



Regio Aktuell

Informationen der DB Regio AG für die Nahverkehrsbranche

**ZUKUNFT
NAH
VERKEHR**

Inspiziert und motiviert zeigt die Branche Flagge

Fünf randvolle Tage: ZUKUNFT NAHVERKEHR setzt Signale des Aufbruchs

Rund 8.500 Teilnehmerinnen und Teilnehmer aus Branche, Politik und Wissenschaft, 150 Programmpunkte an fünf Tagen auf fünf Bühnen, 50 Aussteller: ZUKUNFT NAHVERKEHR vom 4. bis 9. September in Berlin war ein Event der Superlative. Die von DB Regio ins Leben gerufene Initiative sollte „zeigen, wie die Mobilität der Zukunft aussieht und wie viele Ideen, Innovationen und wie viel Engagement es heute schon gibt“, so DB-Vorständin Regionalverkehr Evelyn Palla. Nur konsequent, dass vor allem die Young Professionals aus unterschiedlichsten Disziplinen die Stimmung prägten, dem Event ihren Stempel aufdrückten. Ebenso konsequent präsentierte ZUKUNFT NAHVERKEHR den ÖPNV von einer Seite, die viel zu wenig wahrgenommen wird: Als ein cooles Produkt, das allen dient, von dem jeder etwas hat, das alle mit- und für sich einnehmen will. Oft werde vor allem mit Vernunftgründen wie dem Klimaschutz argumentiert, wenn es um den Nahverkehr gehe, sagte Projektleiter Philipp

Kühn. „Aber alle positiven Effekte entstehen nur dann, wenn wir so cool rüberkommen, dass alle uns nutzen wollen.“

Beflügelt hat diese Atmosphäre auch die fachlichen Diskussionen um Rahmenbedingungen und Herausforderungen für den Nahverkehr. Zwar sind mit dem Deutschland-Ticket die Fahrgastzahlen in die Höhe geschossen, doch können Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen die Einnahme- und Kostenrisiken nicht alleine schultern und erwarten Planungssicherheit. Hinzu kommen weitere Herausforderungen wie der Fachkräftemangel und die Sanierung der Infrastruktur. „Wir werden gemeinsam kämpfen müssen“, stellte DB Regio-Vorstand Marketing Jan Schilling fest, ohne sich den Optimismus nehmen zu lassen. Das Deutschland-Ticket stehe für einen Aufbruch, für den Beginn einer Revolution. Diese gelte es jetzt gemeinsam zu gestalten. „Wir müssen nicht verzagt in die Ecke schauen, sondern können mutig nach vorne blicken.“

Liebe Leserinnen und Leser,

unsere Branche hat eine enorme Verantwortung. Die deutschen Nahverkehrsunternehmen haben 2022 rund zehn Milliarden Fahrgäste ans Ziel gebracht, etwa 30 Millionen Menschen nutzen jeden Tag unsere Systeme. Von uns hängt ab, wie sich ihr tägliches Leben gestaltet. ZUKUNFT NAHVERKEHR hat gezeigt, wie attraktiv und innovativ unsere Branche bereits ist. Und sie hat ein Fenster in die öffentliche Mobilität der Zukunft geöffnet. Eine Mobilität, die die Bedürfnisse der Menschen in den Mittelpunkt stellt. Die ganz einfach zu nutzen ist und nahtlos ineinandergreift, weil wir in integrierten Mobilitätsketten denken. Das können wir schaffen, wenn alle ihre Einzelinteressen zurück- und die gemeinsamen Ziele in den



Foto: DB AG/Plambeck

Vordergrund stellen – die Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen, die Verbände, Verbünde und die Politik. Diese Aufbruchstimmung habe ich bei ZUKUNFT NAHVERKEHR gespürt. Lassen Sie uns gemeinsam daran arbeiten, dass noch viel mehr Menschen Lust auf öffentliche Mobilität haben. Wir alle sind Treiberinnen und Treiber der Veränderung.

„Lassen Sie uns gemeinsam daran arbeiten, dass noch viel mehr Menschen Lust auf öffentliche Mobilität haben!“

Evelyn Palla,
DB-Vorständin Regionalverkehr





Standpunkt



Foto: DB AG

Der Anfang einer Revolution

Jan Schilling,
DB Regio AG, Vorstand Marketing

Wir haben es auf der ZUKUNFT NAHVERKEHR oft gehört und es stimmt: Das Deutschland-Ticket ist der Anfang einer Revolution. Die Fahrgast- und Abozahlen sprechen eine deutliche Sprache, das Deutschland-Ticket leistet einen spürbaren Beitrag zum Modal-Shift, es ist ein gemeinsamer Erfolg des Bundes, der Länder und der Branche. Damit will ich die Herausforderungen nicht kleinreden. Für die Branche sind das die Einnahme- und Kostenrisiken, für Bund und Länder die knappen Haushaltsmittel. Wenn aber allen klar ist, dass das Angebot wirkt und es den Weg in eine neue Zeit eröffnet, dann müssen pragmatische Lösungen möglich sein, die schnell funktionieren, die Verunsicherungen bei den Fahrgästen vorbeugen und der Branche Sicherheit und Planbarkeit verschaffen.

Wären Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger trotz steigender Nachfrage zu Einsparungen beim Verkehrsangebot gezwungen, hätte das Deutschland-Ticket seinen Sinn verfehlt. Sinn ergibt nur das Gegenteil, nämlich beim Leistungsangebot nachzulegen. Ich bin überzeugt, dass dabei in integrierten Konzepten eine unglaubliche Kraft liegt. Was ich mir jetzt wünsche, ist eine Hands-on-Mentalität auf allen Seiten, verbunden mit dem Mut und Zutrauen, dass wir als Branche in die Lage versetzt werden, die in uns gesetzten Erwartungen zu erfüllen. Gemeinsam haben wir Corona überstanden und das 9-Euro-Ticket gewuppt. Jetzt steht das Deutschland-Ticket für Aufbruch. Haben wir Mut zur Zukunft!

Mobilität organisieren: Der Zugang zählt

Was nutzt das beste Produkt, wenn die Zugangsschwelle hoch ist? „Zugang ist Voraussetzung, überhaupt erfolgreich zu sein“, sagt Zukunftsforscher Stefan Carsten. Ganz gleich, ob Mobilitätsbudget, kontaktloses Zahlen beim Einkauf oder Check-in/Be-out im ÖPNV: „Wenn wir nicht verstehen, wie wir Zugang zu Mobilität organisieren, werden wir auch die Zukunft nicht verstehen“, ist sich Carsten sicher. Ob er die Branche auf dem richtigen Weg sieht, lässt er zwar offen,

findet auf der ZUKUNFT NAHVERKEHR aber ermutigende Hinweise. „Deshalb steht hier auch überall das Wort Mobilityhub. Diese physischen Anknüpfungspunkte sind nötig, um die Menschen mit dem zu konfrontieren, was möglich ist. Dafür müssen wir aber Räume schaffen, die in ihrem Alltagsleben vorkommen und für sie von Bedeutung sind. Dann entwickeln sich Raum und Mobilität, ganz gleich, ob in der Stadt oder auf dem Land, auch im Sinne der Bewohner weiter.“

„Die Branche braucht ein neues Mindset“

Sechs Köpfe, sechs Thesen, ein Manifest: Warum die Zeit für einen agilen ÖPNV reif ist.

Christian Grotemeier, Professor für Mobilitätsmanagement an der Hochschule RheinMain, ist sich sicher: „Geld allein genügt für die Mobilitätswende nicht. Wir brauchen auch ein neues Mindset.“ Allein ist er mit dieser Meinung nicht, weder auf der ZUKUNFT NAHVERKEHR, noch in der Branche. Er ist einer von sechs Autor:innen, die in ihrem gemeinsam formulierten Manifest für einen agilen ÖPNV erläutern, warum die Branche im Kopf umparken muss. Mit im Boot sind Johann von Aweyden, Geschäftsführer des Deutschland-Tarifverbunds, Dr. Sophia von Berg, Mitgründerin von Women in Mobility, Viktoria von Brandenburg Geschäftsführerin DID – Die Informationsdesigner, Katja Nowak-Müller, Stabsstellenleiterin Strategie Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe, und Dr. Britta Oehlrich, Bereichsleiterin Innovation und Wandel der Hamburger Hochbahn. „Für uns ist eine mutige, kreative und empathische Gestaltung des Nahverkehrs im Sinne der Fahrgäste und Mitarbeitenden vor allem eine Frage des Denkens und der Haltung“, fasst Grotemeier die Position des Sextetts zusammen. Sechs Thesen geben Aufschluss darüber, in welchen Feldern die Autor:innen den größten Handlungsbedarf sehen: Die

Fahrgäste müssen immer im Zentrum stehen. Die Branche muss mehr miteinander, nicht gegeneinander arbeiten. Wettbewerb darf kein Selbstzweck sein. Die Branche soll weniger verwalten, dafür mehr probieren. Gesetze und Verordnungen sind veränderbar. Politische Verbindlichkeit ist nötige Voraussetzung für die Verkehrswende.

Was aber hält die Branche davon? Ist Kundenorientierung wirklich der Goldstandard und Wettbewerb doch nicht immer das Maß der Dinge? Muss man sich von der Regulierung ausbremsen lassen, wenn sie besseren Lösungen im Weg steht? Fällt der Abschied von der automobilzentrierten Stadt tatsächlich nur schwer, weil politische Verbindlichkeit fehlt? Grotemeier begibt sich auf die Suche nach Antworten – und gerät auf der Dialogbühne an ein Publikum, das sich nicht nur gern an der Diskussion beteiligt, sondern auch durchblicken lässt, wie groß die Veränderungsbereitschaft ist. „Wir haben viel Zuspruch und auch kritisches Feedback erfahren. Diese Kritik ist mir für die Weiterentwicklung aber sehr wichtig“, resümiert Grotemeier. Überhaupt habe die ZUKUNFT NAHVERKEHR in der Berliner „Station“, ehemals ein Postbahnhof und heute ein Hotspot für innovative Events, sehr viel Bewegung vermittelt. „Die Location und Organisation waren großartig und passen sehr gut zu den Ambitionen und zukünftigen Aufgaben des Nahverkehrs.“



D-Ticket darf Fahrgäste nicht enttäuschen

Dem starken Preissignal muss ein überzeugendes Verkehrsangebot folgen

Dass das Deutschland-Ticket eine Episode bleibt, will sich niemand auf der ZUKUNFT NAHVERKEHR vorstellen. Die Anstrengungen, es an den Start zu bringen, waren riesig. Und der Erfolg ist da. Der Nahverkehr ist so einfach und preisgünstig wie nie. Das hat die Fahrgastzahlen in kürzester Zeit über das Vor-Corona-Niveau gehievt, den Geldbeutel der Bürgerinnen und Bürger geschont und zum Klimaschutz beigetragen. Für Detlev Müller, stellvertretender Vorsitzender der SPD-Bundestagsfraktion, ist das Deutschland-Ticket gesetzt: „Dahinter kommt niemand zurück.“ Trotzdem ist bis dato unklar, wie es weitergeht. Die Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen sehen das mit Sorge. DB Regio-Vorstand Jan Schilling hofft auf eine sachliche Debatte mit schnellem Ende. „Die Branche kann das Einnahmerisiko nicht tragen“, es brauche Planungssicherheit. Thomas Prechtel zufolge gilt das auch für die Fahrgäste. Der Präsident des Bundesverbands Schienen-nahverkehr (BSN) fürchtet Kaufzurückhaltung, weil die Kundschaft verunsichert ist. Susanne Henckel, Staatssekretärin im Bundeswirtschaftsministerium, wünscht sich dagegen „Abos, Abos, Abos“ – und mehr Effizienz in den Organisationsstrukturen. Henckel appelliert an die „Kraft zur Veränderung“. Dass die Branche es kann, habe sie mit der Verwirklichung des Deutschland-Tickets ja gezeigt.

Das Deutschland-Ticket ist auch deshalb eine Revolution, weil es zumindest tariflich Ernst macht mit dem Zielbild einer integrierten Mobilität. Nahverkehr ist Nahverkehr, egal ob auf der Schiene oder der Straße und das deutschlandweit. Dem starken preislichen Signal hinkt das verkehrliche Angebot aber hinterher. Das dürfe so nicht bleiben, mahnt Ulf Middelberg, Leipziger Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft, „sonst würden wir Enttäuschungen produzieren.“ Individuelle Mobilität müsse auch ohne eigenes Auto gehen, fordert Alexander Möller, Geschäftsführer ÖPNV des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen. Das Rezept dafür: ineinandergreifende Verkehrsangebote auf Straße und Schiene, ergänzt durch On-Demand-Verkehre. Und für Ralf Rohde, Finanzvorstand DB Regio, ist klar: Wenn die Fahrgäste immer öfter integriert unterwegs sein sollen, braucht es auch integrierte Ausschreibungen.

Und was ist mit der Gefahr, dass mit dem pauschalen Deutschland-Ticket die Abhängigkeit der Branche von der öffentlichen Finanzierung noch weiter steigt, ein „ÖPNV nach Kassenlage“ droht? Hamburgs Verkehrssenator Anjes Tjarks sieht es entspannt. Die Kosten seien nicht das Problem, es gehe um politische Prioritäten und einen überzeugenden Nahverkehr. „Wenn die Menschen es wollen, dann gibt es auch Geld.“

Arbeitsmarkt bleibt weiter eng

Die Branche ist sich einig: Der Fachkräftemangel betrifft alle und mit herkömmlichen Mitteln sind die Leute, die künftig Verkehre fahren sollen, in Deutschland kaum mehr zu finden. „Wir bekommen den demografischen Wandel in seiner ganzen Heftigkeit zu spüren. Jetzt müssen wir alle etablierten Kanäle nutzen, aber auch international rekrutieren“, fasst Ulrike Haber-Schilling, DB Regio-Vorständin Personal, die Lage zusammen.

Harald Kraus, Arbeitsdirektor und Vorstandsmitglied der Dortmunder Stadtwerke, geht noch einen Schritt weiter. „Wir haben keinen Fachkräftemangel, sondern einen Arbeitskräftemangel“, analysiert er, sieht die Herausforderung aber auch im Mindset der Branche: „Wir haben uns sehr gut darin optimiert, mit immer weniger Personal die gleiche Leistung zu erbringen, während die Leute dankbar waren, bei uns arbeiten zu dürfen.“ Nun müsse man in Qualifikationssegmenten um Kräfte buhlen, wo das bisher nicht nötig gewesen sei. Darauf sei man nicht eingestellt. Die Hoffnung, von anderen Branchen lernen zu können, erstickt Dr. Angelika Bullinger-Hoffmann, Professorin für Arbeitswissenschaft und Innovationsmanagement an der TU Chemnitz, im Keim: Nicht nur im ÖPNV, sondern in allen Unternehmen und Branchen falle es immer schwerer, Mitarbeiter:innen zu finden. „Wir haben einfach zu wenig Menschen und können sie uns auch nicht backen“, sagt sie. Ihr Tipp: „Wir müssen überlegen, wo wir noch Leute rekrutieren können, an die wir bisher nicht gedacht haben. Die, die schon bei uns sind, müssen wir so gut es geht unterstützen.“

Ideenzug-Team stellt Modul für barrierefreies Reisen vor

Mit einem Modul für barrierefreies Reisen hat das Ideenzug-Team von DB Regio nachgelegt. Das auf der ZUKUNFT NAHVERKEHR vorgestellte Modell wurde von einer Arbeitsgruppe mit Betroffenen und Vertreter:innen von Behindertenverbänden konzipiert und vom Ideenzug-Team um Anna Seeger und

Julian Fordon realisiert. Statt Stellplätzen für Rollstühle im Mehrzweckraum sieht das Konzept Bereiche im Fahrgastraum vor, die auf die Bedürfnisse mobilitäts- und sinneseingeschränkter Fahrgäste abgestimmt sind. Dazu gehören unter anderem Scheibendisplays mit Informationen, die auch in Gebärdensprache

und mit weiteren Hinweisen für sinnesbeeinträchtigte Reisende ausgespielt werden. Sind Vorrangplätze belegt, kann per Knopfdruck um Freigabe gebeten werden. Auf den Vorrangplätzen leuchtet dann ein Piktogramm auf und im Scheibendisplay erfolgt die Aufforderung, den Platz freizugeben.



Vom Stiefkind zum coolen Produkt

Gut ausgestattete Busse, einheitliches Branding, gute Wegeleitung, attraktives Fahrplanangebot: Ersatzverkehr kann ein cooles Produkt sein. DB Regio hat es im Sommer zwischen Nürnberg und Würzburg gezeigt. Kein Wunder also, dass der Stand des Neuen Ersatzverkehrs auf der ZUKUNFT NAHVERKEHR ständig dicht umlagert ist. Das Panel zum Thema macht allerdings auch die Herausforderungen deutlich. Klar ist: Angesichts der bevorstehenden Korridorsanierungen braucht es hochwertigen Ersatzverkehr, sonst leidet die Akzeptanz der Infrastruktursanierung in der Bevölkerung. Nicht klar ist, wer die Kosten übernimmt. Die Aufgabenträger sehen sich überfordert, macht Kai Daubertshäuser, Vizepräsident des Bundesverbands Schienennahverkehr (BSN), deutlich. Er sieht den Bund in der Pflicht. Eingesparte Mittel könnten die Aufgabenträger dann „mit in den Topf werfen“. Für Daubertshäuser kommt es nun darauf an, dass der Ersatzverkehr in die Novelle des Bundes schienenausbaugesetzes aufgenommen wird. Oliver Terhaag, Vorstand DB Regio Schiene, erinnert zudem an die Belastungen der Verkehrsunternehmen bei Streckensperrungen: Deren Fixkosten laufen weiter, auch wenn sie nicht fahren können. Kritisch sieht Terhaag zudem die Kluft zwischen anspruchsvollem Korridor-Ersatzverkehr und anderen Ersatzverkehren. Gemeinsam mit den Aufgabenträgern müsse auch hier die Qualität nach oben gehen.

Mehr Fahrgäste trotz limitierter Ressourcen?

Die Verkehrswende ist eine Herausforderung für das Eisenbahnsystem. Oliver Terhaag, Vorstand DB Regio Schiene, sieht vier vorrangige Ansatzpunkte.

Ohne Fahrgastwachstum keine Verkehrswende. Aber wie lassen sich die damit verbundenen Herausforderungen meistern? Oliver Terhaag, Vorstand DB Regio Schiene, stellt bei seiner Keynote einen einfachen, in der Umsetzung aber anspruchsvollen Lösungsweg vor: „Das Fahrgastwachstum lässt sich über vier Hebel bewältigen, die sich systematisch ergänzen: mehr Menschen in den Fahrzeugen, mehr Fahrzeuge in den Zügen, mehr Züge auf der Infrastruktur und mehr Infrastruktur.“ Die Roadmap dazu liefert er gleich mit. Fahrzeugseitig seien mehr Doppelstockzüge, längere Züge und flexiblere Innenraumkonzepte erforderlich. An der Schnittstelle zwischen Bahnsteig und Zug müsse der Fahrgastfluss optimiert und beschleunigt werden. Türbreite und Fahrgastinformationen seien hier von zentraler Bedeutung. Weitere Kapazitätsreserven ließen sich durch Entzerrung des hohen Fahrgastaufkommens in Spitzenzeiten mobilisieren: Sowohl in städtischen wie ländlichen Regionen geht das Fahrgastaufkommen innerhalb einer Stunde nach der Spitzenlast um 30 bis 50 Prozent zurück. Auf betrieblicher Ebene hofft Terhaag nicht nur auf eine schnelle Einführung des euro-

päischen Leit- und Sicherungssystems ETCS, sondern sieht Potenzial auch darin, Verkehrsknoten zu entlasten und Betriebskonzepte zu vereinfachen. Damit sie nicht zum Engpass werden, müssten zudem die Abstellkapazitäten erweitert werden. Insgesamt, so Terhaag, seien abgestimmte Branchenpläne mit Politik, Aufgabenträgern, Infrastruktur sowie Verkehrsunternehmen und Fahrzeugindustrie erforderlich. An die Aufgabenträger richtet er die Bitte, bei Ausschreibungen die Kapazitätserfordernisse im Blick zu behalten.

Das größte Hindernis für die Umsetzung der Verkehrswende sieht Terhaag zwar im Personalmangel. Zuversichtlich bleibt er aber dennoch: „Ich habe die große Hoffnung, dass viele kleine lokale und regionale Pläne entstehen, die insgesamt dazu führen, dass die Verkehrswende gelingt.“

brand eins war bei ZUKUNFT NAHVERKEHR dabei. Hier können Sie eine ZNV-Dokumentation und den „Mobilitätsreport 2024“ mit dem Code „RA“ kostenlos vorbestellen:



Mit VR-Brille eintauchen in die Welt der integrierten Mobilität

Integrierte Mobilität findet statt, wenn Verkehrsangebote auf Straße und Schiene nahtlos und von Haustür zu Haustür ineinandergreifen. So weit, so theoretisch. Was das aber konkret beinhaltet, das zeigt die Initiative NAHGEDACHT. DB Regio hat dafür einen Bus zum Infomobil umgebaut, das bei ZUKUNFT NAHVERKEHR seine Feuerprobe bestanden hat. Nun kommt es auf Wunsch überall dort hin, wo Aufgabenträger sich informieren möchten.

In drei Erlebnissräumen macht der NAHGEDACHT-Bus das Thema anschaulich. Im ersten geht es in Form einer Audio-Experience um die Herausforderungen in ländlichen und suburbanen Verkehrsgebieten. Das Motto lautet: „Willkommen in deiner Realität“. Im zweiten heißt ein Virtual-Reality-Erlebnis die Besuche-

rinnen und Besucher in einer anderen Wirklichkeit willkommen, nämlich in der vernetzten Mobilität. Mit 3D-Animation und VR-Brille lässt sich lebensecht nachvollziehen, was multimodale Mobilitätsketten für die Fahrgäste bedeuten: Der ÖPNV wird flexibel und ermöglicht gerade dort, wo heute nur ein spärliches Angebot besteht, Mobilität auf einem ganz neuen Niveau. Wie sich das wirtschaftlich realisieren lässt, welche Referenzen und Fördermöglichkeiten bestehen, ist Thema im dritten Erlebnisraum. In der Beratungslounge geben Expertinnen und Experten von DB Regio und ioki zu allen Fragen kompetent Auskunft.

Sie möchten den NAHGEDACHT-Bus anfordern? Wenden Sie sich hierfür bitte an Britta Salzmann (britta.salzmann@deutschebahn.com).



Deutschland kann weltweit punkten

Weil der Klimawandel weltweit Folgen hat, stärken viele Länder ihre öffentlichen Mobilitätssysteme. Ein Panel bei ZUKUNFT NAHVERKEHR wirft von China bis Marokko einen Blick über den Zaun. Überall sind die politischen, administrativen und kulturellen Rahmenbedingungen unterschiedlich, aber jedes Land kann von jedem lernen. Sebastian Ibold von der Deutschen Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) erinnert an den guten Namen Deutschlands in der Welt. Deutschland werde als innovativ wahrgenommen, darin liege ein riesiges Potenzial. „Es geht ja überall um lebenswerte Städte und klimafreundliche Mobilität auf dieser Erde.“

Booster für die Mobilitätswende

Der Rechtsrahmen steht, die Technik ist da. Wie schnell sich das Autonome Fahren im ÖPNV durchsetzt, liegt jetzt an den Stakeholdern und daran, dass sich die Partner aus Industrie und IT, aus Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgerorganisationen zusammenfinden. Das ist das Fazit des Panels zum Autonomen Fahren auf der ZUKUNFT NAHVERKEHR. „Wir müssen möglichst schnell raus aus Pilotprojekten und in die Skalierung kommen“, benennt Jamie Townsend, Experte der schweizerischen movinno GmbH, das Ziel. Schließlich gilt autonomer On-Demand-Verkehr als Booster der Mobilitätswende, weil damit das Angebot für die „letzte Meile“ deutlich erweitert werden kann.

Flexible S-Bahn

Die S-Bahn wird bei der Umsetzung der Verkehrswende in den Metropolen eine Schlüsselrolle spielen. Grund genug, im Markt ein gemeinsames Verständnis dafür zu entwickeln, wie eine künftige S-Bahn-Generation mehr Menschen auf die Schiene befördern und gleichzeitig eine möglichst wirtschaftliche Fahrzeugbeschaffung gewährleistet werden kann. Auf der ZUKUNFT NAHVERKEHR zeigen Andrea Guanipa und Julian Fordon, wie der Weg dorthin aussehen könnte. Ihre Botschaft: Der Schlüssel für eine wirtschaftliche Fahrzeugbeschaffung und eine fahrzeugbezogene hohe Kundenzufriedenheit liegt darin, das Fahrzeuglayout möglichst einheitlich, Erscheinungsbild und Innenraumgestaltung jedoch möglichst modular und anpassbar zu gestalten.

„Daran können andere anknüpfen“

Fast forward: Modellregionen wie SMILE 24 machen den ÖPNV von morgen schon heute erlebbar.

Man muss nicht immer einen Blick in die Zukunft werfen, um sich ein Bild von der Mobilität von morgen machen zu können. Es kann auch genügen, sich von Dr. Arne Beck, Geschäftsführer des Nahverkehrsverbunds Schleswig-Holstein, mit seiner heimischen Modellregion Schlei und dem Projekt SMILE 24 vertraut machen zu lassen. Schließlich steht SMILE 24 nicht nur für „Schlei-Mobilität: innovativ, ländlich, emissionsfrei und 24/7.“ Vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr mit 29,3 Millionen und dem Land Schleswig-Holstein mit 7,5 Millionen Euro gefördert, bringt das Projekt auch so gut wie alle Zutaten visionärer Zukunftsszenarien des ländlichen ÖPNV auf die Straße: SMILE 24 realisiert ein flächendeckendes Rufbus-System samt datenbasierter Angebotsanpas-

sung. Die Busflotte wird um Expressbusse erweitert und auf elektrischen Betrieb umgerüstet, der Takt entlang der Hauptlinien verdichtet, das Mobilitätsangebot um Car- und Bike-Sharing-Lösungen ergänzt. Ebenfalls vorgesehen sind ein Check-in/Be-out-System und eine multimodale App mit integriertem Buchungs- und Bezahlungssystem. DB Regio Straße ist mit Software von ioki, On-Demand-Services und Bussen von Auto-

kraft dabei. Frank Klingenhöfer, Vorstand DB Regio Straße, hält Modellregionen auch deshalb für sehr wichtig, weil sie bundesweit sichtbar machen, was möglich sei. „Mittlerweile gehören Kernelemente wie vernetzte Mobilität, Expressbus-Linien auf stark frequentierten Verbindungen, Tangentiallinien, Mobilitätshubs an Bahnhöfen und On-Demand-Verkehre ab/bis Haustür in Modellregionen einfach dazu. Daran können andere Regionen anknüpfen.“ Bei der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) sieht man das

offensichtlich ähnlich. „Wir haben schon viele gute Bausteine realisiert“, erläutert Geschäftsführerin Bärbel Fuchs. „Jetzt geht es darum, sie zusammenzubringen und neue Mobilitätsformen auszuprobieren. Damit wollen wir in zwei, drei Modellregionen beginnen.“

Wie Beck und Fuchs plädiert auch Dirk Rothenstein, Vorsitzender der Geschäftsleitung der S-Bahn Stuttgart, dafür, Mobilität vernetzt und weit über Bus und S-Bahn hinaus zu denken. „Wir haben eine Plattform realisiert, die vom Scooter bis Park & Ride, vom Routing bis zum Ticketing alles zusammenbringt, um den Zugang möglichst einfach zu gestalten. Denn die Frage lautet doch: Wie bekommen wir die Menschen überhaupt ins System? Denn wenn sie erst einmal im Auto sitzen, ist es schwer, sie wieder auf die Schiene zu bekommen.“

ioki knackt Drei-Millionen-Marke

Gerade mal fünf Jahre hat ioki für die Reise vom Deutsche Bahn Corporate Start-up zum führenden europäischen Tech-Anbieter für autonomes und fahrerbasiertes Ridepooling gebraucht. Mindestens so beeindruckend ist das Tempo, mit dem das Unternehmen das Fahrgastwachstum im On-Demand-Verkehr beschleunigt hat: 2021 hat ioki erstmals eine Million Fahrgäste auf seiner Plattform registriert, heute sind es bereits über drei Millionen Passagiere. „Damit wird neue digitale Mobilität für alle Menschen aus dem ÖPNV und für den ÖPNV Realität“, sagt Geschäftsführer Dr. Michael Barillère-Scholz.

ULTIMO-Flotte soll in Herford starten

Im ostwestfälischen Herford will das europäische Förderprojekt ULTIMO im nächsten Jahr autonome Fahrzeuge auf die Straße bringen. Die Flotte soll bis 2026, dem letzten Projektjahr, schrittweise auf 15 Shuttle anwachsen. Das Ziel ist der Betrieb nach Level 4, also ohne Fahrtbegleiter, mit einer Geschwindigkeit bis zu 60 km/h. Im Rahmen des Projekts ULTIMO gehen nicht nur in Ostwestfalen, sondern auch in Norwegen und in der Schweiz Level-4-Flotten mit jeweils bis zu 15 Fahrzeugen unterschiedlicher Hersteller an den Start. Die EU und die Schweiz fördern ULTIMO über eine Gesamtlaufzeit von vier Jahren mit 41 Millionen Euro.



Der Bereich „Innovative Verkehrskonzepte“ von DB Regio Straße mit Sitz in Ingolstadt koordiniert das Projekt europaweit als Konsortialführer und wird auch den autonomen Betrieb in Herford auf den Weg bringen. Das dortige Angebot soll sowohl Linienverkehre, als auch per App buchbare On-Demand-Angebote umfassen. Die ULTIMO-Verkehre in der Schweiz und in Norwegen werden in Genf und in Oslo stattfinden. Das Projekt ULTIMO will herstellerunabhängige Standards entwickeln, um den ÖPNV mit autonomen Fahrzeugen effizient und wirtschaftlich zu gestalten.

Saubere Lösungen für den Regionalverkehr

Ökostrom und der Biokraftstoff HVO bringen den Klimaschutz auf Schiene und Straße voran.

Auf dem Weg zum klimaneutralen Nahverkehr nutzen immer mehr Aufgabenträger grünen Strom und den Biokraftstoff HVO. Mit beiden Instrumenten lassen sich schnelle Fortschritte erzielen, ohne technische Hürden nehmen zu müssen. So setzt nach den S-Bahnen Hamburg und Berlin und den Ländern Baden-Württemberg und Schleswig-Holstein jetzt auch Rheinland-Pfalz im Nahverkehr auf der Schiene auf Ökostrom. Seit 1. Juli werden dort alle elektrischen Züge von DB Regio mit Strom aus regenerativen Quellen angetrieben. Das Land beziffert die Einsparung auf 52.000 Tonnen CO₂ pro Jahr. Für die anderen SPNV-Unternehmen in Rheinland-Pfalz ist die Umstellung zum Jahresbeginn 2024 geplant. Welchen Effekt dies auf Dauer hat, zeigt die S-Bahn Hamburg, die seit 2010 mit grünem Strom fährt. Der CO₂-Einsparungszähler im Bahnhof Altona übersprang am 29. Juni die magische Marke von einer Million Tonnen.

Weil es ein unmittelbarer Gewinn für den Klimaschutz ist, betreibt DB Regio mit Unterstützung der Aufgabenträger auch immer mehr Verkehre mit dem Kraftstoff HVO statt mit Diesel. HVO (Hydrotreated Vegetable Oil) wird aus organischen Rest- und Abfallstoffen gewonnen und reduziert die CO₂-Emissionen bilanziell um 90 Prozent. Weiterer Vorteil: Züge mit Verbrennungsmotor können nachhaltig bis zum Ende ihrer technischen Lebensdauer genutzt und müssen nicht vorzeitig ausgemustert werden. „Mit jedem Griff zur HVO-Zapfsäule machen wir den Regionalverkehr noch



Auch die Südost-bayernbahn fährt mit HVO. In Straubing griff zum Start der bayerische Verkehrsminister Christian Bernreiter zur Zapfpistole.

klimafreundlicher“, sagt Oliver Terhaag, DB Regio-Vorstand Schiene. Bislang waren mit HVO betriebene Züge in Baden-Württemberg (Aulendorfer Kreuz und Donau-Ostalb), Hessen (Kurahessbahn) und Thüringen (Schwarzatalbahn) im Einsatz. Im Sommer kamen fünf weitere Verkehre hinzu. In Straubing betankte Verkehrsminister Christian Bernreiter einen Zug mit dem klimafreundlichen

Kraftstoff und gab so grünes Licht für ein Pilotprojekt bei der Südostbayernbahn mit zunächst sieben Fahrzeugen. Im Dieselnetz Nürnberg sind jetzt ebenfalls sieben Fahrzeuge mit HVO unterwegs. Mit 16 Zügen setzt der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg auf der Strecke Berlin – Wittenberge (Prignitz-Express) auf HVO. In Nordrhein-Westfalen tanken im Sauerland-Netz bis zu 20 Triebzüge den klimafreundlichen Kraftstoff. Und auch die Westfrankenbahn treibt ihre Züge zwischen Schölkrippen und Hanau nun mit HVO an. DB Regio Schiene hofft, gemeinsam mit den Aufgabenträgern alle Pilotanwendungen dauerhaft fortführen und weitere Netze mit HVO betreiben zu können.

Was auf der Schiene den Klimaschutz voranbringt, wirkt auch auf der Straße. Im Busverkehr von DB Regio hat HVO bei Autokraft und Regionalbus Braunschweig Einzug gehalten. In drei Netzen sollen bis Jahresende 45 Busse mit HVO betrieben werden. Zugleich wächst die Flotte der Batteriebusse – am stärksten in Frankfurt (Main), wo 27 Elektrobusse für die städtische Nahverkehrsgesellschaft traffiQ fahren. Im neuen Betriebshof im Stadtteil Höchst erzeugt DB Regio auch selbst grünen Strom: Die Dächer sind mit einer Photovoltaikanlage ausgestattet.

Weitere Informationen im E-Paper



Das Land Rheinland-Pfalz setzt jetzt ebenfalls auf Ökostrom im SPNV. Die Züge von DB Regio machten zum 1. Juli den Anfang.

In Frankfurt fahren 27 DB Regio-Busse mit Ökostrom. Im Bild: Tom Reynolds (traffiQ) und Frank Klingenhöfer (DB Regio Straße).



In Schleswig-Holstein und Niedersachsen soll die Flotte der mit HVO betriebenen Busse bis zum Jahresende auf 45 Fahrzeuge anwachsen.



Innovative Komfortkonzepte gehen in den Echtbetrieb

Der IdeenzugRegio macht Schule. In Hessen und bei der Südostbayernbahn setzen die Aufgabenträger und DB Regio neu gestaltete Innenräume um.

Die innovativen Innenraumkonzepte des IdeenzugRegio werden Wirklichkeit. Auf der Strecke München – Mühldorf setzt die Südostbayernbahn (SOB) gemeinsam mit der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) als Aufgabenträgerorganisation seit Anfang Juli einen völlig neu gestalteten Doppelstockwagen mit insgesamt zehn Innovationsmodulen im Regelbetrieb ein. Mit neu entwickelten Sitzen, Sesseln, Sitzlandschaften und Büroräumen vermitteln sie ein attraktives, auf unterschiedliche Kundenbedürfnisse abgestimmtes Reiseerlebnis. Seit September sind in Hessen auf der Taunusstrecke zwischen Frankfurt a. M. und Limburg die ersten von insgesamt zehn Doppelstöckern mit Arbeits- theke, Stehsitzen und Stammtisch im Einsatz (Bild unten). Hier können die Fahrgäste in entspannter Atmosphäre ins Gespräch kommen oder Pendelnde die Reisezeit als Arbeitszeit nutzen. Auch diese Komponenten gehen auf den IdeenzugRegio zurück. Partner in Hessen ist der Rhein-Main-Verkehrsverbund

(RMV), der die Neugestaltung bestellt hat. „Bis 2026 wollen wir Innovationen aus unserem Ideenzug in mehr als 500 Züge bringen“, sagt DB-Vorständin Regionalverkehr Evelyn Palla. „Das ist Nahverkehr der Zukunft.“

Auf der Taunusstrecke zwischen der Mainmetropole und Limburg werden künftig alle Züge mit einem neu gestalteten Wagen unterwegs sein. In Bayern setzt die SOB zwar nur einen Doppelstockwagen ein, doch wurde dieser nicht nur teilweise umgebaut, sondern völlig neu entwickelt und ausschließlich mit Ideenzug-Komponenten bestückt. Christian Bernreiter, Bayerischer Staatsminister für Wohnen, Bau und Verkehr: „Der Ideenzug macht Bahnfahren noch attraktiver. Er setzt neue Maßstäbe in puncto Design, Fahrgastinformation und Reisekomfort, und das erwarten die Fahrgäste vom Bahnfahren der Zukunft. Der Freistaat Bayern fördert den Ideenzug mit rund 1,5 Millionen Euro.“ Thomas Prechtel, Sprecher der Geschäftsführung der BEG, wünscht sich, dass „der Ideenzug ein Impuls für die ganze Eisenbahnbranche ist, Neues zu wagen.“ Die Innovationsanstöße des Ideenzugs gehörten auf die Schiene, „und seien es nur einzelne Module.“ In Hessen ist RMV-Geschäftsführer Prof. Knut Ringat gespannt,

wie die neuen Einrichtungselemente auf der Taunusstrecke angenommen werden. „Die Präferenzen der Fahrgäste, wie sie ihre Fahrt verbringen möchten, sind vielfältig.“ Innovative Entwürfe wie die des Ideenzugs dürften deshalb „nicht nur Konzepte bleiben.“

Das Ideenzug-Team von DB Regio entwickelt seit 2017 Themenwelten für den Nahverkehr der Zukunft, macht diese mit Modellen im Maßstab 1:1 erlebbar und unterstützt die Umsetzung. Ziel der DB ist es, flexible und kundenorientierte Lösungen für die Fahrgäste aufzuzeigen und in die Praxis zu bringen. Neben dem IdeenzugRegio gibt es seit Sommer 2021 auch den IdeenzugCity für den Metropolenverkehr. Die Innovationsideen werden ständig weiterentwickelt und erweitert. So stellte das Ideenzug-Team auf der ZUKUNFT NAHVERKEHR im September in Berlin ein neues Modul für die speziellen Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Fahrgäste vor.

Weitere Informationen im E-Paper



Foto: DB Regio/Dominik Schleiter



Foto: DB AG/neomind

Auftakt in Bayern: (v. l.) Minister Christian Bernreiter, DB-Konzernbevollmächtigter Klaus-Dieter Josel, Thomas Prechtel, Sprecher der Geschäftsführung der BEG, DB-Vorständin Regionalverkehr Evelyn Palla und Christoph Kraller, Geschäftsführer DB RegioNetz, zu der die Südostbayernbahn gehört.

München läutet die Zukunft der S-Bahn ein

Lang wie ein ICE, komplett durchgängig, digitaler und vernetzter als je zuvor: Die S-Bahn München bricht mit Fahrzeugen im XXL-Format in den Nahverkehr der Zukunft auf. Hergestellt werden die insgesamt 90 Fahrzeuge von Siemens Mobility, nachdem sich das Unternehmen in einer EU-weiten Ausschreibung durchsetzen konnte. Die Finanzierung der über zwei Milliarden Euro teuren Flotte, die ab Ende 2028 sukzessive in Betrieb gehen soll, garantiert der Freistaat Bayern über ein Leasingmodell. Die Züge verbrauchen besonders wenig Energie, sind wartungsarm, erhalten Software-Updates via Cloud und bieten mit einer Länge von 200 Metern Platz für 1.841 Fahrgäste. „Wir läuten damit ein neues Zeitalter ein und lassen die Münchner S-Bahn in der Zukunft ankommen. Davon profitieren

nicht weniger als zwei Drittel aller Nahverkehrsfahrgäste in Bayern, und fast der gesamte Nahverkehr im Raum München steht und fällt mit einer funktionierenden und attraktiven S-Bahn“, sagte Bayerns Verkehrsminister Christian Bernreiter bei der Vorstellung der neuen Fahrzeuggeneration. Evelyn Palla, Vorständin Regionalverkehr Deutsche Bahn AG, wies auf die Bedeutung der Investitionen für den Klimaschutz hin: „200 Meter Länge bedeutet übersetzt: mehr Kapazität, mehr Pünktlichkeit und mehr Komfort für unsere Fahrgäste. Deutschlands modernste S-Bahn-Züge sind ein wichtiger Baustein der Mobilitätswende in der Region München. Jeder einzelne der neuen XXL-Züge ersetzt in der Rushhour 1.500 Autos. Das ist der Nahverkehr der Zukunft.“

Weitere Informationen im E-Paper



Foto: DB AG / V. Jovic / Siemens

„Die S-Bahn ist für alle da“

Botschaft für Toleranz: Münchner Bahn-Azubis bringen „S-Bahn der Vielfalt“ an den Start.

Ein frisch folierter ET 423 als rollendes Statement für Vielfalt und Toleranz? Genau das ist die „S-Bahn der Vielfalt“, die seit Anfang dieses Sommers als regenbogenfarbene Botschafterin für ein friedliches und respektvolles Miteinander im Münchner S-Bahn-Netz unterwegs ist. Die Idee dazu hatten Auszubildende der S-Bahn München im Rahmen des DB-Wettbewerbes „Bahn-Azubis gegen Hass und Gewalt“: Unter dem Motto „Unterwegs mit euch für ein vielfältiges und respektvolles Miteinander“ entwickelten sie ein Motiv, das Profile von unterschiedlichsten Menschen zeigt und an den Triebköpfen mit den Far-

ben der Regenbogenfahne endet. „Mit dem bunten Zug wollen wir zeigen, wie vielfältig die S-Bahn, aber auch die gesamte Gesellschaft ist. Durch das Mosaik unterschiedlichster Menschen ist er ein echter Hingucker und ein unübersehbarer Botschafter gegen Diskriminierung und für ein respektvolles Miteinander. Wir als Team sind stolz darauf, ein so wichtiges Zeichen setzen zu können“, sagte Tobias Soffner, einer von acht angehenden Lokführer:innen der S-Bahn München, bei der Vorstellung des Zugs. Das sieht S-Bahn-Chef Heiko Büttner genau-

so: „Die S-Bahn ist für alle da. Und genauso vielfältig wie unsere Fahrgäste sind auch wir: 1.700 Mitarbeitende aus 55 Nationen und vier Generationen halten die Region mobil. Umso wichtiger ist es, dass wir gemeinsam sichtbar Haltung zeigen.“ Das Projekt „Bahn Azubis gegen Hass und Gewalt“ der Deutschen Bahn würdigt das Engagement der Nachwuchskräfte für eine offene Gesellschaft ohne Diskriminierung. Dieses Jahr realisierten bundesweit rund 350 Auszubildende und 100 Mentor:innen 54 Projekte und setzten starke Signale für mehr Offenheit und Zivilcourage. Dabei sollen sich die Nachwuchskräfte frühzeitig mit den Werten der DB auseinandersetzen. Ziel ist es auch, die Akzeptanz und Wertschätzung von Unterschieden zu fördern.

Weitere Informationen im E-Paper



Im Ostbahnhof präsentierten die Azubis und S-Bahn-Chef Heiko Büttner (rechte Seite, hinten) den mit 350 Quadratmetern Spezialfolie beklebten Zug.

Kreative Ideen fürs Recruiting

Wenn sich Jogi Löw und Boris Becker, Karl Lauterbach und Winfried Kretschmann per Zuglautsprecher an die Fahrgäste wenden – dann stecken SWR 3-Stimmenimitator Andreas Müller und DB Regio Baden-Württemberg dahinter. Die Botschaft der launigen Ansagen kam an: DB Regio Baden-Württemberg hat interessante Jobs und freie Stellen. Damit die nicht unbesetzt bleiben, war DB Regio im Sommer nicht nur im Südwesten aktiv und kreativ. Auf vielen Strecken rollten gebrandete Loks und Züge. Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter verschickten Social-Media-Posts im Freundeskreis. Und beim Speeddating in Zügen und Betrieben konnten sich Interessierte den möglichen neuen Arbeitsplatz gleich selbst ansehen. Allein in Berlin-Lichtenberg taten das an einem einzigen Samstag rund hundert Gäste – der jüngste gerade 13, der älteste 60.

Jury kürt Lieblinge am Lenkrad

Deutschland hat erstmals ganz offiziell die Lieblingsbusfahrer:innen – und mit Hakan Bugra von Regionalbus Ostbayern (Foto) hat es auch ein Fahrer von DB Regio



Foto: P. Himsel/M. Fahrig/VDV

aufs Treppchen geschafft. Zusammen mit Sabrina Altieri (BusClassic, Wiesentheid), Jan Bziak (moBiel, Bielefeld) und Thomas Kunz (VWG Oldenburg) wurde er stellvertretend für die rund 100.000 Busfah-

rer:innen ausgezeichnet, die täglich auf deutschen Straßen im Einsatz sind. Die Jury hatte es nicht leicht, unter den 2.300 Fahrgastvorschlägen die drei besten „dauerhaft vorbildlichen Leistungen“ und die „außergewöhnlichste Tat“ für den Sonderpreis zu ermitteln. Der Wettbewerb war von DB Regio, dem Fahrgastverband Pro Bahn, dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und dem Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen (bdo) ins Leben gerufen worden, um das Engagement der Busfahrer:innen ins Blickfeld der Öffentlichkeit zu rücken. Die Ehrung der Bestplatzierten fand auf der ZUKUNFT NAHVERKEHR in Berlin statt.

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 Kommunikationstechnik
GmbH, Karlsruhe

Stand
September
2023

Zusatz-Infos im E-Paper

