

Regio Aktuell

Informationen der DB Regio AG für die Nahverkehrsbranche

Benno Bosse von DB Regio Nordost zeigt Gesicht für die neue Arbeitgeberkampagne der DB. Mehr dazu: Seite 8

Klimaschutz: Jetzt ist die Zeit zum Handeln

Der Verkehrssektor hat auch 2022 seine CO₂-Minderungsziele verfehlt

Es war ein Warnsignal, das vom Panel „Energie- und Klimakrise – Was kann die Schiene leisten?“ ausging. Im Rahmen des Symposiums „Wettbewerb & Regulierung im Eisenbahnsektor“ in Berlin diskutierten die Expertinnen und Experten, wie es um die Verkehrswende bestellt ist. Und gelangten zu einem ernüchternden Ergebnis: Obwohl zur Klimakrise die Energiekrise gekommen und eine Abkehr von fossilen Energieträgern dringender ist denn je, verfehlt der Verkehrssektor erneut deutlich seine CO₂-Minderungsziele. Thomas Prechtl, Präsident des Bundesverbands SchienenNahverkehr (BSN): „Die Zeit läuft uns davon.“ Ebenso wie Dr. Wiebke Zimmer, stellvertretende Direktorin des Thinktanks Agora Verkehrswende, forderte Prechtl, das Problem von zwei Seiten anzugehen: durch die Förderung der Schiene und des öffentlichen Verkehrs sowie durch Restriktionen, die zu einer echten Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs beitragen. „Wir müssen nur mutig genug sein, um gegebenenfalls auch mit disruptiven Maßnahmen die Voraussetzungen zu schaffen, dass die Schiene ihre Stärke ausspielen kann.“

Zimmer warnte davor, das geschätzte Delta von rund elf Millionen Tonnen CO₂ für 2022 im Verkehrssektor mit den Ergebnissen der Wirtschaftssektoren verrechnen

zu wollen, die ihre Klimaschutzziele erreichen. Stattdessen forderte sie ein verkehrspolitisches Gesamtkonzept sowie ein übergreifendes „Sofortprogramm innerhalb der nächsten drei Monate“ (siehe auch Interview auf Seite 4). Evelyn Palla, DB-Vorständin Regionalverkehr, listete die Bausteine für den Erfolg des öffentlichen Verkehrs auf: mehr Verkehrsangebot, eine leistungsfähige Schieneninfrastruktur, unkomplizierte Tarife wie das Deutschlandticket und Innovationen, die den Nahverkehr „cool und sexy machen“. Als bisher kaum genutzten Hebel für Verkehrsverlagerungen hob sie den ÖPNV im ländlichen Raum hervor, der durch die Verknüpfung von On-Demand- und Linienverkehren deutlich attraktiver werden könne. „Angebot heißt: Verfügbarkeit. Das Auto ist auch immer verfügbar.“



Symposium

Wettbewerb & Regulierung im Eisenbahnsektor

Pointierte Kritik daran übte André Schwämmlein. Für den CEO von FlixBus sind „gepoolte Taxis in der Oberpfalz irrelevant“, das große Personenkilometer-Volumen passiere „auf der langen Strecke“. Wiebke Zimmer hielt dem entgegen, dass „gut die Hälfte der Bevölkerung nicht oder sehr, sehr schlecht an den ÖPNV angebunden ist“. Vor diesem Hintergrund seien On-Demand-Verkehre in der Fläche „auch eine Frage der Daseinsvorsorge“.

Weitere Informationen im E-Paper

Liebe Leserinnen und Leser,

es stimmt: Damit die Klimaschutzziele im Verkehr erreicht werden, ist ein beherrschtes Umsteuern nötig. Aber das betrifft nicht nur die Politik. Auch wir als Branche müs-



Foto: DB AG/Plambeck

sen unsere Hausaufgaben machen. Klar ist, dass die Schiene das Rückgrat der Mobilitätswende darstellt. Deshalb brauchen wir zum Beispiel attraktive Züge und flexible Innenraumkonzepte, die

sich an die benötigte Kapazität anpassen. Wie das geht, zeigen wir mit unserer Ideenzug-Plattform. Aber die Mobilitätswende muss auch dort Wirklichkeit werden, wo die Schiene nicht hinkommt. Auf dem Land ist aus Mangel an Alternativen das Auto das bevorzugte Verkehrsmittel. Integrierte Verkehre, also der intelligente Mix aus Linienverkehren und On-Demand-Angeboten, können das ändern. Mit einem ÖPNV, der wie das Auto stets verfügbar ist, gewinnen wir neue Kundengruppen, die wir für den Klimaschutz brauchen. Zugleich schlagen wir die Brücke zum klassischen Linienverkehr, stärken Zug und Bus. Ob es um Innovationen bei Design oder Komfort geht oder um integrierte Verkehre: Die Konzepte und erste Umsetzungen sind da. Nun muss die Skalierung kommen. So wird klimafreundliche Mobilität in Stadt und Land für alle ein Gewinn.

„Die Konzepte und erste Umsetzungen sind da. Nun muss die Skalierung kommen.“

Evelyn Palla,
DB-Vorständin Regionalverkehr

Standpunkt



Foto: DB Regio

Deutschlandticket Start in Sicht, Ausblick offen

Mario Theis, Leiter Kompetenzzentrum Erlösmanagement & Produktinnovation bei DB Regio

Alles spricht dafür, dass das Deutschlandticket am 1. Mai eine neue Epoche im ÖPNV einläutet. Für die Bürger:innen ist das eine gute Nachricht, für die Mobilitätswende erst recht. Denn das Deutschlandticket macht den Nahverkehr nicht nur einfacher und attraktiver. Es wird auch eine spürbar höhere Nachfrage und ein verändertes Mobilitätsverhalten bewirken, weil jede zusätzliche Fahrt nicht zusätzlich kostet. Die Menschen werden also häufiger im ÖPNV unterwegs sein als bisher. Aber ist damit alles gut?

Der Branche bereitet die dauerhafte Finanzierung des Angebots ernste Sorgen. Das Deutschlandticket ist eine Flatrate. Zusätzliche Fahrten eines Abonnenten bringen in einer Flatrate-Welt nicht mehr Geld ins System. Steigendes Fahrgastaufkommen führt nicht mehr zu Mehreinnahmen, die den Ausbau des Systems mitfinanzieren. Das Mengenwachstum wurde aber bisher vollständig in die Finanzierung des Verkehrs eingeplant und so ist die Unterfinanzierung vorprogrammiert. Dieser Fehlbetrag ist bei der Finanzierung des Systems zu berücksichtigen.

So sehr das Deutschlandticket Klimaschutz und Mobilitätswende dient, so wenig wird es sich in absehbarer Zeit selbst tragen. Stellen Bund und Länder keine nachhaltige Finanzierung sicher, bleiben spätestens 2025 nur zwei Optionen, um existenzbedrohende Einnahmeausfälle zu vermeiden: deutlich höhere Preise für das Deutschlandticket oder ein stark eingeschränktes Angebot. Beides wäre verkehrs- und umweltpolitisch ein grundfalsches Signal und würde alle strafen, die auf Bus und Bahn umgestiegen sind. So weit darf es nicht kommen. Das Deutschlandticket ist aus guten Gründen politisch gewollt und eine Chance für den ÖPNV. Wenn es nicht zum Risiko für alle Beteiligten werden soll, müssen Bund und Länder im Gespräch bleiben und eine Lösung für die nachhaltige Finanzierung tarifbedingter Mindereinnahmen ab 2024 finden.



Foto: Clever Shuttle

Neue Optionen für die Mobilität in der Fläche

DB Regio will bis 2030 rund 200 Millionen Fahrgäste im On-Demand-Verkehr befördern

Für den Ausbau integrierter Verkehre, die On-Demand-Angebote und den klassischen Linienverkehr intelligent verknüpfen, hat sich DB Regio ehrgeizige Ziele gesetzt. 2030 sollen rund 200 Millionen Reisende jährlich mit Kleinbussen unterwegs sein, die auf Bestellung kommen. Wie erst jüngst von Agora Verkehrswende im Leitfaden „Mobilitätsoffensive für das Land“ dargestellt, ist das Potenzial vor allem in ländlichen und suburbanen Regionen hoch. Dort wohnen rund 55 Millionen Bürgerinnen und Bürger, für die bisher zumeist das eigene Auto die erste Wahl ist, weil das klassische Linienverkehrsangebot im ÖPNV ihre Mobilitätsbedürfnisse nicht abdecken kann.

Integrierte Verkehre sollen das ändern. „Wenn wir den öffentlichen Nahverkehr so bequem und so flexibel machen wie das eigene Auto, dann können wir seinen strukturellen Wettbewerbsvorteil beseitigen“, sagt Evelyn Palla, DB-Vorständin Regionalverkehr. Ziel sei es, eine neue Form der Alltagsmobilität zu etablieren und aus einer Hand anzubieten. Mit DB Regio Bus für den Buslinienverkehr, CleverShuttle für den Betrieb von On-Demand-Verkehren und ioki für die

digitalen Plattformen stehen alle Kompetenzen dafür bereit. Auch die organisatorischen Voraussetzungen sind geschaffen. Palla: „Die Zuständigkeiten für die drei Töchter sind nun unter einem Dach vereint.“

Ein Beispiel dafür ist Meinerzhagen in Südwestfalen. Die zu DB Regio Bus gehörende Westfalen Bus bringt dort mit ioki und CleverShuttle ab Ende März einen On-Demand-Verkehr auf die Straße, um die weit verstreuten Stadtteile und Ortslagen besser untereinander und mit dem klassischen ÖPNV zu verknüpfen. „Für den ländlichen Raum bedeutet ein On-Demand-Angebot gerade in dörflichen Strukturen eine ganz neue Mobilitätsoption, die sich viel näher an den Bedürfnissen orientieren kann, als das beim klassischen Linien- und Fahrplan-ÖPNV der Fall ist“, erläutert Stefan Janning, Geschäftsführer der Märkischen Verkehrsgesellschaft, die den Verkehr vergeben hat. „Es wird spannend sein, wie vielen Menschen wir mit dem neuen Angebot mehr Selbstständigkeit und Teilhabe ohne das eigene Auto ermöglichen können.“ Dass es ein wirkungsvoller Hebel für den Klimaschutz ist, wenn der eigene Pkw an Bedeutung verliert, hat eine Studie von ioki gezeigt. Danach ließen sich mit 380.000 On-Demand-Fahrzeugen alle rund zwölf Millionen Zweit-, Dritt- und Viert-Pkw in Deutschland ersetzen. Einsparpotenzial pro Jahr: etwa 15 Millionen Tonnen CO₂.

„Linie: Zukunft“ gibt weiter Impulse

Auch 2023 lädt die DB Regio-Initiative „Linie: Zukunft“ zum Dialog und zur gemeinsamen Gestaltung einer neuen Mobilitätsära im ÖPNV auf der Straße ein. Ein zentraler Baustein sind die „Impuls-Nuggets“: In halbstündigen virtuellen Sessions beleuchten Expertinnen und Experten Themen rund um die Mobilitätswende, stellen Trends und Inno-

novationen vor, geben Tipps und regen zum Diskurs an. Die Teilnahme ist kostenfrei. Der nächste Impuls-Nugget findet am 28. März statt. Arndt Hecker von DB Regio Bus widmet sich dann dem Thema „Mobile Infrastruktur - Dienstleistungen auf Busplattformen“. Weitere Infos und Link zur Anmeldung unter: dbregio.de/angebot/bus

Weitere Informationen im E-Paper

Zeit zu zeigen, was Nahverkehr kann

Mit der Zukunftsplattform Nahverkehr bringt DB Regio ein Branchenevent im Großformat an den Start.

Multimodal, digital, integriert und klimafreundlich: Der ÖPNV ist ein Ökosystem mit vielen Facetten, seine Rolle bei der Dekarbonisierung des Verkehrssektors unbestritten. Mit der Zukunftsplattform Nahverkehr rückt DB Regio ihn vom 4. bis 9. September in den Blickpunkt der Öffentlichkeit. Ort des Geschehens ist „STATION Berlin“, eine der großen Eventlocations der Hauptstadt. Direkt am Gleisdreieck gelegen, ist sie die ideale Bühne, um die Zukunft öffentlicher Mobilität ins Rampenlicht zu rücken, konkrete Lösungen zu präsentieren und die Öffentlichkeit auf den Weg in eine klimafreundliche Mobilität mitzunehmen. „Wir wollen mit einer Reihe verschiedener Formate einen Rahmen dafür schaffen, dass die Nahverkehrsbranche gemeinsam mit Politik, Öffentlichkeit, Wissenschaft und Fahrgästen darüber diskutieren kann, wie die öffentliche Mobilität der Zukunft aussehen kann. Vor allem möchten wir mit der Veranstaltung aber auch zeigen, dass schon ganz konkret daran gear-



beitet wird, öffentliche Mobilität attraktiver zu machen“, erläutert Philipp Kühn, Leiter Marketingstrategie und Kommunikation DB Regio AG. Das Veranstaltungskonzept umfasst drei Bereiche: Die Ideenwelt macht erlebbar, wie sich der öffentliche Nahverkehr in den nächsten Jahren anfühlen wird. Auf dem Marktplatz zeigen beteiligte Partner, woran sie konkret arbeiten, um die User Experience im Nahverkehr zu verbessern. Der integrierte regionsignale-Kongress am 6. September lädt dazu ein, Informationen auszutauschen und auszuloten, wie sich die Rahmenbedingungen für öffentliche Mobilität verbessern ließen. Kühn: „Wir möchten, dass alle, die für eine attraktivere öffentliche Mobilität arbeiten, die Plattform für sich nutzen. Wir freuen uns über Themenvorschläge und Impulse, kleine und große Kooperationen oder einfach den Besuch vor Ort!“ Platz dafür ist reichlich. Allein die Ausstellungsfläche umfasst 4.200 Quadratmeter. Genug, um Nahverkehr eindrucksvoll zu inszenieren und den Event an den letzten beiden Tagen für das Publikum zu öffnen. Interessenten an Ausstellungsflächen oder einer Beteiligung am Konferenzprogramm können sich per Mail an regionsignale@deutschebahn.com wenden.

„ShowBus“ soll für Wow-Effekt sorgen

Ein Loungebereich mit LED-Dachhimmel, umlaufende Displays an der Deckenwölbung, eine Beleuchtung mit unterschiedlichen Lichtstimmungen: Das sind nur einige der Innovationen, die die lokale Aufgabenträgergesellschaft traffiQ (Frankfurt a. M.) und DB Regio Bus Mitte mit dem Projekt „ShowBus“ verwirklichen wollen. Der Bus soll „einen Wow-Effekt bei den Fahrgästen“ auslösen, wünscht sich traffiQ-Geschäftsführer Tom Reinhold. Als Plattform für den ShowBus ist ein 12-Meter-Elektrobus von Ebusco vorgesehen. Für die Innenausstattung haben traffiQ und DB Regio Bus Mitte einen Ideenpool erarbeitet und dabei auch Fachleute der Fahrzeugindustrie, von Zulieferern und des Ideenzug-Teams von DB Regio einbezogen. Unter den ausgewählten Vorschlägen befinden sich unter anderem Einzelsitze für mehr Privatsphäre sowie Anlehnbänke, die sich verschieben lassen, aber auch innovative Detaillösungen wie etwa berührungsfreie Taster. Die Mittel für den ShowBus stammen aus dem Innovationsbudget für das Linienbündel B, das traffiQ 2021 ausgeschrieben hatte. DB Regio Bus Mitte erhielt den Zuschlag und betreibt den Verkehr im Westen der Stadt seit Dezember 2022 mit neuem Vertrag. Das Ziel von Innovationsbudgets ist es, Neuerungen in einem laufenden Verkehrsvertrag konzipieren und umsetzen zu können. Bis Anfang 2024 soll der ShowBus realisiert, zugelassen und im Frankfurter Stadtverkehr unterwegs sein.

Weitere Informationen im E-Paper



Ideenzug-Showroom bringt Events in Fahrt

Die beiden Designer sind sich einig: „Der Showroom ist klasse. In den Ideenzügen steckt eine enorme Kreativität und die ist sehr inspirierend.“ „Ich finde es super, die Mock-ups besichtigen zu können. Man bekommt einen viel realistischeren Eindruck und ist direkt im Thema.“ Der letzte Schliff mag der 2022 in Frankfurt-Rödelheim eröffneten Event Location noch fehlen. Aber die Statements vom jüngsten Railway Interior Innovation Summit zeigen: Die Entscheidung, beide Ideenzüge dauerhaft in einem Showroom zu präsentieren, in Events einzubinden und erlebbar zu machen, kommt beim

Publikum schon jetzt bestens an. In erster Linie als Bühne und Impulsgeber für den Austausch mit Auftraggebern und Fahrzeugherstellern vorgesehen, hat sich der Showroom inzwischen auch bei größeren externen Veranstaltungen mit Bezug zu Innovations- und Fahrzeugthemen bewährt. Die Eventfläche im Erdgeschoss bietet Platz für 150 Personen, das Obergeschoss 250 Quadratmeter Conference- und Co-Working-Spaces. Lounge, Küche und Workshopflächen machen den Showroom auch für kleine Teams attraktiv. Buchungen können per Mail an ideenzug@deutschebahn.com angefragt werden.

Hybrid-BEMU rollen künftig auch rund um Rostock

Ab Dezember 2026 fahren auch in Mecklenburg-Vorpommern batterieelektrische Züge. 14 Fahrzeuge, die DB Regio beim Hersteller Stadler bestellt hat, beenden dann den Dieselbetrieb auf den Strecken Wismar – Bad Doberan – Rostock – Tessin und Bad Doberan – Rostock – Graal-Müritz. „Wir gehen den nächsten Schritt beim Dieselausstieg hin zu



Präsentation in Rostock: v. l. Alexander Kaczmarek (DB-Konzernbeauftragter), Carsten Moll (DB Regio Nordost), Minister Reinhold Meyer, Daniel Bischof (Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern) und Jure Mikošić (Stadler Rail)

einem weitgehend emissionsfreien Bahnverkehr in Mecklenburg-Vorpommern“, sagte Wirtschafts- und Infrastrukturminister Reinhold Meyer bei der Präsentation des neuen Fahrzeugtyps in Rostock. Der „Flirt Akku“ von Stadler ist ein Hybrid-BEMU (Battery Electric Multiple Unit), der auf elektrifizierten Abschnitten die Oberleitung und auf nicht-elektrifizierten Strecken die Batterie nutzt. Diese Technik sorgt für größere Reichweiten als der reine Batteriebetrieb. In Verbindung mit Oberleitunginseln zum Nachladen wird sie auch auf einem 240 Kilometer langen Streckennetz in der West- und Südpfalz zum Einsatz kommen. Dafür hat DB Regio 44 Flirt Akku bestellt. Sie sollen ab Dezember 2025 sukzessive zum Einsatz kommen.

Weitere Informationen im E-Paper

Klimaschutzziele stark gefährdet

Ohne stärkeren Einsatz für Verkehrsverlagerungen wird es nicht gehen, sagt Dr. Wiebke Zimmer vom Berliner Thinktank Agora Verkehrswende im Interview.

Deutschland will bis 2045 vollständig klimaneutral werden, bereits bis 2030 müssen die Treibhausgasemissionen des Verkehrs im Vergleich zu 2019 um fast 50 Prozent sinken. Wie kommt der Verkehrssektor voran und wo stehen wir heute?

„Die Klimaschutzziele im Verkehrssektor sind stark gefährdet, die notwendigen Maßnahmen aber bei Weitem noch nicht ergriffen. Die Bundesregierung hat ihr Klimaschutzziel im Verkehr 2021 und Schätzungen zufolge auch 2022 verfehlt. Als Antwort auf die Klimaschutzlücke hat das Verkehrsministerium letztes Jahr ein Sofortprogramm vorgelegt, das so wenig ambitioniert war, dass der zuständige Expertenbeirat für Klimafragen es nicht einmal geprüft hat. Der wissenschaftliche Dienst des Bundestages sieht im Sofortprogramm sogar einen Verstoß gegen das Klimaschutzgesetz. Wir brauchen daher endlich ein Gesamtkonzept für die Verkehrswende. Das bedeutet zum einen möglichst viel Verlagerung des Personenverkehrs vom Auto auf Bus, Bahn, Rad- und Fußverkehr sowie des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene. Zum anderen muss der verbleibende motorisier-



„Wir brauchen ein Gesamtkonzept für die Verkehrswende“

Dr. Wiebke Zimmer, stellvertretende Direktorin Agora Verkehrswende

im Bahnverkehr bis spätestens 2035 verdoppeln. Dafür ist der Deutschlandtakt ein wichtiger Baustein. Er liefert ein Zielbild, wie der Schienenverkehr zukünftig aussehen soll. Wichtig ist nun, dass auch die Finanzierung des dafür notwendigen Ausbaus des Schienennetzes gesichert wird – und zwar überjährlig, statt sie jedes Jahr neu zu beschließen.“

Welche Bedeutung haben On-Demand-Verkehre für eine klimafreundliche Mobilität und ihre soziale Akzeptanz?

„Unser ÖV-Atlas zeigt, dass gut die Hälfte der Deutschen schlecht oder gar nicht an den öffentlichen Verkehr angebunden ist. Allein aus Gründen der Daseinsvorsorge ist es wichtig, das Angebot deutlich auszuweiten. On-Demand-Verkehre können besonders in dünn besiedelten Regionen eine sinnvolle

te Straßenverkehr zügig elektrifiziert werden. Es ist dringend notwendig, dass solch ein Gesamtkonzept mit einer Kombination aus Fördern und Fordern als Teil eines ressortübergreifenden Klimaschutz-Sofortprogramms noch im ersten Quartal dieses Jahres von der Bundesregierung vorgelegt und beschlossen wird.“

Welchen Beitrag kann der Deutschlandtakt im Schienenverkehr zur Verkehrswende leisten?

„Damit Deutschland seine Klimaziele erreichen kann, muss sich die Nachfrage

Ergänzung sein. Auf Kernstrecken mit hohem Fahrgastaufkommen sind liniengebundene Verkehre wie Regionalzüge oder Busse nach wie vor die effizientere Bedienform.“

Muss der Individualverkehr teurer werden, um die Klimaschutzziele im Verkehr zu erreichen?

„Die Klimaschutzziele erreichen wir nur durch weniger Autoverkehr. Dafür reicht es nicht, nur Alternativen zu fördern. Wir brauchen daher Anreize, das Auto weniger zu nutzen – etwa durch konsequente Parkraumbewirtschaftung und einen deutlich steigenden CO₂-Preis, der in Kombination mit einer Klimaprämie gleichzeitig sozialverträglich ausgestaltet werden sollte. Mittelfristig ist eine fahrleistungsabhängige Pkw-Maut ein zentraler Baustein.“

Schie Bus bau Vorspr

Mit Investitionen und an sich schon klima Verkehr im



HVO macht Bus und Bahn klimafreundlicher

Nach der Premiere im Regionalverkehr im Netz Aulendorf vertankt auch die Kurhessenbahn den klimafreundlichen Biokraftstoff HVO. 30 Dieseltriebzüge sind an dem Pilotprojekt beteiligt, das im Oktober begann und

zunächst bis Ende März läuft. „Der Einsatz von Biokraftstoff ist für uns eine Klimaschutz-Sofortmaßnahme“, sagt Evelyn Palla, DB-Vorständin Regionalverkehr. „Gemeinsam mit dem Nordhessischen Verkehrsverbund und dem Land Hessen gehen wir einen wichtigen Schritt in Richtung Dieselausstieg und Klimaneutralität. Schon im Pilotzeitraum sparen wir im Nordwesthessennetz durch den Einsatz von HVO rund 620 Tonnen Kohlendioxid ein.“

Der aus biologischen Rest- und Abfallstoffen hergestellte Kraftstoff emittiert bilanziell nicht nur 90 Prozent weniger Kohlendioxid als Diesel. Für die Produktion werden auch keine zusätzlichen Anbauflächen genutzt, die in Konkurrenz mit der Nahrungs- und

Futtermittelproduktion stehen. Ein weiterer Pluspunkt: Dieselszüge müssen für HVO nicht extra umgerüstet werden. Die Klimabilanz verbessert sich deutlich und unmittelbar, zugleich können moderne Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren weiter betrieben werden. Insgesamt kommt der DB-Konzern beim Einsatz des klimafreundlichen Kraftstoffs schneller voran als geplant und wird 2023 deutlich mehr HVO vertanken als ursprünglich kalkuliert. Zum Einsatz kommt der Biokraftstoff auch im Güterverkehr sowie beim Sylt Shuttle des Fernverkehrs. Seine Bedeutung soll nicht nur im Regionalverkehr auf der Schiene weiter wachsen. Auch DB Regio Bus hat HVO als Klimaschutz-Sofortmaßnahme im Fokus. **Weitere Informationen im E-Paper**

ne und
en ihren
ung aus

Innovationen spart der
freundliche öffentliche
mer mehr CO₂

Mit Ökostrom in die Mobilitätswende

Energieeffizienter Schienenverkehr mit Strom aus regenerativen Quellen ist die ideale Kombination für den Klimaschutz. Mit Unterstützung der Länder sind die Züge von DB Regio in Schleswig-Holstein und Baden-Württemberg sowie bei der S-Bahn Hamburg bereits vorbildlich klimafreundlich unterwegs. DB Regio hat

sich zum Ziel gesetzt, gemeinsam mit den Aufgabenträgern immer mehr Netze auf 100 Prozent Ökostrom umzustellen und freut sich über weiteres Interesse. Für eine Umstellung spricht auch der Klimaschutz als Verkaufsargument im Fahrgastmarkt: Nachhaltiger als der Nah- und Regionalverkehr mit grünem Strom ist schließlich nur das Fahrrad.

DB Regio Bus ergänzt Flotte um 60 Wasserstoffbusse

Rund 60 Wasserstoffbusse, ein Auftragsvolumen von 40 Millionen Euro und Auslieferung aller Fahrzeuge bis 2026 – das sind die wichtigsten Eckdaten des Rahmenvertrags, den die Deutsche Bahn Anfang des Jahres mit dem portugiesischen Hersteller CaetanoBus vereinbart hat. Die ersten Fahrzeuge werden voraussichtlich noch 2023 an DB RegioBus ausgeliefert und anschließend in Niedersachsen sowie in Schleswig-Holstein in Betrieb genommen. Ab 2030 sollen alle neu beschafften Busse emissionsfrei betrieben werden, 2038 will die

DB den letzten Dieselbus ausmustern. „Der Busverkehr spielt für die Mobilität im ländlichen Raum eine zentrale Rolle. Wir wollen diese Mobilität aber auch klimafreundlich gestalten. Wasserstoffbusse sind dafür ideal geeignet, weil sie schneller vollgetankt, als die Batterien eines reinen Elektrobusses geladen sind. Mit der Bestellung von 60 Wasserstoffbussen gehen wir jetzt einen weiteren Schritt in Richtung Abschied vom Diesel“, erläuterte Frank Klingenhöfer, Vorstand DB Regio Straße. Die neuen Busse vom Typ „H2 CityGold“ sind zwölf Meter lang und haben 34 Sitz- und 47 Stehplätze. Der Fahrgastraum hat keine Stufen und bietet einen zwei Meter breiten Platz für Rollstühle. Mit einer Tankfüllung Wasserstoff können die Fahrzeuge im Winter bis zu zwischen 350 Kilometer und im Sommer bis zu 550 Kilometer weit fahren.



Foto: Caetano Bus

„Echte Verbesserung für die Region“

Schleswig-Holstein und DB Regio bringen mit KISS-Doppelstockzügen neue Qualität in den ÖPNV.

Schon seit Januar sind zwei KISS-Doppelstockzüge als Vorboten der Flottenmodernisierung in Schleswig-Holstein zwischen Hamburg, Lübeck und Travemünde unterwegs. Zum Sommer sollen 18 blaue Doppelstockzüge im NAH.SH-Design auf den von DB Regio betriebenen Regionalexpress-Linien RE 8/RE 80 und RB 86 die roten Doppelstockwagen abgelöst haben.

„Mit rund 24.000 Fahrgästen pro Tag ist die Strecke Hamburg-Lübeck eine der meistgenutzten Verbindungen im Land. Darum sind wir froh, dass wir den Menschen in der Region echte Verbesserungen bieten können. Mit den neuen Zügen werden auch die Barrierefreiheit und der Komfort deutlich gesteigert. Das fängt bei stufenlosem Einstieg an und endet bei einem leistungsstarken WLAN“, erklärte Claus Ruhe Madsen, Schleswig-Holsteins Minister für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus.

Tatsächlich ist der Einsatz der KISS-Doppelstockzüge eine Premiere bei DB Regio. Die von Stadler Deutschland hergestellten Züge bieten 405 Sitzplätze je Zugteil und punkten unter anderem mit rollstuhlgerechten Toiletten, Steckdosen in 1. und 2. Klasse, kostenfreiem WLAN und 36 Fahrradstellplätzen. Die Abstände zwischen den Sitzen sind größer, und an den Sitzplätzen erleichtern Tische den Fahrgästen die Arbeit an Tablet oder Laptop. Zudem führt die DB mit den neuen Fahrzeugen erstmals in Schleswig-Holstein Echtzeit-Auslastungsanzeigen ein.



Großer Bahnhof für die neuen Züge: Landesverkehrsminister Claus Ruhe Madsen und die DB-Konzernbevollmächtigte Manuela Herbort verschaffen sich in Lübeck einen Eindruck von den KISS-Doppelstockzügen.

Verbessert hat sich auch das Mobilitätsangebot selbst: Seit dem letzten Fahrplanwechsel verkehren die Züge auf der Verbindung Lübeck - Hamburg werktags von 5 bis 24 Uhr sowie an Wochenenden von 8 bis 24 Uhr im Halbstundentakt und danach durchgängig im Stundentakt. Zwischen Hamburg und Lübeck meist in Doppeltraktion eingesetzt, werden die KISS-Züge dann 810 Sitzplätze je Verbindung bieten. „Die Fahrgäste erwartet ein sehr komfortables und innovatives Zugangebot“, so Manuela Herbort, Konzernbevollmächtigte der Deutschen Bahn für Hamburg, Schleswig-Holstein, Niedersachsen und Bremen.

Weitere Informationen im E-Paper



Schwebende Sitze bieten mehr Beinfreiheit und mehr Platz für das Gepäck.

Mit neuen Ideen in die Radsaison

Spannende Features, inspirierende Tourenvorschläge: DB Regio Bayern hat die DB Ausflug-App um zusätzliche Toureninformationen für Radler:innen ergänzt. Die Strecken sind nun mit Höhenprofilen hinterlegt. Darüber hinaus informiert eine Infografik kilometergenau über die Streckenanteile befestigter und unbefestigter Passagen. Dazu gibts, wie schon im Jahr zuvor, hilfreiche Funktionen, Informationen und Ausflugsideen rund um die klimafreundliche Kombination von Fahrrad und Bahn.

Weitere Informationen im E-Paper

App stärkt die Reisekette

Nach dem schrittweisen Roll-out im vergangenen Jahr können Fahrgäste in bayerischen Regionalzügen jetzt bei Verspätungen ihren Anschlusswunsch per App anmelden. Die Transportleitung und DB Netz prüfen dann, ob der Anschlusszug warten kann, und informieren den Fahrgast. Vorteilhaft ist der bundesweit einmalige Service vor allem dann, wenn kein Zugbegleitpersonal in der Nähe ist. Er soll auch Anschlussverspätungen verringern, weil sich Züge häufig nur um wenige Minuten verpassen.

Die Software hat die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) finanziert, die im Auftrag des Freistaats den Regional- und S-Bahn Verkehr in Bayern plant, finanziert und kontrolliert. Am Anfang stand eine gemeinsame Idee von BEG und DB Regio Bayern, die den Service unter

Beteiligung weiterer bayerischer Bahnunternehmen entwickelt und getestet haben. „Dass Fahrgäste ihren Anschlusswunsch selbst per App melden können, ist ein weiterer Schritt bei der Digitalisierung des Nahverkehrs im Freistaat und zahlt auf unsere ÖPNV-Strategie 2030 ein“, sagt Bayerns Verkehrsminister Christian Bernreiter. Derzeit steht die Funktion in der Bayern-Fahrplan-App und im DB-Streckenagent zur Verfügung. Patrick Pönisch, Geschäftsleiter Marketing DB Regio Bayern: „Die Anschlusszüge zu erreichen ist eines der wichtigsten Kriterien für die Zufriedenheit. Wir freuen uns sehr, dass wir gemeinsam mit der BEG den Fahrgästen diesen innovativen Service anbieten können.“ Die BEG stellt die Funktion auf Wunsch auch Aufgabenträgern außerhalb Bayerns zur Verfügung.

Weitere Informationen im E-Paper

Doppelstock-Reisebusse binden Fehmarn an

Für den Bau der Fehmarnbelt-Hinterlandanbindung ruht der Zugverkehr zwischen Lübeck und Puttgarden. Ein vorbildlicher Ersatzverkehr hilft darüber hinweg: Nach einer Übergangsphase setzt die zu DB Regio Bus gehörende Autokraft seit Januar komfortable Doppelstockbusse mit 75 Sitzplätzen, WLAN und Toilette ein. Beauftragt wurde die Autokraft von DB Regio Schleswig-Holstein, die für den Verkehr nach Puttgarden verantwortlich



Foto: DB Regio Nord/Doreen Verges

ist. Die Busse im Design des Aufgabenträgers NAH.SH fahren im Stundentakt. Verkehrsminister Claus Ruhe Madsen: „Ansporn des Landes und der NAH.SH war es, einen Ersatz zu schaffen, der den Fahrgästen besonderen Fahrkomfort bietet. Ich freue mich besonders, dass es gemeinsam mit DB Regio gelungen ist, einen so hochwertigen Ersatzverkehr auf die Beine zu stellen, der auch im bundesweiten Vergleich Spitze ist.“

Weitere Informationen im E-Paper

Im grünen Bereich gibts reichlich Platz

DB Regio rollt die Auslastungsanzeige aus. Das hilft den Fahrgästen und steigert die Pünktlichkeit.

Auf dem Bahnsteig, am Fahrzeug und per App: Wo es im Zug freie Plätze gibt, das zeigt die Auslastungsanzeige schon vor dem Einsteigen. Pilotstrecken der S-Bahnen Hamburg und Stuttgart haben den Anfang gemacht. Im Regionalverkehr folgt nun die Strecke Hamburg - Lübeck, im April und Mai kommt die S-Bahn Rhein-Main hinzu. Bis Ende 2024 will DB Regio 1.500 Fahrzeuge für die Auslastungsanzeige ausrüsten. Ampelfarben machen deutlich, wo Plätze frei sind. Die aktuelle Auslastung wird je nach den technischen Voraussetzungen mit unterschiedlichen Verfahren gemessen. Zum Einsatz kommen etwa Zähler im Türbereich oder das Lightgate-Verfahren mit Lichtsensoren am Gleis. Sie ermitteln die Besetzung des vorbeifahren



Foto: DB AG/Emersleben

Start bei der S-Bahn Hamburg: v. l. Julia Kuhfuß, DB-Projektleiterin für das Lightgate-Verfahren, Verkehrsminister Anjes Tjark und S-Bahn-Chef Kay Uwe Arnecke

fahren Zuges. „Mit der intelligenten Auslastungsanzeige machen wir den Alltag der Fahrgäste spürbar besser“, sagt Dr. Daniela Gerd tom Markotten, DB-Vorständin Digitalisierung und Technik. Zugleich beschleunigt die neue Technik den Fahrgastwechsel und trägt so zur Pünktlichkeit bei. Katja Machatsch, Leiterin Produktinnovationen DB Regio, fasst es so zusammen: „Wir schaffen

Transparenz über das Reisenaufkommen, um die Kundenzufriedenheit zu erhöhen, Betriebsqualität zu verbessern und Kapazitätsreserven zu heben.“ Im Rahmen der parallel laufenden „Brancheninitiative Auslastungsinformation“ (BRAIN) stimme sich DB Regio dabei eng mit Aufgabenträgern und anderen Verkehrsunternehmen ab.

Weitere Informationen im E-Paper

„Der SEV kann nicht bleiben, wie er heute ist“

Florian Wiesemann leitet als Beauftragter des DB Regio-Vorstands das Programm „Neuer Ersatzverkehr“. Wiesemann (Foto) war zuvor Leiter Finanzen und Controlling der Region Mitte von DB Regio.



Foto: DB Regio

Herr Wiesemann, worum geht es beim Programm „Neuer Ersatzverkehr“?

„Wir brauchen baubedingt immer mehr Schienenersatzverkehr, mit dem aber häufig weder die Fahrgäste noch die Aufgabenträger und die Eisenbahn-Verkehrsunternehmen zufrieden sind, letztlich auch wir nicht als Betreiber. In vielen Verkehrsverträgen spielt der SEV kaum eine Rolle und für die Eisenbahn-Verkehrsunternehmen ist er zumeist ein Verlustbringer. Es muss aber dennoch unser aller Ziel sein, die Fahrgäste auch dann im System zu halten, wenn die Schiene vorübergehend nicht zur Verfügung steht. Der SEV kann daher nicht bleiben, wie er heute ist. Deshalb rollen wir das Thema neu auf und erarbeiten einen entsprechenden Ansatz.“

Wo wollen Sie ansetzen?

„Wie haben sechs Handlungsfelder definiert, nämlich Busse und Personal, Kundeninformation, Wegeleitung, Haltestellen, Zusatzleistungen, zum Beispiel für mobilitätseingeschränkte Reisende sowie die Fahrradmitnahme, und On-Demand-Verkehre. Dafür entwickeln wir Anforderungen und Produktbilder. Aus der Vielzahl der Handlungsfelder wird schon klar, dass für einen guten SEV viele Beteiligte an einem Strang ziehen müssen. Dafür die Voraussetzungen zu schaffen, ist ein weiteres Ziel des Programms.“

Wann wird das Programm Früchte tragen?

„Die ersten schon ab Ende Mai, wenn die Strecke Nürnberg - Würzburg bis in den September hinein baubedingt gesperrt ist. Dort wollen wir möglichst nahe an das Niveau herankommen, das wir uns für einen lang andauernden und hoch frequentierten Ersatzverkehr vorstellen. Um flexibel zu bleiben und individuelle Lösungen parat zu haben arbeiten wir an einem Standard, der die Mehrzahl der Fälle mit guter Qualität abdecken und bei Bedarf um weitere Bausteine ergänzt werden kann.“

Einkaufs-Bus hat alles dabei

Mit dem Einkaufs-Bus bringen REWE und DB Regio den Supermarkt vor die Haustür. Mit einem Sortiment von rund 700 Artikeln startet er im Frühjahr in drei nordhessischen Landkreisen. Für den Fahrbetrieb und die Fahrzeugwartung sorgt DB Regio Bus Mitte. „Wenn unser Bus die Dinge des täglichen Bedarfs in den Ort bringt, muss niemand mehr in die nächste Stadt fahren“, sagt DB Regio-Vorstand Frank Klingenhöfer. „Das ist nicht nur bequem, sondern auch



Foto: DB AG

klimafreundlich und sichert qualitativ hochwertige Versorgung in der Fläche.“ Der Einkaufs-Bus ist der nächste Schritt einer Kooperation von REWE und DB Regio. Zuvor hatte bereits ein Supermarktzug ein mobiles Einkaufserlebnis an zahlreiche Bahnhöfe gebracht. Zudem ist der Einkaufs-Bus nach dem Medibus zur medizinischen Versorgung ein weiteres Beispiel, wie Busplattformen als mobile Infrastruktur und für Dienstleistungen genutzt werden können.

Weitere Informationen im E-Paper

Impressum

Herausgeber

DB Regio AG
Bestellermarketing
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 2023

DB Regio im
Internet:
www.dbregio.de

Zusatz-Infos im
E-Paper



„Eine Frage ist stets der Anfang eines Dialogs“

Mit der Arbeitgeber-Kampagne „Was ist dir wichtig?“ geht die DB auf die Erwartungen der Bewerberinnen und Bewerber ein

Wer sagt eigentlich, dass Lokführer kein Traumberuf mehr ist? Benno Bosse sieht das jedenfalls völlig anders. 2021 hat er seine Ausbildung zum Triebfahrzeugführer bei DB Regio Nordost begonnen und seinen Traumberuf gefunden. Was ihn neben der Technik besonders beeindruckt hat, ist der Zusammenhalt. Gleich zu Beginn der Ausbildung habe man den Neuen gesagt, „dass wir uns den Satz ‚ich bin nur Azubi‘ aus dem Kopf schlagen sollen. Wir sind Teil der Firma, wir sind Teil des Teams.“

Für das Team und die Firma zeigt Benno Bosse nun Gesicht in der neuen Arbeitgeber-Kampagne der DB. Darin beantworten Mitarbeitende die Frage, was ihnen im Leben und Beruf wichtig ist. Benno Bosse legt Wert auf einen sicheren Arbeitsplatz nach der Ausbildung, andere Gesichter der Kampagne betonen die Vereinbarkeit von Familie und Beruf, wieder andere wollen sich für die grüne Mobilitätswende einsetzen. „Eine Frage ist stets der Anfang eines Dialogs, und genau das wollen wir, zuhören und in den Austausch gehen“, sagt Kerstin Wagner, Leiterin DB-Personalgewinnung. „Es geht darum, dass wir als DB auf die zentralen Fragen der allermeisten Jobsuchenden – ‚Was will ich von einem Job und wo bekomme ich das?‘ – eingehen.“ Mit diesem Ansatz richte sich die DB ganz auf den



Arbeitsmarkt aus, der ein voller Arbeitnehmermarkt geworden sei. „Früher wollten Unternehmen wissen, was die Bewerbenden bieten können, warum

sie hier einen Job bekommen sollten. Längst ist es andersherum“, berichtet Wagner. Die Menschen suchten nach einem wertschätzenden Arbeitsumfeld, das ihren Bedürfnissen und ihrer Lebenssituation gerecht wird.

In diesem Jahr plant die Deutsche Bahn mehr als 25.000 Neueinstellungen. Unter dem Strich entstehen voraussichtlich 9.000 Stellen zusätzlich. „Wir investieren auch 2023 auf Rekordniveau in Personal, besonders im operativen Bereich. Wir brauchen zigtausende neue Kolleg:innen, um die Herausforderungen bei der Bahn zu stemmen“, sagt DB-Personalvorstand Martin Seiler. Dazu gehörten die Verbesserung der betrieblichen Qualität, die Generalsanierung der Infrastruktur und die Verdoppelung der Fahrgastzahlen. Von den mehr als 25.000 Neueinstellungen in diesem Jahr entfallen allein rund 5.500 auf Azubis und Dual Studierende, ein neuer Rekord. Seiler: „Die DB setzt noch mehr als bisher auf eigene Qualifizierung. Was der Markt nicht hat, müssen wir selbst ausbilden.“

Weitere Informationen im E-Paper



Kampagnemotive: DB AG/Mat Neidhardt (3)