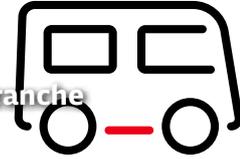




Regio Aktuell



Informationen der DB Regio AG für die Nahverkehrsbranche



Aufbruch in die integrierte Mobilität

Symposium diskutiert Roadmap für Übergang in den Regelbetrieb

Die Branche ist sich einig: Die Mobilität der Zukunft ist multimodal und integriert, die Vernetzung von Bedarfs- und Linienverkehren mit Bike- und Carsharing der zentrale Treiber beim Aufbruch in eine neue Mobilitätsära. Welche Chancen und Herausforderungen damit verbunden sind, diskutierte das Symposium „Integrierte Mobilität“, das jüngst von den NahverkehrsNachrichten in Kooperation mit DB Regio in Frankfurt veranstaltet wurde. Denkanstöße und Einblicke in die Praxis boten hier vor allem Schleswig-Holstein mit einer Halbjahresbilanz der Modellregion SMILE24 und das Saarland, das seine Roadmap für die Realisierung einer landesweiten Modellregion für integrierte Mobilität vorstellte.

Wie viel Bewegung On-Demand-Verkehre in Kombination mit Bike- und Carsharing in den ÖPNV bringen können, führt SMILE24 seit dem Projektstart an Ostern 2024 ein-drucksvoll im „echten Norden“ vor. Rund

4.000 Shuttle-Fahrten wöchentlich, eine Flotte von 275 Fahrrädern und über 20 elektrisch betriebene Carsharing-Fahrzeuge halten die Menschen in der Projektregion nicht nur rund um die Uhr klimafreundlich mobil. Sie ermöglichen auch eine bessere Anbindung an die Linienverkehre, die aufgrund der Einführung schnellerer Expressbuslinien einen erheblichen Fahrgastzuwachs registrieren. Insgesamt ist die Zahl der Fahrgäste in der Region seit der Einführung des Deutschlandtickets im Frühjahr 2023 um 50 Prozent gestiegen. Das hat auch die Jury des Deutschen Mobilitätspreises überzeugt: „Mit einem flexiblen, zugänglichen Nahverkehrsdienst bringt SMILE24 Mobilität auch in abgelegene Regionen und leistet so einen wichtigen Beitrag zur Mobilitätswende im ländlichen Raum“, lobte sie das Projekt bei der Preisvergabe in der Kategorie „Praxisbeispiele“.

Ein vernetzter ÖPNV mit nahtlosen Reiseketten von Tür zu Tür ist auch für die Modellregion Saarland vorgesehen. Angestrebt ist die Realisierung einer landesweiten Mobilitätsgarantie für den ländlichen Raum. Grundlage sind Angebotskonzepte, die auf einer landesweiten Analyse der Mobilitätsräume beruhen und innovative Mobilitätslösungen wie On-Demand-Verkehre, Expressbusse oder Bike- und Carsharing-Stationen beinhalten. Sie werden in Reallaboren getestet und erst dann auf die Straße gebracht, wenn sie sich bewährt haben. Ein jüngst gegründetes kommunales Mobilitätsnetzwerk soll dabei eine Schlüsselrolle übernehmen und die integrierte Mobilität in der Fläche verankern.

Mehr auf Seite 3 und im E-Paper

Liebe Leserinnen und Leser,

SMILE24 hat in der Kategorie „Praxisbeispiele“ den Deutschen Mobilitätspreis 2024 gewonnen. „Mit einem flexiblen, zugänglichen Nahverkehrsdienst bringt



Foto: DB AG/Plämböck

SMILE24 Mobilität auch in abgelegene Regionen und leistet so einen wichtigen Beitrag zur Mobilitätswende im ländlichen Raum“, begründete die Jury ihre Entscheidung.

Und sie hat völlig recht! Deutschlands bestes ÖPNV-Angebot in der Fläche zeigt mit vertakteten Linienbussen, mit On-Demand-Shuttles als Zubringer zu Bus und Bahn, mit Car- und Bike-sharing, was Integrierte Alltagsmobilität bedeutet. Wir freuen uns mit NAH.SH in Schleswig-Holstein, dem Preisträger, der SMILE24 auf den Weg gebracht hat.

Und wir freuen uns, dass auch das Saarland als Modellregion gemeinsam mit uns die Integrierte Alltagsmobilität voranbringen will. Ich bin überzeugt: Die Zukunft des Nahverkehrs ist integriert. Gemeinsam können wir ein Angebot auf Augenhöhe mit dem privaten Pkw umsetzen. Ein Angebot, das viel mehr Menschen klimafreundlich mobil macht und das die ländlichen Räume stärkt, in denen sich die Fahrgäste heute abgehängt fühlen. Lassen wir sie nicht warten!

„Gemeinsam können wir ein Angebot auf Augenhöhe mit dem privaten Pkw umsetzen.“

Evelyn Palla, Vorständin Regionalverkehr der Deutschen Bahn AG



Erfolgreich unterwegs: SMILE24 in Schleswig-Holstein

Standpunkt



Foto: DB Regio

Mit dem D-Ticket in die Zukunft

Dr. Jan Schilling,
Vorstand Marketing, DB Regio AG

Vor fast genau zwei Jahren, im November 2022, beschlossen Bund und Länder die Einführung des Deutschland-Tickets zum Preis von 49 Euro. Die Diskussionen im Vorfeld waren intensiv und rissen auch nach dem Start des D-Tickets am 1. Mai 2023 nicht ab. Das ist inzwischen Geschichte. 13 Millionen Nutzer pro Monat sprechen eine deutliche Sprache.

Als die Verkehrsministerkonferenz im Herbst über die Anpassung des Preises beriet, einigte man sich daher rasch und fast geräuschlos auf eine verantwortungsvolle Lösung, die den Fortbestand des Tickets sichert. Die Branchenverbände würdigten das als wichtiges Signal. Die Fahrgäste haben damit in Bezug auf den Preis Sicherheit bis Ende 2025.

Und das D-Ticket wirkt, es hat den ÖPNV einfacher und attraktiver gemacht. Es ist der erhoffte Modernisierungsimpuls und er wird die Zukunft bestimmen. Aber es ist auch ein finanzieller Kraftakt. Je 1,5 Milliarden Euro schießen Bund und Länder bis Ende 2025 zu.

Was jetzt noch fehlt, ist die in der Ministerpräsidentenkonferenz verabredete Überjährigkeit der Mittel bis Ende 2025. Diese muss auch nach dem Ende der Ampel in das Regionalisierungsgesetz umgesetzt werden, um auch hier Planungssicherheit zu schaffen. Und eine neue Bundesregierung muss nach den Wahlen zeitnah entscheiden, wie eine dauerhafte Perspektive über 2025 hinaus aussehen soll. Die ist auch für die Branche wichtig. Denn für die nötigen Strukturreformen, eine weitere Digitalisierungsoffensive und Investitionen in den Vertrieb der Zukunft braucht es Planungssicherheit.



Foto: DB Regio

Schiene bietet Perspektiven

Bundesweit rund 100 Veranstaltungen hat die Deutsche Bahn zum „Tag der Schiene“ vom 19. bis 22. September angeboten und dabei einen Fokus auf die Fachkräftegewinnung gesetzt. Die DB lud zum Beispiel in Stellwerken, Betriebszentralen, Werkstätten und Werken zum Blick hinter die Kulissen ein. An manchen Standorten war es möglich, noch vor Ort Bewerbungsgespräche zu führen. In Frankfurt a. M. machte sich der hessische Wirtschafts- und Verkehrsminister Kaweh Mansoori (im Bild links) ein Bild von den Ausbildungsberufen und Beschäftigungschancen, suchte das Gespräch mit Mit-

arbeitenden und Besucher:innen. Gerade in operativen Berufen stellt die DB trotz des laufenden Sanierungsprogramms unvermindert ein und sucht Mitarbeitende etwa für den Stellwerks-, Triebfahrzeug- und Zugbegleitdienst sowie für die Instandhaltung von Fahrzeugen und Schienenwegen. Für 2025 rechnet die DB mit rund 25.000 Einstellungen, darunter rund 6.000 Auszubildende und Dual Studierende. Den „Tag der Schiene“ haben die Eisenbahnbranche und das Bundesverkehrsministerium 2022 ins Leben gerufen. Die Koordination liegt bei der Allianz pro Schiene.

Programm S3 soll bis 2027 dreifach wirken

DB will Infrastruktur, Betriebsqualität und Wirtschaftlichkeit verbessern

Mit dem Gesamtprogramm „S 3“ will die Deutsche Bahn in den nächsten drei Jahren die Infrastruktur, den Eisenbahnbetrieb und die Wirtschaftlichkeit zurück auf Kurs bringen. Der Vorstand stellte dem Aufsichtsrat das Programm Ende September vor. Die Strategie „Starke Schiene“ habe der DB in den vergangenen fünf Jahren Orientierung gegeben, erläuterte Vorstandsvorsitzender Dr. Richard Lutz. Inzwischen befindet sich die Infrastruktur jedoch in einem bedeutend schlechteren Zustand als 2019 angenommen. „Das hat nicht nur Auswirkungen auf Qualität und Stabilität des Eisenbahnbetriebs, sondern beeinflusst auch unsere Ertragskraft.“ Mit dem Programm S 3 wolle die DB eine stabile Basis schaffen „für den weiteren Wachstumspfad der Starken Schiene und unseren Beitrag zu den verkehrs- und klimapolitischen Zielen des Bundes“.

Das operative Ergebnis (EBIT) soll bis 2027 auf zwei Milliarden Euro steigen, die Zahl der infrastrukturbedingten Verspätungen trotz hoher Bautätigkeit um 20 Prozent sinken. Die schnelle Sanierung der Bestandsstrecken einschließlich der bereits angelaufenen Korridorsanierungen bildet einen Schwerpunkt, ein weiterer besteht darin, störanfällige Anlagen gezielt zu ersetzen. In einem Sofortprogramm ist der Austausch von 200 alten Stellwerken vorgesehen. Baustellen sollen

künftig über vorgegebene Zeitfenster dem Fahrplan folgen und nicht umgekehrt. Wichtige Knoten will das Programm punktuell entlasten, zu komplexe Betriebskonzepte vereinfachen. Das betrifft insbesondere den Nahverkehr. Wo der Infrastrukturausbau mit dem Bedarf nicht mithalten kann, werden mittel- bis langfristig in Abstimmung mit den Aufgabenträgern veränderte Kapazitätsnutzungskonzepte angestrebt.

Den Güterverkehr will die DB mit verändertem Geschäftsmodell und neuen Strukturen wettbewerbsfähig aufstellen. Im Fernverkehr soll die Auslastung der Züge steigen und das Angebot gezielt dort wachsen, wo die Nachfrage hoch ist. Im Nahverkehr will DB Regio Straße über den Zugewinn von Verkehren, integrierte Mobilitätslösungen sowie reduzierten Strukturkosten ab 2025 wieder profitabel sein. DB Regio Schiene soll den Marktanteil halten und dabei Verkehre mit kalkulierbaren betrieblichen Risiken und stabilen Ergebnissen in den Mittelpunkt stellen. Insgesamt will die DB den Personalbedarf reduzieren. Das betrifft besonders die Verwaltung, den Vertrieb und indirekt operative Bereiche. Entlassungen sind nicht vorgesehen, die Regelungen zur Beschäftigungssicherung gelten uneingeschränkt weiter. Um das nötige Personal für den Eisenbahnverkehr sicherzustellen, stellt die DB weiter auf Hochtouren ein.

Nahtlos mobil: Saarland und DB heben Modellregion aus der Taufe

Modellregion für Integrierte Alltagsmobilität stärkt Tür-zu-Tür-Mobilität. Neue Angebote ergänzen künftiges S-Bahn-Netz.

Das Saarland treibt den Ausbau des ÖPNV-Angebots weiter konsequent voran. Drei Jahre nach der Verabschiedung des Verkehrsentwicklungsplans ÖPNV starten das Land und DB Regio eine Modellregion für Integrierte Alltagsmobilität, um den klimafreundlichen Personennahverkehr gemeinsam mit weiteren ÖPNV-Akteuren noch attraktiver zu machen. Geleitet und koordiniert wird das Projekt vom saarländischen Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz. Im Fokus des Innovationsprojekts stehen die bessere Anbindung des ländlichen Raums an den ÖPNV und die Ergänzung des S-Bahn-Netzes, das Ende 2025 starten soll (siehe Kasten rechts).

„Gerade im Autoland Saarland ist es wichtig, durch nahtlose Reiseketten von Tür zu Tür einen attraktiven und vernetzten ÖPNV anzubieten. Dafür stellen den Kommunen und ÖPNV-Unternehmen Förderprogramme des Landes zur Verfügung. Gemeinsam mit der DB lädt das Land nun alle Mobilitätsakteure ein, die Tür-zu-Tür-Mobilität mit einem starken ÖPNV als Rückgrat weiter zu verbessern“, kündigte Mobilitätsministerin Petra Berg das Vorhaben auf der Innotrans-Messe in Berlin an. Schon Ende 2025 rechnet ihr Ministerium mit ersten Ergebnissen aus den Reallaboren der Modellregion.

DB Regio unterstützt die Umsetzung des Vorhabens mit konzeptioneller und technischer Expertise. „Gemeinsam mit dem Saarland sorgen wir dafür, dass möglichst viele Menschen für ihre täglichen Wege den ÖPNV nutzen.“



Foto: DB AG/Oliver Lang

Saarland plant mit S-Bahn-Takt

Das S-Bahn-Netz Saarland soll zum Fahrplanjahr 2026/27 an den Start gehen. Die im Verkehrsentwicklungsplan vorgesehene Aufwertung des Regionalbahnnetzes zu einem S-Bahn-Netz führt aber schon zum diesjährigen Fahrplanwechsel zu Angebotsverbesserungen im Elektronetz Saar: Erstmals wird im Saarland ein 20-Minuten-Takt auf der Strecke Homburg – Neunkirchen eingeführt. Im Dezember 2026 folgt der 20-Minuten-Takt auf den weiteren Strecken zwischen Saarlouis, Saarbrücken, Neunkirchen und Homburg. Darüber hinaus beinhaltet der Verkehrsentwicklungsplan Maßnahmen wie die Tarifreform im Verkehrsverbund saarVV, die Einführung von PlusBus und ExpressBus, das Deutschland-Ticket sowie langfristig den Ausbau und die Reaktivierung von Eisenbahnstrecken.

Mit Expressbussen, Shuttles, Fahrradparkhäusern oder Carsharing erreichen unsere Fahrgäste die Bahnhöfe im Bundesland künftig zuverlässiger und bequemer. Bahnangebote gerade im ländlichen Raum mit neuen Formen der Mobilität zu ergänzen, ist Teil unserer Strategie Starke Schiene. Denn durch die Integration machen wir alle öffentlichen Verkehrsmittel attraktiver“, sagte Evelyn Palla, DB-Vorständin Regionalverkehr.

Eine zentrale Rolle werden dabei innovative Konzepte wie Mobility-On-Demand spielen, die schon heute eine spürbare Verbesserung der Angebotsqualität im ländlichen Raum gewährleisten. Ein weiterer Schwerpunkt ist die Verbesserung der An- und Abreise zu den Bahnhöfen. Hierfür werden die Projektpartner regionale Testräume rund um Bahnhöfe auswählen und unter realen Bedingungen betrieberoffen in sogenannten Reallaboren testen. Die dafür erforderlichen Analysen von Zielgruppen und geeigneten Reallabor-Typen erfolgte durch die DB-Tochter ioki.

Das Deutschland-Ticket bleibt ein Preishit

Unschlagbar einfach, extrem günstig: Das gilt für das Deutschland-Ticket auch im neuen Jahr. Nach der Entscheidung der Verkehrsministerkonferenz Ende September kostet es dann zwar 58 Euro, also neun Euro mehr. Aber weiterhin entlastet es „Millionen von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern, die tagtäglich zur Arbeit pendeln müssen“, so der nordrhein-westfälische Verkehrsminister und Vorsitzende der Verkehrsministerkonferenz Oliver Krischer. Die Einigung auf 58 Euro zeige, dass die Länder am Erfolgsmodell D-Ticket festhalten und es weiterentwickeln wollen. Auch die Branche begrüßte die Entscheidung. Ingo Wortmann, Präsident des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen, nannte sie einen klugen, mutigen und notwendigen Schritt. Zugleich mahnte



D-TICKET

er, jetzt müsse der Bund im Regionalisierungsgesetz die Voraussetzungen zur dauerhaften Sicherung des Tickets schaffen. Thomas Prechtl, Präsident des Bundesverbands Schienen-Nahverkehr, bewertete den Entschluss der Verkehrsministerkonferenz als Ausdruck der Verlässlichkeit gegenüber Kundinnen und Kunden, Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern. Bereits zuvor hatte Prechtl gefordert, das D-Ticket abzusichern, statt sich in Preisdiskussionen zu ergehen und „die größte Revolution im SPNV und ÖPNV“ kleinzureden. „Über Jahrzehnte haben wir die Tarifsysteme immer komplizierter gemacht und dabei den Kunden aus den Augen verloren, statt im großen Umfang neue Nutzerinnen und Nutzer in die Busse und Bahnen zu holen.“

Mit Selbstvertrauen die Zukunft gestalten

Auch wenn die Rahmenbedingungen schwierig sind, hat die InnoTrans 2024 der Nahverkehrsbranche Mut gemacht. „Unser gemeinsames Ziel ist eine



moderne, klimafreundliche und zukunftsfeste Mobilität“, unterstrich Bundesverkehrsminister Volker Wissing bei der Eröffnung der Messe. An innovativen Lösungen dafür fehlt es nicht. DB Regio und ihre Partner aufseiten der Aufgabenträger und der Industrie tragen dazu bei.

S-Bahn 2029+

Dass künftige S-Bahn-Generationen besonders in den Metropolen mehr Kapazität bieten müssen, ist gesetzt. Aber wie lassen sich Kapazität, Komfort und Funktionalität unter einen Hut bringen? Modellhaft und interaktiv zeigte DB Regio dies mit dem Konzept S-Bahn 2029+. Intelligentes Design auf der Grundlage des wissenschaftlich analysierten Fahrgastverhaltens schafft die Voraussetzungen für schnellen Fahrgastwechsel und mehr Pünktlichkeit im Betrieb. Breite Einstiege und eine optimierte Fahrgastlenkung sind dafür unerlässlich. Zudem muss die Gestaltung auf unterschiedliche Bedürfnisse zugeschnitten sein. Das gelingt mit zonierte Innenräumen. Grundsätzlich gilt: Das Design sollte aus Fahrgastsicht konzipiert werden, einheitliche Standards sorgen für vergleichbare Produktmerkmale in allen S-Bahnsystemen. Ein modularer Aufbau erleichtert dabei die Adaption an unterschiedliche regionale Bedürfnisse.

KIRA

Ein autonomes Elektroauto auf der Eisenbahnmesse? Kein Widerspruch. Denn das Projekt KIRA zielt auf den On-Demand-Verkehr und ist dabei die erste Level-4-Anwendung auf deutschen Straßen. Die beiden KIRA-Projektpartner, der Rhein-Main-Verkehrsverbund und DB Regio Straße, sind sich sicher: Wenn der fahrerlose Betrieb die Kosten im On-Demand-Verkehr senkt und dieser dadurch viel breiter als bisher ausgerollt werden kann, ebnet das den Weg zu einer neuen Qualität im ÖPNV. In großem Maßstab werden dann integrierte Konzepte möglich, die On-Demand- und Linienverkehre intelligent verknüpfen.

Lightgate

Nach dem Lichtschranken-Prinzip erkennt Lightgate die Auslastung eines Zuges im Vorbeifahren. Und auch, welcher Bereich des Zuges wie ausgelastet ist. Wird das am Bahnsteig angezeigt, finden die Fahrgäste schneller einen Sitzplatz. Und wenn Ein- und Ausstieg schneller vonstattengehen, kommt das auch der Pünktlichkeit zugute. Bei der S-Bahn Hamburg gibt es das schon. Die S-Bahn Berlin zog bei der InnoTrans nach. Der Startschuss fiel auf dem S-Bahnhof Hackescher Markt. Mit dabei waren Martin Fuchs, Geschäftsführer des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg, DB-Projektleiterin Julia Kuhfuß und S-Bahn-Geschäftsführer Peter Buchner sowie die Staatssekretäre Uwe Schüler und Johannes Wieczorek für das Land Brandenburg und den Berliner Senat.

S-Bahn München

90 neue S-Bahnzüge beschafft der Freistaat Bayern beim Hersteller Siemens. Ende 2028 sollen die ersten ausgeliefert werden, betreiben wird sie DB Regio. Auf dem Stand von Siemens stellten Heiko Büttner als Geschäftsführer der S-Bahn München, Bayerns Verkehrsminister Christian Bernreiter, Bärbel Fuchs, Geschäftsführerin der Bayerischen Eisenbahngesellschaft, und Karl Blaim von Siemens Mobility das Außendesign vor. „Unser Projektteam arbeitet zusammen mit den Partnern aktuell am letzten Feinschliff, damit die XXL-S-Bahnen pünktlich in Produktion gehen können“, so Heiko Büttner. „Erstmals sind 200 Meter lange S-Bahn-Züge komplett durchgängig und bieten viel Kapazität und Komfort für mehr als 1.800 Fahrgäste.“



S-Bahn 2029+

Flirt Akku

Mit 44 Batteriezügen des Herstellers Stadler wird DB Regio zwischen 2025 und 2029 schrittweise nahezu alle Dieseltriebzüge im 240 Kilometer langen „Pfalznetz“ ersetzen. Auf der InnoTrans stellten Stadler, das Land Rheinland-Pfalz, der Zweckverband Rheinland-Pfalz Süd und DB Regio den „Flirt Akku“ für das Pfalznetz vor. Der Zweiteiler ist 55,5 Meter lang, 140 km/h schnell und bietet 172 Sitzplätze. Während der Fahrt kann er in elektrifizierten Teilabschnitten nachladen.

ZusammenKUNFT feierte Visionen für die Verkehrswende

Fasziniert von ihrem Thema, optimistisch, überwiegend jung: So zeigte sich die Community der Initiative ZUKUNFT NAHVERKEHR bei der InnoTrans. 300 Mobilitätsbegeisterte aus Wirtschaft, Wissenschaft, Verbänden und Organisationen ließen das Messegelände hinter sich und füllten das „Sprenggold Bikini Berlin“ bis auf den letzten Platz. Im Mittelpunkt der ZUSAMMENKUNFT standen Ideen und Visionen für eine nachhaltige Verkehrswende. Die Botschaft des Abends: Wenn wir zusammenarbeiten, können wir Großes erreichen!



KIRA



Lightgate



S-Bahn München



Flirt Akku



Foto: Jet-Foto Kranert

Bundesverkehrsminister Volker Wissing (2. v. l.) und Staatssekretärin Susanne Henckel (r.) interessierten sich am Stand der DB für das Konzept S-Bahn 2029+. Um was es dabei geht erläuterten DB-Vorständin Regionalverkehr Evelyn Palla (l.) und DB-Vorstandsvorsitzender Richard Lutz (3. v. l.).

„Wenn Neues auf Bedürfnisse trifft, dann ist es ein Match“

Dirk Rothenstein ist neuer Leiter „Markt und Innovationen“ bei DB Regio

Seit 1. September leitet Dr. Dirk Rothenstein (Foto) den Bereich „Markt und Innovationen“ bei DB Regio. Zuvor stand der promovierte Wirtschaftswissenschaftler acht Jahre lang an der Spitze der S-Bahn Stuttgart. Dort sind ein wachsendes Angebot, mehr Komfort, neue Züge und digitale Innovationen mit seinem Namen verknüpft.

Herr Rothenstein, was sind Innovationen? Fallen darunter auch bloße Produktverbesserungen? Oder verdient nur etwas ganz Neues, das es so noch nie gab, diesen Begriff?

„Eine spannende Frage. Man traute dem iPhone nicht zu, dass es sich durchsetzt. Und Autos wurden am Anfang für eine vorübergehende Modeerscheinung gehalten. Genauso gab es Neuentwicklungen, die für Aufsehen sorgten und doch schnell verschwanden. Grünes Ketchup war ein Flop, Bildschirmtext wurde nie ein Renner. Was wirklich eine Innovation ist, entscheidet sich daran, ob sie wirkt. Ob die Kundinnen und Kunden sie annehmen, ob Unternehmen damit besser, schneller oder wirtschaftlicher werden.“

So oder so kostet die Entwicklung Geld. Lohnt es sich, innovativ zu sein?

„Die Frage ist viel eher, ob es sich ein Unternehmen leisten kann, nicht innovativ zu sein. Wer aufhört, Produkte und Prozesse verbessern zu wollen, läuft bald dem Markt hinterher und scheidet irgendwann aus. Aber klar

ist auch, dass Innovationen Ressourcen kosten und zielgerichtet sein müssen. Innovationen sind kein Selbstzweck. Wenn Neues auf Bedürfnisse trifft, dann ist es ein Match.“

Das große Thema ist dabei aktuell die Künstliche Intelligenz.

„Völlig zu Recht. KI hilft uns in vielen Bereichen, in den Werkstätten zum Beispiel oder auch in der Disposition. Aktuell setzt der DB-Konzern BahnGPT um. Davon werden alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter enorm profitieren, weil mit dem DB-Pendant zu ChatGPT die Komplexität der Bahn ganz anders zugänglich wird. Allerdings kann eine Mega-Innovation wie KI auch nicht der Maßstab dafür sein, was innovativ ist. Als Innovation betrachte ich es zum Beispiel auch, wenn betriebliche Abläufe intelligent überplant werden und sich dadurch die Pünktlichkeit verbessert. Das ist zwar weniger spektakulär, trägt aber unmittelbar zur Zufriedenheit der Fahrgäste bei.“

Innovationen brauchen also nicht notwendigerweise Technologie?

„Die richtige Technologie für den richtigen Use Case ist ein riesiger Hebel. Aber zuallererst brauchen Innovationen ein Mindset. Es geht um den Wunsch nach einer besseren Lösung und das Erkennen der richtigen Ansatzpunkte. Wenn das am Anfang steht, Kreativität und Technologie hinzukommen, dann ist das Ziel schon fast erreicht: ein attraktiveres Produkt, ein optimierter Prozess oder am besten beides.“



Foto: DB/Niederemüller

Mit Innovationen gemeinsam besser werden

Ein besseren Ort für den 8. Innovationstag von DB Regio als den Ideenzug-Showroom in Frankfurt-Rödelheim kann es nicht geben. Der Ideenzug hat Preise eingeehmt, für Schlagzeilen gesorgt, der Branche wichtige Impulse für die Fahrzeugentwicklung gegeben. Ein inspirierendes Ambiente für die 180 Teilnehmerinnen und Teilnehmer aus den Regionen und der Zentrale, die sich austauschten, vernetzten, auf Ideen bringen ließen und Ideen mitbrachten. Denn dass Innovation notwendig sind, daran ließ DB Regio Vorstand Marketing Jan Schilling keinen Zweifel. Sie werden gebraucht, um die Verkehrswende voranzubringen und zu gestalten. „Wir als DB Regio verstehen uns dabei als Innovationstreiber und gehen mit neuen Ideen voran, um gemeinsam besser zu werden.“



Wie der Flughafenbetreiber FRAPORT Innovationen managt, nämlich vom identifizierten Mangel, über die Sondierung möglicher Maßnahmen bis zur Umsetzung und zum Monitoring der ausgewählten Lösung, erläuterte Claus Grunow, Vice President Corporate Strategy & Digitalization. Ein straff strukturierter Ansatz. Dass Innovationen nicht aus einer ungerichteten Suchbewegung hervorgehen dürfen, sondern effizient vorangetrieben werden müssen, betonten in einer Podiumsrunde auch Ralph Rode (Vorstand Finanzen), Silke Janser (Region Mitte), Christian Roth (S-Bahn Rhein-Main) und Dirk Rothenstein (Bereichsleiter Markt und Innovationen).

45 konkrete Vorschläge für Innovationen im operativen Geschäft hatten die Regionen mit nach Frankfurt a. M. gebracht. Von einer Jury ausgewählt, erhielten zwölf davon ein Innovationsbudget für die Umsetzung. Schon vorher gefreut hatten sich vier junge Unternehmen, die im Start-up-Programm DB mindbox erfolgreich gepitcht hatten und ihren Proof of Concept beim Innovationstag vorstellten. Die Themen: Reisendenströme und Auslastungsprognose, alternatives Routing bei Störungen, KI-gesteuerte Kapazitätsanalyse sowie Monitoring und Disposition von Bussen im Schienenersatzverkehr.

ioki Plan macht das Planen leichter

Hohe Datenqualität, einfache Bedienung: Mit dem neuen Web-Tool von ioki sind Angebots- und Potenzialanalysen für den ÖPNV im Handumdrehen erstellt. Interessant ist die Anwendung vor allem für kleinere Kommunen mit begrenzten Ressourcen, die nun einfacher als bisher fundierte Analysen für die ÖPNV-Planung erstellen können.

Tatsächlich bietet ioki Plan schon in der kostenfreien Basisversion Angebotsanalysen mit beeindruckender Informationstiefe: Die Erschließungsqualität wird nach ÖPNV-Güteklassen differenziert in einem siebenstufigen Schema dargestellt. Interaktive Karten visualisieren nicht nur lokale Haltestellennetze, Linienbedienung und die durchschnittliche Taktfrequenz. Sie geben auch Auskunft, wie viele Personen im Einzugsbereich von Haltestellen wohnen und wie sich die Erschließungsqualität in den jeweiligen Güteklassen auf die Bevölkerung verteilt.



Einwohnerzahlen, Haltestellen, Netzdichte: ioki Plan visualisiert die Erschließungsqualität auf einen Blick.

Noch weiter kommen Mitarbeiter:innen in Gemeinden, Städten und Landkreisen mit der kostenpflichtigen Version von ioki Plan. Sie erhalten Zugriff auf detaillierte demografische Daten und Informationen zum Pkw-Besitz und können nach Wochentagen, Tageszeit und Zielgruppen differenzierte Potenzialanalysen erstellen. Damit verfügen sie nicht nur über solide Grundlagen für die qualitative Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots, sondern auch über eine Datenbasis, die den Zugang zu Fördermitteln deutlich erleichtert. Verkehrsunternehmen und Verbände wiederum finden in der Anwendung eine ergänzende datenbasierte Entscheidungshilfe für die Planung von Verkehrsnetzen.

„Mit ioki Plan unterstützen wir Mobilitätsexpertinnen und -experten vor Ort bei der datenbasierten und nachhaltigen Verkehrsplanung“, erläutert Michael Barillère-Scholz, Geschäftsführer von ioki. „Je besser die ÖPNV-Erschließung vor Ort ist, desto mehr Menschen nutzen die öffentlichen Verkehrsmittel. Das reduziert nicht nur den motorisierten Individualverkehr, sondern sorgt vor Ort auch für eine bessere Lebensqualität.“

KI trainiert im DataHub

Geschützte europäische Infrastruktur erleichtert die Entwicklungsarbeit

Für Dr. Volker Wissing, Bundesminister für Digitales und Verkehr, ist klar: „Hier entsteht eine dringend benötigte Datenplattform, die das Training von KI-Modellen für unsere Industrie auf die nächste Stufe hebt.“ Gesagt hat er es auf dem Digital-Gipfel der Bundesregierung. Gemeint war der von Schwarz Digits und Deutscher Bahn gemeinsam mit weiteren Partnern gegründete DataHub Europe. Die von der IT- und Digitalsparte der Schwarz-Gruppe betriebene Plattform soll Daten aus Industrie und Medien zusammenführen, aufbereiten und kuratieren. Unternehmen, öffentlicher Sektor und wissenschaftliche Einrichtungen können diese Ressourcen dann für die Entwicklung eigener KI-Anwendungen nutzen, ohne Einschränkungen beim Datenschutz hinnehmen oder den Verlust der Hoheit über ihre Daten befürchten zu müssen.

„Der DataHub Europe ermöglicht es uns, Daten in einer geschützten europäischen Infrastruktur zu verarbeiten. Gleichzeitig profitieren wir von den Daten und dem Know-how der Partner im Ökosystem und können gemeinsam noch leistungsfähigere KI-Lösungen entwickeln“, erläutert Dr. Daniela Gerd tom Markotten. Zudem, so die Digital- und Technikvorständin der Deutschen

Bahn, mache KI sowohl die Verwaltung als auch den Bahnbetrieb effizienter und leiste damit einen wichtigen Beitrag für das Sanierungsprogramm S3.

Mit AuditGPT pilotieren Deutsche Bahn und Schwarz-Gruppe bereits die erste KI-Anwendung. AuditGPT erleichtert die Revisionsarbeit und standardisiert die Erstellung von Prüfberichten über verschiedene Fachbereiche hinweg. So können Mitarbeitende zugunsten anderer Tätigkeiten entlastet und die Effizienz in einem sicheren, datenschutzkonformen Umfeld gesteigert werden. Weitere GPT-Varianten für andere Aufgabebereiche sollen folgen. Bei Schwarz Digits wird KI unter anderem zur Optimierung von Lieferketten, für automatisierte Produktbeschreibungen und zur Entlastung der Verwaltung eingesetzt. Essenziell, so Schwarz Digits' Co-CEO Christian Müller, sei dabei die datenschutzkonforme Speicherung, Verwaltung und Verarbeitung in deutschen Rechenzentren: „Mit dem DataHub Europe nutzen wir dieses Höchstmaß an Datensouveränität, um gemeinsam mit der Bahn eine europäische Datenplattform für die KI-Wertschöpfung aufzubauen und die Entwicklung souveräner KI-Lösungen im Sinne der europäischen KI-Strategie voranzutreiben.“

Einfach schneller surfen

Für Fahrgäste sind stabile Online-Verbindungen und unterbrechungsfreie Telefonate im Zug eine Selbstverständlichkeit. Für Deutsche Bahn und Telekom ist der jetzt fertiggestellte Ausbau des Mobilfunknetzes entlang der Gleise ein weiterer Etappenerfolg. Zwei Jahre früher als vorgesehen profitieren Kunden der Telekom nun von einer deutlich größeren Netzabdeckung und gesteigerten Bandbreiten. Neben den Hauptverkehrsstrecken, die nun zu 95 Prozent mit 300

Mbit/s und mehr versorgt sind, gilt das vor allem auch für die 13.800 Kilometer langen fahrgaststarken Strecken. Hier stieg die Versorgung mit einer Bandbreite von 200 Mbit/s um über 20 Prozentpunkte von 73 auf 94 Prozent. Die Netzqualität auf den 12.000 Kilometer langen Nebestrecken hat sich ebenfalls erheblich verbessert: Dort stehen heute auf rund 96 Prozent der Strecke 100 Mbit/s zur Verfügung. Das sind 13 Prozentpunkte mehr als drei Jahre zuvor.



Autonom und ganz auf Linie

Das Projekt RABus testet in Friedrichshafen und Mannheim fahrerlose Linienverkehre. Im Einsatz sind kleine Elektrobusse für bis zu zehn Fahrgäste.

Baden-Württemberg hat mit dem Projekt RABus die nächste Etappe auf dem Weg in die autonome Zukunft eingeläutet. RABus steht für „Reallabor für automatisierten Busbetrieb im ÖPNV in der Stadt und auf dem Land“ – ein Projekt mit kleinen Elektrobusen, die mit Tempo 40 im Level 4 fahrerlos unterwegs sind. Sie bieten Platz für bis zu zehn Fahrgäste, sind mit Kamerasystemen sowie Radar- und Lidar-Sensoren zur Erkennung des Umfelds ausgestattet und per Cloud an eine Leitstelle angebunden, die sie überwacht. Als Rückfallebene ist im Testbetrieb ein Sicherheitsfahrer an Bord, zudem überwacht ein Ingenieur im Fahrzeug die Systeme. Seit Ende November schwimmen in Friedrichshafen zwei autonome Busse im normalen Straßenverkehr mit und bedienen dort eine sechs Kilometer lange Strecke im Linienbetrieb. „Wir testen automatisierte und flexible Mobilitätsangebote und wollen wichtige Erkenntnisse über den Einsatz autonomer Fahrzeuge auf öffentlichen Straßen sowie deren Akzeptanz bei den Fahrgästen sammeln. Wir sind stolz darauf, aktiv an diesem Projekt mitwirken zu können und die Vision des autonomen Fahrens im ÖPNV auf den Weg zu bringen“, freut sich Magdalena Linnig. Sie ist Geschäftsführerin des Stadtverkehrs

Friedrichshafen, der das Projekt gemeinsam mit dem Regionalverkehr Alb-Bodensee, Rhein-Neckar-Verkehr, ZF Friedrichshafen und zwei Forschungsinstituten umsetzt. Interessent:innen, die den Bus der Zukunft in Friedrichshafen live erleben möchten, können sich auf www.projekt-rabus.de als Test-Fahrgast bewerben, sollten sich aber beeilen: Der Testzeitraum endet planmäßig am 19. Dezember 2024. Wer dort keinen Platz ergattern konnte, kann vielleicht in Mannheim einsteigen. Dort bedient RABus bis zum 31. Dezember das Wohngebiet Franklin, allerdings nur mit Tempo 30. Das Land Baden-Württemberg fördert das Projekt mit 14 Millionen Euro.

Mit dem EU-Projekt ULTIMO geht es im kommenden Jahr weiter. DB Regio koordiniert nicht nur europaweit die Partner und Projektstandorte, sondern bringt in Herford in Westfalen auch den deutschen ULTIMO-Verkehr auf die Straße. Bis zu 15 autonome Elektrofahrzeuge verschiedener Hersteller sollen im Linien- und On-Demand-Verkehr eingesetzt werden. Ziel ist es, herstellerunabhängige Standards für den Betrieb heterogener autonomer Flotten zu entwickeln. **Weitere Informationen im E-Paper**

„Gekommen um zu bleiben“

Bei Tarifreformen in NRW spielt das Deutschland-Ticket eine Schlüsselrolle

Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) und der Zweckverband goRheinland, zu dem sich der Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) und der Aachener Verkehrsverbund (AVV) zusammengeschlossen haben, strafen ihr Tarifsortiment. Ausschlaggebend für die Entscheidung war das geänderte Kauf- und Nutzungsverhalten der Fahrgäste seit Einführung des Deutschland-Tickets. So sind beim VRR über 95 Prozent der Stammfahrgäste von bestehenden Abonnements auf das Deutschland-Ticket umgestiegen. Insgesamt erzielen die Verkehrsunternehmen im VRR 90 Prozent ihres Ticketumsatzes mit nur vier Tickettypen.

„Das Deutschland-Ticket ist gekommen, um zu bleiben“, begründet VRR-Vorstandssprecher Oliver Wittke die für 2025 angekündigte Straffung des Tarifsortiments: Anstatt sieben soll es künftig nur noch drei Preisstufen geben, 500 der aktuell 650

verschiedenen Tickettypen sollen entfallen. Ähnlich gehen VRS und AVV vor. Beide wollen ihre bisherigen Tarife zum 1. Januar 2026 durch den neuen Rheinlandtarif ersetzen, der sich wesentlich auf das Deutschlandticket für Vielfahrer:innen und den eazy-Tarif für Gelegenheitsfahrer:innen stützt. „Der Rheinlandtarif ist eine logische Konsequenz aus dem Deutschlandticket und aus dem Mobilitätsverhalten der Fahrgäste“, betont VRS-Geschäftsführer Michael Vogel.

Wie beim VRS und AVV, so checken die Fahrgäste auch beim VRR gerne mit dem im Dezember 2021 eingeführten eazy-Tarif über eine App ein und am Fahrtende wieder aus. Der eTarif ermittelt den Fahrpreis nach den auf der Strecke zurückgelegten Luftlinienkilometern zwischen Start und Ziel. Bisher wurden mit dem eazy-Tarif bereits über fünf Millionen Fahrten zurückgelegt. **Weitere Informationen im E-Paper**



Foto: VRR



Foto: DB AG/Julia Breuer

Call a Bike frei? Der Navigator zeigt's an

Der DB Navigator informiert Bahnreisende jetzt auch über Anschlussmobilität mit Fahrrädern von Call a Bike. Die Auskunft erfolgt durch den Aufruf der Deutschlandkarte über das Kartensymbol in der Menüleiste. Nach der Aktivierung der entsprechenden Darstellungsoption werden die Standorte samt Anzahl der dort verfügbaren Fahrräder und deren Identifikationsnummer dargestellt. Die Buchung selbst läuft weiterhin über die Call a Bike-App: Nach der Auswahl eines Fahrrads leitet der DB Navigator User:innen über einen Smartlink zu ihrer Call a Bike-App weiter, mit der sich das ausgewählte Rad schnell und bequem buchen lässt. Beide Apps sind für die Betriebssysteme Android und iOS verfügbar und können über Google Play beziehungsweise den App Store von Apple heruntergeladen werden. Der DB Navigator ist außerdem auch in der AppGallery von Huawei erhältlich.



Ein Hoch auf die Frauen und Männer am Steuer

Die Resonanz war riesig. Rund 2.300 Busfahrerinnen und Busfahrer hatten die Fahrgäste vorgeschlagen. Im ersten Schritt kürte die Jury die Top 25, im zweiten die Gewinnerinnen und Gewinner: Erol Disbudak (Urban-Reisen, Gladbeck), Hülya Görel (WSW mobil, Wuppertal), Martin Jaksch (Regionalbus Ostbayern (DB Regio Bus Gruppe) Regensburg), Sandor Mundi (Omnibus Neumeyr, Moorenweis) und Uwe Blaich (Volz-Reisen, Calw) sind die Lieblingsbusfahrer:innen 2024.



Im November wurden sie geehrt, feierten in Berlin mit der Jury und den Initiatoren des Wettbewerbs (DB Regio, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen, Fahrgastverband DB Regio Straße). Marion Heber, Leiterin Personal DB Regio Straße: „Ein herzliches Dankeschön an alle Busfahrerinnen und Busfahrer, die uns gut und sicher ans Ziel bringen und an alle Einsender, die damit zeigen, wie wichtig ihnen der Beruf des Busfahrers ist.“



„Da draußen wird alles sehr konkret“

Sie hat den Eignungstest absolviert, die Ausbildung begonnen, abends und am Wochenende Theorie gelernt. Wann immer es der Kalender hergab, brachte ihr Oliver Kurzendörfer, Leiter Betrieb DB Regio Baden-Württemberg, die Praxis bei. Die Prüfung sei „richtig hart“ gewesen. Aber Evelyn Palla war erfolgreich: Mitte Oktober postete die DB-Vorständin Regionalverkehr auf LinkedIn, dass sie den Triebfahrzeugführerschein hat. „Heute bin ich total glücklich und froh, dass ich diesen Schritt gewagt habe.“

Bei allem, was Palla lernen musste, sei das Bremsen das Schwierigste gewesen. „Man spürt die Kraft und Energie des Zuges und die Verantwortung, die man trägt.“ Zugleich sei es „ein tolles Gefühl“, den Zug unter Kontrolle zu halten. Vor den Mitarbeitenden im operativen Betrieb hat sie großen Respekt. „Einmal mehr habe ich hautnah erlebt, wie anstrengend und herausfordernd diese Jobs sind. Danke, dass es Euch gibt und Ihr den Laden am Laufen haltet!“ All jenen, die in Büros vor Monitoren arbeiten, rät Palla: „Geht so oft wie möglich in den Eisenbahnbetrieb. Kommt mit den Kolleginnen und Kollegen ins Gespräch, packt mit an! Schreibtischarbeit ist abstrakt. Da draußen wird alles sehr konkret.“

Fahren im Flair der 70er

Verein Historische S-Bahn Hamburg bringt Flower-Power auf die Schiene

Innen orange, grün und braun, außen zweifarbig ozeanblau und beige lackiert: Mit dem Triebzug 472 062 des Vereins Historische S-Bahn Hamburg leben die 70er-Jahre wieder auf. Rund zweieinhalb Jahre dauerte die Restaurierung im Werk Ohlsdorf der S-Bahn Hamburg. Der Sanierungsfonds der Hamburgischen Bürgerschaft unterstützte sie mit 500.000 Euro. Nun sieht der letzte ausgelieferte Zug der Baureihe 472 wieder originalgetreu aus und lädt zu Fahrten im Flower-Power-Flair ein.



Mit 62 Zügen, gebaut zwischen 1974 und 1984, bildete die Baureihe 472 „über Jahrzehnte das Rückgrat der Flotte“, erläutert Jan Schröder, Vorsitzender der Geschäftsführung der S-Bahn Hamburg. Als sie an den Start ging, war sie nicht nur optisch topmodern. Schröder: „Anders als vorherige Baureihen waren diese S-Bahnen erstmals mit Allachsantrieb ausgestattet und konnten so die Stei-



gungen im Netz schneller bewältigen. Ich freue mich sehr, dass ein Zug dieser besonderen Baureihe als technisches Kulturerbe weiter für die Öffentlichkeit erlebbar bleibt.“ Das Design der Züge wandelte sich im Laufe der Jahre. Ab 1997 wurden sie verkehrsrot und erhielten eine neue Ausstattung. So war zuletzt auch der Triebzug 472 062 unterwegs, als er im Sommer 2021 als einer der letzten aus dem Betrieb ging. Zu erleben ist der technisch aufgearbeitete und ins Ursprungsdesign zurückversetzte Zug nicht nur bei Sonderfahrten. Bei besonderen Anlässen fährt er auch im normalen S-Bahnverkehr mit und kann zum Nahverkehrstarif genutzt werden. Ein Blick auf die Website des Vereins Historische S-Bahn Hamburg lohnt sich: An den Adventssonntagen ist es wieder so weit.

Impressum

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

DB Regio im Internet:
www.dbrégio.de

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

Realisation
Lemon Media KG, Siegen

Druck
DB Kommunikationstechnik
GmbH, Karlsruhe

Stand
Dezember
2024

