

Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,

der Bundesverkehrsminister hat recht. So wie vor 25 Jahren die Bahnreform der Eisenbahn in Deutschland eine neue Grundlage gab, so können wir heute die Weichen stellen, um den Verkehrsträger Schiene konzeptionell, finanziell und technologisch zukunftsfest zu machen. Wir dürfen nicht zögern, diese Chance im



Foto: Andreas Varnhorn

„Zukunftsbündnis Schiene“ gemeinsam und entschlossen zu nutzen. Der politische Rückenwind ist da, der Verkehrsmarkt befindet sich im Umbruch, die Digitalisierung schafft neue Bedingungen. Was wir heute nicht schaffen, ist morgen kaum aufzuholen. Für den SPNV hat neben dem Ausbau der Kapazitäten und der Förderung von Innovationen der Deutschland-Takt große Bedeutung. Das Konzept kann nur funktionieren, wenn Kompromisse möglich sind und die Bereitschaft besteht, den eigenen Gestaltungsspielraum in den Dienst des Gesamtsystems zu stellen. Das bedeutet auch, nötige Bauarbeiten zu akzeptieren und mögliche Enttäuschungen abzufedern, sollten Fahrplanwünsche lokal nicht wie erhofft realisierbar sein. Mit dem Deutschland-Takt können wir das Verkehrsangebot gesamthaft auf ein neues Niveau heben. Das lohnt sich für alle. Kommen wir also rasch zu Ergebnissen!

Dr. Jörg Sandvoß,
Vorstandsvorsitzender DB Regio AG

Die Branche drückt aufs Tempo

„Zukunftsbündnis Schiene“ hat die Arbeit aufgenommen



Foto: BMVI(2)

Am 9. Oktober startete das „Zukunftsbündnis Schiene“ mit einer Veranstaltung im Bundesverkehrsministerium.

Die am „Zukunftsbündnis Schiene“ beteiligten Akteure möchten schnell vorankommen. Noch in der laufenden Legislaturperiode sollen so viele Maßnahmen wie möglich auf den Weg gebracht werden. Dafür sei ein eng getakteter Zeitplan nötig, so die Branchenverbände. Offiziell gestartet war das Zukunftsbündnis Schiene am 9. Oktober in Berlin. Es organisierte sich in fünf Arbeitsgruppen, die mindestens alle sechs bis acht Wochen tagen: Deutschland-Takt einführen – Pünktlichere Bahn (AG 1), Kapazitäten ausbauen – Zuverlässigere Bahn (AG 2), Wettbewerbsfähigkeit der Schiene stärken – Flexiblere Bahn (AG 3), Lärmemissionen senken – Leisere Bahn (AG 4) und Digitalisierung, Automatisierung und Innovationen vorantreiben – Modernere Bahn (AG 5). Die Koordination liegt bei der Geschäftsstelle des Bundesbeauftragten für den Schienenverkehr, Staatssekretär Enak Ferlemann, der auch den 28-köpfigen Lenkungskreis leitet. Für die DB gehört Vorstandsvorsitzender Dr. Richard Lutz dem Gremium an.

Größtes Projekt seit der Bahnreform

Die Ziele des Zukunftsbündnisses sind ambitioniert. Im Personenverkehr geht es darum, die Zahl der Fahrgäste bis 2030 zu verdoppeln. Zudem sollen mehr Güter auf die Schiene geholt werden. „Wir wollen den Wow-Effekt

und Bahnfahren als Leidenschaft“, so Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (Foto). „Das ist das größte Projekt im Eisenbahnbereich seit der Bahnreform 1994.“ Wesentliche Grundlage für einen deutlichen Zuwachs im Personenverkehr ist der Deutschland-Takt mit direkten, vertakteten und häufigeren Verbindungen im Nah- und Fernverkehr. Dafür erforderlich sind zusätzliche Kapazitäten im Schienennetz und passgenaue Optimierungen der Infrastruktur.

Ein vom Bund beauftragtes Gutachterkonsortium hat den Entwurf eines Zielfahrplans für den Deutschland-Takt erstellt. Für den Nahverkehr sind den Gutachtern zufolge die Zielsetzungen der Länder umfassend berücksichtigt. Im Zukunftsbündnis Schiene wird der Entwurf derzeit in der AG 1 diskutiert und abgestimmt. Nach erfolgter Überarbeitung soll er als verbindliche Grundlage für ein künftiges Fahrplanangebot festgeschrieben werden. Die Verbände betonen, dass die Infrastrukturerweiterungen für den Deutschland-Takt sowie alle anderen Themen des Zukunftsbündnisses auch finanziell auf eine gesicherte Grundlage gestellt werden müssen. Uneingeschränkt positiv aufgenommen wurden die Pläne zur Einrichtung je eines eigenständigen Forschungs- und Investitionsförderprogramms für den Schienenverkehr. ■

■ Mehr zu diesem Thema im E-Paper



Bus und Bahn vom Kunden her denken

von Klaus Müller, Vorstand DB Regio Bus

Seit dem Sommer liegen die ersten Ergebnisse der unter Federführung des Bundesverkehrsministeriums entstandenen Studie „Mobilität in Deutschland“ (MiD) vor. Es lohnt sich, sie zu lesen. Zwar hat der öffentliche Verkehr mit Bus und Bahn seinen Anteil stärker als jedes andere Verkehrsmittel steigern können, doch völlig unbeeindruckt von diesem Trend zeigt sich die ältere Bevölkerung. Hier hat die Mobilität mit dem Auto noch einmal kräftig zugenommen. Das lässt nur einen Rückschluss zu: Der ÖPNV muss den Bedürfnissen der wachsenden Bevölkerungsgruppe der Seniorinnen und Senioren besser gerecht werden.

DB Regio Bus geht dabei voran. Schon seit drei Jahren kooperieren wir im Bereich der altersgerechten Mobilität intensiv mit der Hochschule Fresenius. Ein sichtbares Ergebnis ist der Easy Bus. Im Sommer haben wir den vom

Standpunkt



Foto: DB Regio Bus

„Wir müssen Bus und Bahn für alle Nutzer kundenfreundlich, attraktiv und unkompliziert gestalten!“

Hersteller Iveco gebauten Prototyp bei unserer Tochtergesellschaft Verkehrsgesellschaft mbh Untermain getestet. Der Easy Bus enthält eine Fülle von Verbesserungen, die den Linienbusverkehr auch für ein älteres Publikum attraktiv machen, die Sicherheit geben und körperliche Beeinträchtigungen berücksichtigen. Der Bedarf dafür ist zweifellos vorhanden. Schon heute sind fast 18 Millionen Bürgerin-

nen und Bürger 65 Jahre und älter, davon rund 9,4 Millionen mindestens 75 Jahre.

Entstanden sind die im Easy Bus umgesetzten Verbesserungen, indem wir die Perspektive älterer Nutzer eingenommen und konsequent kundenorientiert gedacht haben. Genau dies ist auch das Mittel, um den ÖPNV nicht nur für Senioren, sondern insgesamt attraktiver zu machen und Nutzungshemmnisse abzubauen. Auch daran arbeiten wir. Beispiele sind der erste digitale Rufbus „Wittlich-Shuttle“, innovative Apps wie „Wohin-Du-Willst“ und „Busradar“, das Einführen von bargeldlosem Zahlen oder passgenaue Zielgruppenangebote wie Urlauber- und Freizeitlinien. Das Ziel lautet: Wir müssen Bus und Bahn für alle Nutzer kundenfreundlich, attraktiv und unkompliziert gestalten! Denn das Fahrgastpotenzial ist längst nicht ausgeschöpft. ■

Digitale Schiene findet breite Zustimmung

Studie stellt Szenarien für den Rollout von ETCS und DSTW vor

Die Branchenverbände BAG-SPNV, VDV und mofair unterstützen die Digitalisierung des Eisenbahnbetriebs. Die Einführung der europäischen Leit- und Sicherungstechnik ETCS werde „dem Verkehrsmittel Bahn einen digitalen Schub verleihen“, sagte mofair-Präsident Stephan Krenz bei der Vorstellung der Machbarkeitsstudie des Bundesverkehrsministeriums (BMVI) auf der Messe InnoTrans in Berlin. Susanne Henckel, Präsidentin der BAG-SPNV, und VDV-Präsident Jürgen Fenske betonten, dass mit ETCS eine deutliche Steigerung der Kapazität im Personen- und Güterverkehr möglich werde. Die BMVI-Studie beziffert den möglichen Kapazitätsgewinn mit bis zu 20 Prozent. Deutlich machten die Verbände jedoch auch, dass eine Verlagerung der Signalisierung in den Führerstand nicht zulasten der Branche gehen dürfe. Stephan Krenz: „Infrastruktur bleibt Infra-

struktur, und diese muss der Bund bezahlen.“ Die von Staatssekretär Guido Beermann vorgestellte Studie des BMVI schlägt einen gemeinsamen Rollout von ETCS und digitalen Stellwerken (DSTW) vor. Um Schnittstellen zwischen neuer und bestehender Technik möglichst gering zu halten, soll der Flächenrollout sich an den Netzbezirken der DB Netz AG orientieren und nach vorhergehenden Pilotprojekten und den notwendigen Fahrzeugausrüstungen 2025 beginnen. Für den Einstieg im Zeitraum 2020 bis 2025 empfiehlt die Studie drei Maßnahmenpakete: das Stuttgarter S-Bahnnetz als Metropolenprojekt, drei Strecken im bundesweiten Kernnetz (Dortmund – Bielefeld – Hannover, Magdeburg – Knappenrode und die Schnellfahrstrecke Köln – Rhein/Main) sowie den deutschen Abschnitt des europäischen Korridors Skandinavien – Mittelmeer (Nord-/Ostsee – Mitteldeutschland – Bayern – Brenner-Nordzulauf). Für die DB betonte Vorstand Infrastruktur Ronald Poffalla, die Digitalisierung sei der zentrale Schlüssel für die Wettbewerbsfähigkeit und Kundenfreundlichkeit des ganzen Sektors. ■

■ Mehr zu diesem Thema im E-Paper

Steuerfreie Jobtickets sollen ÖPNV stärken

Um den öffentlichen Nahverkehr zu fördern, muss der geldwerte Vorteil von Jobtickets künftig nicht mehr versteuert werden. Eine entsprechende Änderung des Einkommenssteuergesetzes beschloss der Bundestag Anfang November. Zuvor hatte sich bereits der Bundesrat für die Steuerbefreiung stark gemacht. „Diesen Beschluss begrüßen wir außerordentlich“, sagte Ingo Wortmann, der als Präsident des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) die Nachfolge von Jürgen Fenske angetreten hat. „Wir gehen davon aus, dass sich das positiv in unseren Fahrgastzahlen niederschlägt.“ Der Beschluss gehe noch über die ursprüngliche Branchenforderung hinaus, so der VDV. Künftig dürften Arbeitgeber nicht nur beruflich genutzte Nahverkehrstickets ihrer Arbeitnehmer fördern, sondern auch Tickets für die private Nutzung. Steuerbefreit waren Jobtickets bereits zwischen 1994 und 2003. Als Beitrag zur Haushaltssanierung war die Regelung jedoch entfallen. ■



Foto: DB AG / Pablo Castagnola



Viel Betrieb im Ideenzug: (v. l.) Siemens Mobility-CEO Sabrina Soussan begutachtet das Power napping-Modul, Staatssekretär Enak Ferlemann nimmt das von der Haba-Firmenfamilie neu gestaltete Kinderparadies in Augenschein, und DB-Vorstandsvorsitzender Dr. Richard Lutz lässt sich von SOB-Chef Christoph Kraller den Loungebereich zeigen.

Ideenzug fährt Richtung Fahrgast und Industrie

Bayerns Staatsministerin Ilse Aigner: „Ich kann die anderen Aufgabenträger nur ermutigen.“

Die Innovationsimpulse des Ideenzugs der DB Regio AG kommen an und pflanzen sich fort. Die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) will gemeinsam mit der Südost-bayernbahn (SOB) ausgewählte Module im Fahrgastbetrieb einsetzen. Siemens Mobility beteiligt sich als erster Partner an einer Kooperation, die den Ideenzug als Entwicklungs- und Erprobungsträger für die Fahrzeugindustrie öffnet. Unterzeichnet wurden beide Vereinbarungen auf der InnoTrans in Berlin. In einem Zelt vor dem Südeingang des Berliner Messegeländes aufgebaut, fungierte der Ideenzug als Aushängeschild der weltweit größten Messe für Schienenverkehrstechnik.

„Ich bin sehr stolz, dass Bayern mit der SOB und der BEG bei diesem Projekt Vorreiter und Innovationstreiber ist“, sagte Ilse Aigner, zu dem Zeitpunkt bayerische Staatsministerin für Bauen, Wohnen und Verkehr, die das Eins-zu-eins-Modell eines Doppelstockwagens mit insgesamt 22 Themenwelten auf der InnoTrans zum ersten Mal sah. BEG und SOB hatten den Ideenzug mit aus der Taufe gehoben. Nun wollen sie, wie Aigner ankündigte,

auch zu den Ersten gehören, die Innovationsimpulse daraus umsetzen. In einem Doppelstockwagen der Linie München – Mühldorf wollen BEG und SOB neun Themenwelten realisieren. Als Grundlage soll eine Konzeptstudie erarbeitet werden, die das Innensign und die Themenwelten im Hinblick auf die Bedingungen der Einsatzstrecke konkretisiert und die Kosten abschätzt. Die Erkenntnisse daraus sollen in künftige Ausschreibungsprojekte sowie in die Entwicklung neuer Fahrzeuggenerationen und Redesign-Konzepte einfließen. Als Starttermin des umgebauten Doppelstockers haben sich die Partner das Jahr 2020 vorgenommen. Ilse Aigner: „Ich kann die anderen Aufgabenträger nur ermutigen, sich solchen Innovationen zu öffnen, damit wir den Nahverkehr für Bahnreisende gemeinsam noch attraktiver machen.“

Kundenbedürfnisse wandeln sich radikal

Bei der Fortentwicklung des Ideenzugs ist jetzt auch die Fahrzeugindustrie an Bord. Mit Siemens Mobility als erstem Partner soll er Erprobungsträger für Komponenten und Prototypen

werden. Prof. Dr. Sabina Jeschke, DB-Vorstand Digitalisierung und Technik, DB Regio-Vorstandsvorsitzender Dr. Jörg Sandvoß und Sabrina Soussan, CEO der Siemens Mobility, setzten ihre Unterschriften unter die Vereinbarung. Sabrina Soussan: „Die Kundenbedürfnisse wandeln sich aufgrund der fortschreitenden Digitalisierung radikal und immer schneller. Der Ideenzug bietet uns die Möglichkeit, gemeinsam mit der DB digitale Technologien für ein verbessertes ganzheitliches Reiseerlebnis zu entwickeln und zu erproben.“ ■



Umrahmt vom DB Regio-Vorstandsvorsitzenden Dr. Jörg Sandvoß und DB-Technikvorstand Prof. Sabina Jeschke unterschrieb Ilse Aigner (Mitte) für den Freistaat Bayern die Vereinbarung zur Umsetzung von Themenwelten.

Start will mit frischen Ideen an der Unterelbe punkten

Mit erweitertem Kundenservice und innovativem Marketing ist ab 9. Dezember die Verkehrsgesellschaft Start Unterelbe mbH zwischen Hamburg und Cuxhaven unterwegs. Die Tochtergesellschaft der zu DB Regio gehörenden Regionalverkehre Start Deutschland GmbH betreibt die Linie mit 38 Doppelstockwagen und acht Dieselloks aus dem Pool der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersach-

sen, die künftig das grüne Start-Logo mit dem Motto „Start. Land. Meer“ tragen. Auftakt für den Betriebsstart: ein Bahnhofsfest in Cuxhaven mit Sonderzugfahrt nach Hamburg am 1. Dezember. Es handelt sich um die erste Betriebsaufnahme einer Tochter der Regionalverkehre Start Deutschland GmbH. Der Verkehrsvertrag umfasst rund 1,6 Millionen Zugkilometer jährlich. Täglich werden 13 Bahn-

höfe im Stundentakt bedient, einzelne Verstärkerzüge ergänzen den Fahrplan. „Nach der langen Vorbereitung möchten wir nun endlich loslegen“, so Lars Kappel, Geschäftsführer der Verkehrsgesellschaft Start Unterelbe. „Genau dies spornt uns an und motiviert uns, dem Tag der Inbetriebnahme und den folgenden neun Jahren Tag für Tag entgegenzublicken.“ ■

■ Mehr zu diesem Thema im E-Paper

CleverShuttle gehört jetzt mehrheitlich zur DB

Die DB hat ihre Anteile am Ridepooling-Fahrdienst CleverShuttle aufgestockt und stellt sich mit der Mehrheitsbeteiligung am Berliner Start-up im Bereich On-Demand-Mobilität noch breiter auf. Der Fahrdienst von CleverShuttle basiert auf einem Algorithmus, der Kunden mit individuellen Routen intelligent zusammenbringt und die schnellste Route ermittelt. Die Autos fahren mit Elektro-, Wasserstoff- oder Hybridantrieb. Die drei Gründer von CleverShuttle behalten ihre Anteile und die Geschäftsführung. ■

Aboportal bietet Service für Nahverkehrskunden

Mit dem Aboportal unter www.bahn.de können Pendler ihre Abodaten rund um die Uhr online ändern und verwalten. Das gilt nicht nur für Abonnements zum DB-Tarif, sondern auch für solche von 22 Verkehrs- und Tarifverbänden im Nahverkehr. Darunter befinden sich auch die wichtigsten einwohnerstarken Verbände, etwa der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr und der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg. Das Portal können alle Kunden nutzen, die ihr Ticketabonnement über DB Vertrieb beziehen. ■

www.bahn.de/aboportal

BVR fährt mit Partnern aus dem Mittelstand

Mit Partnern aus dem mittelständischen Busgewerbe wird die zu DB Regio Bus gehörende Busverkehr Rheinland GmbH (BVR) zum 1. Januar den Verkehr im Rhein-Erft-Kreis aufnehmen. Insgesamt zehn Busunternehmen aus dem Kreis sowie ein regionales Unternehmen werden für die BVR im Einsatz sein. Die Rhein-Erft-Verkehrsgesellschaft hatte im Sommer rund die Hälfte ihrer Verkehre, circa 3,5 Millionen Buskilometer pro Jahr, an die BVR vergeben. Die Vertragslaufzeit beträgt zehn Jahre. ■

Aus Ostbayern per Zug zum Flug

Zuschlag für Express zum Flughafen München erteilt. Auch in Sachsen-Anhalt und im Saarland war DB Regio erfolgreich.



Foto: DB Regio Bayern

Über eine neue Verbindungskurve erreicht der Flughafenexpress das Terminal des Flughafens München.

Ab Fahrplanwechsel am 9. Dezember verbindet der neue „Flughafenexpress“ Ostbayern umsteigefrei mit dem Flughafen München. Mit dem Betrieb hat die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) DB Regio Bayern beauftragt. Der Flughafenexpress bedient die Strecke Regensburg – Landshut – München Flughafen im Stundentakt.

DB Regio Bayern setzt dafür drei- und vierteilige Elektrotriebzüge des Typs Talent 2 ein, die den Flughafen über die sogenannte Neufahrner Gegenkurve erreichen. Die neue Verbindungskurve ermöglicht es, auf den Streckenast von und zum Flughafen einzuschwenken. Die BEG hat den Verkehr im Umfang von 1,7 Millionen Zugkilometern jährlich für vier Jahre vergeben. Für die Folgezeit will sie den Flughafen-

express mit dem Donau-Isar-Express zu einem neuen Wettbewerbsnetz verbinden.

Besteller bestätigen DB Regio

In Sachsen-Anhalt und im Saarland bestätigten die Aufgabenträger DB Regio in zwei Vergabeverfahren. Der Vertrag für das Netz Elster-Geiseltal startet im Dezember 2019 und gilt für die Strecke Merseburg – Querfurt bis Dezember 2032, für Weißenfels – Zeitz zunächst bis Dezember 2024. Rund 800.000 Zugkilometer pro Jahr werden die Triebwagen des Typs VT 641 auf die Schiene bringen. Auf der Niedtalbahn Dillingen – Niedaltdorf ist DB Regio ab 9. Dezember 2018 auf neuer Vertragsgrundlage unterwegs. Das für acht Jahre vergebene Volumen beträgt 167.000 Zugkilometer jährlich. ■

Strategie zur Elektrifizierung angemahnt

Die Allianz pro Schiene hat auf das Fehlen eines Gesamtkonzepts für den Ausbau des elektrifizierten Netzes hingewiesen. Das im Koalitionsvertrag vereinbarte Ziel, den Anteil des Netzes unter Oberleitung von 60 auf 70 Prozent zu steigern, müsse in Angriff genommen werden. „Was wir brauchen, ist eine Gesamtstrategie für das ganze Schienennetz: Wo soll elektrifiziert werden, wo setzen wir auf alternative Antriebe, was brauchen wir für den grenzüberschreitenden Verkehr“, so Geschäftsführer Dirk Flege. Als Sofortmaß-

nahme solle der Bund die im Schienenwegeausbaugesetz vorgesehenen Strecken schnell finanzieren. Auch die Verkehrsminister der Länder dringen auf weitere Elektrifizierung. Die Verkehrsministerkonferenz forderte im Oktober in einem Antrag den Bund auf, „zeitnah das angekündigte Sonderprogramm zur Elektrifizierung einzuführen und dies mit ausreichenden finanziellen Haushaltsmitteln zu hinterlegen“. Gleichzeitig unterstrichen die Länder den Wunsch, an der Ausgestaltung des Förderprogramms mitzuwirken. ■

Wachsende Städte brauchen starke S-Bahnen

Die „Top Five“ der DB Regio AG gehen mit Investitionen und Innovationen in die Zukunft

Berlin, Hamburg, Stuttgart, München und Rhein-Main: Das sind die großen Fünf im deutschen S-Bahnverkehr. Täglich befördern sie mehr als drei Millionen Reisende. Jeder zweite Fahrgast im Schienenpersonenverkehr der DB sitzt in einem S-Bahnzug. Zusammen erbringen die fünf Metropolen-S-Bahnen der DB Regio AG rund 80 Millionen Trassenkilometer pro Jahr. Eine enorme Leistung. Und doch nicht genug: Geht es nach Stadtplanern, Verkehrsexperten und Umweltpolitikern, dürften es gerne mehr sein. Denn die Staus und Umweltbelastungen des Autoverkehrs drohen den Metropolen über den Kopf zu wachsen.

Herausforderungen nehmen zu

„Die Anforderungen an die Systeme sind riesig“, sagt Andreas Schilling (Foto), der bei DB Regio die fünf eigenständigen S-Bahnen der großen Metropolen steuert. „Nehmen wir die S-Bahn München. Geplant wurde sie für die Olympischen Spiele 1972. Kapazität: 250.000 Reisende täglich. Heute sind wir bei 840.000.“ In München hat die Verkehrspolitik deshalb mit dem Bau einer zweiten Stammstrecke zum Befreiungsschlag ausgeholt. Doch Infrastrukturprojekte dauern lange und sind so auch



Foto: DB AG

nicht überall zu verwirklichen. Mit den Metropolen wachsen deshalb auch für DB Regio als Betreiberin der S-Bahnen die Herausforderungen. „Sie sind das Rückgrat des Verkehrs in den großen Zentren“, so Schilling. „Wir investieren und treiben Innovationen voran, um sie gemeinsam mit den Aufgabenträgern fit für die Zukunft zu machen.“

In Berlin und Hamburg markieren Investitionen in neue Züge wichtige Meilensteine. In Berlin geht 2021 die Baureihe 483/484 an den Start. 106 Züge sind bestellt. In Hamburg fahren bereits die ersten von 72 neuen Zügen des neuen Typs ET 490 im Probetrieb. Bei der S-Bahn München erhalten alle 238 Züge ein komplett neues, innovatives Innendesign. Es verbindet mehr Komfort mit verbesserter Funktionalität und – besonders wichtig – mit vergrößerter Kapazität. Ein Konzept, das auch auf Stuttgart und Rhein-Main übertragbar wäre, wo dieselbe Baureihe (ET 423) im Ein-



Foto: DB AG / Uwe Miethe



Foto: DB AG / Wolfgang Klee



Foto: DB AG / Geheimtipp Media GmbH / Lisa Kratzer



Foto: DB AG / Pablo Castagna



Foto: DB AG / Uwe Miethe



satz ist. „Um Qualität und Service für die Kunden zu verbessern, drehen die S-Bahnen der großen Metropolen auch über Fahrzeuginvestitionen hinaus an vielen Stellschrauben“, so Schilling. Im München wurde das 80 Punkte umfassende Programm „Zukunft S-Bahn München“ auf den Weg gebracht. In Berlin bündelt die DB 180 Bausteine zum Programm „S-Bahn PLUS“. In Stuttgart und Rhein-Main werden die Züge mit WLAN für die Fahrgäste ausgestattet. In München läuft dazu ein Pilot.

Besonders groß sind die Anstrengungen in Sachen Betriebsqualität. „Die Verkehre sind dicht vertaktet, die Knoten hoch belastet“, erläutert Schilling. „Unter diesen Bedingungen ist Pünktlichkeit jeden Tag eine Herausforderung.“ Um Verspätungsrisiken zu vermeiden, baut beispielsweise die S-Bahn Berlin neue Relais für das Öffnen und Schließen der Türen in die Züge ein, optimiert ihre Störfallkonzepte und schafft eine integrierte S-Bahn-Leitstelle für kurze Abstimmungswege. Als neuralgische Punkte in Sachen Pünktlichkeit haben sich die Bahnhöfe mit intensivem Fahrgastwechsel erwiesen. Um diesen zu beschleunigen, werden in Stuttgart, München und Rhein-Main Einstiegslotsen eingesetzt. Die S-Bahn Berlin will wertvolle Sekunden durch eine Ansage auf Bahnhöfen gewinnen: die Bitte an die Fahrgäste, sich über die gesamte Länge des Bahnsteigs zu verteilen. Bei der S-Bahn München zählen auf allen Stationen der Stammstrecke künftig Haltezeiten-Counter die Sekunden bis

zur Abfahrt herunter. Die Haltezeiten-Counter sind auch in Stuttgart für die Station Hauptbahnhof (tief) geplant.

Technologiesprung mit ETCS

Mit der Idee der „Leuchtenden Bahnsteigkante“ gehörte die S-Bahn Stuttgart zu den Preisträgern des Deutschen Mobilitätspreises 2018: In Bad Cannstatt leiten elektronisch gesteuerte Lichtelemente im Boden die Fahrgäste dorthin, wo die meisten Plätze im Zug verfügbar sind. Hoffnung macht sich Stuttgart auch auf eine weitere, viel weiter gehende Innovation. Das Netz wurde von Gutachtern des Bundesverkehrsministeriums für die Ausrüstung mit dem europäischen Leit- und Sicherungssystem ETCS vorgeschlagen. Ein Technologiesprung, der die Streckenkapazität deutlich vergrößern könnte und den Automatisierten Fahrbetrieb (ATO) ermöglichen würde. Die S-Bahn Hamburg hat sich mit einem Leuchtturmprojekt der „Digitalen Schiene Deutschland“ bereits auf diesen Weg gemacht: Auf einem 23 Kilometer langen Teilstück der Linie S 21 wollen die DB, die Hansestadt und Siemens die „Digitale S-Bahn“ erproben. Langfristiges Ziel ist die Umsetzung im ganzen Hamburger S-Bahnnetz. Schilling: „Bei der Implementierung dieser entscheidenden Zukunftstechnologie sind wir Vorreiter. Wir gehen voran, damit die S-Bahnen ihre Rolle als Rückgrat des Metropolenverkehrs erfüllen können.“ ■

■ Mehr zu diesem Thema im E-Paper



Grafik: Siemens

S-Bahn Rhein-Neckar fährt in futuristischem Design

Gemeinsam mit den Aufgabenträgern der Länder Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz und Hessen hat DB Regio das neue Außendesign der künftigen S-Bahn-Züge vom Typ Siemens Mireo präsentiert. Mit dem futuristisch anmutenden Outfit wollen die Partner ein Ausrufezeichen für den gemeinsamen Aufbruch in die deutliche Erweiterung des

S-Bahn-Netzes setzen. Neben der markanten Kopfform prägen gelbe Türen auf dunklem Hintergrund und das fahrzeughohe S-Bahn-Symbol die 57 dreiteiligen Züge. Eingesetzt werden sie ab Fahrplanwechsel im Dezember 2020 in Baden-Württemberg und Rheinhessen/Bergstraße. Ab Dezember 2021 werden sie auch auf der S 6 von Mannheim nach Mainz fahren. ■

Bedürfnisse ausloten, Verbesserungen entwickeln

Prof. Christian T. Haas, Hochschule Fresenius, über den ÖPNV in Zeiten des demografischen Wandels

Seit drei Jahren arbeiten DB Regio Bus und die Hochschule Fresenius gemeinsam an Konzepten, den Busverkehr im ÖPNV fit für eine zunehmend älter werdende Gesellschaft und weitere demografische Entwicklungen zu machen. Ein Beispiel der erfolgreichen Kooperation ist der von beiden Partnern und dem Fahrzeughersteller Iveco speziell für die Bedürfnisse älterer Fahrgäste entwickelte Easy Bus (siehe RegioAktuell 3/2018). Prof. Christian T. Haas, Direktor des Instituts für komplexe Systemforschung an der Hochschule Fresenius (Foto), über die aktuellen Herausforderungen für den ÖPNV.



Foto: Hochschule Fresenius

In zehn Jahren wird jeder vierte Einwohner in Deutschland 65 Jahre oder älter sein. Ist der ÖPNV darauf vorbereitet?

Prof. Christian T. Haas: Es hat sich schon einiges getan, aber wir sind noch nicht dort, wo wir hin wollen: Selbst wenn der gesamte ÖPNV barrierefrei wäre, bedeutete das nicht, dass der Weg zur Haltestelle es auch ist. Wir müssen also immer in Mobilitätsketten denken. Ich begrüße, dass DB Regio Bus den Blick über den Tellerrand wagt und eben nicht nur auf die Fahrzeuge richtet. Es gibt auch nicht die eine große Lösung, wir müssen Bedürfnisse immer wieder neu ausloten und kontinuierlich Verbesserungen entwickeln. Genau hieran arbeiten wir.

Wo sehen Sie die wesentlichen Ansatzpunkte, einer alternden Bevölkerung gerecht zu werden?

Haas: Wir müssen vor allem die Kommunikation mit Älteren pflegen und spezifische Analysen durchführen, die interessante, wichtige Ergebnisse hervorbringen können: So stellten wir beispielsweise fest, dass Piktogramme, die Sitze

für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste ausweisen und an den Seitenwänden im Fahrzeug angebracht sind, von vielen älteren Fahrgästen nicht wahrgenommen werden, da ihr Sichtfeld eingeschränkt ist. Deutlich besser funktioniert es, wenn die Symbole in die Rücklehne der Sitze eingenäht sind. Ein weiterer kritischer Punkt kann sich durch eine zunehmende Digitalisierung des Informationsangebots ergeben. Hier finden sich viele ältere Personen nicht zurecht oder haben gar keinen Zugang. 90 Prozent von ihnen bevorzugen klassische Buchfahrpläne.

Mobilität im Alter hat Ihren Forschungen zufolge hohe gesellschaftliche Relevanz. Warum?

Haas: Das hat mit sozialer Teilhabe und Lebensqualität zu tun. Auch gesundheitliche Aspekte sind von funktionierenden Mobilitätsketten abhängig. Je älter Menschen sind, umso wichtiger werden Arztbesuche und umso häufiger sind sie nötig. Wenn jemand nicht mehr Auto fahren kann und Taxifahrten zu teuer sind, kommt dem ÖPNV eine enorme Bedeutung zu.

„Ich begrüße, dass DB Regio Bus den Blick über den Tellerrand wagt und eben nicht nur auf die Fahrzeuge richtet.“

Vor Kurzem war der EasyBus erstmals mehrere Wochen im Linienbetrieb unterwegs. Wie ist der Praxistest ausgefallen?

Haas: Der Easy Bus kam sehr gut an. In ihn können Fahrgäste mit Rollator über eine Rampe vorn beim Fahrer einsteigen, Tickets kaufen oder Auskünfte erhalten. Zu den Sitzen für mobilitätseingeschränkte Menschen führt ein Farbleitsystem, das die Orientierung verbessert und ein schnelles Erreichen sicherstellt,

im Schnitt beschleunigt sich der Prozess um 20 Prozent. Ein wichtiger Entwicklungsschritt war es auch, einige Sitze erhöht anzuordnen, das erleichtert insbesondere das Wiederaufstehen.



Foto: DB AG / Nicole Rasch

Der Easy Bus: Beispiel der erfolgreichen Kooperation

Ein großes Problem der Branche liegt darin, Mitarbeiter zu gewinnen, insbesondere Busfahrer. Wie kann man den Beruf attraktiver machen?

Haas: Der Busfahrer trägt dieselbe Verantwortung für die Sicherheit seiner Fahrgäste wie ein Pilot für Flugreisende. Allerdings erhalten die meisten Fahrer in der Regel eine deutlich geringere Wertschätzung. Aktuell arbeiten wir daran, in der Gesellschaft eine höhere Sensitivität für die Leistungen der Busfahrer zu erreichen. Unter Berücksichtigung einer zunehmenden Automatisierung und ggf. Autonomisierung von Verkehren muss man ferner an einer aktiven Gestaltung des Berufsbildes arbeiten. Hier sind wir in einem lebendigen Austausch.

Es gibt für DB Regio Bus und die Hochschule Fresenius also noch einiges gemeinsam zu tun?

Haas: Ja, und deshalb werden wir die Kooperation gerne fortführen. Mit DB Regio Bus haben wir einen Partner, der offen für innovative Ideen und ehrlich bemüht ist, sie umzusetzen – auch wenn das nicht immer von heute auf morgen geht. ■

WLAN unterwegs etabliert sich im Nahverkehr

Seit Oktober Empfang auch bei der S-Bahn Mitteldeutschland | DB Regio optimiert das Portal

In einem weiteren Nahverkehrsnetz können die Fahrgäste von DB Regio jetzt WLAN im Zug nutzen. Hinzugekommen sind Ende Oktober drei Linien der S-Bahn Mitteldeutschland (S2, S8, S9) sowie vier Regionalverkehrslinien im mitteldeutschen Großraum (RE 13, RE 14, RB 42, RB 51). Im Auftrag und mit Unterstützung der Länder Sachsen-Anhalt, Brandenburg und Sachsen sowie der beteiligten Aufgabenträger rüstete DB Regio Südost dafür 29 Elektrotriebzüge aus. In Sachsen-Anhalt ist WLAN bereits seit verganginem Jahr auch auf vielen Linien der Elbe-Saale-Bahn verfügbar. In ganz Deutschland betreibt, pilotiert oder plant DB Regio derzeit in 36 Nahverkehrsnetzen WLAN.

Neue Navigation und Inhalte im Test

Gearbeitet wird jedoch nicht nur an der Ausdehnung der Verfügbarkeit, sondern auch an der Verbesserung des WLAN-Portals. Deswegen Angebote, Informationen und Unterhaltung, etwa aus den Bereichen Lifestyle, Technik, Wetter, Sport und Nachrichten, stehen offline zur Verfügung – also auch dann, wenn der Internetempfang aus Gründen der Netzabdeckung nur lückenhaft ist. Zugleich entlastet



Foto: DB AG / Jörg Bönnisch

WLAN im mitteldeutschen S-Bahn-Netz: Dr. Wolfgang Weinhold, Vorsitzender der Regionalleitung Südost (l.) und Dr. Sebastian Putz, Staatssekretär im Verkehrsministerium Sachsen-Anhalt, freuen sich über das neue Angebot.

die Nutzung der Portalangebote die Übertragungskapazität des WLAN. Für das Portal hat DB Regio neue Contentpartner für kostenlose und bezahlte Inhalte gewonnen sowie das Design attraktiver gestaltet. Per Swipe und Scrolling sollen die Fahrgäste künftig noch leichter zu den gewünschten Inhalten navigieren. Ak-

tuelle Reisendeninfos, etwa der nächste Halt oder die Pünktlichkeit des Zugs, sollen ständig sichtbar sein, weitere Informationen direkt angesteuert werden können. Getestet werden diese und weitere Verbesserungen ab Anfang 2019 bei der S-Bahn Stuttgart. ■

■ Mehr zu diesem Thema im E-Paper

Kurhessenbahn stellt die Weichen in Richtung Zukunft

Zierenberger Tunnel geht in Betrieb | Neue Werkstatt für einheitliche Flotte der Baureihe 642

Gegen Ende des Jahres hat die Kurhessenbahn wichtige Weichen in Richtung Zukunft gestellt. So nahm nach vierjähriger Bauzeit der Neubau des Zierenberger Tunnels seinen Betrieb auf. Knapp 5.000 Besucher



Foto: Kurhessenbahn

Erste Zugfahrt: Die die Kurhessenbahn feierte die offizielle Eröffnung des Zierenberger Tunnels.

folgten am 11. Oktober der Einladung zum Tag des offenen Tunnels. Die offizielle Eröffnung fand am 2. November statt (Foto). Bereits Ende September hatte die Kurhessenbahn den Grundstein für eine moderne Fahrzeugwerkstatt im Bahnhof Korbach gelegt. In die zweigleisige Werkstatt für die Instandsetzung von 27 Dieseltriebwagen der Baureihe 642 investiert die Kurhessenbahn 11,5 Millionen Euro. Außerdem entstehen in Korbach eine neue Außen- und eine Unterflurreinigungsanlage.

„Durch die eigene Werkstatt wird die Fahrzeuginstandhaltung sowohl in zeitlicher wie auch in qualitativer Hinsicht deutlich verbessert“, sagte Joachim Kuhn, Sprecher der Kurhessenbahn. Während der Grundsteinlegung stellte die Kurhessenbahn auch die neue Ge-

neration Triebzüge der Baureihe 642 vor, die sukzessive die derzeitigen Fahrzeuge der Baureihen 646 und 628 ablösen werden. Die niederflurigen und klimatisierten Fahrzeuge bieten unter anderem einen geräumigen Mehrzweckbereich sowie Steckdosen und sind auch für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste geeignet. Durch sie verfügt die Kurhessenbahn künftig über eine einheitliche Fahrzeugflotte mit bequemeren Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten sowie mehr Komfort. Außerdem tragen die neuen Züge zur Entspannung der Fahrzeugsituation bei, die im Spätsommer und Herbst zu Zugausfällen führte. Der Austausch der Fahrzeugflotte geschieht im Rahmen des Verkehrsvertrags, der zum 1. Januar dieses Jahres in Kraft trat. ■

■ Mehr zu diesem Thema im E-Paper

Auto am Haken – Pendler staunen

Öffentlichkeitswirksame Installation am Kreuz Köln-West: DB Regio NRW ermuntert staugeplagte Autofahrer, auf die Schiene umzusteigen.

Es gibt bessere Wege zur Arbeit als verstopfte Straßen. Daran erinnerte DB Regio Pendler, die gerade mal wieder im Stau standen, mit einer beeindruckenden Installation am Autobahnkreuz Köln-West: Über ihnen, in rund 40 Metern Höhe, pendelte ein rotes Auto am Haken eines Krans hin und her. Darunter ein Plakat mit dem Slogan „Besser mit dem Zug pendeln“. Der Film über die von der Agentur Thjnk entwickelte und ausgeführte Aktion diente der Bewerbung von Monatstickets. ■ www.bahn.de/umsteigen



Foto: think GmbH

Digitale Schnitzeljagd quer durch die Region

S-Bahn Stuttgart feiert ihr 40-jähriges mit interaktiver Zeitreise

Zur Feier ihres 40. Geburtstags präsentierte sich die S-Bahn Stuttgart am 6. Oktober von ihrer jungen Seite – mit einer digitalen Schnitzeljagd. Spielfeld war das gesamte S-Bahnnetz der Region. Rund 50 Teams mit bis zu zehn Spielern starteten von verschiedenen Bahnhöfen. Die Rätsel und Hinweise für die Jagd erhielten sie in Echtzeit über verschiedene Social-Media-Kanäle, etwa WhatsApp. Damit die Teams günstig die S-Bahnen nutzen

konnten, galt an diesem Tag das VVS-Einzel-TagesTicket für Gruppen bis fünf Personen.

Die Spieler sollten unter anderem wissen, dass die S-Bahn Stuttgart täglich bis zu 420.000 Fahrgäste befördert, allein 70.000 zwischen sieben und acht Uhr morgens. Dafür sind bis zu 53 Züge zeitgleich unterwegs. Alle an einem Tag eingesetzten Fahrzeuge legen eine Strecke zurück, die eineinhalbmal um den Äquator reicht. Die 157 S-Bahn-Fahrzeuge halten jährlich rund 4,7 Millionen Mal an den 83 Stationen. Die besten 200 Teilnehmer waren am Abend in die S-Bahn-Werkstatt nach Plochingen eingeladen. Dort erlebten sie Popstar Namika („Lieblingsmensch“) unplugged in einem Exklusiv-Konzert des Radiosenders antenne 1.

Im Stuttgarter ÖPNV gab es in diesem Jahr noch mehr zu feiern: Auch der Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) wurde 40. Und vor 25 Jahren wurden die regionalen Busverkehre in den VVS integriert. Außerdem beginnen die Stuttgarter Straßenbahnen ihren 150. Geburtstag. ■



Foto: Gösta Huppenauer/Antenne 1

Exklusiv: Namika sang für die 200 besten Teilnehmer.

Partnerschaft für perfekte Tourentipps

Das „ContentNetzwerk Brandenburg“ hat den Deutschen Tourismuspreis 2018 gewonnen. Der renommierte Innovationspreis des Deutschen Tourismusverbands ist auch ein Erfolg für DB Regio Nordost sowie die Aufgabenträger: Als externer Partner des Netzwerks greift DB Regio Nordost für die App „DB Ausflug“ auf Inhalte der Datendrehscheibe zurück und bereitet sie zu perfekt geplanten Ausflugstipps per Bahn auf. DB Regio Nordost profitiert dabei von der Datenqualität des Netzwerks, das von der TMB Tourismus-Marketing Brandenburg ins Leben gerufen wurde. Umgekehrt freut sich das Netzwerk über die Verbreitung der touristischen Angebote im Nordosten über die reichweitenstarken Medien der DB. Die App „DB Ausflug“ wurde bereits mehr als 80.000 Mal heruntergeladen und enthält rund 150 geprüfte Touren einschließlich Bahnreise. ■

www.dbausflug.de

Impressum

Herausgeber:
DB Regio AG
Bestellerkommunikation
Stephensonstraße 1
60326 Frankfurt a. M.

Verantwortlich:
Joachim Kraft,
Tel. 069 265-7330
regioaktuell@
deutschebahn.com

Realisation:
idea Kommunikation, Dortmund
Druck:
DB Kommunikationstechnik GmbH,
Karlsruhe

Stand: Dezember 2018

DB Regio im Internet:
www.db-regio.de

