

Regio Aktuell

Informationen der DB Regio AG für die Nahverkehrsbranche

Schwung aufnehmen in fordernden Zeiten

Mobilität der Zukunft braucht Innovationen und öffentlichen Widerhall

InnoTrans
InnoTrans 2024
 24.–27. SEPTEMBER
 BERLIN

Messe Berlin

Alle zwei Jahre fiebert die Branche der InnoTrans entgegen. Jetzt ist es wieder so weit. Vom 24. bis 27. September wird das Berliner Messegelände zur globalen Plattform für Innovationen rund um den Schienenverkehr und die öffentliche Mobilität. Mehr als 2.900 Aussteller aus 59 Ländern präsentieren sich in 42 Hallen und auf dem Freigelände. Die unmittelbar am Südeingang gelegene Halle B, City Cube Berlin, ist auf jeden Fall einen Besuch wert: Dort zeigt der DB-Konzern und mit ihm DB Regio Flagge (Stand 410). Mit 20 vorwiegend interaktiven Exponaten gibt DB Regio Impulse für innovative Mobilitätslösungen. Dazu gehören das Konzept S-Bahn 2029+, das Anforderungen für die Innenraumgestaltung der Züge im Ballungsraumverkehr in den Blick nimmt, das preisgekrönte Redesign der Baureihe 424, die auch mit einem Zug auf dem Gleisgelände zu sehen ist, und die Integrierte Alltagsmobilität am Beispiel des Projekts SMILE24 in Schleswig-Holstein. Gemeinsam mit dem Rhein-Main-Verkehrsverbund präsentiert DB Regio Straße in Halle 7.1 C ein autonomes Shuttle für den fahrerlosen On-Demand-Verkehr (Stand 240). Der Hintergrund: Im

Projekt KIRA (KI-basierter Regelbetrieb autonomer On-Demand-Verkehr) ist der Erprobungsbetrieb angelaufen. Erstmals in Deutschland sind damit Shuttles der Automatisierungsstufe 4 unterwegs. Damit hat der ÖPNV einen Meilenstein erreicht.

Eine spannende Frage ist, wie viel Schwung die Branche mit der InnoTrans in fordernden Zeiten aufnehmen kann. Zum einen beeinträchtigen Baustellen im Schienennetz die Qualität für die Fahrgäste, zum anderen steht die Branche zunehmend unter finanziellem Druck. Klar ist auch, dass der ÖPNV möglichst viel Resonanz in Politik und in der Gesellschaft braucht, um die Mobilität der Zukunft zu gestalten. Dazu beitragen will die Initiative Zukunft Nahverkehr (ZNV), die DB Regio als Plattform für die ganze Branche ins Leben gerufen hat. ZNV hat angesichts des aktuell schwierigen Umfelds zwar davon abgesehen, die InnoTrans für ein großes Event wie im Vorjahr zu nutzen. Sie will aber weiter dem ÖPNV eine zusätzliche öffentlichkeitswirksame Bühne bereiten und lädt alle Branchenpartner dazu ein.

Mehr zu diesen Themen: S. 3, S. 4/5

Liebe Leserinnen und Leser,

während die ÖPNV-Branche ganz auf aktuelle Herausforderungen fokussiert ist, findet die InnoTrans 2024 statt. Es geht um Pünktlichkeit und Betriebsqualität, die Generalsanierung der Korridore, die finanzielle Ausstattung der Aufgabenträger, das Deutschland-Ticket und seine Preisgestaltung. Dass angesichts dieser und vieler weiterer Themen die Inno-



Foto: DB Regio

Trans nicht ganz so hell strahlt wie vor zwei Jahren, ist nur verständlich. Dennoch lohnen die Reise nach Berlin und ein Besuch auf dem DB-Konzernstand.

Als DB Regio zeigen wir dort eine breite Palette an Innovationen, die die Mobilitätswende vorantreiben. Trotz Konzentration auf die betriebliche und wirtschaftliche Performance wollen wir weiter Zukunft gestalten.

Das muss auch die Branche als Ganzes, indem sie dem ÖPNV mehr Gehör und mehr Gewicht in Politik und Gesellschaft verschafft. Am besten geht das mit einer gemeinsamen Plattform für alle Akteure der Branche. Dafür haben wir die Initiative Zukunft Nahverkehr ins Leben gerufen und setzen sie fort. Auch wenn sie auf der InnoTrans keinen großen Auftritt haben wird: Wir bleiben am Ball!

Jan Schilling,
Vorstand Marketing DB Regio AG

„Trotz Konzentration auf die betriebliche und wirtschaftliche Performance wollen wir weiter Zukunft gestalten.“



Standpunkt



Foto: VDV

Grundpfeiler der Eisenbahnzukunft

Ulla Kempf, Geschäftsführerin Eisenbahn des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)

Die Branche atmete ein Stück weit auf: Das novellierte Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) stellt einen wichtigen Meilenstein für die Eisenbahn in Deutschland dar. Die Novelle bildet den Ausgangspunkt für die dringend notwendige Modernisierung der Infrastruktur, die in den vergangenen Jahrzehnten nur unzureichend gepflegt wurde. Es sei darauf hingewiesen, dass der Bund beim Schienengipfel 2023 den erforderlichen Investitionsbedarf klar benannt hat. Das BSWAG eröffnet dem Bund nun endlich die Möglichkeit, sich an der Instandhaltung des Netzes zu beteiligen. Ein entscheidender Fortschritt. Erfreulich ist ebenso, dass die Instandhaltung von Bahnhöfen, Serviceeinrichtungen im Güter- und Personenverkehr sowie der Schienenersatzverkehr für Generalsanierungen förderfähig sind. Allerdings besteht auch noch Verbesserungsbedarf: Die Mehrkosten für den Schienengüterverkehr durch Umleitungen und Traktionswechsel im Rahmen von Generalsanierungen sind derzeit leider nicht förderfähig. Der Branche entsteht dadurch jährlich ein Aufwand von über 230 Millionen Euro.

Das BSWAG hat wichtige Grundlagen geschaffen. Aber nicht vergessen dürfen wir: Die tatsächliche Umsetzung hängt davon ab, dass angemessene Haushaltsmittel zur Verfügung stehen. Es wäre wünschenswert, wenn die bereitgestellten Mittel nicht nur für die Generalsanierung, sondern auch für eine kapazitätsorientierte Instandhaltung und den ganzheitlichen Ausbau des Netzes verwendet würden. Eine langfristige und verlässliche Finanzierung ist eine wesentliche Voraussetzung, um das Wachstum der Schiene nicht zu gefährden, wie das auch die Beschleunigungskommission gefordert hat. Also: Die ersten Schritte in die richtige Richtung sind getan, doch es gilt, den eingeschlagenen Weg konsequent weiterzugehen. Denn ausreichend ist das Erreichte bislang nicht. Die Umsetzung des BSWAG darf nicht durch haushaltspolitische Erwägungen beeinträchtigt werden.

Mobilitätsbudget bietet dem Dienstwagen Paroli

Bus und Bahn, Carsharing, Bikesharing, Fernbus oder Fernverkehr auf der Schiene: Mobilitätsbudgets als Benefit für die Beschäftigten bieten einen flexiblen Zugang zu allen Verkehrsmitteln. In der Praxis sind Mobilitätsbudgets bislang allerdings wenig attraktiv. Die Versteuerung des geldwerten Vorteils ist kompliziert, der bürokratische Aufwand groß. Das soll sich jetzt ändern. Nach dem Entwurf für das Jahressteuergesetz 2024 werden Arbeitgeber Mobilitätsbudgets, die sie zusätzlich zum regulären Gehalt gewähren, bis zu einer Kostenobergrenze von 2.400 Euro pro Jahr pauschal mit 25 Prozent versteuern können. Die neue Regelung diene dem Ziel, die Anreize zur Förderung einer möglichst umweltfreundlichen Mobilität zu erweitern, heißt es dazu in einer Mitteilung des Bundesfinanzministeriums.

Von der Pauschalregelung nicht betroffen sind bestehende steuerbefreite Vergünstigungen wie Jobtickets oder Dienstfahräder. Sie sollen weiterhin gelten. Mit der Verabschiedung des Jahressteuergesetzes im Bundestag wird gegen Ende des Jahres gerechnet.

Mit dem Mobilitätsbudget als Benefit und Alternative zum Dienstwagen können sich Arbeitgeber umweltbewusst positionieren und einen klimafreundlichen Mobilitätsmix der Beschäftigten fördern. Das „Bündnis für eine nachhaltige Mobilitätswirtschaft“, dem der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, die Allianz pro Schiene, der Bundesverband Carsharing und das Bündnis Fahrrad angehören, verlangt dies seit Langem und betrachtet die steuerliche Neuregelung als einen Meilenstein.



Foto: DB AG/Stefan Wildhirt

Der Bund stellt sich weiteren Aufgaben

Novelliertes BSWAG nimmt Forderungen des Eisenbahnsektors auf

Nach der Einigung von Bund und Ländern im Vermittlungsausschuss ist am 9. Juli die Novelle des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) in Kraft getreten. Die Novelle ist die Basis der zukünftigen Finanzierungsarchitektur für das Schienennetz. Sie macht den Weg frei für das größte Infrastrukturprogramm seit der Bahnreform, das mit der Generalsanierung der Riedbahn begonnen hat. Zu den bedeutenden strukturellen Änderungen gehört, dass der Bund sich auch an den Kosten für Unterhalt und Instandhaltung des Netzes und nicht nur an Neu- und Ausbaumaßnahmen beteiligen kann. Zudem zählen die Empfangsgebäude der Bahnhöfe, die für wachsende Fahrgastzahlen leistungsfähiger werden müssen,

förderrechtlich zur Eisenbahninfrastruktur. Geregelt ist nun auch, dass sich der Bund bei Generalsanierung der Hochleistungskorridore zu 50 Prozent an den Kosten des Schienenersatzverkehrs beteiligt. Die Länder übernehmen 40 Prozent, DB InfraGo als Infrastrukturunternehmen des Bundes zehn Prozent. Den Verkehrsunternehmen kommt entgegen, dass die Novelle die Möglichkeit verankert, die Ausrüstung der Bestandsflotten für das europäische Leit- und Sicherungssystem ETCS zu fördern. Die Förderung von Vorderserienfahrzeugen („First of Class“) kann bis zu 90 Prozent betragen, die Förderung von Serienfahrzeugen bis zu 60 Prozent. Einzelheiten werden in einer Förderrichtlinie des Bundes festgelegt.

ZNV schafft der Branche eine zusätzliche Bühne

Der öffentliche Verkehr braucht noch mehr Gewicht und Gehör in Politik und Gesellschaft. Die Initiative Zukunft Nahverkehr will dazu beitragen.

Wie geht es weiter mit der Zukunft Nahverkehr (ZNV)? Philipp Kühn (Foto) ist Leiter Marktstrategie und Branchenkommunikation bei DB Regio und hat die Initiative auf den Weg gebracht.

Die ZNV hat mit einem Branchenevent vor einem Jahr in Berlin riesigen Anklang gefunden. Auf der InnoTrans in diesem Jahr sollte die ZNV ebenfalls prominent vertreten sein. Dann wurde der Auftritt abgesagt. Warum?

„Es stimmt, wir hatten uns viel vorgenommen. Aber gleichzeitig muss die gesamte ÖPNV-Branche im Moment in einem sehr herausfordernden Umfeld agieren. Die wirtschaftliche Situation im ÖPNV ist angespannt, in der Politik überlagert die schwierige Haushaltslage im Moment viele Diskussionen. Dazu kommt, dass es aus vielen verschiedenen Gründen gerade sehr schwierig ist, ein attraktives Angebot in hoher Qualität für die Fahrgäste sicherzustellen. Der Fokus in der Politik, der Branche und auch der Öffentlichkeit liegt zu Recht voll auf der Gegenwart. Insgesamt ist das damit kein besonders guter Zeitpunkt, um die Diskussion über die Gestaltung der Zukunft der öffentlichen Mobilität mit einer großen und zentralen Veranstaltung nach vorne zu bringen. Aber damit ist weder die Initiative Zukunft Nahverkehr beendet, noch ist diese Diskussion weniger wichtig geworden.“

Wie muss man die ZNV verstehen? Als Veranstaltungsformat? Als Branchenschaukasten?

„Die ZNV ist eine langfristig angelegte Initiative, die der Branche den Raum geben will, ihre Botschaften zu formulieren und ihr die Bühne bereiten möchte, diese Botschaften in die Öffentlichkeit und Politik zu tragen. Das ZNV-Event im vergangenen Jahr hat viele begeistert und war der Auftakt dafür. Aber unabhängig vom Format ist es das Ziel, der öffentlichen Mobilität in Politik und Gesellschaft noch mehr Gewicht und Gehör zu verschaffen. Im Rahmen des ‚Mobilitätsgipfels‘ im vergangenen Jahr im Kanzleramt war im Grunde nur die Autoindustrie sichtbar, ÖPNV hat dort inhaltlich und in der Berichterstattung kaum eine Rolle gespielt. Das ist natürlich nicht immer so, aber ein Beispiel für unsere Motivation. Wie können wir es als regional organisierte Branche noch stärker schaffen, übergreifend sichtbar zu werden? Wir wollen Formate entwickeln, die die intensive, bestehende und erfolgreiche Arbeit der Branche und ihrer Verbände so ergänzen, dass unsere gemeinsamen Botschaften noch wirksamer werden und die Bedeutung des öffentlichen Verkehrs für die Lebensqualität der Menschen, die Wirtschaft in Deutschland und den Klimaschutz noch mehr in den Blickpunkt gerückt wird.“

Hat der ÖPNV weniger Durchschlagskraft und Sichtbarkeit als andere Branchen?

„Ich habe ja gerade selbst den Vergleich mit der Automobilindustrie gezogen und ja, zumindest was öffentliche Sichtbarkeit von übergreifenden Anliegen angeht, könnte man zu dieser Erkenntnis kommen. Die Durchschlagskraft, die ja oft auch ‚hinter den Kulissen‘ wirkt, kann und möchte ich nicht bewerten. Aber davon abgesehen: A bisschen was geht alleweil, wie man in Bayern sagt. Also, da ist noch mehr drin.“



Foto: DB Regio

Wo soll die ZNV konkret ansetzen? An welcher Stelle kann sie Unterstützung leisten? Wie wollen sich Branchenpartner einbringen und welchen Benefit erwarten sie?

Philipp Kühn freut sich über Feedback: philipp.kuehn@deutschebahn.com

Alle Branchenteilnehmer setzen sich mit voller Überzeugung für den ÖPNV ein, aber trotzdem dringen wir nicht immer so durch, wie es vielleicht möglich und notwendig wäre. Und das können wir – das ist unsere Überzeugung – gemeinsam noch verbessern. Die ZNV ist unser absolut ernst gemeintes Angebot dafür. Die Initiative schafft einen Raum und einen Rahmen, um gemeinsame Botschaften zu erzeugen und wirksam zu verbreiten – ergänzend zu den relevanten Einzelbotschaften, die jeder für sich hat und die oft den individuellen Rahmenbedingungen gerecht werden müssen. Eine gemeinsame, neutrale Initiative erweitert den Spielraum. Die ZNV versteht sich als offene Plattform und gibt allen Beteiligten die Chance, ihren Wirkungskreis zu vergrößern, die Sichtbarkeit der Branche insgesamt zu erhöhen und sich gemeinsam hinter die Mobilitätswende zu stellen.“

Die ZNV ist von DB Regio auf den Weg gebracht worden. Welches Unternehmensinteresse ist damit verbunden?

„Dasselbe Interesse, das wir alle haben, nämlich die Zukunft der Mobilität im Sinne des ÖPNV zu gestalten und der Branche so viel Stimme und Gewicht wie möglich zu geben. Und natürlich wollen und werden wir als DB Regio wie alle anderen auch von einem eventuellen Wachstum des ÖPNV profitieren. Aber die ZNV ist weder die Arena, in der wir versuchen, unsere Unternehmensinteressen zu platzieren, noch unser Schaufenster. Wir verstehen die ZNV als eine neutrale, für alle offene Plattform, bei der sich alle auf Augenhöhe begegnen und gleichberechtigte Partner zusammenarbeiten. Natürlich wollen wir mitgestalten wie alle anderen auch. Aber dass die Neutralität der Plattform gewahrt werden muss, nehmen wir als Initiator wirklich ernst, weil davon der Erfolg der ZNV abhängt.“

Was sind die nächsten Schritte, um die Initiative voranzubringen?

„Im Moment beschäftigt uns natürlich die Frage, wie wir auch kurzfristig andere Wege finden können, um sichtbar zu sein. Ich denke, wir haben auch mit dem ZNV-Event letztes Jahr gezeigt, dass wir große Kraft entwickeln können und dass Mobilität ein relevantes Zukunftsthema ist, das viele Lebensbereiche betrifft und auch außerhalb der ÖPNV-Branche mehr in den Blickpunkt rückt, zum Beispiel in der Stadtentwicklung. Wir sind auf große Resonanz gestoßen, wollen unser Netzwerk verbreitern und gemeinsam mit Partnern aus Wissenschaft und im medialen Umfeld der erweiterten Mobilitätsbranche neue Formate entwickeln. Gerade hier sehen wir eine besondere Stärke der ZNV und eine Chance für den ÖPNV. Dabei können dann auch große Veranstaltungen weiter eine Rolle spielen. Wir

hatten letztes Jahr schon eine erste, kleine Kooperation mit der IAA Mobility und stehen seither im engen Austausch. Die IAA Mobility 2025 kann eine gute Möglichkeit sein, zu zeigen, dass es nicht entweder Auto oder ÖPNV heißen muss, sondern Mobilität gemeinsam gestaltet werden und der ÖPNV dabei eine größere Rolle einnehmen muss als heute. Die ZNV soll zur größtmöglichen Sichtbarkeit unserer Branche beitragen und den Resonanzraum für die Themen des ÖPNV vergrößern. Das soll der Branche helfen, ihren Markt zu erweitern und ihre Position zu stärken. Damit das gelingt, brauchen wir vielfältigen Austausch. Wo soll die ZNV konkret ansetzen? An welcher Stelle kann sie Unterstützung leisten? Wie wollen sich Branchenpartner einbringen und welchen Benefit erwarten sie? Darüber möchten wir in den Austausch einsteigen. Unser Angebot steht, ich freue mich über zahlreiche Gespräche!“

„Wir verstehen die ZNV als eine neutrale, für alle offene Plattform.“

KIRA stößt die Tür in die Zukunft auf

Erst mit Level 4 sind autonome Fahrzeuge wirklich fahrerlos. Jetzt ist diese Stufe erstmals erreicht.

Der fahrerlose ÖPNV gilt als ein Gamechanger der Mobilitätswende. Vor allem im On-Demand-Verkehr wird er Angebotsverbesserungen ermöglichen, die sonst nicht zu leisten sind. Das Projekt KIRA („KI-basierter Regelbetrieb autonomer On-Demand-Verkehr“), das der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) und DB Regio Straße als federführende Projektpartner umsetzen, hat die Tür zu dieser Zukunft weit aufgestoßen: Mit dem Erprobungsbetrieb, der Ende Juni startete, ist erstmals in Deutschland ein Fahrzeug im Level 4 unterwegs. Thomas Möglinger, Projektleiter KIRA beim RMV: „Wir haben einen Meilenstein nicht nur für unser Projekt erreicht, sondern für den ÖPNV in Deutschland.“

Beim autonomen Fahren ist die „4“ die magische Zahl. Bei den ersten beiden Stufen handelt es sich um Assistenzsysteme. Im Level 3 fährt das Fahrzeug dann zwar selbsttätig, aber mit Fahrtbegleiter. Auf dieser Stufe hat DB Regio Straße als Pionier des autonomen Fahrens bereits viele

Auf der InnoTrans präsentieren der RMV und DB Regio Straße das Projekt KIRA gemeinsam in der Halle Mobility+ (Halle 7.1C/Stand 240). Dort nehmen in einem Vortrag am 25. September von 16.45 bis 17.15 Uhr auch Thorsten Möglinger und Thomas Drewes zu den Perspektiven des autonomen ÖPNV Stellung.



Foto: RMV/Arne Landwehr

„Wertvolle Erfahrungen für die ganze Branche“

Der Rhein-Main-Verkehrsverbund hat KIRA gemeinsam mit DB Regio Straße auf den Weg gebracht. Prof. Knut Ringat (Foto oben), Sprecher der Geschäftsführung, im Interview.

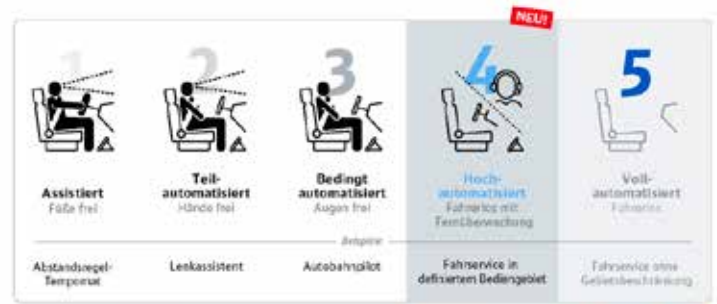
Herr Prof. Ringat, autonomer On-Demand-Verkehr gilt als Revolution, der RMV steht mit KIRA an der Spitze der Bewegung. Was macht Sie so sicher, dass die Fahrgäste diese Revolution auch wollen?

„Autonomes Fahren Level 4 ist eine Revolution, aber keine stürmische, sondern eine, die wir bedacht, mit geballtem Expertenwissen sukzessive vorantreiben. Unser Pilotprojekt KIRA ist ein wichtiger Meilenstein auf dem Weg hin zu dem Ziel eines automatisierten ÖPNV. Unser Treiber ist die Überzeugung, dass ÖPNV einfach und funktionstüchtig sein muss – das möchten auch die Fahrgäste. Schon vor rund fünf Jahren ist On-Demand im RMV gestartet; kurz darauf das erste Test-

projekt EASY zum autonomen Fahren. Beide Projekte haben gezeigt, dass Fahrgäste die nach Bedarf buchbaren Angebote sehr schätzen. Damit flexible Shuttles perspektivisch flächendeckend ergänzend zu Linienbus und Bahn angeboten werden können, müssen sie autonom fahren.“

Warum sollten autonome On-Demand-Verkehre in den ÖPNV integriert sein? Die Robotaxis, die es in den USA in einigen Städten gibt, sind es zum Beispiel nicht.

„Automatisierter öffentlicher Verkehr ist einer der Schlüssel für den ÖPNV der Zukunft. Schaut man allein auf den absehbaren Mangel an Fahr- und Fachpersonal, ist seine Weiterentwicklung auch dringend notwendig. Shuttles, die nach Bedarf und automatisiert als Teil eines abgestimmten ÖPNV-Netzwerks fahren, ermöglichen nahtlose Mobilität von Tür zu Tür – auch im ländlichen Raum. Den ersten Schritt, den es neben einem attraktiven Fahr-



5 Stufen des autonomen Fahrens: Level 4 erfüllt alle Anforderungen für den ÖPNV

Pilotverkehre verwirklicht, seit 2017 in Bad Birnbach das erste Shuttle den Betrieb aufnahm. Die Stufe 4 bedeutet eine neue Qualität. „Sie erlaubt es, autonome Fahrzeuge in definierten Gebieten unbegleitet, aber fernüberwacht einzusetzen“, erläutert Thomas Drewes, Leiter Autonomes Fahren bei DB Regio Straße. „Im ÖPNV haben wir mit Level 4 alles, was wir brauchen.“ Im Individualverkehr sei dagegen Level 5, mit dem alle Beschränkungen entfallen, das noch weit entfernte Ziel.

Im Projekt KIRA laufen derzeit die Testfahrten. Die Flotte aus insgesamt sechs Fahrzeugen soll danach Testnutzende in den Betriebsgebieten der regionalen Projektpartner HEAG mobilo (Darmstadt) und Kreisverkehrsgesellschaft Offenbach befördern. Die Buchung wird mit der App von ioki erfolgen, die Fahrzeuge erreichen die im Straßenverkehr üblichen Geschwindigkeiten. Für den ÖPNV verbinden sich mit fahrerlosen On-Demand-Verkehren ganz neue Perspektiven. „Wir können das Angebot ausbauen und attraktiver machen“, sagt Thomas Drewes und ergänzt:

„Ohne autonome Verkehre werden dafür die Fahrer und auch das Geld fehlen.“ Thorsten Möglinger unterstreicht, dass autonome On-Demand-Verkehre in großem Maßstab Mobilität und Teilhabe auch ohne Auto ermöglichen sollen. „Wenn wir an ländliche und suburbane Räume sowie an die älter werdende Bevölkerung denken, ist das eine ganz wichtige gesellschaftliche Dimension.“

Weitere Informationen im E-Paper

Im Projekt KIRA läuft der Erprobungsbetrieb. Im Bild (v. l.): Arne Rath (HEAG mobilo, Darmstadt), Prof. Knut Ringat (Rhein-Main-Verkehrsverbund), Arne Schneemann (DB Regio Straße) und Andreas Maatz, Kreisverkehrsgesellschaft Offenbach.

tenangebot für einen einfachen, starken Nahverkehr braucht, haben wir bereits gemacht: Das Deutschland-Ticket macht es Menschen möglich, den ÖPNV bundesweit mit einem einzigen Ticket zu nutzen, nun müssen weitere Schritte folgen.“

KIRA wird vom Bund und dem Land Hessen finanziell unterstützt; die Erkenntnisse sollen der ganzen Branche zugute kommen. Welche Aspekte sind aus Aufgabenträgerperspektive besonders relevant?

„Als deutschlandweit erstes Projekt, das autonome Mobilität Level 4 für den Regelverkehr testet, sind die Erfahrungen mit KIRA für die gesamte Branche wertvoll. Besonders im Fokus stehen Erkenntnisse zu dem autonomen Fahrsystem, welches in die Shuttles integriert ist, zu den Einsatzfällen der technischen Aufsicht in der Leitstelle, zur Interaktion der Fahrgäste mit dem Fahrzeug sowie zur Wahrnehmung und Akzeptanz von Seiten den Menschen.“

Leistungsstark in die mobile Zukunft

Informieren, illustrieren, inspirieren: Auf der InnoTrans präsentiert DB Regio zahlreiche Ideen und Produkte für Schiene und Straße

Innovative Detaillösungen, große Modernisierungen, wegweisende Konzepte für den Nahverkehr der Zukunft: Rund 20 Projekte illustrieren auf dem Stand des DB-Konzerns auf der InnoTrans den Beitrag und die Leistungsfähigkeit von DB Regio für die Mobilitätswende. Drei Themen stehen in der Messearena CityCube (Halle B, Stand 410) besonders im Fokus: das Redesign von S-Bahnzügen, das Konzept S-Bahn 2029+ und die Integrierte Mobilität. „Mit über 40 Milliarden Personenkilometern im Jahr leistet DB Regio auf Schiene und Straße schon jetzt einen erheblichen Beitrag zur Mobilitätswende. Wir machen die Ideen und Produkte dahinter sichtbar“, verspricht Projektleiter Julian Fordon.



Ein Hingucker auf dem Freigelände ist einer der modernisierten Züge der S-Bahn Köln auf Standfläche T11/50. Als einer von insgesamt 24 Zügen, die früher für die S-Bahn Hannover unterwegs waren, ist er nach umfassender Modernisierung nun im Rheinland im Einsatz. Es liegen Welten dazwischen, wie die Züge einmal waren und was sie heute sind. Das Redesignkonzept für die Baureihe 424 setzt auf Innenräume, deren einladendes Design konsequent die Bedürfnisse der Fahrgäste und die Anforderungen des S-Bahnverkehrs umsetzt. Warum die Züge dafür mit dem German Design Award ausgezeichnet wurden, wird im Innenraum schnell und erlebbar klar. Die ersten umgebauten Fahrzeuge sind seit Anfang des Jahres für den Zweckverband go.Rheinland

und den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr im Großraum Köln unterwegs. Ob bei Ausschreibungen oder zur Ergänzung der Flotte: Die Chance, mit Redesign-Fahrzeugen die Fahrgäste zu begeistern, sollte die Branche nach Ansicht von Julian Fordon noch viel öfter nutzen. „Das ist oft wirtschaftlicher und nachhaltiger, als Neufahrzeuge zu beschaffen. Und das Ergebnis überzeugt.“

Nicht auf der Freifläche ausgestellt, dafür aber als interaktives 3-D-Exponat erlebbar, ist das Konzept S-Bahn 2029+. Es vereint alle Erfahrungen, die DB Regio über Jahrzehnte im S-Bahnbetrieb gesammelt hat, in einem Fahrzeug-Layout, das zentrale Betriebsprozesse wie den Ein- und Ausstieg oder die Fahrgastverteilung im Fahrzeuginneren optimiert und zugleich eine hohe Aufenthaltsqualität gewährleistet (siehe Beitrag unten). Besonders im Fokus steht darüber hinaus die Integrierte Mobilität. Dass die Alltagsmobilität der Zukunft integriert und multimodal sein muss, darüber sind sich Wissenschaft und Verkehrsexpert:innen einig. Wie und wo sie schon heute funktioniert, das veranschaulicht DB Regio mit einem interaktiven Exponat. Dargestellt werden alle relevanten Angebotsbausteine integrierter Alltagsmobilität sowie aktuell von DB Regio realisierte Leistungen wie autonomes Fahren, On-Demand-Verkehre, digitale Kunden-schnittstellen, Mobilitätsanalysen sowie Mobilitätsstationen.

Weitere Informationen im E-Paper



Foto: Messe Berlin GmbH

DB Regio Schiene und Straße präsentieren ihre Leistungen auf dem Konzernstand der DB im CityCube, Halle B, Stand 410. Direkt nebenan stellen DB Vertrieb, DB Gebrauchtzug und DB Connect ihre Angebote vor.

Mehr Kapazität für die Verkehrswende

Die Verkehrswende erfordert insbesondere im metropolitanen Schienenpersonennahverkehr mehr Kapazitäten. Mit dem Konzept S-Bahn 2029+ zeigt DB Regio aus Betreiberperspektive, was innovatives Fahrzeugdesign dazu beitragen kann. Dabei stehen vor allem die Themen Fahrgastfluss und Nutzung des Innenraums im Fokus. Denn um bei gleicher Innenraumfläche mehr Kapazität bereitstellen zu können, muss die S-Bahn der 2030er-Jahre deutlich beschleunigte Ein- und Ausstiegszeiten ermöglichen. Breitere Einstiege, op-



Quelle: DB Regio

timierte Wegeleitsysteme und ein zonierte gestalteter Innenraum für mehr Mitnahme von Fahrrädern, Kinderwagen oder Rollatoren spielen dabei eine zentrale Rolle. Ein 3-D-Modell der S-Bahn 2029+ zeigt typische Nutzungsszenarien und erläutert, wie sich das Fahrgastverhalten durch intelligentes Fahrzeugdesign steuern lässt. Darüber hinaus erläutert das Modell sehr anschaulich, warum konsequent nutzerorientiert gestaltete Innenräume für schnelle Fahrgastwechsel, höhere Betriebsstabilität und mehr Pünktlichkeit unerlässlich sind.

Modellregionen weisen den Weg

Integrierte Alltagsmobilität findet statt, wenn sich Linienverkehre auf Straße und Schiene nahtlos ergänzen; wenn On-Demand-Shuttles die Brücke zum Linienverkehr schlagen und den ÖPNV auch dorthin bringen, wo sonst kaum ein Bus fährt; wenn Sharing und Mobilitätsstationen hinzukommen; wenn digitale Plattformen die Angebote verfügbar machen; wenn auch in der Fläche niemand mehr das Auto vermisst. Einzelne Bausteine davon zu verwirklichen, ist zwar ein Anfang. Doch für einen ÖPNV auf neuem Niveau müssen sich möglichst viele Elemente gegenseitig verstärken. Dafür sind Modellregionen wichtig, wie DB Regio auf der InnoTrans anhand des Projekts SMILE24 in Schleswig-Holstein zeigt. Weitere sollen folgen – damit die Integrierte Alltagsmobilität Schritt für Schritt Alltag wird.



Foto: Deutscher Bundestag / Stephan K. Furt

Ausschuss holte Expertise ein

Der Tourismusausschuss des Deutschen Bundestages hatte geladen, auf der Tagesordnung stand die Mobilitätswende im Tourismus, genauer: die Frage, wie sich „Mobilitätsdienstleister der wachsenden Nachfrage nach nachhaltiger Mobilität stellen“. Marketing-Vorstand Jan Schilling, der mit weiteren Sachverständigen eingeladen war, nutzte den Austausch, um die Bedeutung verkehrsträgerübergreifender und kundenzentrierter Angebotskonzepte hervorzuheben.

„Nachhaltige Mobilität“, so Schilling, „funktioniert nur, wenn das Angebot die Kundenbedürfnisse erfüllt. Das betrifft die Mobilität vor Ort, aber eben auch die An- und Abreise.“ DB Regio produziere die dafür nötigen durchgängigen Reiseketten. Dabei spielten das D-Ticket im Vertrieb, vor allem aber die physische und digitale Verknüpfung von Angeboten eine zentrale Rolle. Ein Modellprojekt wie SMILE 24 zeige, was möglich sei. Schilling: „Dort realisieren wir im ländlichen Raum ein Mobilitätsangebot, wie man es von Berlin kennt. Für Urlauber ist das ein Anreiz, vor Ort in den ÖPNV umzusteigen oder ohne Auto zu verreisen. Wir erproben das Konzept erstmals in dieser Intensität, halten es mit Blick auf mögliche weitere Modellregionen aber für skalierbar.“

Schilling ist sich sicher, dass „die letzte PBefG-Novelle genug Freiräume geschaffen hat, um solche Angebote auf die Straße zu bringen“. Nun sei es an der Branche, ein Kooperations- und Mobilitätsverständnis zu entwickeln, das sie in die Lage versetze, diese neuen Möglichkeiten für bessere Angebotskonzepte zu nutzen. Sein Appell an Politik und Branche: „Wir müssen aufhören, uns an den Grenzen von Gebietskörperschaften zu orientieren, stattdessen in räumlichen Zusammenhängen denken und funktionalere Ausschreibungen ermöglichen, um mehr Spielraum für Innovationen zu schaffen.“

Autokraft vertankt mehr HVO

Biokraftstoff statt Diesel, Ladeinfrastruktur für das Modellprojekt SMILE 24 und eine Photovoltaikanlage auf dem Dach: Mit der Inbetriebnahme des neuen Autokraft-Standorts in Eckernförde nimmt der klimafreundliche Nahverkehr in Schleswig-Holstein weiter Fahrt auf. 30 Busse tanken nun Hydrotreated Vegetable Oil (HVO) statt Diesel, was die CO₂-Emissionen von der Herstellung bis zur Verwendung um 90 Prozent vermindert. Die Mehrkosten für den Biokraftstoff, die 15 bis

20 Cent pro Liter betragen, trägt der Landkreis Rendsburg-Eckernförde. Hergestellt wird HVO aus biologischen Rest- und Abfallstoffen, die in der Nahrungs- und Futtermittelproduktion nicht verwendet werden, geliefert wird er von DB Energie. DB Regio Bus plant und realisiert an über 35 Standorten mehr als 40 Verkehre und Projekte mit klimafreundlichen Antrieben. Neben dem Betrieb von Wasserstoff- und Batteriebusen ist HVO ein zentraler Baustein des Dieselausstiegs bei DB Regio Bus.

„Wir brauchen mehr Rücksicht und Respekt“

Kampagne wirbt für #mehrAchtung gegenüber Mitarbeiter:innen. Bodycams schaffen zusätzlich Sicherheit.

Die Sitten werden rauer, verbale und tätliche Angriffe auf DB Mitarbeiter:innen häufen sich: Über 3.100 Übergriffe registrierte die DB im Jahr 2023, zwei Drittel galten dem Zugpersonal im Regionalverkehr. Nach erfolgreichem Einsatz in anderen Regionen hat die DB nun die ersten 50 Kundenbetreuer:innen im Nahverkehr (KiN) in Hessen, Rheinland-Pfalz, dem Saarland sowie der Metropolregion Rhein-Neckar auf freiwilliger Basis mit Bodycams ausgestattet. Weitere werden ab Ende 2024 folgen, Plakate weisen die Fahrgäste auf den Einsatz der Geräte hin. Die bisherigen Erfahrungen sind positiv: Personal und Reisende fühlen

sich sicherer, weil die Geräte in Konfliktsituationen deeskalierend wirken und Beweismaterial für die Strafverfolgungsbehörden liefern. Vor dem Einsatz werden die KiN umfassend geschult. Zentrale Themen sind Bedienung, Einsatzbedingungen, Rechtsgrundlagen und Kennzeichnungspflichten. Evelyn Palla, Vorstandsvorsitzende der DB Regio AG, mahnt an, dass das Thema Sicherheit in den Verkehrsverträgen eine stärkere Rolle spielen müsse: „Wir werden mit den Aufgabenträgern und den Bundesländern, die den Regionalverkehr bestellen, über technische Lösungen, über mehr Personal und über eine nachhaltige Finanzierung sprechen.“ Bereits im Juni hatte sich die DB der von Bund und Deutschem Verkehrssicherheitsrat initiierten Allianz #mehrAchtung angeschlossen. Bundesweit gibt die DB jährlich 200 Millionen Euro aus, damit Kund:innen und Mitarbeitende sicher unterwegs sind.



Fotos: DB AG/Volker Eimersleben (2)

DB Regio stattet die Kundenbetreuer:innen im Nahverkehr auf freiwilliger Basis bundesweit auf ausgewählten Strecken mit Bodycams aus und wirbt in einer gemeinsamen Kampagne mit dem Verkehrssicherheitsrat für mehr Respekt. Im Bild (v. l.): DB-Vorstand Personal Martin Seiler, KiN Sven Strecker, DB Regio-Gesamtbetriebsratsvorsitzender Ralf Damde, DB-Vorständin Regionalverkehr Evelyn Palla, KiN Andrea Richter und DB-Konzernbetriebsratsvorsitzender Jens Schwarz.

Die Riedbahn ist die Blaupause

Die Generalsanierung hat begonnen. Der Ersatzverkehr für die gesperrte Strecke Frankfurt a. M. – Mannheim läuft.

Wahrscheinlich zum allerersten Mal in der Eisenbahngeschichte fand die vorübergehende Sperrung einer Strecke so viel prominente Aufmerksamkeit wie sonst nur eine Inbetriebnahme. Bundesverkehrsminister Volker Wissing war am 15. Juli ins südhessische Gernsheim gekommen, ebenso seine Ministerkollegen aus Hessen und Baden-Württemberg, Kaweh Mansoori und Winfried Hermann. Die DB begleitete das Ereignis mit dem kompletten Konzernvorstand.

Bis zum 14. Dezember 2024 ist die Strecke Frankfurt a. M. – Mannheim voll gesperrt. In 152 Tagen erneuert die DB rund 70 Streckenkilometer von Grund auf. Ohne Vollsperrung würde dies Jahre dauern. „Die Riedbahn markiert einen Wendepunkt“, so DB-Vorstandsvorsitzender Richard Lutz. „Mit jedem Streckenabschnitt, den wir nach dem Vorbild der Riedbahn generalsanieren, schaffen wir ein weiteres Stück starke Schiene.“ Insgesamt soll die Generalsanierung hoch belasteter Strecken in den kommenden Jahren rund 4.000 Kilometer umfassen.

Auftakt und Blaupause ist die Riedbahn auch für den im Rahmen der Generalsanierung nötigen Ersatzverkehr. Der läuft auf der Schiene über zwei Bypass-Strecken, auf der Straße mit einer DB-eigenen Flotte von 150 eigens beschafften Überland- und Gelenkbussen. In einem dichten Liniennetz bietet DB Regio Straße pro Tag bis zu 1.000 Busfahrten an. Am Steuer der Fahrzeuge

in der Signalfarbe Verkehrspurpur sitzen 400 Fahrerinnen und Fahrer, die DB Regio Straße eigens angeworben, gründlich eingewiesen und in Wohnungen nahe ihrer Einsatzstellen untergebracht hat. Das Verkehrskonzept hatte sich bereits bei einer bauvorbereitenden Sperrung im Januar bewährt.



Fast völlig reibungslos lief dann auch am späten Abend des 15. Juli der Ersatzverkehr für die Generalsanierung an. „Die intensive Vorbereitung hat sich auszahlt“, freute sich Felix Thielmann, Projektleiter Neuer Ersatzverkehr bei DB Regio Straße. „Unsere Busfahrer:innen aus 15 Ländern sind zu einem starken Team zusammengewachsen. Sie legen sich ins Zeug, damit der Ersatzverkehr für die Reisenden so zuverlässig und angenehm wie möglich ist.“ Das sahen die Medien genauso. So zum Beispiel der Hessische Rundfunk, der nicht nur das Fahrpersonal lobte, sondern auch die Reisendenlenkung in den Bahnhöfen. Das Fazit nach den ersten Tagen: Es laufe „unerwartet gut“.

So soll es auch bleiben. „Wir verfolgen die Entwicklung genau und können die Abläufe bei Bedarf schnell anpassen“, sagt Felix Thielmann. Der Ersatzverkehr für die Riedbahn sei der komplexeste und größte aller Zeiten. „Wir wollen ihn auch zum besten Ersatzverkehr aller Zeiten machen.“

Weitere Informationen im E-Paper

Tempo auf der Neubaustrecke

Kleiner Fahrplanwechsel, große Wirkung: Seit dem 9. Juni sprintet der Franken-Thüringen-Express (FTX) mit 190 Kilometern pro Stunde über die Schnellfahrstrecke Nürnberg – Erfurt und erspart Fahrgästen

rund die Hälfte der bisherigen Reisezeit zwischen beiden Städten. Gerade 113 Minuten benötigen die DB Regio-Züge der neuen Linie RE 29, um die Frankenmetropole via Bamberg und Coburg mit Erfurt zu verbinden. Damit ist der von den Freistaaten Bayern und Thüringen bestellte FTX der schnellste länderverbindende Regionalzug Deutschlands. Bedient wird die Linie mit acht sechsteiligen Desiro-HC-Doppelstocktriebzügen, die von Siemens Mobility eigens für den Einsatz auf der Schnellfahrstrecke VDE 8.1 konstruiert wurden. Sie sind mit dem europäischen Leit- und Sicherungssystem ETCS ausgestattet, für den Begegnungsverkehr auf der Hochgeschwindigkeitsstrecke ertüchtigt und druckdicht bei Zugbegegnungen im Tunnel. Die 157 Meter langen Züge bieten 634 Sitzplätze, in die großen Mehrzweckräume passen bis zu 60 Fahrräder. Reisende bleiben dank WLAN, modernem Fahrgastinformationssystem und mobilfunkdurchlässigen Fensterscheiben auf dem Laufenden.

Weitere Informationen im E-Paper



Über den Start des superschnellen Regionalverkehrs freute sich die Thüringer Infrastrukturministerin Susanna Karawanskij (3. v. l.) mit (v. l.) Christa Singer, (DB Regio Südost), Karl Blaim (Siemens Mobility) und Hansrüdiger Fritz (DB Regio Bayern).

Schülerverkehre smart planen

Schulverkehre stellen Verkehrsplanende vor hohe Herausforderungen. Wie lassen sich ein effizienter Fahrzeug- und Personaleinsatz mit den Lastspitzen des Schulverkehrs sowie gebündelte Verkehre mit attraktiven Fahrzeiten unter einen Hut bringen? Die Antwort ist ein Gesamtkonzept, von dem alle Fahrgäste profitieren. Schließlich hängt in vielen Regionen das ÖPNV-Angebot stark vom Schulverkehr ab. Bei der Realisierung helfen Mobilitätsanalysen für Schulverkehre von ioki. Dabei durchlaufen Mobilitätsdaten nach definierten Prämissen verschiedene Optimierungsszenarien. Das Potenzial für Kostensenkungen und Qualitätssteigerungen ist groß, vor allem, wenn Schulbus- und On-Demand-Verkehre integriert geplant werden können. Weitere Infos: fynn.muhle@ioki.com



S-Bahn Berlin 100 Jahre jung

Anderthalb Millionen Fahrgäste pro Werktag, 3.300 Fahrten täglich, satte 32,5 Millionen Kilometer im Jahr: Als Berlin am 8. August 1924 die erste fahrplanmäßige Fahrt der elektrischen S-Bahn bejubelte, ahnten wohl nur wenige, welche Dimensionen der Aufbruch in die Zukunft 100 Jahre später annehmen würde. Inzwischen ist klar, dass die Hauptstadt ohne die S-Bahn Berlin nicht das wäre, was sie heute ist. Ob Mauerbau, Wiedervereinigung, Love Parade oder Sommermärchen, die Berliner Ikone war immer dabei. Hundert Jahre nach ihrem Aufbruch in eine neue Ära sieht es ganz so aus, als würde sie genau so weitermachen: „Im Jahr 1924 haben visionäre Entscheider auf die S-Bahn gesetzt“, erinnerte der Geschäftsführer des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg, Martin Fuchs. „Heute dient sie uns als Beispiel, auch in den nächsten 100 Jahren mutig voranzuschreiten und mit dem Infrastrukturprojekt i2030 die S-Bahn der Zukunft zu gestalten.“

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

September 2024

DB Regio im
Internet:
www.dbregio.de

Zusatz-Infos im
E-Paper



Baureihe 485 startet im Partymodus durch

Beim Wurzelfestival in Brandenburg machten ausgemusterte Wagen der S-Bahn Berlin als Dancefloor, Bällebad und Lesebühne Karriere

Nochmal was reißen, nachdem der Vorhang gefallen ist? Genau das hat die S-Bahn Berlin zwei Wagen der ausgemusterten Baureihe 485 gegönnt: Nach 35 Jahren außer Dienst gestellt, starteten die partygerecht umgebauten Wagen im Rahmen einer

Kooperation mit dem Wurzelfestival erfolgreich in ihre zweite Karriere als Eventbühne. „Wir haben euch eine unserer alten S-Bahn-Damen direkt aufs Festivalgelände gestellt – als Techno-Floor nachts und Workshop-Space tagsüber!“, hatte die S-Bahn Berlin gelockt.

Mit 240 Acts und Floors, die Märchenwald, Studio 54, Schallschleuse oder Chill im Hain heißen, brachte das Wurzelfestival auch dieses Jahr ein vielfältiges und beeindruckend inklusives Programm auf die Bühne. Alle Dancefloors waren dank spezieller Matten für Rollstuhlfahrende zugänglich. Ein Inklusionscamp mit Rund-um-die-Uhr-Betreuung



Foto: Sandra Wiedemann, S-Bahn Berlin



Foto: Jens Wiesner, S-Bahn Berlin

diente als Rückzugsort für Menschen, die wegen körperlicher oder geistiger Beeinträchtigungen Unterstützung oder auch einfach etwas mehr Ruhe

brauchen. Für die S-Bahn Berlin war das klare Bekenntnis zur Inklusion das ausschlaggebende Motiv für die Kooperation. „Uns gefällt vor allem, dass das Festival einen besonderen Schwerpunkt auf Inklusion, Ökologie, Nachhaltigkeit und das gemeinsame Feiern legt. Da sehen wir eine große Schnittmenge mit den Kernwerten der S-Bahn Berlin und unserer Kampagne #nurfüralle. Schließlich sind bei uns alle willkommen wie sie sind, und wir nehmen ausnahmslos alle mit“, erläutert Jörg Mühlhling, Leiter Fahrgastmarketing, Produktinnovation und Vertriebsmanagement bei der S-Bahn Berlin.

Weitere Informationen im E-Paper



Foto: Jens Wiesner, S-Bahn Berlin

Upcycling für die gute Sache

Kartons voller Taschentücher, Einwegrasierer, literweise Milch, dazu Schlafsäcke, Isomatten, Rucksäcke, Bauchtaschen und Powerbanks – die Utensilien, die die Azubis der S-Bahn Berlin der Bahnhofsmision am Zoologischen Garten übergaben, werden die Not der hier lebenden Obdachlosen für eine Weile lindern. Die Azubis entluden aber nicht nur einen Lkw voller Sachspenden. Aus ihren Reihen stammt auch der Geistesblitz, die Ausmusterung der Baureihe 485 im Rahmen des Projekts „Bahn-Azubis gegen Hass und Gewalt“

für eine Spendenaktion zu nutzen: „Irgendwann kam mir die Idee, dass man Teile dieser Baureihe an S-Bahnfans weiterverkaufen oder sogar upcyclen könnte“, erinnert sich Initiator Florens Fröhlich. Einmal in der Welt, war die Umsetzung der Idee reine Formsache: Einen Werksverkauf und einen Weihnachtsmarkt später hatten die Azubis 6.800 Euro Spenden eingesammelt. „Das ist ein deutliches Zeichen für ein solidarisches Miteinander“, dankte die Bahnhofsmision auf Facebook.

Weitere Informationen im E-Paper