



Regio Aktuell

Informationen der DB Regio AG für die Nahverkehrsbranche

„Künftiges System muss radikal einfach sein“

Der Erfolg des 9-Euro-Tickets hat die Branche in Bewegung gesetzt

Der „Sommer des Nahverkehrs“ ist vorbei – der ÖPNV bleibt in aller Munde. Das 9-Euro-Ticket war ein „Riesenerfolg“, so Bundesverkehrsminister Volker Wissing. Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) zählte nach zwei von drei Monaten etwa 38 Millionen verkaufte Tickets plus etwa zehn Millionen Abonnentinnen und Abonnenten, die monatlich das Angebot automatisch erhielten. Das Statistische Bundesamt verzeichnete im Entfernungsbereich ab 30 Kilometer 42 Prozent mehr Bahnfahrten als im Sommer 2019. Vorbehaltlich der Ergebnisse der wissenschaftlichen Begleituntersuchung bezifferte Bundesverkehrsminister Wissing die Verlagerung vom Auto zum ÖPNV auf drei bis vier Prozent – und dankte den Beschäftigten der Verkehrsunternehmen, die „extrem belastet“ gewesen seien. „Die Menschen haben Großartiges geleistet.“

Das 9-Euro-Ticket hat jedoch nicht nur Menschen in Bewegung gebracht, sondern auch die Diskussion um die Zukunft des ÖPNV. Das betrifft zum einen die Tarifstrukturen. „Der Kunde hat gesprochen: Das zukünftige System muss radikal einfach sein“, bringt es Christian Grotemeier, Professor an der Hochschule Rhein-Main, auf den Punkt. Das fordert auch Volker Wissing und sieht die Branche in der Pflicht. Einer Fortsetzung des 9-Euro-Tickets hatte er früh eine Absage erteilt, weil das nicht finanzierbar sei. Ein Anschlussangebot auf höherem Preisniveau brachten unter anderem der VDV, verschiedene Länder und die Grünen ins Spiel.

Zum anderen nimmt die Debatte um Leistungsfähigkeit und Finanzausstattung des ÖPNV Fahrt auf. Zu den Lehren des 9-Euro-Tickets zählt, dass sich die gewünschte Verdopplung der Fahrgastzahlen mit den gegebenen Ressourcen und infrastrukturellen Bedingungen nicht stemmen lässt. „Die Verkehrsunternehmen müssen finanziell in der Lage sein, in den Erhalt und Ausbau zu investieren sowie die gestiegenen Personal- und Energiekosten abzubilden“, fordern deshalb die Grünen und wissen die Länder an ihrer Seite. Bundesverkehrsminister Wissing, der im Frühjahr einen Ausbau- und Modernisierungspakt ins Leben gerufen hatte, geht es zudem um effizientere Strukturen. Am 12. und 13. Oktober tagt die Verkehrsministerkonferenz und wird erneut die Entwicklung der Regionalisierungsmittel diskutieren. Es bleibt spannend!

Weitere Informationen im E-Paper

Liebe Leserinnen und Leser,

dieser Sommer hat Mobilitätsgeschichte geschrieben. Ganz Deutschland für neun Euro im Monat: Als hätten sie nur darauf gewartet, so haben die Menschen vom 9-Euro-Ticket Gebrauch gemacht. Es war nicht nur der Preis, der sie gelockt hat, es war auch Entdeckerlust: Millionen, die sonst selten oder nie bei uns einsteigen, nahmen Bahn und Bus. Für uns, die Verkehrsunternehmen, war das 9-Euro-Ticket

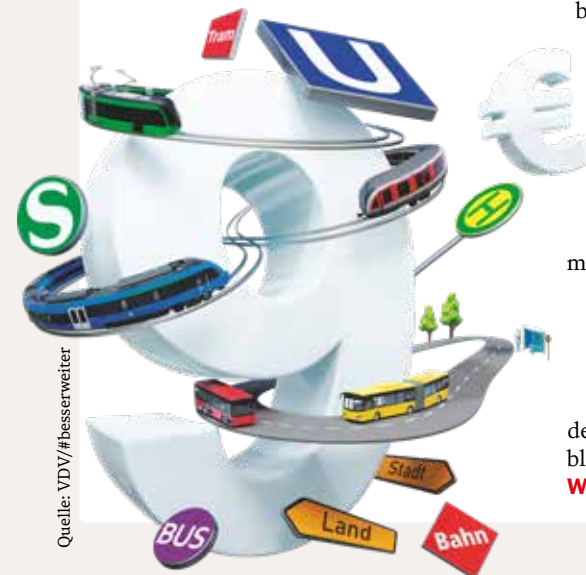


Foto: DB AG

der erwartete Stresstest. Wir bei DB Regio haben alles aufgeboten, was rollen kann und in kürzester Frist 700 zusätzliche Sicherheits- und Servicekräfte mobilisiert. Die allermeisten Fahrgäste haben diesen Einsatz honoriert und es auch akzeptiert, wenn Züge übervoll waren und die Pünktlichkeit litt. Das 9-Euro-Ticket war eine Ausnahmesituation. Die ist nun vorbei. Jetzt geht es darum, mit Qualität, Innovationen und Service Kunden zu gewinnen und zu halten. „Das 9-Euro-Ticket war eine Ausnahmesituation. Jetzt geht es darum, mit Qualität, Innovationen und Service Kunden zu gewinnen und zu halten.“

Andreas Schilling

Andreas Schilling, Vorstandsbefragter Marketing DB Regio AG





RegioSignale: Der Countdown läuft

Was lernt die Branche aus dem 9-Euro-Ticket? Wie bereiten wir uns betrieblich auf eine völlig veränderte Nachfrage vor? Wie können wir Straße und Schiene besser verknüpfen, trotz intensiver Bautätigkeit ein attraktives Angebot bereitstellen oder das Fahrrad besser in den ÖPNV integrieren? Das sind nur einige der Themen, die beim Regio-Signale-Kongress am 19. Oktober im Frankfurter Kap Europa im Fokus stehen. Keine Frage: Der Kongress bleibt dem Motto inspirieren, diskutieren, realisieren treu – im Kern geht es dieses Mal aber vor allem um die Realisierung. Das gilt auch für den Marktplan, der mit den Themen „Alternative Kraftstoffe für Bus und Schiene“ und ETCS Lösungen für eine nachhaltige und digitalisierte Mobilität aufgreift. Anmeldung und weitere Informationen zum Kongress unter www.regiosignale.de

Linie: Zukunft

#möglichmacher #füreinander #miteinander

Quelle: DB Regio Bus

Nuggets gehen in die nächste Runde

Ein Livestream immer zur Mittagszeit, immer eine halbe Stunde lang, davon zwanzig Minuten Impulsvortrag und zehn Minuten Dialog: Das sind die virtuellen „Nuggets“ der Initiative Linie:Zukunft, mit der DB Regio Bus die Mobilitätswende vorantreiben und Mut zum Handeln machen will. Nach den ersten beiden Folgen geht das Format nun mit drei weiteren Nuggets in die nächste Runde. Den Auftakt macht Fabian Deipenbrock, Senior Project Manager DB Regio AG. Er referiert am 13.9.2022 um 12.00 Uhr über „Klimafreundlichen Nahverkehr mit dem Biokraftstoff HVO“. Weitere Themen sind Innovationsbudgets in Ausschreibungen am 13. Oktober und die Durchführung von datenbasierten Mobilitätsanalysen am 23. November.

Starkes Signal für einen starken Regionalverkehr

Evelyn Palla steht an der Spitze des neuen Ressorts im DB-Konzernvorstand

Seit dem 1. Juli leitet Evelyn Palla das neu geschaffene Ressort Regionalverkehr im Konzernvorstand der DB. Zugleich löste die 48-jährige Betriebswirtin an der Spitze der DB Regio AG Dr. Jörg Sandvoß ab, der als Konzernbeauftragter für die gemeinwohlorientierte Infrastruktur ein zentrales bahnpolitisches Vorhaben begleitet. Palla war bislang im Vorstand der DB Fernverkehr AG für Finanzen zuständig. Die Südtirolerin kam Ende 2018 von der ÖBB zur Deutschen Bahn. In Österreich verantwortete sie unter anderem den Nah- und Regionalverkehr. Sandvoß stand seit 2016 an der Spitze der DB Regio AG.

Darüber hinaus berief der Aufsichtsrat der DB Berthold Huber zum Vorstand Infrastruktur. Zuvor hatte Huber das Ressort Personenverkehr verantwortet. Ebenso wie der Regionalverkehr ist mit Michael Peterson nun auch DB Fernverkehr unmittelbar im Konzernvorstand vertreten. Der DB-Vorstandsvorsitzende Richard Lutz erklärte zu den Entscheidungen: „Das Team DB steht – jünger und weiblicher als je zuvor. Ich freue mich sehr, dass der Vorstand sofort an die Arbeit gehen kann. Wir stehen vor großen Herausforderungen. Diese werden wir gemeinsam und mit großer Entschlossenheit angehen.“

Im Rückblick auf die Jahre als Vorstandsvorsitzender der DB Regio bedanke ich mich herzlich bei allen, die sich innerhalb und außerhalb der DB für die Sache des Nah- und Regionalverkehrs starkgemacht haben. Unsere Branche hatte Herausforderungen zu bestehen, die in keiner Weise absehbar waren, als ich 2016 bei DB Regio begann. Prägend waren die letzten beiden Jahre mit der Corona-Pandemie. Gemeinsam haben wir durch alle Lockdowns hindurch die öffentliche Mobilität aufrechterhalten. Zusammen mit der Politik haben wir auch Lösungen gefunden, um drohende Verwerfungen in der Branche abzuwenden. Kein Unternehmen musste aufgrund der Pandemie aufgeben. Zudem denke ich an das 9-Euro-Ticket. Es hat uns betrieblich und organisatorisch ebenfalls alles abverlangt und ist ein Erfolg geworden. Es hat Zeichen gesetzt und ein Stück Verkehrswende vorweggenommen. In all diesen und vielen weiteren Herausforderungen hat sich DB Regio als ein Stabilitätsanker der Branche sowie als guter, zuverlässiger Partner der Aufgabenträger erwiesen. Das jedenfalls war immer mein Anliegen. Und seien Sie gewiss: Auch als Konzernbeauftragter für die gemeinwirtschaftliche Infrastruktur, meiner letzten Etappe bei der Deutschen Bahn, werde ich den Nahverkehr nicht im Stich lassen.

Foto: DB Regio

Ihr

Es ist ein deutliches Zeichen, dass der Regionalverkehr nun als Ressort unmittelbar im Konzernvorstand der DB vertreten ist. Denn vor uns und vor der Branche insgesamt liegt die immense Herausforderung der Verkehrswende. Das bedeutet konkret, eine Milliarde zusätzliche Fahrgäste zu gewinnen. Damit das gelingt, brauchen wir Konzepte, die noch deutlicher auf die Menschen und ihre Bedürfnisse zugeschnitten sind. Wir müssen zudem weiter an der Digitalisierung der Kundenschnittstelle arbeiten und es den Fahrgästen auch bei Tarifen und Angeboten so einfach wie möglich machen. Über die großen Ziele dürfen wir jedoch das tägliche Geschäft nicht vernachlässigen. Pünktlichkeit und Komfort sind Basiserwartungen der Fahrgäste und Aufgabenträger. Sie müssen stimmen. Unser Job ist es, jeden Tag ein bisschen besser zu werden. Und schon das ist eine Aufgabe. Das 9-Euro-Ticket hat Belastungsgrenzen der Systeme aufgezeigt. Zugleich müssen wir mit den betrieblichen Auswirkungen der Erneuerung der Infrastruktur umgehen, so nötig sie auch ist. Als Südtirolerin und Italienerin weiß ich, dass Rom zwar nicht an einem Tag erbaut wurde, aber Schritt für Schritt zur Sensation geworden ist. Und so sehe ich den Weg von DB Regio. Wir erbringen eine Leistung, über die unsere Kund:innen immer öfter sagen: cool!



Ihre

Zwischenbilanz rückt in Reichweite

Brancheninitiative Fahrrad & Bahnen stellt Ergebnisse vor

Eine Million neue Bike+Ride-Plätze an Bahnhöfen, in den Zügen mehr Mitnahmekapazitäten, dazu Mietrad-Angebote, Routing- und Buchungstools sowie attraktive Ticket- und Mitnahmeregelungen: Nachdem Verkehrsverbände und Bahnbranche im Juni mit der „Brancheninitiative Fahrrad und Bahnen“ einen starken verkehrspolitischen Impuls für die Kombination von Fahrrad und Bahnen gesetzt hatten, rückt nun der erste Meilenstein in Sicht. „Auf dem RegioSignale-Kongress werden wir die bisherigen Ergebnisse unserer Arbeit vorstellen“, sagt Lisbeth Blum vom Team Produktinnovation.

Davor ist allerdings nicht nur ein Zwischenstopp bei der InnoTrans vorgesehen, die mit der neuen MobilityPlus-Plattform einen neuen Ausstellungsbereich für vernetzte Mobilität und die Integration von Fahrrädern in den ÖPNV geschaffen hat. Für die fünf von der Brancheninitiative definierten Arbeitspakete – Fahrrad-Parken, Bike-Sharing und Verleih, App- und Web-Anwendungen, Beförderungsbedingungen sowie Zug- und Mitnahmekapazität – müssen auch verkehrspolitische Positionen entwickelt werden, die die politisch Verantwortlichen überzeugen. Dazu gehört auch, den Finanzierungsaufwand zu beziffern und den Handlungsbedarf zu ermitteln.

Dass Bedarf besteht, liegt für Heinrich Strößenreuther, Sprecher der Initiative clevere Städte, auf der Hand: „Wer Staus vermeiden, Parkplatz- und Klimaprobleme lösen will, muss den Auto-Pendlern die Alternative Fahrrad und Bahnen schmackhaft machen. Das Fahrrad vergrößert das Einzugsgebiet rund um die Bahnhöfe um den Faktor zehn. Das bringt Nachfragewachstum.“

Arbeitspaket 1: Fahrrad-Parken

Ausweitung der personellen Planungsressourcen und der Förderinstrumente für bestehende Programme, damit (zum großen Teil neue) Fahrgäste ihre Fahrräder zeitnah, sicher und kundenorientiert an Bahnhöfen abstellen können.

Arbeitspaket 2: Bike-Sharing und Fahrradverleih in den Kommunen

Fahrradverleih, Sharing-Angebote sowie überzeugende und kombinierte Tarifangebote erleichtern die effiziente Kombination unterschiedlicher Verkehrsträger. Dadurch wird sich die Fahrradmitnahme vielerorts erübrigen.

Arbeitspaket 3: Apps und Webanwendungen

Mithilfe kundenfreundlicher und einheitlicher Apps und Webanwendungen lassen sich Fahrrad und Bahnen intermodal verknüpfen. Vor der Fahrt, entlang der gesamten Reisekette und in Echtzeit.

Arbeitspaket 4: Beförderungsbedingungen

Vereinfachte Tarifstrukturen und Beförderungsbedingungen können die netzspezifische Auslastung im Sinne der Klimaziele und Kundenfreundlichkeit optimieren, wenn sie Verkehrsverbänden und Eisenbahn-Verkehrsunternehmen entsprechende Steuerungsmöglichkeiten bieten.

Arbeitspaket 5: Zug- und Mitnahmekapazitäten

SPNV und Zugkapazitäten müssen mittel- bis langfristig nachhaltig ausgebaut werden. Dazu gehören auch mehr Bahnsteigkapazitäten sowie intelligente Nutzungskonzepte für Züge und Bahnhöfe, um mehr Zugreisende und auch Fahrräder in den heute insbesondere zu Stoßzeiten überlasteten Systemen befördern zu können.

BEMU-Netz soll 2025 starten

Für das Netz Niederrhein-Münsterland beschaffen der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr und der Nahverkehr Westfalen-Lippe 63 Batteriezüge beim spanischen Hersteller CAF (Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles). Ab Ende 2025 wollen die beiden Aufgabenträger den jetzigen Dieselbetrieb auf die neuen Züge umstellen. Als Hybrid-BEMU (Battery Electric Multiple Unit) können sie auf elektrifizierten Abschnitten an der Oberleitung nachladen und so ihre Reichweite auf nicht-elektrifizierten Strecken verlängern. In Kleve ist dafür eine Oberleitungsinsel geplant.

Das Netz Niederrhein-Münsterland ist nach Angaben der Aufgabenträger das bisher größte BEMU-Projekt in Deutschland. Fünf der sieben Linien wird DB Regio betreiben, die sich in einem europaweiten Wettbewerbsverfahren durchgesetzt hat. Für zwei Linien steht die Vergabeentscheidung noch aus. Im Dezember 2025 soll der BEMU-Betrieb auf drei Linien beginnen, die beiden weiteren Linien folgen 2026 und Ende 2028. „Wir starten schon in diesem Jahr mit den Vorbereitungen für einen reibungslosen Betriebsstart“, sagt Frederik Ley, Vorsitzender der Regionalleitung DB Regio NRW. Ein wichtiger Fokus seien die neuen Fahrzeuge des Typs „Civity BEMU“. „Der Hersteller ist für Instandhaltung und Fahrzeugverfügbarkeit zuständig. Hier müssen wir gute und eng abgestimmte Prozesse entwickeln“, so Ley. Auch die Reichweite der Batterien sei eine Herausforderung. Sie liege zwischen 100 und 150 Kilometern. „Bei der Umlaufplanung müssen wir deshalb künftig genau den Energiebedarf im Blick haben.“

Weitere Informationen im E-Paper

Mit „MoselLux“ zu mehr Angebot

Restrukturieren das Angebot auf der Mosel-Achse neu. Beginnend im Dezember 2024 wächst die Verkehrsleistung im Netz „MoselLux“ innerhalb von fünf Jahren von rund 2,95 auf 3,6 Millionen Zugkilometer pro Jahr. Davon profitieren die Fahrgäste auf der Moselstrecke Koblenz – Trier einschließlich der nach Traben-Trarbach abzweigenden Moselweinbahn, auf der Obermoselstrecke Trier – Perl sowie zwischen Trier und Luxemburg. Hinzu kommen Verbesserungen am Rhein zwischen Koblenz und Kaub. Entsprechend der Vergabeentscheidung des federführenden Aufgabenträgers Zweckverband SPNV Rheinland-Pfalz Nord und des Saarlandes wird DB Regio das neue Angebot auf die Schiene bringen und beschafft 19 „Flirt“-Elektrotriebzüge.

Weitere Informationen im E-Paper

Standpunkt



Foto: Holger Jacoby

So wird jede Fahrt zur Reise

Frank Zerban,
Hauptgeschäftsführer des Bundesverbands
SchienenNahverkehr (BSN)

Wir brauchen Innovationen in den Fahrzeugen des Nahverkehrs, um künftig noch mehr Fahrgäste für den SPNV begeistern zu können! Mit ihren beiden Ideenzügen hat DB Regio eindrücklich gezeigt, dass es möglich ist, auf die jeweiligen Bedürfnisse zugeschnittene innovative Innenraumkonzepte anzubieten. So kann der Ideenzug City mit flexiblen Sitzlandschaften je nach Tageszeit auf die unterschiedlichen Anforderungen der Fahrgäste reagieren – und bietet gleichzeitig mit einem variablen Beleuchtungskonzept eine stets angenehme Atmosphäre. Gleichzeitig wird durch intelligente Anzeigen auch der Informationsbedarf der Fahrgäste umfassend abgedeckt. Anders als der IdeenzugCity ist der Ideenzug Südostbayernbahn bereits aus der Konzeptphase herausgewachsen.

„Ich hoffe sehr, dass möglichst viele Ideen in künftigen Fahrzeuggenerationen umgesetzt werden.“

Mit seinen zehn unterschiedlichen Bereichen, die ab dem Fahrplanwechsel in Teilen auch im Fahrgastbetrieb getestet werden, wird jede Fahrt zur Reise – denn die Zeit vergeht wie im Flug, wenn die Fahrgäste wählen können zwischen Bürokabine, Stammtisch-, Komfort- oder Relax-Bereich, ergänzt durch modernste Fahrgastinformation. So kann Reisen im Nahverkehr der Zukunft aussehen.

Beide Ideenzüge haben die Jury des BSN voll und ganz überzeugt, weswegen der erste Preis bei der erstmaligen Verleihung des Innovationspreises SchienenNah des BSN einstimmig an beide Projekte zu gleichen Teilen gegangen ist. Ich hoffe sehr, dass mit diesen beiden Konzepten sowohl bei den Aufgabenträgern als auch bei den Fahrzeugherstellern neue Impulse gesetzt wurden und möglichst viele Ideen in künftigen Fahrzeuggenerationen umgesetzt werden.



Grafik: neomind

Bayerischer Innovationsträger feiert in Berlin Premiere

Er wird direkt aus dem DB-Werk Wittenberge kommen und ganz sicher zu den Highlights der InnoTrans gehören: der Ideenzug-Doppelstockwagen der Südostbayernbahn (SOB). Mit Unterstützung der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) zeigt die SOB, wie der Regionalverkehr der Zukunft aussehen kann. Kein Mock-up, keine Vision, sondern Design und Komfort für den Echtbetrieb. Der soll im Dezember auf der Strecke München – Mühldorf starten.



Grafik: neomind

Der Weg zum Ziel war weit. Schon als vor fünf Jahren der IdeenzugRegio als Mock-up präsentiert wurde bestand die Absicht, gemeinsam mit der BEG ausgewählte Module weiterzuentwickeln und auf die Schiene zu bringen. Doch bei der Realisierung „ist Corona uns brutal in die Seite gegrätscht“, sagt Christoph Kraller, damals Geschäftsführer der SOB, heute Geschäftsführer der DB RegioNetze, zu denen die SOB gehört. Für die eigentlich vorgesehene Fremdvergabe war kein Auftragnehmer zu finden. Gemeinsam mit Konzernpartnern stemmten SOB und DB Regio die Realisierung deshalb in Eigenregie. Eine echte Pionierleistung, die von der ingenieurtechnischen Planung, über die Erstellung der Lastenhefte und Ausschreibung der Komponenten bis hin zur aufwändigen Dokumentation und eisenbahntechnischen Zulassung reicht. Entstanden ist ein Showroom auf Schienen, mit zehn unterschiedlichen Bereichen, acht Sitzsystemen, mit einem Bordinformationssystem, das auch freie Plätze anzeigt, mit stilisierten Bergpanoramen als Designelementen. Modern interpre-

tierte Klassiker wie vis-à-vis-Sitzbänke sind ebenso dabei wie ganz neue Ideen, etwa Sitze mit Rückenlehne aus luftigem Mesh-Gewebe. Kein Wunder, dass sich Julian Follner mit der Frage nach seinem persönlichen Favoriten schwertut. Der Projektleiter der SOB entscheidet sich schließlich für die Bürokabine mit eingebautem 27-Zoll-Bildschirm. „Die sind wirklich ideal, um unterwegs zu arbeiten.“

Follner wird das Team anführen, das den Wagen auf dem Gleisgelände der

InnoTrans betreut – und freut sich „massiv“ auf die Messe. Christoph Kraller lobt den Rückenwind durch die BEG und hofft zugleich, dass der Ideenzug-Doppelstocker auch Aufgabenträger über Bayern hinaus inspiriert. „Die Branche braucht Innovationen, die die Fahrgäste begeistern. Gerade jetzt, nach Corona. Und gerade mit Blick auf die Verkehrswende.“

Weitere Informationen im E-Paper



Ideenzug goes InnoTrans

DB Regio präsentiert den IdeenzugCity erstmals auf der Weltleitmesse für Verkehrstechnik vor internationalem Publikum. DB Regio Bus, ioko, Clevershuttle, mobimeo und Bonvoyo sind auf der verkehrsträgerübergreifenden Plattform Mobility+ vertreten.

Nach der pandemiebedingten Zwangspause ist es endlich wieder so weit: Am 20. September öffnet die InnoTrans mit der Eröffnungsveranstaltung unter dem Motto „The Future of Mobility in times of climate change“ ihre Tore. Ein Slogan, der auch dem Ideenzug wie auf den Leib geschneidert ist.

Tatsächlich sind die begehbaren Mock-ups vom IdeenzugCity und IdeenzugRegio auf der InnoTrans in bester Gesellschaft. Siemens Mobility und die Deutsche Bahn präsentieren das Projekt H2goesRail und den Mireo Plus H, eine neue Generation Wasserstoffzüge. Bushersteller führen Fahrzeuge mit alternativen Antrieben und der dazugehörigen Ladeinfrastruktur im laufenden Betrieb vor. Beim Ideenzug zeigt sich die Messe Berlin insbesondere von den konfigurierbaren Sitz- oder Stehmöglichkeiten, dem flexiblen Raumkonzept und den interaktiven Fenstern beeindruckt. „Der IdeenzugCity ist die S-Bahn der Zukunft“, heißt es in der Pro-

grammvorschau. Nach den drei jüngst gewonnenen Design- und Innovationspreisen sind Motivation und Vorfreude beim Ideenzug-Team besonders groß. „Neben RegioSignale ist die InnoTrans unser absolutes Highlight. Wir haben viel zu zeigen und brennen darauf, Ausstellung und Programm mit unseren Besucher:innen zu teilen“, beschreibt Marketing Manager Christian Schaalo die Stimmung. „Außerdem sind fast alle Partnerunternehmen mit am Stand, sodass Besucher direkt vor Ort mit ihnen in die Details gehen könnten.“

Mit einem neu entwickelten Fahrrad-Modul hat das IdeenzugTeam sogar eine echte Premiere im Gepäck. Verbaut wird es im IdeenzugRegio. „Ein Ideenzug ist nie fertig, weil wir ihn stetig weiterentwickeln. Vorbeikommen lohnt sich also“, beschreibt Schaalo das Prinzip – und verweist im selben Atemzug auf die Premiere des Ideenzugs der Südostbayernbahn in der Gleisfläche: „Darauf sind wir besonders stolz.“

Im Vergleich zur letzten InnoTrans habe sich aber auch das Programm auf der Ideenzugbühne weiterentwickelt. „Wir möchten die Branche inspirieren und darüber sprechen, wie sich Ideen in die Praxis umsetzen lassen. Dazu haben wir spannende Branchenvertreter:innen in unser Zelt eingeladen. Mit dabei sind beispielsweise Evelyn Palla, Senator Dr. Anjes Tjarks oder Dr. Jan Schilling. Wir freuen uns auf zahlreiche Besucher:innen!“

Weitere Informationen im E-Paper



Foto: DB AG

BESUCHEN SIE UNS AUF DER INNOTRANS 2022 20. – 23. SEPTEMBER MESSE BERLIN

- IdeenzugZelt am Eingang Messe Süd
- Ideenzug der SOB auf dem Freigelände
- DB Regio Bus im Ausstellungsbereich Mobility+, Halle 7.1c

Aktuelle Informationen zum Programm im IdeenzugZelt sowie zu den Events bei DB Regio Bus: dbregio.de



Neue Heimatbasis

Eine neu erbaute Event-Location in Frankfurter Stadtteil Rödelheim ist seit diesem Sommer die Heimatbasis der Ideenzüge von DB Regio. Das multifunktionale Gebäude vereint auf einer Gesamtfläche von rund 1.400 Quadratmetern einen Showroom für die Präsentation der Züge, eine Werkstatt sowie Eventflächen für bis zu 150 Personen, einen Lounge-Bereich und diverse Büro- bzw. Funktionsräume. Für DB Regio und das Ideenzug-Team eröffnet die neue Location vielfältige Möglichkeiten: Der Showroom wird in erster Linie dem Austausch mit Aufgabenträgern und Fahrzeugherstellern dienen, soll aber auch anderen Veranstaltungsformaten zur Verfügung stehen. Die Werkstatt erlaubt die Weiterentwicklung von Komponenten und die Umsetzung der Kooperationsverträge mit den Partnern direkt vor Ort. Die 970 Quadratmeter große Eventfläche im Erdgeschoss soll vor allem mit Veranstaltungen rund um Innovations- und Fahrzeugthemen bespielt werden.

„Beide Ideenzüge geben wichtige innovative Impulse zum Nutzen der Fahrgäste.“
Christian Schaalo,
Philipp Kühn,
Christoph Kraller und
Lars Pinnecker (v.l.)
freuen sich über den
Innovationspreis
des Bundesverbands
Schienennahverkehr
(BSN) und die Würdigung
von BSN-Präsident
Thomas Prechtl.

Foto: Kthlin

Foto: InnoTrans

Zugportal feiert Premiere im Bus

An der Ostsee und in Oberbayern fährt das Zugportal jetzt auch Bus: Im Airportbus KIELIUS hält das Informations- und Entertainment-Portal die Fahrgäste zwischen Kiel und dem Airport Hamburg auf dem Laufenden. Am anderen Ende der Republik unterhält und informiert es die Reisenden im Mozart-Express, der zwischen Reit im Winkl und Salzburg verkehrt und vor allem bei Tourist:innen sehr beliebt ist.

So unterschiedlich wie Regionen und Zielgruppen sind die über das bordeigene W-LAN bereitgestellten Inhalte. Im KIELIUS stehen gratis zugängliche Tageszeitungen, Nachrichten, Hörbücher und Echtzeitauskunft über den Fahrtverlauf auf dem Programm. Im Mozart-Express sind es Freizeittipps entlang der Linie sowie Informationen über Sehenswürdigkeiten, Führungen, Rundfahrten und Veranstaltungen in Salzburg, die in Kooperation mit regionalen Tourismusorganisationen publiziert werden.

Bedarfsverkehre legen weiter zu



Foto: Wolfgang Köhler/VHH

Schon jetzt betreiben der Rhein-Main-Verkehrsverbund RMV und die DB gemeinsam mit lokalen Partnern Deutschlands größtes On-Demand-Netzwerk. Nun kommt ab 2023 die weltweit erste, vollständig in den Regelbetrieb des ÖPNV integrierte autonome Shuttle-Flotte hinzu. Die DB-Tochter ioki soll die On-Demand-Software liefern, betrieben wird der Verkehr von CleverShuttle zusammen mit HEAG mobilo aus Darmstadt und der Kreisverkehrsgesellschaft Offenbach kvGO. VDV-Vizepräsident und RMV-Geschäftsführer Prof. Knut Ringat zufolge bieten On-Demand-Verkehre große Potenziale für die Mobilitätswende, sind großflächig aber nur im autonomen Betrieb wirtschaftlich darstellbar. Laut VDV entfallen 47 Prozent aller On-Demand-Verkehre auf den ländlichen Raum und Kleinstädte, 26 Prozent auf Mittel- und Oberzentren und 27 Prozent auf den suburbanen und urbanen Raum.

Weitere Informationen im E-Paper

Wichtiger Baustein beim Abschied vom Diesel

In Baden-Württemberg tanken 57 Züge sauberes HVO

Mit insgesamt 57 Fahrzeugen bringen DB Regio und das Land Baden-Württemberg den alternativen Kraftstoff HVO (Hydrotreated Vegetable Oil) in den Regionalverkehr. „Ab September 2022 tanken die Züge statt Diesel den nachhaltigen Biokraftstoff HVO“, sagt David Weltzien, Vorsitzender der Region Baden-Württemberg bei DB Regio. Vertankt wird der reine HVO (kurz: HVO 100) in 16 Triebwagen der Baureihe 650 im Netz Aulendorfer Kreuz und in 41 Neigezügen der Baureihe 612 im Netz Donau-Ostalb. Bis Ende 2023 werden so bereits rund 3.700 Tonnen CO₂ eingespart.

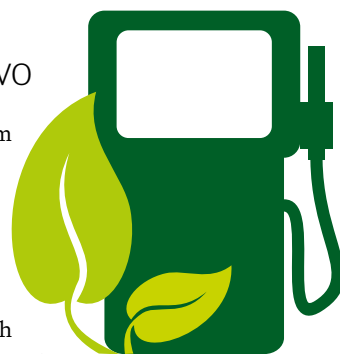
Die Treibstoffversorgung erfolgt in der Tankstelle Aulendorf, die DB Energie dafür auf den klimafreundlichen Kraftstoff umgestellt hat. Rund 1,3 Millionen Liter HVO 100 sollen dort bis Ende 2023 vertankt werden. Die Richtlinien des DB-Konzerns erlauben dabei nur aus biologischen Reststoffen und Abfällen gewonnenes HVO 100 und schließen Palmöl als Ausgangsstoff aus. Somit tritt die Produktion nicht in Konkurrenz zur Nahrungs- sowie Futtermittelherzeugung und fördert auch keine schädlichen Anbaumethoden.

Ebenso wie Batterie- und Wasserstoffzüge ermöglicht der Einsatz von HVO 100 in Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor, die aktuell noch auf nicht vollständig elektrifizierten Strecken eingesetzt werden, den Abschied von fossilen Energieträgern. HVO 100 kann wie Diesel verwendet werden, verursacht in der Gesamtbilanz aber 90 Prozent weniger CO₂-Emissionen. Als Option für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren bietet HVO 100 kurz- und mittelfristig interessante Vorteile. Zum einen erzielt eine Umstellung auf HVO 100 unmittel-

bar Erfolge beim Klimaschutz, wobei ein Einsatz von HVO 100 bereits in laufenden Verkehrsverträgen möglich ist. Zum anderen ermöglicht HVO 100 den klimafreundlichen Weiterbetrieb von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor bis zum Ende ihrer technisch vorgesehenen Nutzungsdauer. Das spart Ressourcen und dient der Nachhaltigkeit, weil keine Züge vorzeitig ausgemustert werden müssen. Zudem lassen sich teure und langwierige Fahrzeugbeschaffungen bei Neuzugängen durch die Brückentechnologie HVO 100 zunächst vermeiden. Nach Erreichen der Nutzungsdauer kann ein Austausch durch neue, vollständig lokal emissionsfreie Batterie- oder Wasserstoffzüge erfolgen. Langfristiges Optimum für viele Strecken sind Elektrifizierungen mit 100 Prozent Ökostrom.

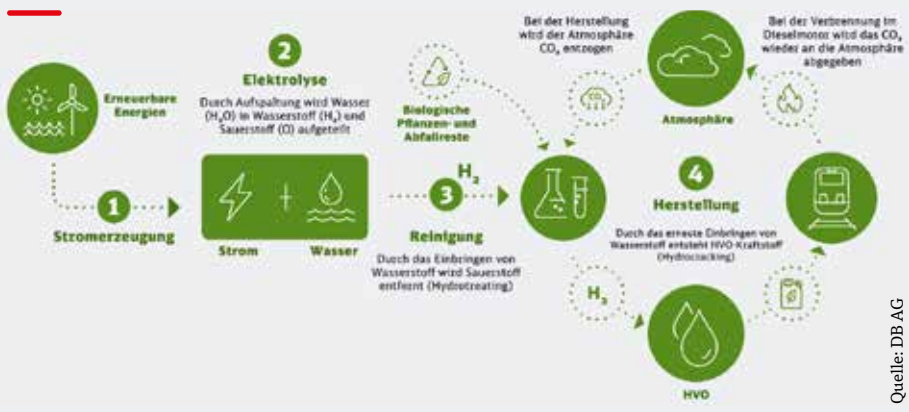
In Dieselloks und Triebwagen des Sylt Shuttles und Sylt Shuttles plus des Fernverkehrs sowie im Rangierbetrieb setzt die DB den alternativen Kraftstoff schon ein. „HVO kann bis 2040 ein zentraler Baustein der Dekarbonisierung des öffentlichen Verkehrs sein“, ist DB-Vorständin Regionalverkehr Evelyn Palla überzeugt. „Nach der Umstellung in Aulendorf gemeinsam mit dem Land Baden-Württemberg werden bei DB Regio HVO-Einsätze an weiteren Standorten folgen. Wir sind darauf vorbereitet.“

Weitere Informationen auf der Website dbregio.de sowie im E-Paper



Die klimafreundliche Alternative

So entsteht der Biokraftstoff HVO



Quelle: DB AG

Foto: DB AG/Axel Hartmann Fotografie



Neues Liniennetz in Hamburg

Die S-Bahn Hamburg führt ein neues Liniennetz ein und stellt zum Fahrplanwechsel 2023/24 auf vier Linien um: S1, S2, S3 und S5. Dies schafft bei erweitertem Angebot eine eindeutige Linienführung für Fahrgäste. Bis 2030 folgen die Linien S4 und S6, die S5 wird bis Kaltenkirchen erweitert.

Volle Bahnsteige, volle Züge, voller Einsatz

Viele haben geholfen, die Herausforderung des 9-Euro-Tickets zu bestehen, sagt Steve Pryce, Leiter Kompetenz Center Betriebsqualität.

Im Mainzer Hauptbahnhof sind die Bahnsteige voll und die Züge auch. Das 9-Euro-Ticket wirkt. Es ist Wochenende und das Rheintal immer eine Reise wert. Viel zu tun für Kundenbetreuerinnen und Kundenbetreuer, für Bahnhofspersonal, Sicherheits- und Service-



Foto: Elkendorf

kräfte, die dafür sorgen, dass sich die Fahrgäste auf dem Bahnsteig verteilen, sie beim Ein- und Ausstieg unterstützen und Auskunft geben. Viel zu tun auch für die Kolleginnen und Kollegen von DB Regio aus den Bereichen Betrieb, Flotte und Instandhaltung, die ebenfalls mithelfen. In oranger Weste ist Steve Pryce dabei (Bildmitte, mit Knut Elkendorf (l.) und Niklas Hohmann). Die Haltezeitüberschreitungen halten sich in Grenzen – der Leiter des Kompetenz Centers Betriebsqualität bei DB Regio verbucht es als Erfolg. Bereits seit 2007 gehört Pryce zum DB-Konzern, war zunächst in der Konzernstrategie, dann im Güterverkehr auch im Ausland tätig, bevor er zu DB Regio wechselte. Einen Ansturm wie in diesem Sommer hat er noch nicht erlebt. „Auslas-

tungsspitzen sind für uns nicht neu und gerade auf den Strecken in die Freizeitgebiete ist in jedem Sommer viel los. Dieses Jahr haben wir allerdings dauerhaft eine extrem hohe Auslastung gesehen, unter der Woche genauso wie am Wochenende.“

Wie erwartet waren die Ausflugsziele in den Bergen, an der See sowie rund um die Metropolen die am stärksten belasteten Hotspots. Die Vorbereitungen mussten schnell gehen und bezogen den ganzen DB-Konzern ein, sagt Pryce. „Konkret ging es darum, Ressourcen zu aktivieren und Prozesse zu stärken. Welche zusätzlichen Fahrzeuge können wir einsetzen? Wo brauchen wir zusätzliche Bereitschaften?“ Es sei jedoch klar gewesen, dass das allein nicht reichen würde. Deshalb habe man „alle Register gezogen“, um zusätzliche Sicherheits- und Servicekräfte zu gewinnen. Das gelang: Mit 700 Verstärkungskräften ging die DB in das Pfingstwochenende, das alle Rekorde schlug. Auf der Schiene rollte alles, was rollen konnte. 86.000 Zugfahrten verbuchte DB Regio über das lange Wochenende. Den ganzen Sommer über seien die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den Zügen und auf den Bahnsteigen, aber auch in Leitstellen und Werkstätten stark gefordert gewesen. Was Pryce freut: Viele Führungskräfte und Verwaltungsbeschäftigte folgten dem Aufruf, als Freiwillige die operativen Kräfte zu unterstützen. Die Pünktlichkeit bei DB Regio ging von Mai auf Juni um 3,8 auf 88,5 Prozent zurück. Das entsprach zwar ziemlich exakt den Prognosen, wird Steve Pryce aber weiter beschäftigen. „Wir werden in den kommenden Jahren deutlich steigende Fahrgastzahlen sehen. Darüber freuen wir uns, aber darauf müssen wir uns auch ausrichten. Deshalb betrachten wir jetzt genau, wie die Fahrgastmengen im System gewirkt haben, wo die neuralgischen Punkte sind.“

„Respekt für alle, die das den ganzen Sommer machen“ – Interview mit Steve Pryce im E-Paper

Smartes Routing senkt Emissionen

Schon kurz vor den Sommerferien war Autokraft im Kreis Herzogtum Lauenburg auf zwei Schulbuslinien mit MintesO, einer Software zur Minderung von Treibhausgas-Emissionen, durchgestartet. Nun soll das System auf den gesamten Schulbusverkehr ausgeweitet werden. Herzstück von MintesO ist eine Software, die das Routing von Schulbussen auf dem Rückweg von der Schule optimiert, indem nur tatsächlich gewünschte Ausstiegshaltestellen angefahren werden. Dazu müssen die Kinder ihre Fahrkarte beim Einstieg an ein Lesegerät halten und so ins System einchecken. MintesO war 2018 als Verbundprojekt des Kreises Herzogtum Lauenburg und des Landkreises Nordwestmecklenburg auf den Weg gebracht worden.

Sicher mit dem Bus in die Schule

Kinder, die mit dem Bus in die Schule fahren, sollten nicht nur den Fahrplan im Kopf, sondern auch die wichtigsten Verhaltensregeln beim Busfahren auf dem Zettel haben. Erlernen können sie dies seit verganginem Jahr auch mithilfe der Digitalen Busschule. Die fünfteilige Videoserie wurde von Mitarbeiter:innen von DB Regio Bus Baden-Württemberg, Mitte und Nord entwickelt. Anlass war der Ausfall vieler Präsenzs Schulungen infolge der Corona-Pandemie. Auf Erst- bis Fünftklässler:innen zugeschnitten, sind die Episoden prägnant und anschaulich gehalten: Der Erklärung einzelner Abschnitte des Schulwegs folgt jeweils eine Lerneinheit. Ergänzend dazu stehen Lehrer:innen Urkunden, ein Stundenplan sowie drei Rollenspiel-Szenarien zur weiteren Einbindung in den Unterricht zur Verfügung.

Weitere Informationen im E-Paper

„Ich finde das 9-Euro-Ticket klasse. Für Berufspendler, aber auch für Reisebegeisterte. Der ein oder andere wird jetzt auch dauerhaft sein Auto stehen lassen und unseren guten Nahverkehr nutzen. Der Barverkauf im Bus ist aber drastisch weniger geworden. Hier muss sichergestellt werden, dass die Einnahmeverluste ausgeglichen werden.“

Matthias Osinski,
Busfahrer DB Rheinlandbus

„1,8 Millionen verkaufte 9-Euro-Tickets im Verbundgebiet, Fahrgastzahlen über dem Vor-Corona-Niveau und aussagekräftige Marktforschungsergebnisse: Das 9-Euro-Ticket ist für den öffentlichen Nahverkehr ein Experiment von unschätzbarem Wert – für die Fahrgäste wie für den hvv. Die Marktforschung zeigt: Mehr Fahrgäste fahren häufiger mit Bussen und Bahnen und lassen immer öfter das Auto stehen – wenn Angebot und Preisgestaltung stimmen.“

Anna-Theresa Korbitt,
Geschäftsführerin hvv

„Auch für die Kollegen des Fahrzeugmanagements waren die drei Monate eine große Herausforderung. Zum Beispiel mussten wir bei den Reinigungen, aber vor allem bei den WC-Entsorgungen durch die sprunghaft gestiegenen Fahrgastzahlen massiv nachsteuern. Die Tankgröße in den Fahrzeugen ist praktisch nicht veränderbar, sodass nur die Entsorgungsintervalle erhöht werden konnten – was ad hoc nur begrenzt möglich war.“

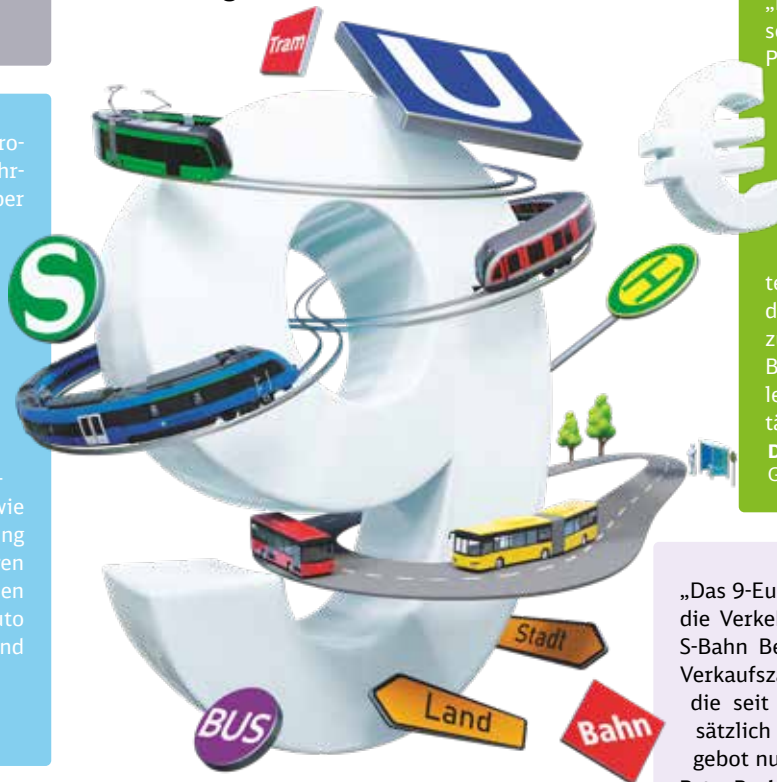
Dr. Daniel Bing,
Leiter Fahrzeugmanagement DB Regio Nordost

„Durch die hohen Besetzungszahlen wirkt jede Störung viel extremer und zieht enormen Aufwand nach sich. Türblockaden, Zwangsräumungen und Entsorgungsthemen kombiniert mit Wald- und Böschungsbänden waren noch nie so kräftezehrend für mein Team wie in dieser Phase.“

Oliver Konowalzyk, Teamleiter Betriebsdisposition, Leitstelle+ DB Regio Nordost

Ein bewegter Sommer für die Republik

Das 9-Euro-Experiment ist Geschichte. Aber welche Eindrücke nehmen die Kolleg:innen mit? RegioAktuell hat sich im Maschinenraum umgehört.



„Die dynamische Entwicklung des 9-Euro-Tickets hat mit der bundesweiten Gültigkeit und dem Umstand, dass die Hälfte der Bürger:innen eines besitzt, eine Situation geschaffen, hinter die wir nicht mehr zurückgehen können, zumal die Beweggründe, die Entlastung zugunsten einer klimafreundlichen Mobilität, mehr denn je bestehen.“

Oliver Wolff,
Hauptgeschäftsführer VDV

„Die überwiegende Mehrzahl schätzt nicht nur den günstigen Preis, sondern vor allem die einfache Nutzung: Ohne einen einzigen Gedanken an den korrekten Tarif oder die nächste noch zu lösende Fahrkarte von A nach B zu kommen, ist für viele mittlerweile der Inbegriff von Mobilität und Freiheit.“

Dr. Arne Beck,
Geschäftsführer NAH.SH

„Das 9-Euro-Ticket ist ein Katalysator für die Verkehrswende. Das merken wir als S-Bahn Berlin GmbH sowohl an dessen Verkaufszahlen als auch den Menschen, die seit Einführung des Angebots zusätzlich unser attraktives Mobilitätsangebot nutzen.“

Peter Buchner,
Geschäftsführer S-Bahn Berlin

„Viele Fragen und viel Arbeit in den Kundencentern – umso schöner ist es aber, dass die Fahrgäste zum Busfahren und zum ÖPNV finden. Wir beraten zu Fahrplanauskünften und stehen unseren Kunden mit Rat und Tat zur Seite.“

Erkan Arslan,
Teamleiter KundenCenter Region NRW DB Regio Bus

Impressum

Herausgeber
DB Regio AG
Bestellermarketing
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
2022

Zusatz-Infos im
E-Paper

