.

Von Anfang an war die Partnerschaft mit Sachsen-Anhalt besonders eng. Zum einen, weil die Mitteldeutsche S-Bahn länderübergreifend den ganzen Großraum bedient, zum anderen, weil es das Land bereits zuvor gefördert hatte, wenn die Aufgabenträger ihre Verkehre auf Schiene und Straße kundenfreundlich verzahnen. „Die vom MDV entwickelte Marke PlusBus bringt diese Qualität auf den Punkt und macht sie für die Kunden wahrnehmbar“, sagt Peter Panitz, Geschäftsführer der für den Schienenverkehr zuständigen Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA), die die Verknüpfung des Angebots koordiniert. „Inzwischen sind alle im Stundentakt verkehrenden Landeslinien in Sachsen-Anhalt unter diesem Namen im Einsatz.“

Weitere Informationen im E-Paper

PlusBus-Partner feiern in Potsdam

Wer die Bus2Bus 2024 am 24. und 25. April in Berlin besucht, sollte einen Tag früher anreisen: bereits am Vortag der Fachmesse feiert PlusBus zehnjähriges Jubiläum. Der Mitteldeutsche Verkehrsverbund (MDV), die Nahverkehrsgesellschaft Sachsen-Anhalt (NASA) und der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) laden dazu am 23. April nach Potsdam in die Staatskanzlei ein. DB Regio und der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) unterstützen die Veranstaltung. Expertinnen und Experten der Länder und Aufgabenträger, die die Marke nutzen, blicken zurück und nach vorn, berichten über Erfahrungen und Potenzial des Konzepts. Wer dabei sein will, kann sich unter <https://www.plusbus-deutschland.de/10jahre/> anmelden. Eine Rolle spielen werden Landesbedeutsame Buslinien auch auf dem Deutschen Nahverkehrstag. Der Kongress findet vom 16. bis 18. April in Koblenz statt.

Viele Partner, aber ein Produkt aus einem Guss

Im Nachbarland Schleswig-Holstein ist dafür der Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein (NAH.SH) zuständig. „Die landesweite Koordination von SPNV mit dem Busverkehr ist uns qua Gesetz gegeben“, sagt Simon Preis, Teamleiter Angebotsplanung. Die Partner-

schaft mit den Kreisen sei eingespielte Praxis. Davon profitiere jetzt auch das ÖPNV-Förderprojekt SMILE24 in der Schlei-Region mit seinen kreisübergreifenden Linien. „Die gute und vertrauensvolle Zusammenarbeit mit den Kreisen als Aufgabenträger ist zum Glück kein Experiment, sondern hat sich über die letzten zehn Jahre seit der Verbundgründung gut entwickelt.“ Auch über SMILE24 hinaus erreichen viele Linien im Land bereits einen hohen Standard. Mit der Nutzung der Marke PlusBus will NAH.SH diese Qualität künftig unterstreichen. „Im Verbund war uns schon früh klar, dass wir beim Ausbau der Busverkehrsleistung auch mit Produktdifferenzierung arbeiten müssen, damit ein gutes Angebot sichtbar wird“, sagt Preis. „Die Ent-

scheidung für die Marke PlusBus war schnell getroffen, da sie bereits etabliert ist und so in unseren touristisch geprägten Regionen auch einen Wiedererkennungswert schafft.“

NAH.SH will die Marke PlusBus sukzessive verbundweit einsetzen. Im Saarland ist man schon einen Schritt weiter. Hier sind in den vergangenen zwei Jahren zehn Linien unter der Marke PlusBus entstanden, obendrauf gibt es drei besonders schnelle ExpressBus-Linien. Die Verantwortung für ein Angebot aus einer Hand und einem Guss liegt beim Zweckverband Personennahverkehr Saarland (ZPS), der alle saarländischen ÖPNV-Aufgabenträger versammelt – und im SPNV zudem Dienstleister des Landes als Aufgabenträger ist.



MDSB-Netz bald mit Akku-Zügen

Im Mitteldeutschen S-Bahn-Netz werden im Rahmen des Verkehrsvertrages MDSB-2025plus ab 2026 erstmals batteriebetriebene Züge verkehren. Die Siemens-Fahrzeuge vom Typ Mireo Plus B werden auf der S-Bahn-Linie S 1 eingesetzt, die dann die Verbindung Leipzig-Militzter Allee – Leipzig City-Tunnel – Leipzig-Stötteritz – Borsdorf – Grimma – Döbeln bedienen und das Muldental in das S-Bahn-Netz einbinden wird. Batteriebetriebene Züge sind Voraussetzung für die neue Streckenführung, da die derzeit auf der nicht elektrifizierten Strecke nach Döbeln als RB 110 verkehrenden Dieselfahrzeuge den City-Tunnel nicht passieren dürfen. Für die Bewohner der Großen Kreisstädte Grimma und Döbeln, insbesondere für Berufspendler, bedeutet die S-Bahn-Verbindung eine deutlich verbesserte Nahverkehrsanbindung. Betrieben wird die Verbindung von DB Regio Südost, die nach der Vergabe der Linien S 4, S 6 und S 10 auch die Vergabe der Linie S 1 für sich entscheiden konnte. Die dafür eingeplanten 16 Fahrzeuge werden im Sommer 2026 an die ZVNL Schienenfahrzeug GmbH ausgeliefert. Deren alleiniger Gesellschafter, der Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig ZVNL, übernimmt rund 85 Prozent der insgesamt 1.555.155 Zugkilometer pro Jahr, der Zweckverband Mittelsachsen den Rest. Beide Verträge beginnen am 13. Dezember 2026 und laufen zwölf Jahre.

Regio Bus fährt in Speyer mit ioki Route

Mit der neuen Navigationssoftware ioki Route vereinfacht die Tech-Schmiede ioki die Navigation und das Routenmanagement von Linienbussen und Schienenersatzverkehren. Die speziell für den ÖPNV entwickelte Anwendung ermöglicht eine präzise Liniennavigation und Streckenanpassungen in Echtzeit, vereinfacht Schulungen und gewährleistet einen verlässlichen Busbetrieb. Leitstellen können Fahrtrouten mit der Software schnell und nahtlos erstellen

und ändern. Fahrer:innen navigieren mühelos mithilfe der intuitiv bedienbaren ioki Route App, in der sie lediglich die Linie und Route auswählen müssen.

In der rheinland-pfälzischen Stadt Speyer setzt DB Regio Bus Mitte die ioki Route Software bereits ein. Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2023 sind dort rund 100 Busfahrer:innen auf neun Linien in und um die Stadt herum mit ioki Route unterwegs.

Riedbahn: Ersatzverkehr bewährt sich

Drei Wochen Vollsperrung – dann war die Riedbahn wieder freigegeben und Gelegenheit, positive Bilanz zu ziehen: Die Vorbereitung der fünfmonatigen Generalsanierung war planmäßig abgeschlossen worden und das Riedbahn-Ersatzkonzept mit dreizehn neuen Buslinien hatte sich bewährt. Entscheidend dazu beigetragen habe die gute Zusammenarbeit mit den beteiligten Aufgabenträgern und die daraus resultierende Verknüpfung mit bestehenden Regional-, S-Bahn- und städtischen Verkehren, berichtet Markus Paul, der das Ersatzverkehrskonzept federführend ausgearbeitet hat. Aktuell werden Kennzahlen und das Feedback der

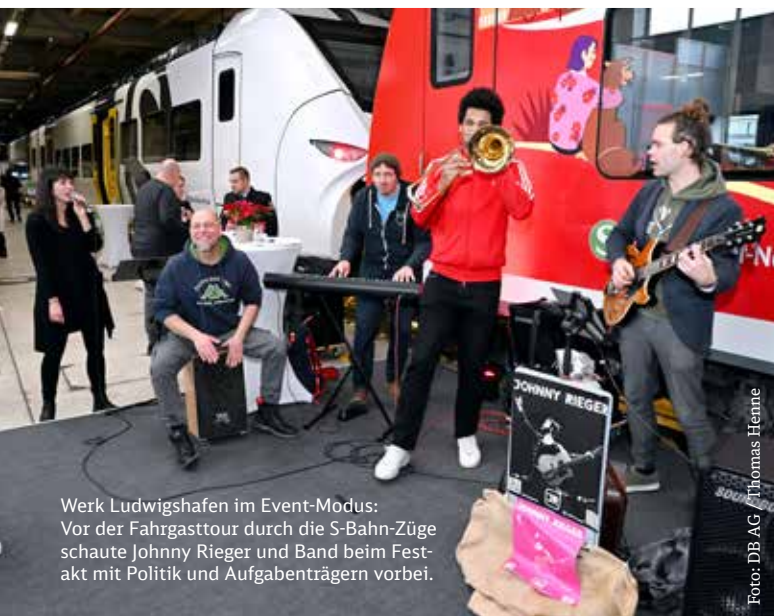


Foto: DBAG/Andreas Varnhorn

Fahrgäste ausgewertet, um daraus weitere Maßnahmen zur Optimierung des Ersatzverkehrs abzuleiten. Vom 15. Juli bis 14. Dezember werden die Ersatzverkehrsbusse dann 300 Zugfahrten täglich ersetzen.

Zwanzig Jahre nachhaltig auf Kurs

Schiene statt Straße: Seit 2003 hält die S-Bahn Rhein-Neckar die Metropolregion klimafreundlich mobil.



Werk Ludwigshafen im Event-Modus: Vor der Fahrgasttour durch die S-Bahn-Züge schaute Johnny Rieger und Band beim Festakt mit Politik und Aufgabenträgern vorbei.

Foto: DBAG/Thomas Henne

Runter von der Straße, rauf auf die Schiene! Der Slogan klingt brandaktuell, ist aber fast so alt wie die S-Bahn-Rhein-Neckar: 550 Millionen Fahrgäste hat sie seit ihrer Betriebsaufnahme im Dezember 2003 befördert, dabei 167 Millionen Zugkilometer erbracht und die Zahl der Fahrgäste mit einem attraktiven Angebot 2003 vom Start weg um 30 Prozent erhöht. Tatsächlich scheinen die Menschen im Rhein-Neckar-Raum damals regelrecht auf ein gutes ÖPNV-Angebot gewartet zu haben. Überlegungen, eine S-Bahn einzuführen, reichen bis in die 80er-Jahre zurück, brauchten mit vier Bundesländern als potenziellen Aufgabenträgern im Boot aber offensichtlich Zeit zum Reifen.

Heute bringt die S-Bahn mit einer Flotte von fast 150 Fahrzeugen jährlich über 40 Millionen Fahrgäste an ihr Ziel. „Wir sind am 14. Dezember 2003 mit 40 Fahrzeugen auf 240 Kilometern Strecke an den Start gegangen. Heute ist die S-Bahn Rhein-Neckar mit einem befahrenen Streckennetz von 603 Kilometern eines der längsten Deutschlands“, sagte Maik Dreser, Vorsitzender der Regionalleitung DB Regio Mitte, beim Festakt im Werk Ludwigshafen.

Anders als die Mehrzahl der S-Bahnen hierzulande hat sie allerdings keine eigene Stammstrecke, fährt deshalb im Mischverkehr und bekommt Kapazitätsengpässe direkt ab. Für die Zukunft wünscht Dreser ihr deshalb vor allem eine exzellente Infrastruktur für noch mehr klimafreundliche Mobilität in der Region Rhein-Neckar: Vier Gleise zwischen Mannheim und Heidelberg und „so viel Digitalisierung wie möglich“ wären ganz nach seinem Geschmack.

Mehr On-Demand-Verkehr in Leipzig

Die Leipziger Verkehrsbetriebe bauen ihr Mobilitätsangebot Flexa aus. DB Regio Bus Ost bringt es auf die Straße.

Die Busse sind zwar klein, aber ihr Beitrag zur Verbesserung des Mobilitätsangebots in weniger gut erschlossenen Leipziger Stadtrandlagen ist trotzdem unübersehbar: Rund 1.000 Fahrgäste sind täglich mit ihnen unterwegs und seit Ende vergangenen Jahres bedienen sie ein nahezu doppelt so großes Gebiet als zuvor. Die Rede ist von Flexa, dem On-Demand-Angebot der Leipziger Verkehrsbetriebe LVB, das Stadtteile in Randlagen besser untereinander, aber auch enger mit dem innerstädtischen ÖPNV-Netz verbindet. „Egal, ob zum Einkaufen, zur Eisdielen, zu Freunden oder für die Fahrt zur nächsten Haltestelle, mit unseren Flexa-Fahrzeugen bringen wir dich bequem zu deinen Wunschzielen und ein neuer Flexa-Haltepunkt ist bestimmt auch in deiner Nähe“, bewerben die LVB das Angebot.

Zu viel versprochen ist das nicht: Allein im Bediengebiet Flexa Südost, zu dem neben Probstheida, Holzhausen, Meusdorf und Stötteritz nun auch Mölkau-Süd, Baalsdorf und Dölitz-Dösen gehören, gibt es insgesamt 180 Flexa-Haltepunkte, an denen Kund:innen in das gebuchte Fahrzeug einsteigen und die Fahrt beginnen können. Weitere Bedienggebiete sind Ortsteile in südwestlichen und nördlichen Stadtrandlagen sowie Leutzsch. Gebucht wird über die Flexa-App oder telefonisch. Ticket oder Abo vom Mitteldeutschen Verkehrsverbund MDV berechtigen zur Fahrt. Routing und Ridepooling kommen von den LVB.

Die Erweiterung des Flexa-Angebots ist eng mit dem „Liniennetz Zukunft“ verbunden, dem der Leipziger Stadtrat nach umfassender Beteiligung der Bürger:innen Ende 2023 grünes Licht erteilt hatte. „Wir schaffen neue Direktverbindungen, minimieren Erschließungslücken und weiten beispielsweise den 10-Minuten-Takt am Abend aus. Ein wesentlicher Bestandteil davon ist Flexa. Mit kleineren Fahrzeugen erreichen wir



Leute dort, wo ein Bus technologisch nicht eingesetzt werden kann oder wirtschaftlich nicht sinnvoll ist“, erläutert ein Video der LVB. Das Angebot kommt offenbar gut an: 2023 beförderte die Flexa-Flotte 260.000 Fahrgäste, 66 Prozent mehr als im Jahr zuvor. Gefahren und auf die Straße gebracht wird das Flexa-Angebot von DB Regio Bus Region Ost mit 19 überwiegend batterieelektrisch und mit Ökostrom betriebenen Fahrzeugen. Geladen, gewartet und instandgehalten werden sie in der Leipziger Niederlassung. „Wir haben einen Betriebshof mit Ladeinfrastruktur für die E-Fahrzeuge und rund um die Uhr besetzter Leitstelle hier vor Ort. Außerdem gibt es noch eine angemietete Außenstelle für ein weiter entferntes Bediengebiet“, erläutert Niederlassungsleiter Daniel Holländer, der ein Team von 85 Mitarbeiter:innen, darunter 77 Fahrer:innen steuert.“

Die Erweiterung des Flexa-Pilotgebietes Südost ist Bestandteil des Mobilitätsprojektes „Pendlermobilität in Leipzig und dem Umland stärken – Mobilität und Verkehrswende aktiv voranbringen“ (PUMa). Es wird im Rahmen des Förderprogramms „Modellprojekte zur Stärkung des ÖPNV“ mit Mitteln des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr BMDV finanziert.

Weitere Informationen im E-Paper

Mega-Wallbox: Freie Bahn für Akkuzüge im Erzgebirge

Der Verkehrsverbund Mittelsachsen (VMS) hat für die Strecke Leipzig – Chemnitz Akkuzüge bestellt, die in einzelnen Umläufen über Chemnitz hinaus bis Annaberg-Buchholz im Erzgebirge fahren sollen. Die Erzgebirgsbahn (EGB) schuf dafür gemeinsam mit Partnern die technischen Voraussetzungen: An einer „Wallbox“ im Containerformat werden die Batteriezüge in Annaberg-Buchholz nachladen können. Sie

spannt kommunale 20 kV Drehspannung auf bahnübliche 15 kV um und stellt dabei sicher, dass der enorme einphasige Ladestrombedarf der Akkus das Netz nicht überlastet. Entwickelt wurde die 23 Tonnen schwere Ladestation zusammen mit Rail Power Systems, F&S Prozessautomation, DB Energie, dem VMS, dem Smart Rail Connectivity Campus (SRCC) und der TU Dresden.

Gefahren werden die Akkuzüge von der Mitteldeutschen Regiobahn. Die EGB wird für die bis Annaberg-Buchholz verlängerten Züge als Infrastrukturbetreiberin fungieren. Auch als Verkehrsunternehmen ist die EGB auf den Strecken Zwickau – Johanngeorgenstadt, Chemnitz – Annaberg-Buchholz – Crazahl und Chemnitz – Olbernhau unterwegs. Der Verkehrsverbund Mittelsachsen bestätigte die EGB, der neue Verkehrsvertrag läuft bis Dezember 2032. Zum Einsatz kommen Desiro-Triebwagen (VT 642).



Flexible Abfahrt erhöht Effizienz

Die Tests haben überzeugt, jetzt läuft das Pilotprojekt. Züge der S-Bahn München können den bisher für Fahrten in die Innenstadt an der ersten Stammstreckstation vorgesehenen mehrminütigen Halt nun flexibel nutzen und bis zu zwei Minuten früher abfahren, falls ein Slot frei wird. Das erhöht die Effizienz des S-Bahn-Systems. Damit Fahrgäste nicht zu spät zum Bahnsteig kommen, hat die DB die Abfahrtszeiten für die Stammstreckstationen in den Fahrplänen um zwei Minuten vorverlegt. Das Projekt ist Teil der Ausbau- und Qualitätsinitiative „Starke S-Bahn München – Programm 14plus“. DB und Freistaat Bayern wollen die S-Bahn damit schrittweise zuverlässiger machen.



U28 startet in nächste Dekade

Es gibt nicht viele Regionalbahnlinien, die für sich schon eine Reise wert sind. Die Nationalparkbahn U28 gehört aber auf jeden Fall dazu: Seit 2014 pendelt sie zwischen den tschechischen Städten Děčín und Rumburk, quert bei Bad Schandau die Elbe und zeigt die böhmische und sächsische Schweiz dabei von ihrer malerischsten Seite. Die U28 ist Bestandteil des tschechischen Regionalnetzes „Šluknovsko“ und wird von der tschechischen Bahn České dráhy gemeinsam mit der DB Regio AG betrieben. Unter der Woche pendeln die Desiro-Züge neunmal täglich von Děčín über Bad Schandau, Sebnitz



und Dolní Poustevna nach Rumburk und zurück, an Wochenenden achtmal. Dabei wird es nach Beschlüssen des Verkehrsverbunds Oberelbe VVO und der Nachbarregion Ústecký kraj auch bleiben: Bis 2033 wird die U28 von der tschechischen Bahn České dráhy auch weiterhin gemeinsam mit der DB Regio AG betrieben.

Impressum

Herausgeber

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

DB Regio im Internet:
www.dbregio.de

Verantwortlich

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

Realisation

Lemon Media KG, Siegen

Druck

DB Kommunikations-
technik GmbH,
Karlsruhe

Stand

März 2024

Zusatz-Infos im
E-Paper



Ball läuft. Bahn rollt.

Zehn Spielorte, 51 Spiele, drei Millionen Fans in den Stadien: Die Deutsche Bahn sorgt bei der UEFA EURO 2024™ für klimafreundliche Mobilität

Natürlich ist nach dem Spiel auch in dieser Saison vor dem Spiel. Für Fußballfans und die Deutsche Bahn ist aktuell aber vor allem „vor der EM“: „Wir freuen uns darauf, die UEFA EURO 2024™ als starker Partner zu unterstützen. Klimafreundliche Großevents gibt es nur mit der Bahn. Denn die An- und Abreise der Menschen ist bei solchen Veranstaltungen für bis zu 80 Prozent der Emissionen verantwortlich“, sagt Dr. Richard Lutz, Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn AG. Philipp Lahm, Ex-Weltmeister und jetzt Turnierrichterin, freut das: „Die Bahn verbindet. Die Bahn bringt Menschen zusammen. Genau das wollen wir mit dem Turnier auch erreichen.“

In Nordrhein-Westfalen, mit EM-Spielstätten in Köln, Düsseldorf, Gelsenkirchen und Dortmund das Bundesland mit den meisten Begegnungen, ist dafür mehr als anderswo

Foto: DB AG/Oliver Lang



der SPNV gefragt: EVU, Aufgabenträger und das Land konzipieren eine zusätzliche und direkte Verbindung zwischen Köln, Düsseldorf, Gelsenkirchen und Dortmund. Das bestehende Angebot wird anstoßgerecht verstärkt.

Fußballfans mit Eintrittskarte und längerer Anreise innerhalb Deutschlands können sich ebenfalls auf das Team DB verlassen: Für sie gibt es das ermäßigte „DB Ticket Euro 2024“ für 29,90 Euro pro Fahrt in der 2. Klasse. Ticketbesitzer:innen aus dem europäischen Ausland kommen mit dem um 25 Prozent ermäßigten Interrail-Pass günstig und klimafreundlich zu den Spielen. Er

ermöglicht Inhaber:innen die Hin- und Rückreise aus 32 Ländern und unbegrenzte Zugnutzung an gewählten Reisetagen.

Weitere Informationen im E-Paper

Philipp Lahm (v.l.), Dr. Richard Lutz und Dr. Volker Wissing durften schon mal gucken. Ob sie den Pokal auch anfassen dürfen, wird spätestens am 14. Juli beim Finale der UEFA EURO 2024 entschieden.

Steile Karriere für den Corsa

Was macht man mit einem „Nicht-mehr-gebraucht-Wagen?“ Das DB Regio-Team hatte sich im Rahmen der Öfter-Öffis-Auto-Aktion auf die Suche nach einer Person gemacht, die ihr Auto nicht mehr braucht und stattdessen mit dem Deutschland-Ticket öfter Öffis fährt. Für die beste Idee wurden fünf Deutschlandtickets ausgelobt. Am Ende hat Florian Tremmler, Student und ehrenamtlicher Mitarbeiter beim ASB Katastrophenschutz mit seinem Vorschlag das Rennen gemacht, dem von der Oma geerbten Opel Cor-

sa eine späte Karriere als Hochbeet zu gönnen. Jetzt steht das gute Stück samt Blumenbeet im entkernten Motorraum beim Katastrophenschutz in Offenbach auf dem Hof und Florians Kolleg:innen können während ihrer Pause auf der integrierten Ruhebänk entspannen. Die wissen natürlich auch schon alle, was auf der Plakette steht, die an der Lehne befestigt ist:

„Gestiftet von Student Florian T. im Gedenken an seine Oma Else“ ist da zu lesen. „Ich glaube, meiner Oma hätte das auch gefallen“, sagt er.

Weitere Informationen im E-Paper

