



Regio Aktuell

Informationen der DB Regio AG für die Nahverkehrsbranche

Foto: iStock/AlekZoroff

„Das wird der Sommer des Nahverkehrs“

Branche erwartet Nachfrageschub – und Perspektiven für die Zeit danach

Es geht los. Nach intensiver Vorbereitung innerhalb kürzester Zeit ist am 1. Juni das 9-Euro-Ticket gestartet. Dank der Flatrate von monatlich neun Euro für den ganzen bundesweiten Nahverkehr erwartet die Branche im Juni, Juli und August einen immensen Nachfrageschub. Den spürte die DB schon am ersten Tag des Vorverkaufs, dem 23. Mai: Bis zwölf Uhr mittags waren über digitale Plattformen bereits 200.000 Tickets abgesetzt.

Betrieblich mobilisiert DB Regio in Abstimmung mit den Aufgabenträgern alle Reserven und lässt ab 1. Juni mehr als 50 zusätzliche Züge rollen. Die Fahrgäste profitieren dadurch von rund 250 zusätzlichen Zugfahrten und einer Erhöhung des täglichen Angebots um rund 60.000 Sitzplätze. Mehr als 700 zusätzliche Service- und Sicherheitskräfte

helfen beim Ein- und Ausstieg sowie bei der Lenkung und Information der Reisenden. Verstärkt werden auch die mobile Instandhaltung und die Reinigung. Volle Züge sind besonders an den Wochenenden und auf touristischen Strecken zu erwarten. Mit den langen Wochenenden über Pfingsten und Fronleichnam wird bereits der Juni zur besonderen Herausforderung.

Nach Ansicht von Dr. Jörg Sandvoß, Vorstandsvorsitzender DB Regio, ist das 9-Euro-Ticket „eine einmalige Chance für den öffentlichen Nahverkehr und den Klimaschutz. Zugleich ist es ein großes Experiment.“ Es sei absolut richtig gewesen, nicht nur die Mineralölsteuer zu reduzieren, sondern auch an die Fahrgäste im ÖPNV zu denken. Das Ticket sei „grenzenlos einfach und günstig“, entlaste die Stammkunden

und locke Neukunden an. In die Vorbereitung der überraschenden Initiative des Bundes habe die Branche enorm viel Kraft gesteckt. Darauf könnten alle Beteiligten stolz sein. Sandvoß: „Das wird der Sommer des Nahverkehrs.“

Indes befürchtet die Branche, dass das 9-Euro-Ticket auch finanziell ein Kraftakt wird. Reguläre Angebote werden vorübergehend zum Ladenhüter, zudem sind die

Produktionskosten stark gestiegen. Zur Finanzierung des 9-Euro-Tickets erhöht der Bund 2022 die Regionalisierungsmittel um 2,5 Milliarden Euro. Die Länder erwarten weitere Zahlungen, wenn die Kosten höher ausfallen. Zudem fordern sie für den Klimaschutz und die nötige Mobilitätswende eine erhebliche strukturelle und dauerhafte Erhöhung der Regionalisierungsmittel.



Foto: VDV/#besserweiter

Liebe Leserinnen und Leser,

überrascht nahm die Branche Ende März zur Kenntnis, dass die Bürgerinnen und Bürger mit einer deutlichen Preissenkung finanziell unterstützt werden sollen – nicht nur an der Tankstelle, sondern – richtig – auch beim ÖPNV.



Foto: VDV

Schnell setzte sich bei den Verkehrsunternehmen die Erkenntnis durch, dass man diese Gelegenheit entschlossen beim Schopfe packen muss, um Kundinnen und Kunden für den ÖPNV zu

rück- oder neu zu gewinnen. Trotz aller Widrigkeiten. Trotz der Kapazitätsengpässe. Trotz des planmäßigen Baugeschehens.

Es geht nicht um die günstige Urlaubsreise: Der Bund verfolgt das Ziel, die Menschen zu entlasten. Es ist eine einmalige Sondermaßnahme angesichts der 2,5 Milliarden Euro, die durch den Bund aufgebracht werden müssen. Ein großes Experiment.

Die Unternehmen informieren umfangreich, bundesweite Auskünfte gibt es auf besserweiter.de. Angesichts der Berichte von überfüllten Zügen auf Tourismusstrecken hat der VDV frühzeitig darauf hingewiesen, dass es hier keine nennenswerte Reserve gibt. Doch es bleibt die Verpflichtung, das 9-Euro-Ticket zu einem Erfolg zu machen – und ab September zum einen unsere guten Tarifangebote in das rechte Licht zu rücken und zum anderen der Politik näherzubringen, dass es künftig vor allem um das Angebot, nicht um den Preis gehen muss.

Ingo Wortmann,
Präsident des Verbands Deutscher
Verkehrsunternehmen (VDV)

Standpunkt



Foto: DB Regio

Leistung und Kompetenz für die Mobilität der Zukunft

Dr. Jörg Sandvoß,
Vorstandsvorsitzender DB Regio AG

Es ist gut, wenn Bund und Länder zur Umsetzung der Ziele des Koalitionsvertrages jetzt mit dem Ausbau- und Modernisierungspakt Nägel mit Köpfen machen. Die Mobilitätswende wird dringender denn je gebraucht. Aus Gründen des Klimaschutzes sowieso – aber inzwischen zusätzlich deshalb, weil die Preise an den Zapf- und Ladesäulen die Menschen überfordern und Alternativen zum Auto verlangen. Damit verbunden sind große Erwartungen an den öffentlichen Verkehr und seine Leistungsfähigkeit. Die erwartete Nachfrage durch das 9-Euro-Ticket ist ein Fenster in die Zukunft, für die wir uns rüsten müssen. Klar ist: Es geht nicht ohne starke Verkehrsunternehmen. Sie müssen die Mobilitätsangebote einer neuen Zeit auf die Schiene und die Straße bringen. Das betrifft auch die Strukturen des operativen Geschäfts. Um die Herausforderung der Mobilitätswende zu meistern, müssen die Verkehrsunternehmen das leisten dürfen, was ihrem Profil und ihren Fähigkeiten entspricht. Dass sie heute oft nur Teile der Leistungskette abbilden und diese nicht gesamthaft steuern und verantworten dürfen, schafft unnötige Schnittstellen und verschenkt Effizienzen. Wo die Kompetenz der Verkehrsunternehmen bei der Entwicklung von Mobilitäts-, Design- und Servicekonzepten nicht in Anspruch genommen wird, geht Verbesserungspotenzial verloren. Wenn ihnen Kosten und Lasten aufgebürdet werden, die sie nicht erwarten konnten und nicht zu verantworten haben, werden die geschwächt, auf die es ankommt.

Die Mobilitätswende ist das Zukunftsprojekt nicht nur für unsere Branche, sondern für unsere Gesellschaft. Die Verkehrsunternehmen wollen, können und müssen mehr zum Gelingen beitragen, als es ihnen heute möglich ist. Der Ausbau- und Modernisierungspakt kann das ändern. Bund und Länder haben es in der Hand.

Gründung in Berlin: Vereint für den Index

In der Organisationsform des Vereins pflegen und betreuen die Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU) und der Bundesverband SchienenNahverkehr (BSN) jetzt den gemeinsam entwickelten Personalkostenindex (PKI) für die SPNV-Branche. Die Gründung des VPKI SPNV e. V. fand Ende April in Berlin statt. Im Vorstand vertreten sind der BSN (Frank Zerban), der die Interessen der Aufgabenträger wahrnimmt, sowie DB Regio (Corinna Sander) und Transdev (Ralf Poppinghuys) für die EVU. „Wir freuen uns, mit der Vereinsgründung die bisherige, sehr gute Zusammenarbeit bei der Entwicklung

des PKI SPNV künftig noch verbindlicher zu gestalten“, sagte BSN-Hauptgeschäftsführer Frank Zerban. „Damit steht die langfristige Pflege und Weiterentwicklung des PKI SPNV auf einer soliden Basis und gleichzeitig wird sichergestellt, dass die Interessen von EVU und Aufgabenträgern ausgewogen vertreten sind.“ Für EVU, die den PKI SPNV in ihren Verkehrsverträgen anwenden, ist die Mitgliedschaft obligatorisch. Er dient dazu, die Personalkostenentwicklung im SPNV adäquat abzubilden. Allgemeine Indizes können das nur unzureichend, was zu finanziellen Einbußen bei den EVU geführt hat.



Foto: DB-AG/Volkler-Emersleben

Verkehrsunternehmen sehen Handlungsbedarf

Beim Ausbau- und Modernisierungspakt sollte es auch um eine faire Lastenverteilung und neue Prioritäten im Wettbewerb gehen.

Für den Ausbau und die Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs hat sich die Bundesregierung im Koalitionsvertrag ambitionierte Ziele gesetzt. So sollen sich die Fahrgastzahlen bis zum Jahr 2030 verdoppeln. Dafür erarbeiten Bund und Länder jetzt einen Ausbau- und Modernisierungspakt, der nicht nur die Finanzierung auf eine sichere Basis stellen, sondern auch Mindeststandards, Qualitätskriterien, Instrumente und Voraussetzungen festlegen soll. Damit geht es auch um die Strukturen und Bedingungen, unter denen die Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU) arbeiten – und die nach ihrer Auffassung in vielen Bereichen so nicht bleiben dürfen, wie sie derzeit sind.

Für dringend notwendig halten die EVU eine faire Lastenverteilung. Konkret betrifft das zum Beispiel Baustellen im Streckennetz, die ohne finanziellen Ausgleich die betrieblichen Kosten der EVU steigern, und Pönalen, die die EVU auch dann zahlen, wenn sie die Ursachen von Leistungsmängeln nicht zu verantworten haben und nicht beeinflussen können. Um die überproportional gestiegenen Perso-

nalaufwendungen auszugleichen, drängen die EVU auf eine konsequente Anwendung des branchenspezifischen „Personalkostenindex SPNV“ (siehe Beitrag oben). Kritisiert werden darüber hinaus Fehlentwicklungen des Wettbewerbs. Dessen Fokus richtet sich nach Ansicht der EVU immer stärker auf die Kosten, ohne die Qualität zu berücksichtigen. So sind zwar ausreichende Fahrzeug- und Personalreserven wichtig für einen robusten Betrieb, können aber Nachteile im Wettbewerb der EVU bedeuten, wenn sie nicht ausdrücklich gefordert werden. Ein wichtiges Anliegen der EVU besteht schließlich darin, nicht nur für Teilleistungen der Wertschöpfungskette zuständig zu sein, sondern sie möglichst umfassend erstellen zu können. Damit verbunden ist der Wunsch, die eigenen Kompetenzen und Ideen stärker einbringen zu können.

Der Ausbau- und Modernisierungspakt, den Bund und Länder Ende Februar vereinbart hatten, wird von einer paritätisch besetzten Arbeitsgruppe vorbereitet. Die Ergebnisse sollen bis zur Herbstsitzung der Verkehrsmi- nisterkonferenz im Oktober feststehen.



Ein halbes Jahrhundert im Zeitraffer

Seit 50 Jahren schreibt die S-Bahn München Mobilitätsgeschichte. Der Jubiläumzug setzt sie visuell in Szene.

Die Eckdaten lesen sich noch heute wie ein Zukunftsversprechen: Erster Spatenstich für den Bau der Stammstrecke von Pasing zum Ostbahnhof im Juni 1966. Inbetriebnahme der S-Bahn im April 1972. Wenige Monate später die Feuerprobe für Deutschlands modernstes Nahverkehrssystem bei den „Olympischen Spielen der kurzen Wege“ mit drei Millionen beförderten Fahrgästen in nur 17 Tagen. Heute sind es in der Spitze bis zu 950.000 Fahrgäste täglich. Der sportliche Start markiert daher nur eine von vielen Stationen der 50-jährigen Erfolgsgeschichte, die der am 28. April vorgestellte Jubiläumzug auf 350

Quadratmetern Folie im Zeitraffer darstellt: Neue Abschnitte wie die S3 nach Nannhofen im Jahr 1988, die Anbindung des Flughafens 1992 oder die elektrifizierte Strecke nach Altomünster kamen hinzu, bestehende Außenäste wurden ausgebaut. Moderne Signaltechnik sowie eine komplett erneuerte und stark vergrößerte Fahrzeugflotte ermöglichen bereits seit 2004 den 10-Minuten-Takt auf einzelnen Linien in der Hauptverkehrszeit.

Fünf Jahrzehnte nach der Inbetriebnahme investieren Bund, Freistaat und Deutsche Bahn weiter kräftig in den Ausbau der S-Bahn. Rund 50 Projekte sind geplant, allen voran die zweite Stammstrecke, an der die Arbeiten auf Hochtouren laufen. Schon in diesem Jahr geht am Ostbahnhof eine neue integrierte Leitstelle in Betrieb, Mitte 2023 folgt dann ein neues elektronisches Stellwerk. Darüber hinaus beschafft die S-Bahn im Auftrag des Freistaats über 100 topmoderne Züge und baut für deren Wartung zwei neue Werke.

„Die S-Bahn München ist eine Erfolgsgeschichte, die wir fortschreiben wollen. Deshalb hat der Freistaat das Programm „Bahnausbau Region München“ auf den Weg gebracht“, sagte Bayerns Verkehrsminister Christian Bernreiter bei der Vorstellung des Jubiläumszuges. Klaus-Dieter Josel, Konzernbevollmächtigter der DB für Bayern, hob mit Blick auf die S-Bahn als Rückgrat des Nahverkehrs der Region die Leistungen der Initiatoren hervor: „Ohne den Weitblick der damaligen Planer wäre der beispiellose Erfolg der S-Bahn München nicht möglich gewesen. Ganz in diesem Sinne bauen wir gemeinsam mit Bund und Freistaat das S-Bahn-System auch heute kräftig aus.“ S-Bahn-Chef Heiko Büttner kündigte an, die Erfolgsgeschichte der S-Bahn für Fahrgäste, den Umwelt- und den Klimaschutz fortschreiben zu wollen. „Dafür“, so Büttner, „packen wir mit dem Freistaat gemeinsam an und machen die S-Bahn fit für die nächsten 50 Jahre.“



Vorne das Modell, hinten das Original: S-Bahn-Chef Heiko Büttner, Bayerns Verkehrsminister Christian Bernreiter, DB-Konzernbevollmächtigter für Bayern Klaus-Dieter Josel, Sprecher der Geschäftsführung der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) Thomas Prechtl präsentieren den Jubiläumzug.

IdeenzugCity gewinnt Gold

Die Jury sparte nicht mit Lob. Es gehe um einen „konsequent nutzerzentrierten“ Designansatz, „formal und funktional auf hohem Niveau.“ Das Ergebnis werde „die Lebenswirklichkeit vieler Bahnreisenden spürbar verbessern.“ Klar, dass dafür nur die höchste Auszeichnung infrage kommt: der „German Innovation Award 2022“, Kategorie Aviation, Maritime & Railway Technologies – in Gold. Ende Mai nahm Philipp Kühn in Berlin die Auszeichnung für das ganze IdeenzugCity-Team von DB Regio entgegen.



Zum ersten Mal hat es der Schienenverkehr beim German Innovation Award ganz oben auf die Siegertreppe geschafft. Ausgelobt vom Rat für Formgebung, würdigt der Preis Lösungen, die in besonderer Weise Zukunft gestalten und das Leben verbessern. Dem entspricht der IdeenzugCity, das 23,75 Meter lan-

ge und begehbare Modell einer S-Bahn: Es soll Botschafter einer neuen Zeit und Impulsgeber für Innovationen sein. „Wir haben uns der Aufgabe gestellt, für den Metropolenverkehr der Zukunft Qualität, Individualität und neue Kapazitätsanforderungen miteinander zu verbinden“, sagt Mario Theis, Leiter Kompetenzzentrum Erlösmanagement und Produktinnovation. „Dass das gelungen ist, bestätigt nach viel positiver Resonanz aus der Branche jetzt auch der German Innovation Award.“ Live zu sehen ist der IdeenzugCity mit seinen zwölf Themenwelten als nächstes beim Greentech Festival vom 22. bis 24. Juni im ehemaligen Flughafen Berlin-Tegel sowie vom 20. bis 23. September bei der Innotrans in Berlin. Hier begrüßt er gleich am Eingang Süd die Gäste der globalen Eisenbahn-Leitmesse.

Weitere Informationen im E-Paper

Frauen am Zug

Die Botschaft ist klar: „Frauen sollen sich trauen, sollen sich sichtbar machen“, sagte Ulrike Haber-Schilling, Vorstandin Personal der DB Regio AG und Mitglied des Netzwerks „Frauen bei der Bahn“, die im Mai in München gemeinsam mit der bayerischen Staatsministerin Ulrike Scharf den „Female ICE“ auf die Reise schickte. Auch entlang der Strecke nach Berlin, in Stellwerken, an Bahnhöfen und auf Baustellen, waren verstärkt Mitarbeiterinnen im Einsatz. In Halle und Nürnberg informierten DB-Kolleginnen bei Veranstaltungen über Jobprofile und spannende Projekte. DB Regio Bus trug dazu mit dem „Female Bus“ bei, der als gebrandetes Fahrzeug nun im Raum Forchheim unterwegs ist. Insgesamt setzten über 500 DB-Frauen mit der Aktion ein Zeichen und ermutigten dazu, Jobs auch in Männerdomänen und in Führungspositionen anzustreben.

Weitere Informationen im E-Paper

Ökostrom für immer mehr Züge

Der Schienenverkehr und Strom aus regenerativen Quellen sind ein ideales Doppel. Kein anderes Verkehrssystem geht mit der begehrten Elektrizität aus Wind-, Wasser- und Sonnenkraft so energieeffizient um. Und wo die Züge mit Ökostrom betrieben werden, sind die Fahrgäste so klimafreundlich wie nur möglich unterwegs. Darauf können sich, unterstützt durch die Aufgabenträger, die Kundinnen und Kunden der S-Bahn Hamburg bereits seit 2010 verlassen, die Fahrgäste der S-Bahn Berlin seit Ende 2017.



Foto: DB Regio Nord

Im Regionalverkehr machte 2021 Baden-Württemberg den Anfang und stellte für 80 Prozent der elektrifizierten Strecken die Traktionsenergie im Nahverkehr auf Ökostrom um. Im Norden zieht jetzt Schleswig-Holstein nach: Seit Mai fahren die Züge zwischen Hamburg und Kiel, Flensburg sowie Lübeck (DB Regio) und zwischen Hamburg und Wrist sowie Itzehoe (Nordbahn) mit grünem Strom. „Ziel des Nahverkehrs ist es, bis 2030 klimaneutral unterwegs zu sein“, sagt Dr. Arne Beck, Geschäftsführer des für Schleswig-Holstein zuständigen Aufgabenträgers NAH.SH. Wie schnell sich grüner Strom im SPNV insgesamt durchsetzt, hängt von der Nachfrage der Aufgabenträger ab. Entweder sie schreiben in ihren Vergaben den teureren Ökostrom verbindlich vor, oder sie bestellen ihn nachträglich bei den Verkehrsunternehmen. Ein weiterer Faktor ist die Verfügbarkeit, schließlich konkurriert der Schienenverkehr auf dem Ökostrom-Markt mit vielen anderen Interessenten. Die Bundesregierung fördert den Ausbau regenerativer Energien massiv und will deren Anteil an der Bruttostrommenge bis 2030 auf 80 Prozent steigern. Auch im DB-Konzern zählt der Ersatz fossiler durch regenerative Energien zu den Top-Zielen. Vorausschauende Lieferverträge mit den Erzeugern sichern den kontinuierlichen Hochlauf. So betrug der Anteil regenerativer Energien am Bahnstrommix der DB im letzten Jahr rund 62 Prozent. Schon seit 2018 fährt der Fernverkehr der DB ausschließlich mit Ökostrom.

Weitere Informationen im E-Paper

Antriebswende kom

Auf dem Weg zur Klimaneutralität ist die Nahverkehrsbranche in kurzer Zeit deutlich vorangekommen. Landauf, landab stellen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen die Weichen für alternative Lösungen, um auf Strecken ohne Oberleitung auf fossile Kraftstoffe verzichten zu können.

So viel steht fest: Kein Verkehrssystem ist so klimafreundlich wie die Bahn. Das gilt vor allem dort, wo die Strecke elektrifiziert ist und dann, wenn grüner Strom die Züge antreibt. Um 173 auf insgesamt 20.540 Kilometer ist das elektrifizierte Netz der DB im vergangenen Jahr gewachsen. In absoluten Zahlen ist das erfreulich, mit Blick auf das Gesamtnetz (33.400 Kilometer) und die angestrebte Elektrifizierungsquote (75 Prozent statt derzeit rund 62 Prozent) bleibt jedoch noch viel zu tun. Elektrifizierungen kosten viel und sind aufwendig. Für ein Viertel des Netzes kommen sie aus wirtschaftlichen Gründen nach derzeitigem Stand gar nicht infrage. Was keineswegs bedeuten kann, dass sich die Schiene damit vom Ziel der Klimaneutralität verabschiedet. Die Branche will und muss Vorreiter bleiben – und hat in kurzer Zeit viel erreicht. Aus Sondierungen und Voruntersuchungen sind vielerorts klare Weichenstellungen und handfeste Vorhaben geworden.

Große Erwartungen knüpft die Branche vor allem an batterieelektrische Züge, sogenannte BEMUs (Battery Electric Multiple Units). In der Hybrid-Variante kombinieren sie den Batteriebetrieb mit der Stromversorgung aus der Oberleitung, wenn ein Fahrdrat zur Verfügung steht. Den deutschlandweit ersten Praxistest im Fahrgastbetrieb hat das Konzept in diesem Frühjahr absolviert. Mehrere Monate war ein Zug des Herstellers Alstom bei DB Regio auf Strecken in Baden-Württemberg und Bayern im Einsatz. Beide Länder wollen den an sich bereits klimafreundlichen Schienenverkehr noch klimafreundlicher machen und sehen Hybrid-Batteriezüge als vielversprechende Option.

Werden auf nicht-elektrifizierten Strecken gezielt Oberleitungsinseln geschaffen, die das Nachladen unterwegs ermöglichen, erhöht das zusätzlich die Reichweite und Flexibilität der Hybrid-BEMUs. Nach diesem Konzept wird DB Regio künftig das Pfalznetz betreiben und hat dafür 44 Züge des Typs „Flirt Akku“ beim Hersteller Stadler bestellt. Ende 2025 gehen



Foto: Alstom

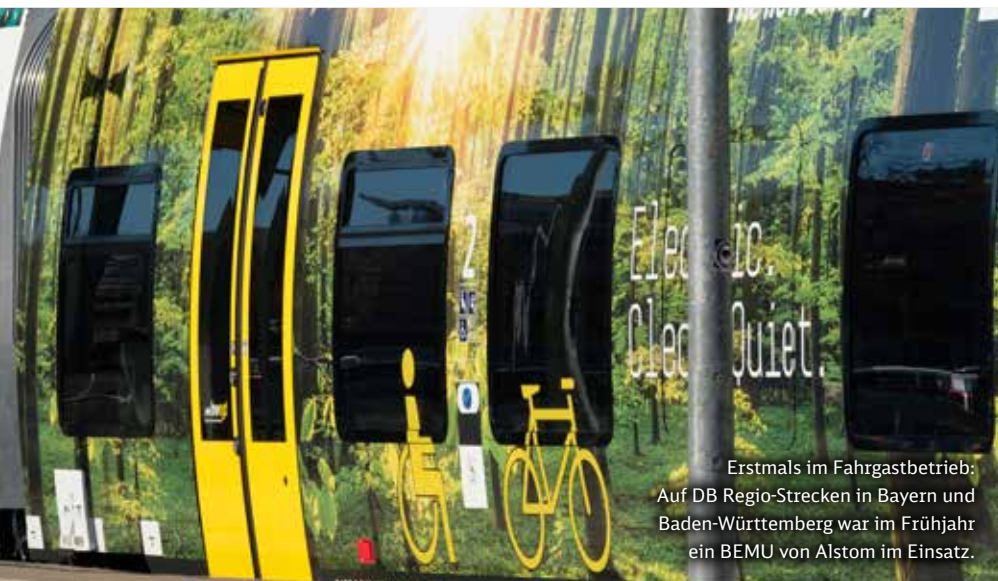
H2GoesRail: Mobile Tankstelle b

Wasserstoffzug plus Wasserstoff-Infrastruktur = H2GoesRail. Nach dieser Gleichung treiben DB und Siemens Mobility seit Dezember 2020 gemeinsam die Brennstoffzellentechnologie im Schienenverkehr voran. Jetzt stellten die Partner in Krefeld den Wasserstoffzug „Mireo Plus H“ von Siemens und den Wasserstoff-Speichertrailer der DB für die mobile Schnellbetankung vor. Im nächsten Jahr sollen in Baden-Württemberg die Praxistests beginnen, für 2024 ist zwischen Tübingen, Horb und Pforzheim ein

einjähriger Einsatz im Fahrgastbetrieb vorgesehen.

Die Brennstoffzelle als Stromlieferant und Alternative zum Dieselmotor hat den Vorteil der großen Reichweite. Rund 800 Kilometer wird ein zweiteiliger Mireo Plus H ohne Tankstopp zurücklegen können, für den Dreiteiler nennt Siemens 1.000 Kilometer. Zugleich macht die hohe Antriebsleistung die Züge spurtstark. Der Nachteil: Eine Tankinfrastruktur für Wasserstoff gibt es bislang auf

mt mehr und mehr in Fahrt



Erstmals im Fahrgastbetrieb:
Auf DB Regio-Strecken in Bayern und
Baden-Württemberg war im Frühjahr
ein BEMU von Alstom im Einsatz.

die neuen Züge zunächst auf zwei Linien in Betrieb, weitere sechs Linien folgen ein Jahr später. Für das Netz Warnow in Mecklenburg-Vorpommern hat DB Regio 14 Züge geordert, die ab Ende 2026 den Fahrgasteinsatz aufnehmen. Auch in Schleswig-Holstein und Nordrhein-Westfalen fällten die Aufgabenträger Entscheidungen für den Einsatz von Hybrid-BEMUs, anderenorts wird dies geprüft, so etwa beim Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg. Im ÖPNV auf der Straße ist der Batteriebetrieb schon ein gutes Stück weiter. So setzt DB Regio Bus Batteriebusse sowohl im Stadt- als auch im Überlandverkehr erfolgreich ein. Gerade erst schloss DB Regio Bus mit dem Hersteller Ebusco einen Rahmenvertrag über bis zu 260 Batteriebusse ab.

Parallel zur BEMU-Technologie erleben Züge mit Brennstoffzellen ihren Durchbruch. Die weltweit größte Flotte soll im Auftrag des Rhein-Main-Verkehrsverbands (RMV) im Dezember 2022 im Taunus an den Start gehen. 27 Züge des Typs iLint des Herstellers Alstom hat die RMV-Tochter fahma dafür bestellt. Betrieben werden sie von der DB Regio-Tochter Start Deutschland GmbH, die die Vergabe des Netzes mit vier Regionalbahnlinien gewonnen hat. Gewartet wird die Flotte im DB Regio-Werk Griesheim. Das Projekt spielt auch im Rahmen der nationalen Wasserstoffstrategie eine prominente Rolle: Der Bund trägt 40 Prozent der Fahrzeugmehrkosten und beteiligt sich ge-

meinsam mit dem Land Hessen an der Förderung der Wasserstofftankstelle.

Der Treibstoff selbst fällt im Industriepark Höchst in großen Mengen an und wurde bisher verbrannt. Das Taunusnetz profitiert also von vorteilhaften regionalen Bedingungen. Aber auch dort, wo diese nicht gegeben sind, kommen Wasserstoffzüge infrage. Möglich ist das durch die Elektrolyse vor Ort, also die Herstellung des Wasserstoffs unmittelbar an der Tankstelle (siehe Beitrag unten). Auch für den Regionalbusverkehr ist die lokale Produktion eine Lösung, wie das Projekt HyF-ri zeigt: Ab Ende 2023 setzt der Landkreis Friesland fünf Wasserstoffbusse im ÖPNV ein. Die DB Regio-Tochter Weser-Ems-Bus wird sie betreiben und dafür Wasserstoff nutzen, der aus grünem Strom in Friesland erzeugt wird. Für die nötige Wasserstofftankstelle tun sich der regionale Energiepark der Unternehmensgruppe Gödens, der Energie-

versorger EWE und Weser-Ems-Bus zusammen. Im Projekt eFarm im schleswig-holsteinischen Nordfriesland fahren bereits seit 2021 zwei Busse von Autokraft, die mit lokal produziertem grünem Wasserstoff aus überschüssigem Windstrom betrieben werden.

Bei allen Fortschritten sind sich die Experten allerdings einig, dass es ökonomisch und ökologisch problematisch wäre, moderne Dieselfahrzeuge überstürzt auszumustern. Dies auch deshalb, weil sie auch mit anderen als mit fossilen Kraftstoffen betrieben werden können. Die aktuell gewählte Alternative heißt HVO (Hydrotreated Vegetable Oil), ein synthetischer Kraftstoff, der wie Diesel verwendet werden kann, aber in der Gesamtbilanz rund 90 Prozent weniger CO₂-Emissionen verursacht. Aus biologischen Rest- und Abfallstoffen gewonnen, beansprucht HVO keine landwirtschaftlichen Flächen für die Nahrungs- oder Futtermittelproduktion. DB Regio erprobt die Verträglichkeit für alle infrage kommenden Motoren und startete noch dieses Jahr erste Piloten, um auch im realen Fahrbetrieb die Betriebstauglichkeit dieser ökologischen Alternative zu belegen. In Abstimmung mit den Aufgabenträgern wäre ein großflächiger Umstieg auf HVO realisierbar und kann ein weiterer wichtiger Baustein für die Dekarbonisierung des öffentlichen Verkehrs auf nicht elektrifizierten Strecken werden.

Weitere Informationen im E-Paper

ringt Wasserstoff in die Fläche

der Schiene genauso wenig wie auf der Straße. Das Projekt H2GoesRail, das im Rahmen des Nationalen Innovationsprogramms Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie mit 13,74 Millionen Euro gefördert wird, betrachtet Fahrzeug, Betrieb und Betankung deshalb gesamthaft. Im geplanten Probetrieb wird der Wasserstoff im DB-Werk Tübingen mit Ökostrom aus der Oberleitung durch Elektrolyse erzeugt und in einem mobilen Speicher gelagert. Der Tankvorgang dauert nicht länger als bei einem Dieseltriebzug – ein wichtiger

Aspekt für Wettbewerbsfähigkeit der Technologie im betrieblichen Alltag. Im einjährigen Betrieb soll der Testzug etwa 120.000 Kilometer zurücklegen. Für die Wartung sorgt die DB Regio-Werkstatt in Ulm. Dr. Daniela Gerd tom Markotten, Vorstandin Digitalisierung & Technik der DB: „Mit unserer Entwicklung der mobilen Wasserstofftankstelle und der dazugehörigen Instandhaltungsinfrastruktur zeigen wir, dass wir nicht nur Mobilität, sondern auch Technik können.“

Weitere Informationen im E-Paper



Foto: Siemens Mobility

VRM setzt auf „Mehr Bus fürs Land“

Das Neun-Euro-Ticket kommt „gerade recht“, sagt Stephan Pauly, Geschäftsführer des Verkehrsbunds Rhein-Mosel (VRM).

Unter dem Motto „Mehr Bus fürs Land“ verwirklichen die Verkehrsverbünde im nördlichen Rheinland-Pfalz gemeinsam mit dem Land und dem Zweckverband SPNV Rheinland-Pfalz Nord ein deutlich verbessertes Angebotskonzept. Dazu gehören Knotenpunkte, an denen die Buslinien miteinander verknüpft sind, sowie die Bedienung selbst kleiner Ortschaften ab 250 Einwohner regelmäßig mindestens alle zwei Stunden. Für Unterhaltung und Reisendeninformationen unterwegs sorgen FreeWiFi an Bord und USB-Ladesteckdosen an allen Plätzen. Im Dezember 2021 gingen nach diesem Konzept acht Linienbündel an den Start, von denen DB Regio Bus Mitte zwei betreibt: das Bündel Aartal (Rhein-Lahn-Kreis, acht Linien) und das Bündel Mosel-Maare (zehn Linien). Stephan Pauly ist Geschäftsführer einer der beiden Verbünde im nördlichen Rheinland-Pfalz, des Verkehrsbunds Rhein-Mosel (VRM).

Herr Pauly, wie läuft die Umsetzung des umfassend neu gestalteten Angebots?

„Sehr gut. Wir haben im Bündel Mosel-Maare ein völlig neues Linienkonzept umgesetzt

und im Bündel Aartal das Linienkonzept überarbeitet. Trotzdem gab es nur minimale Anlaufschwierigkeiten. Die Fahrerinnen und Fahrer waren gut vorbereitet, die Pünktlichkeit ist hoch und Fahrtausfälle gibt es so gut wie keine.“



Foto: VRM

„Mehr Bus fürs Land“ ist ein betont angebotsorientierter Ansatz. Wie ist die Resonanz der Fahrgäste und welche Nachfrageeffekte erwarten sie?

„Wir haben die Verkehrsleistung um 25 bis 30 Prozent gesteigert. Unsere Kunden sind gerade dabei, das neue Angebot für sich zu entdecken. Für Aussagen über die längerfristige Nachfrageentwicklung ist es allerdings noch zu früh. Zum einen sind wir erst vor einem halben Jahr gestartet, zum anderen spielt hier der Sonder- effekt der Corona-Pandemie mit hinein, deren Folgen wir erst einmal aufholen müssen. Das Neun-Euro-Ticket kommt da gerade recht, damit die Menschen das neue Angebot kennenlernen.“

Das neue Konzept bringt mehr Linienerkehr auch in kleine Ortschaften. Allerdings ist die Bedienungsfrequenz immer noch

gering. Wäre das nicht ein Fall für Bedarfs- linienverkehre?

„Ganz richtig. On Demand-Verkehre sind die passende Antwort auf schwach nachgefragte Linien und Zeiten. Deshalb wollen wir sie auch als funktionales Element und konzeptionelle Vorgabe in unsere Ausschreibungen integrieren. Nach Zustimmung der Kreisgremien planen wir das bereits für das nächste Jahr im Rahmen der Vergabe von drei Linienbündeln im Landkreis Cochem-Zell.“

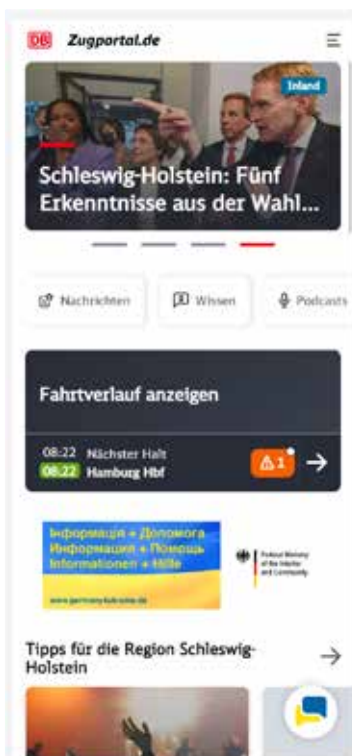
Die Fraunhofer-Studie von DB Regio Bus sieht On Demand-Verkehre nicht nur als Lückenfüller zu Schwachlastzeiten, sondern als Zubringer zu konzentrierten, dicht getakteten Linienerkehren. Wären solche Modelle nach „Mehr Bus fürs Land“ nicht der nächste logische Schritt?

„Entscheidend sind nach meiner Ansicht die verkehrlichen Anforderungen, die auch in ländlichen Räumen sehr verschieden sein können. Viele Gebiete lassen sich mit dem Buslinienverkehr gut und nutzerfreundlich erschließen. Aber ich kann mir auch andere vorstellen, in denen On Demand-Verkehre die Grundstruktur darstellen könnten. Eine große Unbekannte bei allen Mobilitätskonzepten ist im Moment allerdings der Effekt der hohen Kraftstoffpreise. Der Individualverkehr ist sehr teuer geworden und wird es wohl auch bleiben. Dadurch könnte auch der klassische Linienbus Boden gutmachen.“

Infotainment für unterwegs im neuen Design

Intuitiv durch das umfassende Nachrichten- und Unterhaltungsangebot navigieren, Spannendes entdecken, ohne lange suchen zu müssen: Das Zugportal von DB Regio bietet den Fahrgästen jetzt ein deutlich verbessertes Nutzererlebnis in einem visuell noch attraktiveren Umfeld. Im April ging das Redesign an den Start.

Seit 2020 bereichert das Zugportal die Mobilität im Nahverkehr mit einem maßgeschneiderten Infotainment-Angebot. Wer es aufruft, findet Informationen über die aktuelle Fahrt, News aus der Region, Deutschland und der Welt sowie Wissenswertes und Unterhaltendes zum Lesen und als Podcast auch zum Hören. Verfügbar war das Zugportal zunächst in mit WLAN ausgestatteten Zügen von DB Regio, inzwischen ist es unter zugportal.de auch via Internet abrufbar. Jetzt macht das Redesign mit den Schwerpunkten User Experience (UX) und User Interfaces (UI) das Angebot noch einmal attraktiver. „Wir haben das Feedback von Fahrgästen, Aufgabenträgern sowie den DB Regio-Regionen berücksichtigt und auch durch Kundenbefragungen und Analysen des Nutzerverhaltens viel gelernt“, sagt Olav Hartmann, der das Projekt betreut. Klar strukturiert und übersichtlicher präsentiert sich die Menüführung. Einen besonders schnellen Einstieg in die Themen ermög-



lichen die neuen Quick Access-Kacheln. Neue Gestaltungselemente geben prominenten Themen eine ebenso prominente Bühne. Gestärkt wurde der Kernnutzen des Zugportals, vor allem die Reisendeninformation, aber auch die Regionalität der Nachrichten und Reisetipps. Dafür gehört die mitunter als überladen empfundene Startseite der Vergangenheit an. Zusätzlich freuen können sich diejenigen, deren Endgeräte Schwierigkeiten mit der Darstellung des Zugportals haben. Sie können es jetzt auch in einer App aufrufen, die für eine optimale Performance sorgt und in App-Stores zur Verfügung steht.

Vielfach bewiesen hat das Zugportal inzwischen seinen Wert als zielgerichtetes Kommunikationsinstrument in besonderen Situationen und für spezielle Zwecke. So finden Geflüchtete aus der Ukraine über das Zugportal Informationen in ihrer Sprache, im vergangenen Sommer profitierten Betroffene der Flutkatastrophe von einer Zusammenstellung wichtiger Adressen und Hinweise. Einen besonderen Service enthält das Zugportal schließlich für alle, die mit Rad und Bahn mobil sein wollen: Unter zugportal.de/fahrrad finden sie alle Informationen und nützliche Tipps zur Mitnahme und für das Ausleihen von Rädern.

Weitere Informationen im E-Paper



Einchecken und losfahren

Einfaches Handling, flexible Tarife: Check-in/Be-out-Lösungen (CiBo) sind weiter auf dem Vormarsch.

Fahrgäste schätzen den Check-in und die smarte Ausstiegserkennung per App. Aufgabenträger und Verbünde greifen zu, weil sie das Vertriebspotenzial und die nahtlose Integration in das eigene Tarif- und Angebotsportfolio schätzen. Jüngste Beispiele für Angebote auf Check-in/Be-out-Basis sind die für Juni in NRW vorgesehene Einführung von eazy Check-in in der Ticket NRW App und der vom Verkehrsverbund Großraum Nürnberg für Herbst geplante VGN eTarif. Beide haben sich für die CiBo-Lösung von DB Vertrieb und DB Systel entschieden: Sie ist die einzige mit smarter Be-out-Erkennung und benötigt außer dem Smartphone keine Infrastruktur. Bei dem auf zwei Jahre angelegten Pilotprojekt des VGN wird der Tarif über die Luftlinien-

distanz der genutzten Verbindungen sowie einen Tagesgrundpreis ermittelt. Die dazu erforderlichen Hintergrundsysteme zur Fahrt-erfassung und Abrechnung entwickeln VGN und DB Vertrieb gemeinsam. Die App, die Fahrgäste für den CiBo-Prozess und die Nutzung des neuen eTarifs benötigen, stellt DB Vertrieb bereit. „Der neue VGN eTarif kommt vor allem regelmäßigen Gelegenheitsfahrern zugute, die maximal flexibel und bequem unterwegs sein möchten. Der VGN bietet daher ein passgenaues Angebot für Berufspendelnde, die mit Home-Office-Anteil oder in Teilzeit zwei bis drei Arbeitstage pro Woche ins Büro fahren“, erläutert VGN-Geschäftsführerin Anja Steidl die Vorzüge für die Kund:innen.

Ähnlich sieht es der Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord, der das CiBo-Verfahren der DB seit Anfang des Jahres gemeinsam mit den Verkehrsverbänden Rhein-Mosel (VRM) und Region Trier

(VRT) im Pilotprojekt DB TiMo einsetzt: „Mit diesem Pilotprojekt kommen wir unserem Ziel eines leicht nutzbaren Nahverkehrs in Rheinland-Pfalz einen großen Schritt näher“, bilanziert Verbandsdirektor Thorsten Müller. „Ich freue mich, dass wir hier auf ein gut entwickeltes und sorgfältig durchdachtes CiBo-Verfahren der Deutschen Bahn zurückgreifen können, das den Kundennutzen klar im Fokus hat und die Digitalisierung des Nahverkehrs in Rheinland-Pfalz weiter vorantreibt.“

Jörg Strubberg, Leiter Kompetenzzentrum Er-lösmanagement und Produktinnovation DB Regio, hört das gern: „Mit DB Check-in/Be-out haben wir eine Lösung auf der Höhe der Zeit entwickelt. Sie verbessert das Nutzerer-lebnis, lässt sich leicht in bestehende Prozess-landschaften integrieren und erschließt neue Umsatzpotenziale. Das macht den ÖPNV attraktiver, digitaler und wettbewerbsfähiger.“

Weitere Informationen im E-Paper

S-Bahn Berlin ist „nur für alle“

Sympathisch, lässig und mit Haltung – so kommt sie daher, die neue Werbekampagne der S-Bahn Berlin. Seit April wirbt sie mit dem Ohrwurm „Für immer und Dich“ von Rio Reiser, dem ehemaligen Frontmann der Band „Ton Steine Scherben“, und dem Claim „Nur für alle“. Was durchaus wörtlich zu nehmen ist, schließlich nimmt die S-Bahn alle mit,

heißt jeden und jede willkommen. Dem entsprechen die von der Kampagne vermittelten Kernwerte der S-Bahn: Klimaschutz, ein respektvolles Miteinander, Vielfalt, Zusammenhalt und regionale Verbundenheit. Den Auftakt bildete ein fast zweiminütiger Spot auf YouTube, der als 60-Sekünder auch in den Kinos läuft. In der Stadt macht die Kampagne mit fünf Plakatmotiven auf sich aufmerksam. Darauf heißt es: „Wo es normal ist, verschieden zu sein“, „Wo uns mehr vereint als uns trennt“, „Wo Klimaschutz auf dem Weg liegt“, „Wo wir Erwachsenen werden üben“ und „Wo alle Farben mitfahren“.

„Wo es normal ist, verschieden zu sein“, „Wo uns mehr vereint als uns trennt“, „Wo Klimaschutz auf dem Weg liegt“, „Wo wir Erwachsenen werden üben“ und „Wo alle Farben mitfahren“.

Weitere Informationen im E-Paper



Bei Fragen einfach fragen

Er hat immer ein Lächeln im Gesicht, ist kommunikativ, intelligent und lernt jeden Tag hinzu. „DB Smile“ heißt der virtuelle Assistent, der bei Fragen rund um die Reise, zu Verbindungen und Services weiterhilft. Mit dem täglich rund um die Uhr erreichbaren Chatbot verbessert der Personenverkehr der DB den Kundenservice. Dabei antwortet DB Smile nicht nur, sondern führt mit Vorschlägen und Anschlussfragen einen Dialog. Falls der Chatbot überfragt sein sollte, stehen menschliche Kolleginnen und Kollegen bereit. Weil DB Smile die Beschäftigten von Standardfragen entlastet, bleibt für sie mehr Zeit, um in der Geschäftszeit von 7 bis 20 Uhr knifflige Fragen im Live-Chat zu beantworten.

Weitere Informationen im E-Paper

Hilfe für die Ukraine

Viele DB-Mitarbeiter:innen haben mitgeholfen. David J. Sellors und Valeri Stroh waren auch vor Ort.

Können Sie sofort kommen?“ Als die Kolleg:innen der Region Nord-Ost händeringend russisch oder ukrainisch sprechende Verstärkung suchten, zögerte Valeri Stroh nicht lange: „Ich war sehr aufgeregt, weil ich gar nicht wusste, was mich erwartet. Aber ich wollte einfach helfen und habe mir deshalb gesagt: Ich mache das jetzt“, berichtet der KiN aus Offenburg.



Foto: privat
Valeri Stroh,
KiN bei DB Regio
Baden-Württemberg

Nach mittlerweile zwei Einsätzen weiß Stroh ziemlich genau, was es bedeutet, Flüchtlinge im Sonderzug auf ihrem Weg durch Polen nach Cottbus zu begleiten. „Die Menschen haben 1000 Fragen. Wie geht es weiter? Was passiert jetzt? Ich habe ihnen gesagt: Alles wird gut. Wir fahren jetzt erst mal nach Deutschland, machen Sie sich keine Sorgen“, erinnert er sich.

David John Sellors, Teamleiter Fahrdienst Bus Paderborn, erging es ähnlich. Als Polens Verkehrsministerium die Deutsche Bahn Anfang März um Unterstützung bat, dauerte es keine

48 Stunden, bis das Team von DB SEV die ersten Busse auf die Straße brachte: DB RegioBus Ost stellte ad hoc ein gutes Dutzend Reisebusse bereit, die Fahrer:innen kamen aus den Regionen NRW und Nord. „Nachdem ich gelesen hatte, dass Leute mit Busführerschein helfen können, habe ich gleich andere Fahrer aus meinem Bereich angesprochen und sofort noch einen Freiwilligen gefunden“, erzählt Sellors.

In Berlin angekommen, begann die Arbeit für die beiden damit, Geflüchtete über Nacht mit einem Reisebus von BEX nach Bremen zu bringen. Weitere Nachtschichten folgten: Die beiden nächsten Tage pendelten Sie mit ihrem Bus zwischen den Hauptbahnhöfen von Rzepin und Berlin, am vierten Tag brachten Sie die Flüchtlinge von Ber-



Foto: DB AG/Oliver Lang
DB Regio fährt Sonderzüge für Geflüchtete aus Przemysl nach Cottbus. Der Triebfahrzeugführer Uwe Lademann mit symbolischem Streckenverlauf.

lin nach Stralsund. Dann ging zurück nach Paderborn. Ob sie es noch mal machen würden? „Auf jeden Fall“, antwortet Sellors. „Aber beim nächsten Mal nach Möglichkeit in einer Tagesschicht.“



Foto: privat
David John Sellors,
Teamleiter Fahrdienst
(Bus) Paderborn

Valeri Stroh würde auch noch einmal einspringen. Nicht nur, weil er auf seinen Fahrten durch Polen bei vielen Gelegenheiten gemerkt hat, wie sehr er mit seinen Sprach- und Fachkenntnissen weiterhelfen konnte. Sondern auch, weil ihn die Begegnung mit den Flüchtlingen sehr berührt habe. „Viele haben vor Erleichterung geweint und mich umarmt“, erzählt er. „Da habe ich oft direkt mitgeweint.“

Die Deutsche Bahn hatte Anfang März in Zusammenarbeit mit den polnischen Partnern begonnen, Geflüchtete mit Sonderzügen aus Polen nach Deutschland zu bringen. So fuhren etwa bis zu sechs Shuttle-Züge von DB Regio täglich von Breslau (Wrocław) ohne Zwischenstopp nach Cottbus. „Alle packen unkompliziert, schnell und pragmatisch an, um zu helfen“, lobte Carsten Moll, Chef von DB Regio Nordost, das Engagement und die Kooperationsbereitschaft aller Beteiligten. „Darüber hinaus möchte ich mich auch bei unseren Fahrgästen für ihr Verständnis bedanken, wenn in diesen besonderen Zeiten Züge anderswo eingesetzt werden, um Not zu lindern.“ **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
Juni 2022

DB Regio im Internet:
www.dbrégio.de

Zusatz-Infos im
E-Paper
www.dbrégio.de

Zugbegleiter rettet Fahrgast das Leben

Zum Glück hatte ich meinen Erste-Hilfe-Kurs gerade aufgefrischt. So haben wir fast 20 Minuten durchgehalten, bis der Notarzt kam. Der hat sie dann wieder ins Leben zurückgeholt.“ Den kalten Novembertag, an dem er eine junge Mutter davor bewahrte, durch einen Herzinfarkt aus dem Leben gerissen zu werden, wird Zugbegleiter Kujtim Haziri wohl nie vergessen. „Ich war gerade im Bahnhof Willich aus dem Zug gestiegen, als ich ihren Ehemann in der Bahnhofsunterführung panisch um Hilfe rufen hörte“, erzählt er. Tim, wie ihn seine Kolleg:innen bei DB Regio nennen,

reagiert sofort. Er eilt zur Hilfe, sieht die bewusstlose Frau, ruft den Notarzt an und beginnt mit der Reanimation, während er ihrem Mann erklärt, was er machen soll. Die Allianz pro Schiene verleiht Haziri dafür die Goldmedaille im Wettbewerb „Eisenbahner:in mit Herz“. „Mehr Einsatz für die Fahrgäste geht nicht mehr“, lobt Geschäftsführer Dirk Flege bei der Preisverleihung Anfang Mai in Potsdam. Der Lebensretter reicht das Lob gerne weiter: „Danke, aber der Preis gilt nicht mir allein, sondern meiner ganzen Umgebung, meinem Vorgesetzten Udo Stefes und meinen Kollegen. Ohne sie wäre ich nicht der Mensch, der ich bin. Der Preis geht an alle.“ **Weitere Informationen im E-Paper**



Foto: Allianz pro Schiene/Thomas Frey