



# Regio Aktuell

Informationen der DB Regio AG für die Nahverkehrsbranche

Foto: DB AG / Oliver Lang

## Vierzig Vollsperrungen für ein besseres Netz

Generalsanierung dauert sieben Jahre und fordert der Branche viel ab

Die Riedbahn ist der Auftakt. Bereits vom 1. bis 22. Januar bleibt die Strecke Frankfurt (Main) – Mannheim für drei Wochen gesperrt. Ab 15. Juli ist sie dann für fünf Monate nicht befahrbar. Bundesweit sollen bis Ende 2030 weitere 39 Abschnitte im hoch belasteten Streckennetz folgen. Nach mehrmonatigen Sperrungen für Bauarbeiten werden sie deutlich leistungsfähiger wieder in Betrieb gehen. Die Generalsanierung ist der entscheidende Hebel für ein qualitativ besseres Bahnangebot, sie sei „alternativlos, um den Sanierungsstau anzugehen“, sagt DB-Vorstandsvorsitzender Dr. Richard Lutz. Zur Wahrheit gehöre aber auch, dass das enorme Baupensum eine Herausforderung für Verkehrsunternehmen und Fahrgäste darstelle.

Für die Verkehrsunternehmen bringt das intensive Baugeschehen bereits jetzt Belastungen mit sich, die die Verkehrsverträge in der Regel nicht abbilden. Hinzu

kommt nun, dass die Generalsanierung leistungsfähige Ersatzkonzepte erfordert. Das aber können Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger alleine finanziell nicht leisten. Klar ist allerdings auch, dass Ersatzverkehre auf dem Komfort- und Leistungsniveau des Zugverkehrs sinnvoll und nötig sind, damit Streckensperrungen akzeptiert werden und die Fahrgäste den Nahverkehr weiter nutzen.

Das Konzept für die Riedbahnsperrung sieht täglich 1.000 Busfahrten auf 13 Linien vor. Die Flotte nach dem Standard „Neuer Ersatzverkehr“ wird bis zum Sommer von derzeit 70 auf 150 Busse aufgestockt. Bei der Sperrung im Januar füllen beauftragte Busunternehmen die Lücke. Hinzu kommen angepasste Fahrpläne auf den Umleiterstrecken, um die für den Regionalverkehr reservierten Fahrplantrasen optimal auszunutzen.

**Mehr zum Thema: Seite 2, Seiten 4/5**

Liebe Leserinnen und Leser,

der Ausbau eines 9.000 Kilometer langen Hochleistungsnetzes und die Generalsanierung von mehr als 4.000 Streckenkilometern ab dem kommenden Jahr sind ein



Foto: DB AG / Plambeck

großer Wurf. Es ist das größte Investitionsprogramm für die Schieneninfrastruktur des Bundes seit der Bahnreform. Und es ist dringend nötig, um Versäumtes aufzuholen und das Netz so zu ertüchtigen,

das die Schiene einen immer größeren Beitrag zum Klimaschutz im Verkehr leisten kann. Davon profitieren die Fahrgäste, die Aufgabenträger und die Verkehrsunternehmen. Es fordert aber auch alle heraus. Das betrifft vor allem die Ersatzverkehre während der Generalsanierung. Es hat keinen Zweck, mit Vollsperrungen zu hadern. Ohne sie geht es nicht. Lassen sie uns stattdessen ver-

suchen, das Beste daraus zu machen. Gemeinsam können Infrastrukturbetreiber, Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger Ersatzverkehre zu einer positiven Überraschung für die Reisenden machen. Diese Chance sollten wir nutzen – für die Akzeptanz des Infrastrukturprogramms und dafür, dass wir bei Vollsperrungen die Fahrgäste im ÖPNV halten können.

**„Gemeinsam können wir Ersatzverkehre zu einer positiven Überraschung für die Reisenden machen.“**

Evelyn Palla, Vorständin Regionalverkehr der Deutschen Bahn AG



Foto: DB AG / Dominik Schleiter

## Standpunkt



### Wenn Baggerrollen und die Züge stehen

Dr. Jan Schilling,  
Vorstand Marketing der DB Regio AG

Wie sehr die Baustellen im Schienennetz die Kunden und die Verkehrsunternehmen belasten, ist seit Langem ein Thema, das die Branche bewegt. Mit dem Start der Generalsanierung der hoch belasteten Strecken rückt es jetzt noch mal in einen besonderen Fokus. Dass der Sanierungsstau in der Infrastruktur jetzt angegangen werden soll, ist ausdrücklich zu begrüßen. Ohne eine zuverlässige und leistungsfähige Infrastruktur kann es keinen zuverlässigen und leistungsfähigen Eisenbahnverkehr geben, kann die Schiene auch nicht ihren dringend notwendigen Beitrag zum Klimaschutz leisten.

Gleichzeitig muss jedoch darauf geachtet werden, dass notwendige Baumaßnahmen die dort fahrenden Verkehrsunternehmen wirtschaftlich nicht schwächen. Denn für nicht erbrachte Leistungen erhalten die Verkehrsunternehmen in der Regel selbst dann kein Geld, wenn sie die Leistung infrastrukturell nicht erbringen können. Und damit nicht genug. Eine Flotte, die nicht fährt, weil die Strecke gesperrt ist, kostet trotzdem. Das Personal, das anschließend den Betrieb wieder aufnehmen soll, muss gesichert weiter vorhanden sein. Ertragswirksame Zielgrößen in den Verkehrsverträgen werden nicht erreicht. Teils drohen sogar Pönalen. Davon betroffen sind auch die Umleitungsstrecken, die zusätzliche Verkehre aufnehmen müssen und dadurch verspätungsanfällig werden. Dass Umleiterverkehr grundsätzlich Mehrkosten verursacht, kommt noch hinzu. Umläufe müssen neu geplant werden. Fahrtstrecken und Einsatzzeiten des Personals werden länger. All diese Risiken haben die Verkehrsunternehmen weder selbst verursacht, noch konnten sie Vorsorge treffen. Es ist deshalb notwendig und sachgerecht, sie bei baubedingten Einschränkungen und Behinderungen von diesen Risiken, die sie nicht zu verantworten haben, entsprechend freizustellen. Denn ohne leistungsfähige Verkehrsunternehmen gibt es auch keine Verkehrswende.

# Konzept der Länder soll die Weichen stellen

Finanzierung des D-Tickets ist nicht am Ziel, aber einen Schritt weiter

Das Deutschland-Ticket wird es auch 2024 geben – für die weitere Zukunft des erfolgreichen Angebots sollen die Verkehrsminister:innen der Länder die Weichen stellen. Auf den Punkt gebracht sind das die Ergebnisse der Einigung zwischen Bund und Ländern vom 7. November 2023. Darin haben der Bundeskanzler und die Ministerpräsident:innen beschlossen, die in diesem Jahr nicht benötigten Mittel für das D-Ticket auf das nächste Jahr zu übertragen. Der Branche stehen damit 2024 bis zu 700 Millionen Euro zusätzlich zu den bereits vereinbarten drei Milliarden Euro von Bund und Ländern zur Verfügung. Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) begrüßte dies als gutes Signal und wichtigen Schritt, kritisierte jedoch ebenso wie der Bundesverband SchienenNahverkehr (BSN) und der Deutsche Städtetag, dass die Finanzierung für das nächste Jahr nicht abschließend geklärt sei. So fehlen nach der Prognose des VDV für 2024 mindestens 400 Millionen Euro.

„Von zentraler Bedeutung ist nun, wie das beschlossene Konzept zur weiteren Ausgestaltung des Deutschland-Tickets konkret aussehen wird, um das Ticket dauerhaft zum Erfolg zu machen“, hob VDV-Präsident Ingo Wortmann hervor. „Wir verste-

hen dies auch als Auftrag an die Branche, hierzu geeignete Vorschläge einzubringen.“ Erstellen sollen dieses Konzept die Verkehrsminister:innen der Länder. Der VDV bot als Branchenverband seine Mitarbeit an. Für den BSN betonte dessen Präsident Thomas Prechtl, dass nun schnell konkrete Entscheidungen folgen müssten, damit die Fahrgäste langfristig Klarheit über Struktur und Preisentwicklung bekommen. „Nach wie vor stehen wir gerne bereit, um die weitere Entwicklung wie auch die weitere Digitalisierung aktiv zu unterstützen“, so Prechtl. Einigkeit besteht darüber, dass das Deutschland-Ticket eine Erfolgsgeschichte ist. So hatten es im September mehr als zehn Millionen Menschen abonniert.



## „Ein großartiger Kollege und Mensch“

Bei der Zukunft Nahverkehr Anfang September in Berlin hatte Frank Klingenhöfer noch in vielen Panels mitdiskutiert. Vier Wochen später mussten die DB und die Branche tief betroffen vom Vorstand Straße der DB Regio AG Abschied nehmen. „Die Nachricht vom plötzlichen Tod von Frank Klingenhöfer hat uns schockiert“, sagte Dr. Richard Lutz, Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn AG. „Wir trauern und einen großartigen Kollegen und Menschen.“ Evelyn Palla, Vorständin Regionalverkehr der DB AG und Vorstandsvorsitzende der DB Regio AG, würdigte Frank Klingenhöfer als einen „Treiber der Mobilität von morgen“. Weiter sagte Palla: „Seine verbindende Art und seine Nahbarkeit haben ihn zu einem besonders geschätzten und beliebten Kollegen



gemacht.“ Dass dies auch für den Gesamtbetriebsrat der DB Regio AG galt, hob dessen Vorsitzender Ralf Damde hervor. „Frank war seit mehr als einem Vierteljahrhundert bei der Bahn und damit einer von uns.“

Frank Klingenhöfer gehörte seit dem 1. April 2020 dem Vorstand der DB Regio AG an, seit dem 1. Januar 2023 verantwortete er das Ressort Regio Straße. Zuvor hatte der Diplom-Kaufmann bei DB Regio Schiene die Region Südost und anschließend die Region Mitte geführt. Weitere Stationen im DB-Konzern waren die Leitung der Strategieabteilung des Personenverkehrs, die Führung des Verkehrsunternehmens Rhein-Neckar sowie drei Jahre bei DB Arriva in London. Frank Klingenhöfer wurde 54 Jahre alt.



# Dauersprint bis Dezember 2024

In einem Jahr übernimmt die Regionalverkehre Start Deutschland in Sachsen-Anhalt ihr bisher größtes Netz

Die Teilprojekte liegen gut im Rennen. Im Betriebsaufnahmekonzept befinden sich bereits Ende Oktober viele grüne Haken. Das spornt an. Aber bis Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2024 kommt das meiste noch. Das Netz „Start Mitteldeutschland“ ist das vierte und bislang größte der Regionalverkehre Start Deutschland GmbH – und mit 9,3 Millionen Zugkilometern pro Jahr ein Schwergewicht. Es umfasst die meisten Dieselstrecken in Sachsen-Anhalt und reicht über die Landesgrenzen hinaus bis Wolfsburg, Goslar und Erfurt. Magdeburg und Halberstadt sind die wichtigsten Knotenpunkte. Weil sich der aktuelle Betreiber Abellio hier zurückzieht, hatte die Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt (NASA) die Strecken im Vergabeverfahren „DISA II“ europaweit neu ausgeschrieben. Der Zuschlag war am 20. Juli rechtskräftig. Derselbe Tag ist im Betriebsaufnahmekonzept von Start als Projektbeginn gekennzeichnet. Ganz oben auf der Prioritätenliste: das Personal.

Bereits im August erhielten die betrieblichen Abellio-Beschäftigten des Vergabernetzes von Start die Einladung zu den Informationsveranstaltungen zum Betriebsübergang. Damit möglichst alle das Angebot des Personalübergangs annehmen, stellte die Start-Geschäftsführung das

Unternehmen gleich im Anschluss bei Veranstaltungen vor Ort vor. Dirk Bartels, Vorsitzender der Geschäftsführung (Foto), Geschäftsführer Alexander Falkenmeier und Geschäftsführerin Corinna Sander kehrten mit einem guten Gefühl in die Zentrale nach Frankfurt (Main) zurück. „Ich glaube, wir haben mit unserer offenen und im Vergleich informelleren Unternehmenskultur positiv überrascht“, sagt Bartels. Transparenz und Vertrauen sind der Geschäftsführung wichtig. „Wir können in dieser Phase noch nicht alle Fragen beantworten, und wenn das so ist, dann sagen wir das auch“, betont Bartels. „Fest steht aber, dass wir ein guter Arbeitgeber sind und uns auf die neuen Kolleginnen und Kollegen freuen.“ Fest steht auch vieles andere. So zum Beispiel, dass Start die zentralen Funktionen für das Netz wie bisher in Halle und Magdeburg ansiedeln, aber den Standort Magdeburg stärken wird. Um zu entscheiden, in welche Mietverträge Start einsteigt, hat die Bestandsaufnahme in der Fläche ebenfalls bereits stattgefunden. Übernommen werden auf jeden Fall die 54 Züge vom Typ Lint 41. Auch der Werkstattdienstleister in Halberstadt bleibt an Bord. Für den Ticket-Vertrieb übernimmt Start im Einsatz befindliche Automaten, hat aber auch bereits neue bestellt. Andere Ausschreibungen, etwa die Fahrzeugreinigung, befinden sich auf dem Weg. „Wir kommen gut voran, aber halten das Tempo weiter hoch“, resümiert Bartels. „Ein Betriebsübergang in dieser Größenordnung ist ein Dauersprint.“ Über das Erreichen der Meilensteine berichtet Start der NASA kontinuierlich. Nachlegen wollen beide Partner, wenn die Betriebsaufnahme im Dezember 2024 geschafft ist. Geplant ist ein neues Außendesign der Züge. Die NASA erarbeitet das Design.

**Weitere Informationen im E-Paper**



Foto: start Deutschland

## Award für Regio Bus und ioki

Mehr als 3.600 Leser:innen hatten bei Best of Mobility ihre Stimmen abgegeben, und nach der vom Huss-Verlag gemeinsam mit Deloitte und der IAA Mobility durchgeführten Leserbefragung war klar: In der Kategorie Mobile Services/Shared Economy machen DB Regio Bus und ioki mit fahrerbasierten und autonomen On-Demand-Lösungen das Rennen. Den ausgelobten Preis nahmen Freya Hoffmann, Senior Manager Autonomous Mobility ioki, und Thomas Huber, Leiter innovative Verkehrskonzepte DB Regio Bus, während der IAA Mobility bei einer Gala entgegen. Eingeladen hatte der Verband der Automobilindustrie VDA gemeinsam mit der



Messe München. Mit der Leserwahl werden Unternehmen, Produkte und Dienstleistungen aus verschiedenen Bereichen der Mobilitäts- und Automotive-Branche prämiert. „Der Best of Mobility Award zeichnet Ideen aus, die für eine individuelle und nachhaltige Fortbewegung stehen – auch in Zukunft. Es ist schön, zu sehen, dass die diesjährigen Gewinner des Awards dabei sind, diese smarte Form der Mobilität zu schaffen.“

Jetzt gilt es, die vielen Einzellösungen zu verknüpfen und aus Mobility as a Service ein pragmatisches Geschäftsmodell für innovative Unternehmen der Mobilitätsbranche zu machen“, so Dr. Harald Proff, Partner und globaler Sektorleiter Automotive bei Deloitte.

## Saubere Sache

Sie heißen Emmi-Mobil, ergänzen den Linienverkehr um ein ebenso emissions- wie kostenfreies On-Demand-Angebot und werden in der Allgäuer Ferienregion Bad Hindelang von Gästen wie Einheimischen gern genutzt: Allein im ersten Betriebsjahr beförderten die beiden elektrischen Kleinbusse bei knapp 7.800 Fahrten über 18.000 Gäste und legten dabei 43.500 Kilometer zurück. Die Plattform für das mit dem Fahrtziel Natur-Award 2023 ausgezeichnete Mobilitätsangebot kommt von ioki. Gebucht wird per App, Start und Zielhaltepunkt sind frei wählbar, der ioki-Algorithmus bündelt Fahrtenfragen und optimiert die Strecke. „Die Fahrgäste bewerten den Service mit 4,8 von 5 Punkten“, freut sich Tourismusedirektor Maximilian Hillmeier.

# „Wir schöpfen alle Möglichkeiten aus“

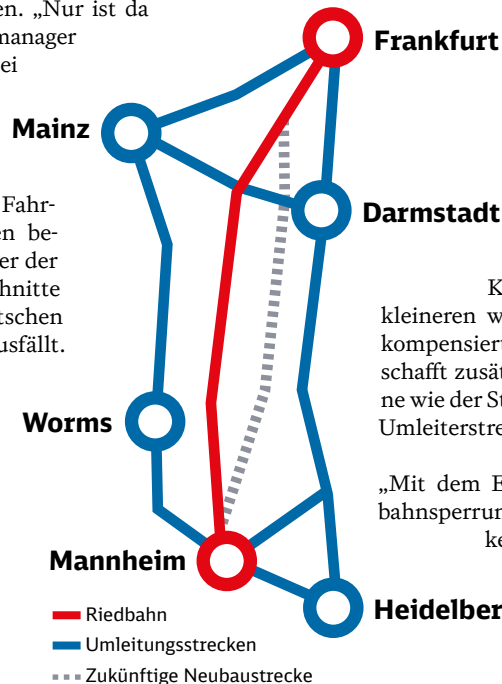
Zwei Umleiterstrecken und Ersatzverkehr mit 13 Buslinien halten die Region während der Riedbahnspernung mobil

Tausend Busfahrten pro Tag, 150 Busse, 13 Buslinien und im Schienenverkehr ein angepasstes Fahrplankonzept auf den Umleiterstrecken: Das Ersatzkonzept für die Riedbahn Frankfurt a. M – Mannheim dürfte das Anspruchsvollste sein, das DB Regio je umgesetzt hat. Markus Paul hat keine Scheu, es mit der Inbetriebnahme eines komplexen Vergabernetzes zu vergleichen. „Nur ist da der Vorlauf länger“, sagt der Teilnetzmanager bei DB Regio Schiene, Region Mitte. Bei ihm laufen die Fäden für das Konzept des Ersatzverkehrs zusammen. Und das sind viele. Allein vier Aufgabenträger in drei Bundesländern sind vom Ersatzverkehr mit Bussen und Fahrplananpassung auf den Parallelstrecken betroffen, wenn einer der wichtigsten Abschnitte im bundesdeutschen Streckennetz ausfällt. Das passiert vom 15. Juli 2024 bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2024 sowie für Bauvorbereitungen bereits vom 1. bis 22. Januar 2024. Auswirkungen hat die Sperrung auch für die angrenzenden Verkehrsunternehmen wie die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH in Mannheim und die S-Bahn Rhein-Main. Und natürlich für das Bahnhofsmanagement in der Region und die DB SEV GmbH, die den Ersatzverkehr organisiert. Blaupause für den Standard, den die Fahrgäste erwarten dürfen, ist das Konzept „Neuer Ersatzverkehr“, das DB Regio im Sommer in Franken erprobt hat. 70 neue Busse in Verkehrspurpur stehen bei der Vorabspernung im Januar zur Verfügung, weitere 80 Fahrzeuge stellen beauftragte Unternehmen. Im Sommer ist die einheitliche Flotte von 150 gut ausgestatteten Niederflurfahrzeugen dann komplett. Die Fahrpläne entstanden in einem schrittweisen Prozess gemeinsam mit den Aufgabenträgern. „Wir haben zusammen viel Zeit in Bussen verbracht“, schmunzelt Paul. Die Festlegung der Linienführung, der Haltestellen und der Fahrzeiten



Foto: DB Regio

im Ersatzverkehr entlang der Riedbahn sei eine besondere Herausforderung gewesen. Bei einer Vollsperrung komme die Kette der Haltepunkte des Schienenverkehrs nur bedingt als Gerüst für die Buslinien in Betracht, erläutert Paul. Wichtiger als von Bahnhof zu Bahnhof zu fahren sei die Frage, wie die Busse am besten durch die Orte kommen und wo sie in Abstimmung mit den Kommunen am besten halten sollten und dürfen.



So viele Verkehre wie möglich müssen die parallel verlaufenden Umleiterstrecken über Worms sowie über Darmstadt aufnehmen. Zwei Fahrmöglichkeiten pro Stunde bietet der neu gestrickte Fahrplan für den Regionalverkehr über Worms. Auf der östlichen Umleiterstrecke über Darmstadt bedienen Doppelstockzüge mit maximaler Kapazität die größeren Bahnhöfe halbstündlich, die kleineren werden stündlich angefahren. Auf beiden Strecken kompensiert Ersatzverkehr mit Bussen ausfallende Halte und schafft zusätzliche Kapazität. Zudem verknüpfen auf der Schiene wie der Straße Querverbindungen die Riedbahnachse mit den Umleiterstrecken.

„Mit dem Ersatzkonzept für die Riedbahnspernung schöpfen wir alle Möglichkeiten aus“, sagt Maik Dreser (Foto), Vorsitzender der Regionalleitung Mitte bei DB Regio Schiene. Dreser lobt die gute Zusammenarbeit mit den Aufgabenträgern, die sich ursprünglich eine andere Lösung als die Vollsperrung gewünscht hätten. Ganz sicher sei sie eine Herausforderung für die ganze Region und alle Beteiligten – am Ende aber die bessere Alternative als eine endlose Kette punktueller Sperrungen. „Wenn wir die Sanierung erst einmal hinter uns haben und auf generalsanierter Infrastruktur fahren, brauchen wir uns auf der Riedbahn viele Jahre um Bauarbeiten keine Gedanken mehr zu machen.“

**Weitere Informationen im E-Paper**



## Ersatzverkehr in Purpur kommt bei den Fahrgästen gut an



Foto: DB AG / Dominik Schleuter

Zwischen Nürnberg und Würzburg pilotierte die DB im Sommer das Produkt „Neuer Ersatzverkehr“. In zwei Etappen war die Zugstrecke gesperrt, stattdessen bot DB Regio einen Ersatzverkehr mit Bussen und definierten Produktmerkmalen sowie hohem Standard an. Dazu gehörten 70 gut ausgestattete Niederflurbusse, ein Konzept aus einem Guss für Haltestellen, Wegeleitung und Reiseinformationen sowie ein Design mit hohem Wiedererkennungswert. In rund 15 Wochen legten die verkehrspurpurfarbenen Busse 1,6 Millionen Kilometer zurück. Rund 285.000 Fahrgäste ließen sich darin gerne mitnehmen. Bei der begleitenden Marktforschung fanden 74 Prozent der Befragten die Fahrzeuge „sehr

gut“ oder „gut“, 65 Prozent gaben die dieselben Noten für die Wegeleitung zu den Ersatzhaltestellen, 61 Prozent für die Haltestellen selbst. Durchgesetzt hat sich auch die Farbe Verkehrspurpur als Signalfarbe des Ersatzverkehrs: Mit 93 Prozent Zustimmung erzielte sie einen überragenden Wert. Genutzt wurden die neu beschafften Busse vor allem von Vielfahrern und Stammgästen im Berufsverkehr. Das Potenzial des Konzepts zeigte vor allem die erste der beiden Phasen mit dem Ersatzverkehr zwischen Würzburg und Neustadt (Aisch): Mit 88 von 100 Indexpunkten lag hier die Kundenzufriedenheit sogar höher als zuvor im Schienenverkehr.

**Weitere Informationen im E-Paper**

# „Gegenüber den Fahrgästen stehen alle in der Pflicht“

Foto: DB AG/Oliver Lang

Im Interview: Arne Schneemann, Leiter Finanzen/Controlling DB Regio Straße, und Mario Theis, Leiter Markt und Innovation DB Regio

**Die Generalsanierung wichtiger Strecken bis 2030 geht mit langen Vollsperrungen einher. Werden die Fahrgäste das akzeptieren?**

**Mario Theis:** „Das muss unser gemeinsames Ziel sein und daran müssen wir als Branche zusammenarbeiten. Mit Vollsperrungen über Monate mutet der Netzbetreiber allen Fahrgästen sehr viel zu. Deshalb müssen wir einen Ersatzverkehr auf einem Leistungs- und Komfortniveau anbieten, das einen möglichst gleichwertigen Ersatz für die Zugfahrt bietet.“

**Arne Schneemann:** „Und dass das möglich ist, hat im Sommer der ‚Neue Ersatzverkehr‘ zwischen Würzburg und Nürnberg gezeigt. Dafür gab es viel positives Feedback von allen Seiten und das ist jetzt die Blaupause für den Ersatzverkehr auf der Riedbahn und alle folgenden Hochleistungskorridore.“

**Aber dafür sind erhebliche Mittel nötig.**

**Arne Schneemann:** „Ein solcher Ersatzverkehr erfordert zusätzliche Mittel, das ist richtig. Die Frage der Mittel ist aber vor allem eine Frage der Perspektive. Ein Ersatzverkehr auf einem für die Reisenden

möglichst attraktiven Niveau ist eine absolut lohnenswerte Investition im Sinne des Gesamtsystems. Daher ist auch klar, dass die Verkehrsunternehmen und die Aufgabenträger solche Ersatzverkehre finanziell nicht alleine stemmen können, sondern die Finanzierung breiter aufgestellt werden muss.“

**Mario Theis:** „Infrastruktur ist ja kein Selbstzweck. Das beste Schienennetz geht an sei-

nem Ziel vorbei, wenn uns auf dem Weg zu einem generalsanierten Netz die Reisenden im SPNV nachhaltig weglaufen würden. Dies gilt insbesondere in dieser Phase nach Corona, wo wir mit dem Deutschland-Ticket ein attraktives Angebot geschaffen haben, um die Menschen in den ÖPNV zu lenken. Hier gilt es, für die SPNV-Fahrgäste ein Substitut für die entfallenden Schienenverkehre anzubieten, um sie nicht an das Auto zu verlieren.

**Weil im System Schiene alle im selben Boot sitzen?**

**Mario Theis:** „Natürlich. Wir alle, EVU, Aufgabenträger und auch der Netzbetreiber, werden am Ende daran gemessen, wie gut es uns gelingt, Verkehr auf die Schiene und Menschen ans Reiseziel zu bringen. Als Verkehrsunternehmen sind wir dabei das Gesicht zum Fahrgast. Dem stellen wir uns gerne und auch dann, wenn es um Einschränkungen geht, die wir nicht zu verantworten haben. Dazu brauchen wir die Mittel und Möglichkeiten sowie generell, also auch bei kleineren Baustellen, eine Bauplanung, die Rücksicht auf Belange die Fahrgäste nimmt.“

**Die Riedbahn ist erst der Anfang der Generalsanierung. Reichen da die Kapazitäten für die nötigen Ersatzverkehre?**

**Mario Theis:** „Die Generalsanierung ist eine Herausforderung für die ganze Branche. Mit dem ‚Neuen Ersatzverkehr‘ haben wir ein ganzheitliches Konzept für kundenzentrierte Ersatzverkehre entwickelt. Das umfasst die gesamte Reisekette von der Reisendenlenkung an den Bahnhöfen, über die Haltestellen bis zur Ausgestaltung der Busse und die digitale Reisendenbegleitung vor und während der Baumaßnahme. Dieses Konzept ist grundsätzlich auf alle Korridore skalierbar.“

**Arne Schneemann:** „Die Bereitstellung der Ressourcen für Ersatzverkehre dieser Größenordnung stellt ganz erhebliche Anforderungen an den Betreiber, das ist klar. Der Schlüssel liegt in der bestmöglichen Zusammenarbeit über Gesellschaftsgrenzen hinweg. Dies gilt für die Riedbahn wie auch für die Folgekorridore. Wie es nach der Riedbahn weitergeht, ist derzeit noch offen. Diese Entscheidung wird der Netzbetreiber voraussichtlich im nächsten Jahr treffen.“

**Entsteht mit dem Konzept „Neuer Ersatzverkehr“ auch eine neue Benchmark für konventionelle Ersatzverkehre?**

**Mario Theis:** „Das ist sicher so. Auch wenn wir bei konventionellen Ersatzverkehren wohl nicht durchgängig das Niveau einer Korridormaßnahme erreichen können, muss es unser Anspruch sein, so viele Elemente wie möglich in das reguläre Geschäft zu übertragen.“

**Arne Schneemann:** „Der Hebel dafür sind die Verkehrsverträge. Wir sehen intensives Bausehen überall im Schienennetz. Es wird daher die Aufgabe sein, gute und passfähige Lösungen für die konkreten Bedürfnisse vor Ort zu finden. Dafür stehen wir als starker Partner der Aufgabenträger und EVU jederzeit bereit.“

## Größtes Programm seit Jahrzehnten

Auf dem Schienengipfel des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr im September in Frankfurt a. M. haben der Bund und die DB das größte Infrastrukturprogramm für das Schienennetz und die Bahnhöfe seit der Bahnreform 1994 vorgelegt. Ziel ist es, den Bahnverkehr nachhaltig pünktlicher zu machen und die Voraussetzungen zu schaffen, um die verkehrspolitischen Ziele im Personen- und Güterverkehr zu erreichen. Im Mittelpunkt steht der Ausbau eines Hochleistungsnetzes von 9.000 Kilometern Länge sowie die Auflösung des Investitionsstaus und die Erhöhung des Bahnnetzes in der Fläche. Dazu gehört auch die großflächige Modernisierung von Bahnhöfen in ganz Deutschland. Der Bund stellt dafür bis zu 45 Milliarden Euro zusätzliche Mittel bereit. Zentraler Hebel für ein qualitativ besseres Bahnangebot ist die Generalsanierung von 40 Streckenabschnitten im hochbelasteten Netz in den nächsten sieben Jahren. Sie werden für jeweils mehrere Monate gesperrt, um alle Arbeiten in einer Sperrung bündeln zu können. Den Anfang macht im kommenden Jahr die Riedbahn zwischen Frankfurt (Main) und Mannheim (74 Kilometer), mit 300 Zügen täglich eine der am meisten befahrenen Strecken in Deutschland. Im Jahr 2025 folgen Hamburg – Berlin (278 Kilometer) und Emmerich – Oberhausen (73 Kilometer). Insgesamt umfasst die Generalsanierung mehr als 4.000 Streckenkilometer.

**Weitere Informationen im E-Paper**



Arne Schneemann



Mario Theis

# Schnelle Klimaschützer

Im Liniennetz Mühldorf gehen Ende 2026 drei Wasserstoffzüge an den Start

Zwischen Mühldorf und Burghausen sollen ab Dezember 2026 Wasserstoffzüge verkehren. Geplant sind drei barrierefreie Neufahrzeuge, die auf der Regionalzug-Plattform Mireo von Siemens Mobility basieren. Die Linie RB 42 Mühldorf - Burghausen ist Bestandteil des Regionalzugverkehrs im Liniennetz Mühldorf, der nach dem jüngst erteilten Zuschlag durch die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) auch weiterhin von der DB RegioNetz Südostbayernbahn (SOB) betrieben wird. Bis mindestens Ende 2035 wird die SOB sämtliche nicht elektrifizierte Strecken in Südbayern sowie die niederbayerische Gäubodenbahn Bogen - Straubing - Neufahrn bedienen. „Im Sinne der Fahrgäste sind wir in unseren Ausschreibungen immer bestrebt, Angebotsverbesserungen auf den Weg zu bringen. So machen wir auch verstärkt Vorgaben für alternative Antriebe auf nicht elektrifizierte Strecken“, sagte Thomas Prechtel, Sprecher der Geschäftsführung der BEG.

Beim „Mireo Plus H“ sorgen zwei auf dem Dach montierte Brennstoffzellen und eine Lithium-Ionen-Batterie für ebenso klimafreundlichen wie flotten Vortrieb: Das Energieversorgungssystem leistet 1,7 MW und beschleunigt die spurtstarken Züge auf eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h. Die Reichweite einer Tankfüllung Wasserstoff beträgt nach Herstellerangaben zwischen 1.000 und 1.200 Kilometer, mit Hilfe der Schnellbetankungsfunktion ist der Tankvorgang in 15 Minuten erledigt.

Perspektivisch soll der Liniennetz Mühldorf elektrifiziert werden. Der Ausbau der 145 Kilometer langen Strecke von München über Mühldorf nach Freilassing sowie Burghausen ist bereits angelaufen. Die Elektrifizierung senkt den CO<sub>2</sub>-Ausstoß entlang der Strecke um rund 23.100 Tonnen pro Jahr.

**Weitere Informationen im E-Paper**



Foto: Siemens Mobility

## DB verlängert Rahmenverträge

Die Deutsche Bahn treibt die Modernisierung ihrer Busflotte weiter voran und schöpft den mit Ebusco abgeschlossenen Rahmenvertrag vollständig aus: Der im April 2022 für dieses und das kommende Jahr mit dem niederländischen Elektrobushersteller vereinbarte Vertrag wird bis 2026 verlängert, den bisher abgerufenen



Foto: Max Lautenschläger

Fahrzeugen sollen weitere folgen. Neben Elektrobussen von Ebusco, BYD, Daimler Buses und MAN hat DB Regio Bus auch mit Brennstoffzellen betriebene Fahrzeuge des portugiesischen Herstellers Caetano Bus eingeflottet. Der zeitgleich mit MAN abgeschlossene Rahmenvertrag über den Abruf mehrerer Hundert Stadt- und Überlandbusse mit Verbrennungsmotor wurde ebenfalls bis 2026 verlängert. Alle Fahrzeuge erfüllen höchste Umweltstandards: Die Elektrobusse sind lokal emissionsfrei unterwegs. Ein großer Teil der Dieselsebuse fährt mit sparsamem Hybridantrieb, die Motoren erfüllen die aktuelle Euro6e-Norm und können auch mit alternativen Kraftstoffen wie HVO betankt werden.

## Zwei Züge für die Zukunft

Gemeinsam mit Siemens Mobility, Bosch und weiteren Partnern erprobt die Deutsche Bahn im Rahmen des Forschungsprojekts „Automated Train“ voll automatisierte Bereitstellungs- und Abstellungsfahrten. Dafür werden bis 2026 je ein Zug von Siemens Mobility und der S-Bahn-Stuttgart ausgerüstet. Das vom Bund mit 42,6 Millionen Euro geförderte Vorhaben soll nachweisen, dass voll automatisiertes Fahren gemäß ATO GoA4 in einem offenen Bahnsystem machbar ist.

voll automatisierte Auf- und Abrüsten des Zuges getestet. Der Zug der S-Bahn Stuttgart sammelt Daten für die Simulation eines voll automatisierten Abstell- und Bereitstellungsbetriebs. Hier findet der automatische Betrieb unter Überwachung eines Triebfahrzeugführers oder einer Triebfahrzeugführerin statt. Michael Kellner, parlamentarischer Staatssekretär des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz, betonte bei der Übergabe des Förderbescheids in Berlin die industriepolitische Dimension des Projekts: „Die deutsche Bahnindustrie wird mit der DB eine modulare und offene Systemarchitektur für das voll automatisierte Fahren auf der Schiene definieren.“

## Digitale Schiene ##### Deutschland

Das Untersuchungsdesign sieht vor, dass der Mireo Smart-Zug von Siemens den Weg aus der Abstellanlage bis zur ersten Station voll automatisiert zurücklegt. Zudem wird das

## Saubere Sache auf der Schwarzatalbahn

Die Schwarzatalbahn in Thüringen startet mit dem Biokraftstoff HVO 100 ins neue Fahrplanjahr und reduziert die CO<sub>2</sub>-Emissionen um 90 Prozent. Im neuen, nach europaweiter Ausschreibung wiederum an die DB RegioNetz Verkehrs GmbH vergebenen Verkehrsvertrag trägt das Land ab 10. Dezember 2023 die Mehrkosten für den alternativen Kraftstoff. „Unsere Dekarbonisierungsstrategie sieht vor, bis Mitte der 2030er-Jahre nahezu alle Netze auf klima-

freundliche Antriebe umzustellen“, sagt Thüringens Infrastrukturministerin Susanna Karawanskij. „Der Einsatz von HVO 100 auf der Schwarzatalbahn bildet den Auftakt für viele weitere Maßnahmen, um den ohnehin klimafreundlichen SPNV noch klimafreundlicher zu gestalten.“ Die zu DB RegioNetz gehörende Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn betreibt auf der Strecke bereits seit April drei Züge im Modellversuch mit HVO und hat bisher rund 430 Tonnen CO<sub>2</sub> eingespart.



Foto: Gottfried Stoppel

# Startklar für die Mobilitätswende

Die S-Bahn Stuttgart macht ihre Flotte fit für die digitale Schiene. Beim Redesign setzt sie auf die DNA des Ideenzugs

**B**essere Orientierung, mehr Komfort und ein optimierter Fahrgastfluss: Die S-Bahn Stuttgart beginnt im kommenden Jahr mit dem Redesign ihrer 215 Züge starken Flotte. Im Fokus steht dabei die Verbesserung des Angebots an Mehrzweckabteilen: Neben den beiden Abteilen am Fahrzeugende, die künftig vor allem für Fahrgäste mit Kinderwagen oder Rollstuhl gedacht sind, wird es zwei weitere Abteile in der Fahrzeugmitte geben. Sie sind primär für Fahrgäste mit Fahrrädern vorgesehen und durch zwei Einstiegstüren zugänglich, was einen schnelleren Fahrgast-

wechsel ermöglicht. Das Innenraumdesign greift zahlreiche Features aus dem Ideenzug auf: Klappsitze, seitlich umlaufende Anlehnflächen oder eine mittig platzierbare Anlehninsel bieten komfortablen Halt und viel Stehfläche, verbessern aber auch das Platzangebot für Fahrräder, Kinderwagen oder Rollstühle. Gut sichtbar in Deckengondeln integrierte Displays halten Fahrgäste mit Reisendeninformationen auf dem Laufenden. Strom für die digitalen Begleiter kommt aus der Steckdose, ein automatisches Fahrgastzählssystem ermöglicht präzise Auslastungsprognosen.



Grafik: neomind

Die Mehrzweckbereiche in der Fahrzeugmitte vergrößern das Platzangebot für Fahrräder.



Grafik: neomind

Die Mehrzweckbereiche an den Fahrzeugenden sind für Rollstühle oder Kinderwagen optimiert.

Der erste umgebaute Zug soll im Sommer 2024 den Betrieb aufnehmen, das Redesign der aus 60 ET 423 und 155 ET 430 bestehenden Flotte 2027 abgeschlossen sein, wenn alle Fahrzeuge mit dem neuen Außendesign lackiert sind. Da die Fahrzeuge parallel mit der für ETCS und teilautomatisiertes Fahren (ATO GoA2) erforderlichen Digitaltechnik nachgerüstet werden, laufen die Vorbereitungen beim Hersteller Alstom schon jetzt auf Hochtouren: Bereits seit November bereiten die Werkstatt-

mitarbeiter:innen im schweizerischen Villeneuve an zwei S-Bahnen die Abläufe für die serienmäßige Umrüstung aller 215 Fahrzeuge vor. Gleichzeitig arbeiten deren Kolleg:innen in Hennigsdorf mit acht Musterfahrzeugen an den erforderlichen Zulassungen sowohl für Fahrten bei konventionellen Signalen als auch später mit ETCS. Die Nachrüstung ist Teil des Großprojekts «Digitaler Knoten Stuttgart», das als Teil des Starterpakets für die Digitalisierung der Schiene in Deutschland läuft.

**Weitere Informationen im E-Paper**

# Fahrzeug 106 macht Berlins neue S-Bahn-Flotte komplett

**H**oher Komfort, moderne Fahrgastinformation, Kameras für mehr Sicherheit: Zwei Jahre nach dem Start der Vorserienzüge in den Regelbetrieb hat die S-Bahn

Berlin das letzte von insgesamt 106 Fahrzeugen der neuen Baureihe 483/484 in Betrieb genommen. Neben einer zeitgemäßen Ausstattung bietet

die neue Flotte zusätzliche Beförderungskapazität in Teilen des S-Bahn-Netzes und ein erweitertes S-Bahn-Angebot. Für Fahrgäste heißt das: längere Züge auf den Ringbahnlinien S41/S42 sowie der S8 und den Linien S46/47, 25.000 Plätze mehr und gegenüber dem Vorjahr 16 Prozent mehr Fahrzeuge.

Zwei Jahre und 17 Millionen Kilometer nach der Inbetriebnahme der ersten Fahrzeuge hat sich die von Berlin und Brandenburg finanziert Gemeinschaftsproduktion von Stadler und Siemens bestens bewährt. „Wir haben von Fahrgästen wie Mitarbeitenden ein sehr positives Echo auf die neuen klimatisierten und sehr lauffähigen Fahrzeuge erhalten“, zieht S-Bahn-Chef Peter Buchner Bilanz. Mit



Foto: DB AG/H.-C. Plambeck

Sie nahmen den letzten Zug der neuen Flotte in Empfang: (v.l.n.r.) Jure Mikočič (Stadler Deutschland), S-Bahnchef Peter Buchner, Senatorin Manja Schreiner (Berlin), Minister Guido Beermann (Brandenburg), VBB-Geschäftsführerin Ute Bonde, Elmar Zeiler (Siemens Mobility)

der neuen Flotte gehen auch die letzten letzten von der Reichsbahn entwickelten Fahrzeuge in den Ruhestand. Mit einer Sternfahrt am 12. November, dem letzten planmäßigen Einsatztag, verabschiedeten sich die S-Bahn Berlin und die Fans der Baureihe 485 von den seit 1987 eingesetzten Fahrzeugen.



Foto: DB AG/H.-C. Plambeck

# Touchdown am Main: DB Regio spielt mit

Die 50.000 Tickets für das Spiel zwischen den Miami Dolphins und den Kansas City Chiefs in Frankfurt waren in wenigen Minuten vergriffen, gut drei Millionen Fans gingen leer aus. Keine Frage: American Football lässt mittlerweile auch hierzulande die Herzen höherschlagen, und als die Profis der National Football League (NFL) bei den Frankfurt Games 2023 zwei Mal im Eintracht-Stadion um Punkte spielten, war die Hütte voll.

Mit von der Partie war auch DB Regio. Als offizielle Nachhaltigkeits- und Mobilitätspartnerin der NFL-Games in Frankfurt brachte sie sich nicht nur mit Bandenwerbung, Video-Spots und Anzeigen für das Deutschlandticket ins Spiel, sondern auch mit zwei Ticket-Challenges auf Instagram. Bei der #DBTrickshot-Challenge konnten sich Teilnehmer:innen mit Videoclips von ihren besten Ballkunststücken um Tickets bewerben. Beim Ticket-Touchdown genügte ein gepostetes Football-Emoji unter dem Gewinnspielbeitrag und etwas Glück bei der anschließenden Verlosung. Der Preis: Jeweils zehn mal zwei Eintrittskarten für die Begegnung zwi-

schen den Miami Dolphins und Kansas City Chiefs am 5. November und das Spiel zwischen den Indianapolis Colts und den New England Patriots am 12. November.

Mit der Kooperation anlässlich der zwei Spiele in Frankfurt knüpfte DB Regio an die Aktion der Kolleg:innen von DB Regio Bayern an. Sie hatten im vergangenen Jahr mit dem NFL Munich Game 2022 den Anstoß zu der Kooperation gegeben. Die seit 2007 international ausgetragenen Begegnungen der NFL haben sich in Deutschland zu einem echten Publikumsmagneten entwickelt. Das wissen die Betreiber der NFL ebenfalls zu schätzen: Auch in den nächsten Jahren werden vereinzelt Spiele in Deutschland ausgetragen werden.



Foto: NFL

## Fürstlich durch das Schwarzatal

Lust auf einen Ausflug in einer waschlechten Fürstenkutsche? Die Schwarzatalbahn macht's möglich. Einst vom Fürsten von Schwarzburg-Rudolstadt ins Leben gerufen, hat der Volksmund deren Triebwagen längst zur Fürstenkutsche geadelt. Klar, dass dazu auch ein Fürstenabteil gehört, das die Fahrgäste mit einem fürstlichen Suchspiel zu einem Ausflug 300 Jahre zurück in die Vergangenheit einlädt. Schließlich diente das Schloss Schwarzenburg dem Eisenbahngründer und seine Ahnen nicht nur als Sommerresidenz und Jagdsitz. Es kam auch am 11. August 1919 noch einmal ganz groß heraus, als Friedrich Ebert dort mit allen Kabinettsmitgliedern die Weimarer Verfassung unterzeichnete, nachdem sie am 31. Juli von der Nationalversammlung verabschiedet worden war.

Mit etwas Glück kann man bei dem Quiz sogar ein Überraschungspaket der Thüringer Bergbahn gewinnen: Sie lost unter den Teilnehmern mit dem richtigen Lösungswort jedes Jahr im Dezember zehn Gewinner aus.

## Mausalarm im Ideenzug

Gerade erst war der Ideenzug von der ZukunftNahverkehr in den heimischen Showroom nach Frankfurt-Rödelheim zurückgekehrt, da kündigte sich schon hoher Besuch aus Köln an: „Türen auf mit der Maus“ hieß es am 3. Oktober, und selbstverständlich wollte sich Deutschlands prominentester Nager den Ideenzug nicht allein anschauen, sondern hatte eine ebenso erwartungsvolle wie neugierige Kinderschar im Schlepptau. Beides war berechtigt. Schließlich hatten DB Regio und das Ideenzug-Team, die in Kooperation mit dem Westdeutschen Rundfunk WDR eingeladen hatten, nichts weniger als eine Entdeckungsreise zu ihren „wertvollsten Schätzen“ in Aussicht



Foto: DB Regio

gestellt – den Zügen der Zukunft: „Sitze, die sich bewegen können? Ein Kinderabteil mit Klettermöglichkeiten? Fahrradfahren im Zug? Klingt verrückt, aber genau das wollen wir dir gerne zeigen“, hatten sie angekündigt und offensichtlich nicht zu viel versprochen. Die rund 500 jungen Besucher:innen, von denen die meisten aus Rhein-Main, einige aber sogar aus dem fernen Stuttgart angereist waren, hatten jedenfalls ihren Spaß: „Das war toll“, hörten Anouk Njau und ihre Kolleg:innen vom Organisationsteam beim Abschied am häufigsten. Ein Kamerateam des WDR hat viele Szenen eingefangen. Die Aufnahmen sind in der ARD Mediathek in der Kinderrubrik unter „Türen auf mit der Maus“ zu finden.

**Weitere Informationen im E-Paper**

### Impressum

**Herausgeber**  
DB Regio AG  
Marketing  
Europa-Allee 70–76  
60486 Frankfurt am Main

DB Regio im Internet:  
[www.dbregio.de](http://www.dbregio.de)

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

**Realisation**  
Lemon Media KG, Siegen

**Druck**  
DB Kommunikationstechnik  
GmbH, Karlsruhe

**Stand**  
Dezember  
2023

Zusatz-Infos im  
**E-Paper**

