



Regio Aktuell

Informationen der DB Regio AG für die Nahverkehrsbranche

Verbände machen der Politik ein Angebot

Branche will Strukturen verschlanken, erwartet aber stabile Finanzierung

Wenn wahr wird, was der Bundesverband SchienenNahverkehr (BSN), der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und der Verband mofair Mitte Februar gemeinsam vorgeschlagen haben, wird das den Nahverkehr in Deutschland nachhaltig prägen. Die Spitzenverbände sehen den ÖPNV „an einem kritischen“ Wendepunkt und sind zu umfassenden Reformen der Strukturen bereit, wenn die nächste Bundesregierung Ausbau und Finanzierung der nachhaltigen Mobilität auf eine sichere Grundlage stellt.

Auf der Fachveranstaltung Treff.SchienenNah des BSN in Fulda forderten die Verbände eine verlässliche, dynamisierte Finanzierung des Deutschlandtickets, das erhalten bleiben müsse. Weiterhin verlangen sie eine grundlegende Sanierung und Erweiterung der Verkehrsinfrastruktur sowie mit Blick auf das bundeseigene Schienennetz eine Reform und klare Zielvorgaben, die eine Weiterentwicklung im Sinne der

Eisenbahn-Verkehrsunternehmen sicherstellt. Im Gegenzug wollen die Branchenverbände bestehende Strukturen und Leistungen aus Nutzersicht einfacher, verlässlicher und attraktiver entwickeln. Sie schlagen vor, das Deutschlandticket zu einem vollwertigen Tarifsystem auszubauen und die digitale Vertriebslandschaft zu optimieren. Auf organisatorischer Ebene empfehlen sie für den Schienen- wie für den Busverkehr, größere Einheiten zu bilden, die sich an den Bundesländern orientieren. Die heute nach Schiene und Straße getrennten Finanzierungsverantwortungen für den Betrieb sollen mit dem Ziel, definierte Angebotsstandards zu gewährleisten, stärker miteinander verknüpft werden. Zudem wollen die Verbände einheitliche Standards für Schienenfahrzeuge definieren, damit diese in großen Serien kostengünstiger beschafft werden können.

„Es wird höchste Zeit, die politischen Weichen so zu stellen, dass wir in Deutschland endlich Planungssicherheit für einen zukunftsfähigen und attraktiven öffentlichen Verkehr haben“, betonte VDV-Präsident Ingo Wortmann. Die Branche sei bereit, mit Optimierungen und Reformen dafür „einen eigenen Kostenbeitrag zu leisten.“

Liebe Leserinnen und Leser,

die Initiative des Bundesverbands SchienenNahverkehr, des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen und von mofair unterstreicht, wie ernst die Sorgen der Branche sind. Die vergangenen Jahre waren schwierig, aber vom Willen getragen, immer mehr nachhaltige Mobilität zu ermöglichen. Damit das auch weiter gelingt, ist die Branche zu einer weitreichenden Modernisierung ihrer Strukturen bereit. Es geht um großräumige Zuständigkeiten, um einfache Tarife, die auf dem Deutschlandticket aufbauen, und optimierten digitalen Vertrieb, um mehr Standardisierung in der Flottenstrategie, um eine verknüpfte ÖPNV-Finanzierung für verzahnte Angebote auf Schiene und Straße. In der deutschen Nahverkehrslandschaft klingen solche Vorschläge revolutionär. Aber vor allem sind sie eine Chance. Wir können mit weniger Komplexität viel mehr für die Fahrgäste und für den ÖPNV erreichen. Zugleich eröffnet es neue Spielräume, wenn die Branche eine strukturelle Erneuerung als Teil einer gemeinsamen Anstrengung vorschlägt. Daran kann die nächste Bundesregierung anknüpfen.



Foto: DB AG/Plambeck

„Wir können mit weniger Komplexität viel mehr für die Fahrgäste und für den ÖPNV erreichen.“

Evelyn Palla, Vorstandin Regionalverkehr der Deutschen Bahn AG

Kommt da was? Besonders in ländlichen Räumen warten die Fahrgäste auf ein besseres Angebot.

Verkehrsverbund Oberelbe stellt Weichen für S-Bahn Dresden

Der Verkehrsverbund Oberelbe (VVO) hat den Betrieb der S-Bahn Dresden an DB Regio vergeben und zugleich zahlreiche Maßnahmen zur Kapazitätserweiterung beschlossen, die zum Fahrplanwechsel 2027 greifen. Die zwischen Pirna und Dresden Flughafen beziehungsweise Dresden Hbf und Freiberg verkehrenden Linien S 2 und S 3 werden ebenso wie die Verstärkerfahrten der S 1 zwischen Pirna und Meißen mit drei Wagen bestückt. Damit wächst die Anzahl der Sitzplätze auf knapp der Hälfte aller im Netz gefahrenen Zugkilometer um über 60 Prozent. Hinzu kommen 24 weitere Fahrradstellplätze. Zudem erhält die Linie

S 1 einen zweiten Reservezug, um die Betriebsstabilität zu erhöhen. Außerdem wird die Flotte modernisiert: Die älteren Lokomotiven der Baureihe 143 werden durch leistungsstärkere Fahrzeuge der Baureihe 146.3 abgelöst, die 81 Doppelstockwagen im Rahmen eines umfassenden Re-Designs unter anderem mit WLAN ausgestattet. Das Leistungsvolumen inklusive der geplanten zusätzlichen Fahrten in der Ausflugsaison beträgt rund 3,92 Millionen Zugkilometer pro Jahr. Der Verkehrsvertrag mit DB Regio hat eine Laufzeit von 15 Jahren und läuft von Dezember 2027 bis Dezember 2042.

Thüringen setzt auf BEMU statt Diesel

Auch in Thüringen werden auf nicht elektrifizierten Strecken künftig Batteriezüge fahren. Das Netz dafür umfasst die Linien von Erfurt nach Ilmenau, Saalfeld, Nordhausen und über Döllstädt nach Heilbad Heiligenstadt sowie die Linien Fröttstädt – Friedrichroda und Gotha – Bad Langensalza. Abschnittsweise werden die Züge bestehende Oberleitungen zum Nachladen nutzen. Zum Teil wird DB InfraGO die Elektrifizierung erweitern, zudem sind stationäre Infrastrukturen geplant. Die europaweite Ausschreibung des Betriebs hat DB Regio gewonnen. „Mit dem erstmaligen Einsatz von batterieelektrischen Fahrzeugen werden auf einen Schlag 13 Prozent des Thüringer Schienenpersonennahverkehrs dekarbonisiert“, so Thüringens Infrastrukturminister Steffen Schütz. „Das ist ein Meilenstein auf unserem Weg, die bisher in großer Zahl eingesetzten Dieseltriebwagen sukzessive zu ersetzen und den SPNV noch klimafreundlicher zu machen.“

Beim Hersteller Stadler beschafft DB Regio 19 BEMU (Battery Electric Multiple Units) des Typs „Flirt Akku“. Die zweiteiligen Züge bieten 160 Sitzplätze, WLAN, Videoüberwachung und eine moderne elektronische Fahrgastinformation. Das Außen- und Innendesign hat das Land Thüringen verbindlich vorgegeben. Nach und nach soll es auch in anderen Landesteilen des Freistaats angewendet werden. Das Fahrplankonzept sieht auf einzelnen Relationen Fahrzeitverkürzungen durch verbesserte Schieneninfrastruktur sowie zusätzliche Früh- und Spätverbindungen vor. Der Verkehrsvertrag mit DB Regio umfasst ein jährliches Leistungsvolumen von rund 3,6 Millionen Fahrplankilometern und hat eine Laufzeit bis Dezember 2043. Infrastrukturminister Schütz: „Ich freue mich auf die langfristige Zusammenarbeit mit diesem erfahrenen, engagierten und verlässlichen Partner und habe mir den 10. Dezember 2028 als Tag der Betriebsaufnahme bereits im Kalender vorgekennzeichnet.“

Bahnkunden fahren auf Ersatzverkehr ab

Der Schienenersatzverkehr für die gesperrte Riedbahn hat die Fahrgäste überzeugt. Sie sind in Busse umgestiegen und dem ÖPNV treu geblieben.

Fünf Monate Sperrung, kein Zugverkehr, stattdessen 150 moderne Busse auf die Straße gebracht, dafür 400 Busfahrer:innen aus ganz Europa angeworben und täglich bis zu 16.000 Fahrgäste zuverlässig an ihr Ziel befördert. Sechs Millionen Flotten-Kilometer später ist klar: Mit dem Ersatzverkehr für die Riedbahn hat DB Regio nicht nur Neuland betreten, sondern auch Standards für künftige Ersatzverkehre dieser Größenordnung gesetzt.

„Unser wichtigstes Ziel war von Anfang an, dass möglichst viele Fahrgäste dem ÖPNV treu bleiben“, berichtet DB Regio Projektleiter Selim Yilmaz. Das ist ihm und seinen Mitstreiter:innen ganz offensichtlich gelungen. Neun von zehn Reisenden sind einer repräsentativen Studie zufolge vom Zug in den Bus umgestiegen. Ebenso viele Befragte beurteilten ihre Fahrt im Ersatzbus mit den Schulnoten eins oder zwei, 77 Prozent würden den Ersatzverkehr Familie und Freun-

den weiterempfehlen. Die gute Beurteilung kommt nicht von ungefähr: „Wir haben es nicht dabei belassen, bestehende Zugverbindungen nachzubilden, sondern ein umfassendes Ersatzverkehrskonzept entwickelt, das sich an den Reiseketten der Fahrgäste orientiert“, bilanziert Yilmaz und verweist auf die im Vergleich zur Schiene deutlich höhere Taktung der Busse sowie die optimale Anpassung der Ersatzverkehrsbuslinien an die jeweiligen örtlichen Verhältnisse. Sie habe es den Fahrgästen ermöglicht, schnell und einfach an ihr Ziel oder die nächste Umstiegsmöglichkeit auf die Schiene zu gelangen.

Yilmaz: „Die dafür erforderliche Abstimmung wäre ohne den intensiven Austausch mit Aufgabenträgern, Kommunen und lokalen Verkehrsgesellschaften nicht möglich gewesen. Das ist eine der wesentlichen Erfahrungen, die wir in diesem Projekt gewonnen haben, und die nehmen wir definitiv in die nächsten Korridorsanierungen mit.“



Kein Vertun: Fahrgäste konnten sich analog, per Smartphone und Augmented Reality zu Haltestellen und Bussen lotsen lassen.

„Das Redesign ist ein Meilenstein“

DB investiert 200 Millionen Euro für mehr Fahrgastkomfort in der S-Bahn

Acht Prototypen haben beim Zughersteller Alstom 2022 den Anfang gemacht. Jetzt gehen die ersten von insgesamt 215 modernisierten Fahrzeugen der S-Bahn Stuttgart in Betrieb: Zusätzliche und optimierte Mehrzweckbereiche erleichtern die Reise mit Rollstuhl, Kinderwagen oder Fahrrad. Große Monitore verbessern die Fahrgastinformation. Steckdosen stellen sicher, dass die Displays der Fahrgäste hell bleiben und ihre Akkus nicht in die Knie gehen. Freies WLAN war schon vor dem Redesign flottenweit vorhanden. Das Außen-Design ist nicht nur chic, die Farbgebung signalisiert auch, wo sich Mehrzweckbereiche oder Erste-Klasse-Abteile befinden. Das beschleunigt den Fahrgastwechsel, kommt der Pünktlichkeit zugute und erhöht letztlich die Betriebsqualität. Demselben Zweck dient das in den Türbereichen installierte automatische Fahrgastzählsystem. Es ermöglicht präzise Prognosen zur Zugauslastung, kann aber auch einen wichtigen Beitrag zur Ermittlung von Echtzeit-Auslastungsinformationen sowie zur Optimierung der Fahrgastlenkung am Bahnsteig leisten. Das Redesign sei ein Meilenstein für die Mobilität in der Region,



Foto: DB AG/Thomas Niedermüller

Beim Raumkonzept stand der IdeenzugRegio Pate.

Grafiken: S-Bahn Stuttgart

sagte Dr. Alexander Lahl, Regionaldirektor des Verbands Region Stuttgart. Zusammen mit dem Redesign werden die Züge auch für das Fahren mit ETCS und teilautomatisierter Steuerung für den Digitalen Knoten Stuttgart ertüchtigt. Beides erhöht die Leistungsfähigkeit der S-Bahn: Allein auf der Stammstrecke legt sie um mindestens 20 Prozent zu.



Erste Klasse? Rolli? Die Farbe zeigt, wo's lang geht.

Im fliegenden Wechsel in das neue Fahrplanjahr

Erfolgreiche Inbetriebnahme: Start übernimmt Dieselnetz Sachsen-Anhalt

Keine neue Lok, dafür ein neuer Look – knapp drei Monate nach der betrieblichen Übernahme des Dieselnetzes Sachsen-Anhalt durch die Regionalverkehre Start Deutschland GmbH ist auf dem 980-Kilometer-Streckennetz alles im grünen Bereich: „Trotz kurzer Vorlaufzeit konnten wir von Anfang an alle Dienste sicherstellen und haben unsere Abläufe schnell in die bestehende Infrastruktur integriert“, zieht Dirk Bartels, Vorsitzender der Geschäftsführung, eine erste Bilanz.

Der Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt, der Regionalverband Großraum Braunschweig und das Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft hatten das vorher von Abellio Rail Mitteldeutschland betriebene Netz ausgeschrieben und 2023 an Start vergeben. Mit 16 Bahnlinien, die teils bis Wolfsburg, Goslar und Erfurt reichen, deckt es weite Teile von Sachsen-

Anhalt ab. Zusammen mit dem freitags bis sonntags verkehrenden und ebenfalls zum Netz gehörenden Harz-Berlin-Express (HBX) beläuft sich das Leistungsvolumen auf jährlich 9,3 Millionen Zugkilometer. Die Verkehre werden von Start Mitteldeutschland realisiert und mit den bisher eingesetzten 54 Coradia-Lint-Zügen gefahren, die weiterhin in Halberstadt instandgehalten werden.

Eine eigene Leitstelle ermöglicht die Disposition der Fahrzeuge und des Personals direkt im Unternehmen, bietet mehr Flexibilität im operativen Tagesgeschäft und gewährleistet dadurch eine höhere Betriebsqualität. Circa 500 Eisenbahner:innen sorgen für einen reibungslosen Regionalverkehr in Sachsen-Anhalt, Thüringen, Niedersachsen und Berlin, 300 von ihnen wechselten von Abellio zu Start.

Foto: Start Mitteldeutschland

HVO wird billiger

Die umweltfreundliche Diesel-Alternative HVO wird deutlich günstiger. Lagen die Mehrkosten im Vergleich zum Diesel in der Vergangenheit durchschnittlich bei 27 Cent pro Liter, sind sie inzwischen auf rund 10 Cent pro Liter gesunken. Die Preissenkung ist im Wesentlichen auf den im vorherigen Jahr gestarteten Verkauf von HVO an Straßentankstellen zurückzuführen: Die Verfügbarkeit nimmt zu und das neu entstandene dichtere Distributionsnetz reduziert die Kosten für die Belieferung von Tankanlagen auf der Schiene.

DB Regio setzt den Biokraftstoff bereits seit 2022 in vereinzelten Diesel-Netzen als umweltfreundliche Alternative zum herkömmlichen Diesel ein. Mittlerweile sind alle Motoren der DB Regio-Flotte für den Einsatz von HVO freigegeben. HVO setzt 90 Prozent weniger Kohlendioxid frei als herkömmlicher Dieselmotoren. Allein in den ersten zwei Jahren hat die Deutsche Bahn die CO₂-Emissionen dadurch um rund 75.000 Tonnen reduziert. HVO steht für Hydrotreated Vegetable Oil. Der Kraftstoff wird aus biologischen Rest- und Abfallstoffen hergestellt.

Standpunkt

Foto: VDV



Der Mobilität eine Richtung geben

Ingo Wortmann, Präsident des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen

Nach der Wahl ist vor dem Koalitionsvertrag. Jetzt kommt es darauf an, dass unsere Branche Unterstützung im Wandel bekommt. Transformation braucht Verlässlichkeit. Der VDV hat dazu ein 100-Tage-Programm vorgelegt. Denn der ÖPNV in Deutschland steht an einem Wendepunkt. Steigende Betriebskosten, massiver Fachkräftemangel und Investitionsstaus gefährden die Verkehrswende. Gleichzeitig wächst die Nachfrage: 9,8 Milliarden Fahrgäste pro Jahr nutzten zuletzt Bus und Bahn, doch es fehlen Finanzierungszusagen. Wir brauchen einen überjährigen Infrastrukturfonds und eine dauerhafte Absicherung des Deutschland-Tickets. Der ÖPNV ist kein Sparpotenzial, sondern eine Investition in Klimaschutz, soziale Teilhabe und wirtschaftliche Stärke. Gerade diese wird immer wieder zu wenig gesehen.

20 000 Busfahrerstellen sind unbesetzt. Wir brauchen mehr Frauen, Quereinsteiger, junge Leute am Lenkrad. Ohne Personal drohen Angebotskürzungen. Für die Branche ist und bleibt klar: Ausländische Mitarbeitende sind willkommen, denn stabiler Betrieb mit Bus und Bahn braucht qualifiziertes Personal, egal welcher Herkunft. Klar ist auch: Die Reform des Busführerscheins muss kommen – günstiger, einfacher, schneller. Wenn es in Österreich für 5.000 Euro geht, sollten wir nicht 14.000 Euro zahlen müssen. Wir müssen auch zeitgemäßer werden können: Digitalisierung und Automatisierung bieten Chancen. Echtzeit-Daten, KI-gesteuerte Fahrpläne, autonom fahrende Shuttles ab 2026. Die Politik muss Entwicklungen fördern. Und: Die Sicherheit im ÖPNV muss endlich Priorität haben. Wir brauchen mehr Schutz für die Kolleginnen und Kollegen, standardisierte, verlängerte Fristen für die Videoüberwachung, engere Zusammenarbeit mit den Behörden.

Der nächste Koalitionsvertrag muss die Weichen stellen. Die Menschen wollen den ÖPNV – die Politik muss ihn möglich machen!

Was bringen die n

Viele drängende Branchenthemen und ein dringender Wunsch: Verlässlichkeit!

Die Stimmzettel sind ausgezählt – nun hängt es von den Parteien ab, was sie mit dem Ergebnis machen. Für die Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger des Nahverkehrs haben die nun anstehenden Koalitionsverhandlungen große Bedeutung. Dass der Schuh drückt, ist für sie längst keine zutreffende Beschreibung der Lage mehr. Es tut inzwischen richtig weh. Ingo Wortmann, Präsident des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), verlangt Verlässlichkeit: „Die Finanzierung des Betriebs ist zunehmend schwierig, notwendige finanzielle Mittel in ausreichender Höhe für dringende Ausbau- und Modernisierungsmaßnahmen sind nicht in Sicht. Gleichzeitig soll und muss der ÖPNV wichtige gesellschaftliche Ziele im Bereich der Daseinsvorsorge und des Klimaschutzes erfüllen.“

Schmerzhaft ist vor allem der Spagat zwischen der neuen Attraktivität des Nahverkehrs durch das Deutschlandticket und einem Verkehrsangebot, das dem nicht gerecht wird. Vor allem auf der Schiene sind die

Fahrgastzahlen stark gewachsen. Aber schon beim aktuellen Angebot setzen manche Aufgabenträger den Rotstift an, weil sie sich am Rande ihrer Möglichkeiten sehen. Zugleich ist in vielen ländlichen Regionen die Unzufriedenheit mit dem Verkehrsangebot groß. Wo die Busfahrpläne rudimentär sind, es nur wenige und schon gar keine direkten Verbindungen gibt, läuft das Deutschlandticket ins Leere.

Die Lösung kann nicht darin bestehen, das Angebot abzuwickeln. Die Branche steht zum Deutschlandticket und an der Seite der derzeit rund 14 Millionen Nutzerinnen und Nutzer. „Jetzt müssen wir an der Angebotsverbesserung arbeiten, um das Mobilitätsbedürfnis der Fahrgäste gut abzubilden und weitere Menschen zum Umstieg zu bewegen“, sagt Jan Schilling, DB Regio-Vorstand Marketing. Nötig sei eine langfristige Finanzierung des Deutschlandtickets statt einer Verlängerung von Jahr zu Jahr, betont auch Thomas Pechtl, Präsident

des Bundesverbands Schienen Nahverkehr (BSN). Der VDV hebt zudem die Flankierung des Angebots durch den Deutschland-Takt hervor: ein landesweites Netz aus Bahn- und Busverbindungen im verlässlichen

Stundentakt, ergänzt durch flexible Bedienformen wie On-Demand-Verkehre. Für den Ausbau kommunaler Verkehrsinfrastrukturen fordert der VDV mehr Mittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz. Unterstützung erwartet der Verband bei der Aufgabe, den Nahverkehr noch klimafreundlicher zu machen. Ohne auskömmliche Förderung seien die Busbetriebe nicht in der Lage, ihre Flotten auf emissionsfreie Antriebe umzurüsten. Auf der Schiene müsse die Elektrifizierung des Netzes vorangehen.

Flächendeckender Angebotsausbau

Verlässliche Finanzierung

Deutschlandticket sichern

Sanierung und Ausbau der Infrastruktur

Erhöhung der GVFG-Mittel

Elektrobusse, Streckenelektrifizierung und alternative Antriebe fördern

Unternehmen erwarten bessere

Dass die Zeiten für die Verkehrsunternehmen schwierig sind, liegt nicht nur an der Politik. Zu schaffen macht ihnen eine Marktgestaltung, die Belastungen ungerechtfertigt bei ihnen ablädt und ihnen kaum Handlungsspielräume lässt. Seit Langem beklagen die Unternehmen, dass sie in vielen Verkehrsverträgen auch dann mit Pönalen zur Kasse gebeten werden, wenn sie die Ursachen von Qualitätsmängeln gar nicht beeinflussen können. Zugleich bleiben sie auf den Mehrkosten und Mindereinnahmen sitzen, die die Baustellen im Streckennetz verursachen. Die Verkehrsunternehmen fordern eine faire Verteilung der Risiken zwischen ihnen und den Aufgabenträgern. Auf den Prüfstand gehört nach ihrer Meinung auch die Gestaltung von

Vergaben, die Leistungsketten wie Betrieb und Instandhaltung voneinander trennen und zudem keinen Spielraum lassen, eigene Vorschläge einzubringen. Ein weiterer Aspekt im Kontext von Vergaben sind integrierte Verkehre. Bis-



Foto: DB AG/Christian Becheschneid

ächsten vier Jahre?

Was in Sachen Schieneninfrastruktur insgesamt im Argen liegt, haben acht Verbände aus dem Personen- und Güterverkehr zu drei Kernforderungen verdichtet: Ausbau und Modernisierung müssen gesichert finanziert, die Trassenentgelte reformiert und die Kapazitäten ausgebaut werden. Besondere Bedeutung hat dabei die Stabilität der Infrastrukturfinanzierung, die durch eine überjährige und gesetzlich verankerte Fondslösung gewährleistet werden soll.

Dabei reiche es nicht aus, nur die Strecken zu ertüchtigen und ihre Kapazität zu erweitern, hebt BSN-Präsident Thomas

Prechtl hervor. Auch dort, wo „nicht genügend Bahnsteigkanten, Weichenverbindungen oder Abstellgleise vorhanden sind,

kann das System wachsende Fahrgastzahlen nicht verdauen.“



Foto: ADL

ZUKUNFT NAHVERKEHR stößt politischen Austausch an

Nach der Bundestagswahl schafft die Initiative ZUKUNFT NAHVERKEHR einen Raum für den direkten Austausch zwischen Branche und Politik. Beim „Hauptstadtdialog“ am 14. und 15. Mai stehen zentrale verkehrspolitische Themen im Fokus, die gezielt in die politische Agenda eingebracht werden. Am 14. Mai findet dazu ein parlamenta-

rischer Abend statt, am 15. Mai folgt ein Branchentreff. Die Teilnahme setzt eine persönliche Einladung voraus. ZUKUNFT NAHVERKEHR ist eine gemeinschaftliche Initiative für mehr öffentliche Mobilität. Sie lädt Branche, Politik und Öffentlichkeit zum kooperativen Austausch ein, um mehr Aufmerksamkeit für die Mobilität von morgen zu schaffen.

Bedingungen

lang werden Leistungen auf Schiene und Straße getrennt voneinander ausgeschrieben. Sinnvoll wäre es, sie im Sinne eines optimalen Angebots miteinander zu vernetzen und dann auch gesamthaft zu vergeben. Dass das Ziel betrieb-

licher Stabilität mehr Beachtung finden muss, bewegt nach den Verkehrsunternehmen auch die Aufgabenträger. Thomas Prechtl, Präsident des Bundesverbands SchienenNahverkehr, sieht es so: „Wo zu viele Züge

das Netz verstopfen, müssen weniger Züge mit größeren Kapazitäten eingesetzt werden.

Fern- wie Nahverkehrszüge mit vier oder fünf Wageneinheiten verschenken wertvolles Potenzial, ‚verstopfen‘ die Bahnknoten mit ungenutzten Kapazitätsoptionen und tragen so wesentlich zur Verspä-

tung wie auch zur Verspätungsübertragung bei.“ Aus Sicht der Verkehrsunternehmen müssen für einen resilienten und nachhaltigen Betrieb jedoch noch weitere Faktoren hinzukommen.

Dazu gehört, dass die Aufgabenträger ausreichende Fahrzeugreserven vorsehen. Einen weiteren

Beitrag würde eine harmonisierte Flottenstrategie leisten, die einen flexiblen Fahrzeugeinsatz ermöglicht.

Ausgewogene Risikoverteilung AT/EVU

Mehr Betriebsresilienz, mehr Nachhaltigkeit

Harmonisierte Flotten

Mehr Mitgestaltung der EVU

Verkehrs- und AT-übergreifende Konzepte und Vergaben



Flexa weiter auf Erfolgskurs

Die Leipziger Verkehrsbetriebe LVB bauen ihren On-Demand-Verkehr Flexa weiter aus und setzen die Zusammenarbeit mit der Leipziger Niederlassung von DB Regio Bus Ost fort. Sie konnte das Vergabeverfahren Ende 2024 in Kooperation mit dem regionalen Angebotsmanagement und der Zentrale für sich entscheiden und wird im laufenden Jahr unter anderem einen zweiten Betriebsbahnhof eigener Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge eröffnen. „Mit DB Regio Bus Ost haben wir einen erfahrenen und starken Partner gefunden, der uns weiterhin in den kommenden Jahren dabei unterstützen wird, unseren On-Demand-Verkehr in Leipzig auszubauen. Gemeinsam werden wir daran arbeiten, die Bedienggebiete zu erweitern, die Flotte nachhaltig zu vergrößern und die Flexibilität im Leipziger Nahverkehr weiter zu verbessern“, heißt es dazu bei den LVB. Flexa wurde 2019 aus der Taufe gehoben, wird mit batterieelektrischen Fahrzeugen betrieben und hat jüngst seinen millionsten Fahrgast begrüßt. Seit Mitte 2024 sind Flexa-Buchungen zusammen mit anderen Mobilitätsangeboten der LVB in die Leipzig-MOVE App integriert.



SÜWEX seit zehn Jahren ein Renner

Fünf Linien, rund 6,5 Millionen Zugkilometer und mehr als 16 Millionen Fahrgäste pro Jahr: Der SÜWEX hat den Regionalverkehr im Südwesten auf ein neues Niveau gehoben. Vor zehn Jahren ist er gestartet. Eine „echte Erfolgsgeschichte für Rheinland-Pfalz und darüber hinaus“, nennt Katrin Eder, Ministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität des Landes Rheinland-Pfalz, den SÜWEX.

Thorsten Müller, Direktor des Zweckverbands SPNV Rheinland-Pfalz Nord, attestiert dem Zugsystem einen „großen Nachfrageerfolg“. Es sei „äußerst beliebt und gern genutzt“. DB Regio betreibt den SÜWEX mit 28 Triebzügen der Baureihe 429 (Stadler FLIRT 3). Im Durchschnitt ist jeder Zug in zehn Jahren fast 2,2 Millionen Kilometer gefahren – also rund 54 Mal um die Erde.

Forschung und Praxis Hand in Hand

Eisenbahntechnologisches Kolloquium Darmstadt: Austausch mit spannenden Gästen zum Thema Kapazität

Die Wissenschaft soll die Praxis befruchten und die Praxis die Wissenschaft: Das ist das Ziel des Eisenbahntechnologischen Kolloquiums (ETK) der TU Darmstadt. Am Institut für Bahnsysteme und Bahntechnik unter Leitung von Prof. Andreas Oetting laufen die Vorbereitungen für das ETK 2025. Es findet am 24. (Vorabendveranstaltung) sowie 25. September statt und wird der Frage nachgehen, wie die Kapazität auf bestehender Infrastruktur zu steigern ist und wie sie während Umbaumaßnahmen gesichert werden kann.

Ein besonderer Aspekt ist dabei das künftige Zusammenspiel zwischen automatisiertem Bahnbetrieb (ATO/Automated Train Operation) und CTMS (Capacity und Traffic Management System). Dazu hat das Institut einen der wichtigsten Experten auf diesem Gebiet gewinnen können: Rob Goverde, Professor an der TU Delft und Präsident der Internationalen Gesellschaft für Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Forschung IAROR. Was Goverde in seiner Keynote wissenschaftlich beleuchtet wird, hat unmittelbare Relevanz

für Infrastruktur- und Verkehrsunternehmen. Im automatisierten Betrieb entlastet das ideale Fahrprofil für jeden einzelnen Zug das Personal der Verkehrsunternehmen und spart Energie. Zugleich wird die Streckenkapazität der Infrastruktur optimal ausgenutzt. Die Vorteile liegen auf der Hand. Was die Umsetzung für die Praxis bedeutet und welche Erwartungen die Praktiker daran knüpfen, wird eines der Themen des ETK sein.

Als Keynote-Speaker erwartet das Institut darüber hinaus unter anderem den Vorstand des Netzwerks Europäischer Eisenbahnen (NEE) Ludolf Kerkeling sowie Wolfgang Weinhold, Programmleiter Generalisierung Hochleistungsnetz DB InfraGO. Das weitere Vortragsprogramm im Lichtenberghaus der TU Darmstadt verspricht detailreiche Einblicke zum Thema Kapazität aus Wissenschaft und Praxis. Dialog und Austausch als Fokus des ETK wollen die Eisenbahnwissenschaftler der TU Darmstadt mit neuen Formaten weiterentwickeln. Geplant sind beispielsweise Pitches zu aktuellen Themen, die im interaktiven Austausch vertieft werden, sowie ausgewählte Deep Dives aus dem Seminarprogramm des Instituts, die zur Diskussion anregen.

Weitere Informationen und Link zur Anmelde-Website im E-Paper

Wissenschaft und Lehre für die Schiene

Seit 2009 kooperieren die TU Darmstadt und die Deutsche Bahn in einer Innovationsallianz miteinander. Ziel der engen projektbezogenen Verzahnung zwischen Universität und Unternehmen ist eine schnelle Umsetzung wissenschaftlicher Erkenntnisse in praktische Anwendungen. Die Innovationsallianz stützt sich auf die drei Säulen Forschung, Weiterbildung und Lehre sowie Nachwuchsgewinnung. In gemeinsamen Arbeitsgruppen forschen die TU und



die DB unter anderem zur Digitalisierung der Infrastruktur und des Bahnbetriebs, auch unter Einbindung von künstlicher Intelligenz. Um qualifizierte Mitarbeitende für den Bahnsektor halten und gewinnen zu können, beschäftigt sich die Innovationsallianz mit der Weiterbildung von Professionals in einem berufsbegleitenden Bahnsysteme-Masterprogramm und weckt mit Gastvorträgen in Vorlesungsreihen Interesse für die Schiene.

„Gewaltiges Upgrade“ zwischen Donau und Isar

Mit einer neuen Flotte ist DB Regio Bayern jetzt zwischen Donau und Isar unterwegs. 25 Züge des Typs Desiro HC hat DB Regio Bayern für den Donau-Isar-Express München – Passau sowie die Regionalbahn-Linie Freising – Landshut beim Hersteller Siemens beschafft. Grundlage ist der 2020 gewonnene Verkehrsvertrag für das Donau-Isar-Netz. Die Vierteiler mit zwei doppelstöckigen Mittelwagen bringen mehr Komfort und mehr Kapazi-



tät auf die Schiene. Bis zu drei Einheiten können im Verbund fahren und bieten dann 1.140 Sitzplätze, 240 mehr als die längsten zuvor eingesetzten Züge. Die neue Flotte bedeutet ein „gewaltiges Upgrade“ für die Verkehrsachse zwischen München und Niederbayern, sagte Bayerns Verkehrsminister Christian Bernreiter – im Bild mit Hansrüdiger Fritz, Vorsitzender der Regionalleitung DB Regio Bayern (l.), und Karl Blaim von Siemens Mobility (r.).

Was Daten über Züge verraten

Mit Predictive Maintenance zu mehr Zuverlässigkeit

Weniger Züge, die unerwartet in die Werkstatt müssen. Weniger Verspätungen, weil die Fahrzeugtechnik streikt. Weniger fahrgastbedingte Fahrtausfälle. Diese Ziele hat sich der Bereich „Flottenoptimierung und Industrial Engineering“ bei DB Regio Schiene auf die Fahne geschrieben und treibt die Nutzung von Fahrzeugdaten voran. „Wir wollen möglichst lückenlos wissen, wie es einem Fahrzeug geht“, sagt Leiter Patrick Raabe. Daten spielen dabei eine zentrale Rolle. So wie bei der S-Bahn Hamburg. Dort überspielen Züge der Baureihe 490 von unterwegs Diagnosedaten, damit die Werkstätten die notwendigen Standzeiten und Ersatzteile disponieren können. Eine eigens entwickelte Software interpretiert die Störungsbilder. Durch die Kenntnis des Fahrzeugzustands kann die Werkstatt Defekten vorbeugen und auch mobile Teams zur Beseitigung von Störungen einsetzen. Das vermeidet auch teure Zuführungen in die Werkstatt und Belastungen der Streckenkapazität.

Die S-Bahn Hamburg zeige, was in Sachen Predictive Maintenance aktuell möglich ist, so Raabe. Doch die Perspektive geht für ihn und Projektmanager Philipp Dornstauder darüber hinaus. Die Herausforderung: Der Großteil der Fahrzeuge überspielt heute noch gar keine oder nur wenige Daten. Und selbst die Diagnosedaten, die die S-Bahn Hamburg nutzt, haben nur begrenzten Wert. Sie zeigen zwar eine Störung an, was bei der Fehlersuche hilft. Aber sie sagen nicht, ob und wann der Ausfall einer technischen Komponente droht. Weitere Daten wie beispielsweise der Druckverlauf in Klimaanlagen oder der Stromverbrauch der Türmotoren wären aber notwendig, um Prognosen erstellen zu können. Solche Messwerte werden in modernen Fahrzeugen auch erhoben: Viele technische Komponenten generieren sie ständig für ihre eigene Funktionsfähigkeit. Aber abgerufen



und genutzt werden können sie außerhalb der Fahrzeuge nicht. Dafür brauche es Schnittstellen und Vereinbarungen mit den Herstellern, erläutert Philipp Dornstauder. In jedem einzelnen Fall sei das „ein harter Kampf“. Der werde noch komplizierter, wenn in aktuellen Ausschreibungen Betrieb, Instandhaltung und Fahrzeugeigentum in unterschiedlichen Händen liegen.

Patrick Raabe zieht daraus den Schluss: „Wir brauchen einen Branchenstandard zum Austausch von Daten für die Instandhaltung von Zügen.“ Davon habe die ganze Branche etwas. Die Fahrgäste und Verkehrsunternehmen würden von mehr Betriebsstabilität und weniger Fahrtausfällen profitieren, die Aufgabenträger von geringeren Instandhaltungskosten. Und der Leiter Flottenoptimierung und Industrial Engineering geht noch einen Schritt weiter: Er fordert, dass bei neu zu beschaffenden Fahrzeugen die vorbeugende Instandhaltung gleich mitgedacht werden muss. „Datenschnittstellen gehören bei Vergaben der Aufgabenträger mit in die Fahrzeugspezifikation.“



In 130 Bussen mit Karte bezahlen

Bargeldloses Bezahlen im Bus ist bequem für die Fahrgäste und entlastet die Fahrerinnen und Fahrer. Verbreitet ist das bereits in Großstädten möglich, im Regionalverkehr noch nicht. Jetzt bietet Weser-Ems-Bus, die zu DB Regio Bus Nord gehört,

im Verkehrsverbund Ems-Jade das Zahlen mit Karte an. 130 Busse erhielten dafür Terminals des Zahlungsdienstleisters Payone, an dem die Gruppe Deutscher Sparkassenverlag beteiligt ist. Dazu musste auch die Software der Bordrechner der Fahrzeuge angepasst werden. Bei DB Regio Bus Nord

ist bargeldloses Bezahlen bislang nur in wenigen anderen Verkehrsgebieten möglich. Die Umrüstung der Flotte im Verkehrsverbund Ems-Jade gilt daher auch als Vorbild für mögliche Folgeprojekte. In den mit Terminals ausgestatteten Bussen von Weser-Ems-Bus ist weiterhin auch Barzahlung möglich.



Foto: Philippe Jordi

Flaggschiff für die Sprinterlinie

Zwei Etagen, drei Achsen, sattes Rot: Auf der Sprinterlinie S75, die Münster mit Borken und Bocholt verbindet, sind die drei neuen Doppelstockbusse von DB Westfalen Bus schon von Weitem zu sehen. Die Strecke wird seit Anfang 2024 von DB Westfalen Bus gemeinsam mit einem Kooperationspartner betrieben und gilt als wichtige Hauptverkehrsachse im Münsterland. Rund 2.000 Fahrgäste sind

täglich auf der Strecke unterwegs. Ihnen bieten die drei Busse viel Komfort und ein beeindruckendes Fahrerlebnis. Für Steffen Lanwert, Niederlassungsleiter Westfalen Bus Münsterland, ist das auch ein starkes Argument für den ÖPNV. „Die S75 ist eine unserer Premiumlinien. Als Schnellbuslinie bietet sie eine starke Alternative zum Individualverkehr. Deshalb freuen wir uns sehr, dass wir mit den neuen Fahrzeugen ein sichtbares und erlebbares Zeichen für die Fahrgäste setzen können. Einsteigen lohnt sich!“

„Vielfalt ist Fundament des Erfolgs“

Fahren bis zur Gleichstellung: Das Netzwerk *Frauen bei der Bahn* treibt den Wandel voran.

Rund 230.000 Menschen sind bei der Deutschen Bahn beschäftigt, 30 Prozent der Führungskräfte ist drei Jahrzehnte nach Gründung der DB AG weiblich. Zufall ist das nicht: Dass die Bahn mit diesem Anteil im bundesweiten Vergleich zu anderen Unternehmen sehr gut dasteht, ist auch dem Netzwerk *Frauen bei der Bahn* zu verdanken. 2014 gegründet, warb es beim Vorstand fünf Jahre später erfolgreich dafür, bis 2024 eine 30-Prozent-Quote in die Tat umzusetzen. Kaum verwirklicht, hat sich die Bahn das nächste Etappenziel auf die Fahnen geschrieben. Bis Ende 2035 sollen 40 Prozent der leitenden Positionen von Frauen besetzt sein. „Vielfalt ist das Fundament unseres Erfolgs“, hatte Dr. Richard Lutz, Vorstandsvorsitzender der DB AG, jüngst in der



Foto: DB AG/Anastasia Schuster

„Macht Euch sichtbar“: Der Female ICE feierte 2022 Premiere.

Festschrift zum zehnjährigen Bestehen des Netzwerks *Frauen bei der Bahn* unterstrichen.

Ein mit viel Herzblut konzipiertes Mentoringprogramm fördert bereits seit 2018 die Karriere weiblicher Führungstalente. Darüber hinaus richten *Frauen bei der Bahn* nun schon im dritten Jahr ein Cross Company Mentoring für die DB AG aus. Das einjährige Programm richtet sich an weibliche Führungskräfte und bringt Mentorinnen und Mentees verschiedener Unternehmen zusammen. Vielleicht lernen sich künftige Mentorinnen und Mentees aber auch schon beim nächsten Ausflug im Female ICE 2.0 kennen. Der Zug wird von Frauen geplant, gelenkt und begleitet, mit an Bord

sind engagierte DB-Kolleginnen und viele inspirierende Frauen aus Wirtschaft und Politik. Am 6. März 2025 ist es wieder so weit. Dann bricht mit dem Female ICE 2.0 zum zweiten Mal ein ganz besonderer Zug von Berlin nach Frankfurt auf. Im Hauptbahnhof angekommen, geht die Reise dann weiter ins DB Regio Werk Frankfurt-Griesheim – selbstverständlich mit einem Female Bus von DB Regio Bus.



Langer Weg in den Führerstand

Ledig und der Vater Bahnler? Für Frauen der 1870er-Jahre war das die Voraussetzung, um bei der Eisenbahn als Tagelöhnerin arbeiten zu können. Eine Festanstellung samt Beamtenstatus rückte erst 1898 auf Initiative Clara Jaschkes in Reichweite, Heirat hatte aber weiterhin Entlassung und Verlust des Pensionsanspruchs zur Folge. Der Männermangel nach den beiden Weltkriegen eröffnete Frauen zwar neue berufliche Möglichkeiten, zumindest



in der alten Bundesrepublik wurden die aber schnell wieder kassiert. Der raue, männliche Dienst sei nichts für Frauen, beschied ihnen die Bundesbahn und verhängte viele Zugangsbeschränkungen. Die Reichsbahn der DDR sah das anders: Beim Mauerfall 1989 waren 32 Prozent der beschäftigten Frauen, bei der Bundesbahn nur sechs Prozent. Heute stellen Frauen bei der DB rund 25 Prozent der Mitarbeiter:innen und haben 30 Prozent aller Führungspositionen inne.

Fotos von o. nach u.: Umbrecht/DB Museum; hist. Sammlung DB AG (2)

Impressum

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

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

Realisation
Lemon Media KG, Siegen

Druck
DB Kommunikationstechnik GmbH,
Karlsruhe

Stand
März 2025

DB Regio im
Internet:
www.dbregio.de

Zusatz-Infos im
E-Paper

