

Regio Aktuell

Informationen für die Nahverkehrsbranche

Foto: Messe Berlin GmbH

Weltweiter Boom – aber Sorgen daheim

Nahverkehrsbranche wünscht sich zur Innotrans positive Signale

Mit 172 Ausstellern und rund 6.400 Fachbesucherinnen und -besuchern hat die Innotrans vor 30 Jahren begonnen. Heute ist sie die weltweite Leitmesse für Eisenbahn- und Verkehrstechnik. Die Hallen und das Freigelände der Jubiläums-Innotrans vom 22. bis 25. September 2026 sind ausgebucht. Der EU-Afrika-Transportdialog sowie die starke Präsenz aus China, dem asiatisch-pazifischen Raum und den USA machen die Innotrans 2026 internationaler denn je.

Während Eisenbahn und öffentliche Mobilität weltweit boomen, drücken in Deutschland jedoch manche Probleme den Sektor. Die Sanierung der Infrastruktur geht zwar Schritt für Schritt voran, belastet aber die Betriebsqualität. Zugleich gerät der SPNV zunehmend in finanzielle Bedrängnis. Die Dynamisierung der Regionalisierungsmittel hält schon lange nicht mehr mit den steigenden Kosten Schritt. Und bei den Trassenpreisen muss die Branche aufgrund eines Urteils des Europäischen Gerichtshofs mit Mehrkosten von 400 Millionen Euro allein im laufenden Fahrplanjahr rechnen. Eine Reform des Trassenpreissystems ist jedoch nach wie vor offen. Der Bundesrat forderte Anfang Juli den Bund dringend zum Handeln auf, eine digitale Sonder-Verkehrsministerkonferenz Anfang August kündigte nötigenfalls juristische Schritte an. In den Ländern stehen Kürzungen beim Verkehrsangebot im Raum.



In welche Richtung wird das Stimmungsbild im Umfeld der Innotrans 2026 ausschlagen? Die Branchenverbände schätzen den neuen Bundesverkehrsminister Steffen Bilger als „versierten Verkehrspolitiker“, so Dirk Flege, Geschäftsführer der Allianz pro Schiene. Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) erwartet, dass das Bundesverkehrsministerium die Gespräche zu den zentralen Themen mit hoher Intensität fortführt. Neben Finanzierungsfragen rechnet der VDV dazu auch den im Koalitionsvertrag verabredeten Modernisierungspakt für den ÖPNV.

Als positives Signal aus der Branche gilt der Erfolg der DB beim Konzernumbau. Die Deutsche Bahn wird deutlich schlanker, dezentraler und unternehmerischer aufgestellt. Zum ersten Mal seit sieben Jahren schrieb der Konzern im ersten Halbjahr 2026 im Eisenbahngeschäft wieder schwarze Zahlen. Mit den Zügen der DB fuhren in diesem Zeitraum 960 Millionen Reisende, 1,8 Prozent mehr als ein Jahr zuvor. Das operative Ergebnis der DB verbesserte sich auf 415 Millionen Euro. Dazu trug DB Regio 89 Millionen Euro bei.

Auf der Innotrans ist die DB wieder an ihrem Stammsitz zu finden: CityCube, Halle B | 410 – also gleich beim Eingang Süd. Auf dem Stand des Konzerns ist auch DB Regio vertreten – und setzt auf der Messe wie auch darüber hinaus auf das Thema Innovation. **Mehr zum Thema: Seiten 4/5**

Liebe Leserinnen und Leser,

der Nahverkehr in Deutschland ist eine Erfolgsgeschichte. Einführung des Deutschlandtakts, Wettbewerb, mehr Sitzplätze, neue Züge, das Deutschlandticket – um wesentliche Punkte zu nennen. Aber die Zukunft birgt Herausforderungen. Diese liegen nicht auf der Nachfrage- und Produktseite, sondern auf der Finanzierungsseite.



Foto: Volker Emersleben

Hier hilft es nicht, wenn einer auf den anderen zeigt. Hier hilft es, einen auf Lösung fokussierten Austausch zu bewahren und zu stärken. Auf unserer Seite betrifft das vor allem klare regionale Verantwortung sowie Verwaltungskosten. Mehr Effizienz ist notwendig und möglich. DB Regio ist hier in den vergangenen Jahren ein gutes Stück gegangen – aus unternehmerischer Notwendigkeit und weil wir auch in Zukunft ein stabiler Partner der Branche sein wollen.

„Wenn wir um die richtigen Lösungen ringen, eröffnen sich neue Spielräume.“

Die Erkenntnis dabei: Transformation braucht Mut, Macher und ein dickes Fell. Für den Dialog darüber, wo Lösungsräume zu finden sind, stehe ich persönlich gerne zur Verfügung. Weil es unser Geschäft ist, aber noch viel mehr, weil der Nahverkehr uns alle etwas angeht. Dafür sind Vertrauen und gegenseitiges Verständnis nötig. Ich bin zuversichtlich: Wenn wir um die richtigen Lösungen ringen, eröffnen sich neue Spielräume.

v. Zijderveld

Harmen van Zijderveld,
Vorstandsvorsitzender DB Regio AG



Foto: DB AG / Oliver Lang

DB investiert in bessere Kundenkommunikation

Verlässlicher, schneller, besser: Die Deutsche Bahn investiert bis Ende 2027 zusätzlich 50 Millionen Euro, um ihre Kunden umfassend und einheitlich über das Reisegeschehen zu informieren. Zentrale Features des Sofortprogramms „Bessere Kundenkommunikation“ sind eine über Betreiber Grenzen hinweg integrierte Reisendeninformation, eine detailliertere und individuellere Reiseauskunft in Echtzeit sowie neue Infomonitore an den Bahnhöfen.

Das Maßnahmenpaket wird im Wesentlichen durch die Übertragung der zentralen Datenplattform für Reisendeninformation an DB InfraGO, optimierte Prozesse in den Leitstellen und den Einsatz künstlicher Intelligenz ermöglicht: Die für betreiberübergreifende Reisendeninformation benötigten Daten sind nun zentral verfügbar. Störungsinformationen können schneller verarbeitet, aufbereitet und weitergegeben, Fahrgäste besser informiert werden.

InfraGO stellt Daten zentral bereit

Für Reisende bedeutet das: Hinweise zu Halteausfällen, Verspätungen, Anschlussmöglichkeiten oder Gleiswechseln kommen früher bei ihnen an und sofern sie bei Bahn.de eingeloggt sind, erhalten sie rund um die Uhr in 100 Sprachen individuelle Auskünfte zu ihrer Reise. Ab Dezember 2026 kommt mit „DB Info“ eine App samt gleichnamiger Website hinzu, die anbieterübergreifend und in Echtzeit über relevante Ereignisse entlang der Reisekette informiert. Mehr Klarheit wird es auch am Bahnsteig geben, wenn 7.000 neue Anzeigen an kleinen, mittleren und großen Bahnhöfen bessere Lesbarkeit und mehr Platz für Informationen bieten. Kleine Stationen erhalten Anzeigen inklusive Druckknopf zum Vorlesen und einem Monitor für Bauinformationen. An großen Bahnhöfen zeigen die Displays auch Wagenklasse, Wagenreihung, Folgezüge und Serviceeinrichtungen an.

Das Sofortprogramm ist Teil der „Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene“ und wird gemeinsam von DB und Bund umgesetzt.

Resilienz hat ihren Preis

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) fordert Bund und Länder auf, militärische Mobilität, Zivilschutz und Krisenresilienz im Verkehrssektor als staatliche Aufgabe verbindlich zu verankern und vollständig zu finanzieren. Für die Verteidigungsfähigkeit und Versorgungssicherheit sei die Eisenbahn das zentrale System, betont der VDV in einem im Juni erschienenen Positionspapier. Damit die Schiene diese Rolle erfüllen könne, brauche es ein funktionstüchtiges, redundantes Infrastrukturnetz. Eine Eisenbahn, die im Krisenfall trägt, sei zudem auch im Alltag robuster und leistungsfähiger. Dem ÖPNV komme im Zivil- und Katastrophenschutz die Aufgabe zu, die Grundmobilität zu sichern, Städte und Regionen funktionsfähig zu halten. Zugleich biete der ÖPNV zum Beispiel in

Metrostationen Schutzräume für die Bevölkerung und mit seinen Betriebshöfen und Werkstätten Voraussetzungen für logistische Unterstützung. In den klassischen Nutzen-Kosten-Bewertungen würden Resilienz, Redundanz und Dual-Use-Anforderungen bislang jedoch nicht oder nicht ausreichend abgebildet.

„Wenn der Staat von Eisenbahn und ÖPNV im Krisenfall zusätzliche Leistungen erwartet, dann muss er auch die Voraussetzungen dafür schaffen“, so VDV-Präsident Ingo Wortmann. „Wir brauchen verbindliche Finanzierung, belastbare Planung, klare Zuständigkeiten und ausreichend Personal. Resilienz entsteht nicht auf dem Papier, sondern durch verlässliche Strukturen und konkrete Vorbereitung.“



So rechnet sich der ODV

Ramboll-Studie sieht On-Demand-Verkehr als Baustein des Gesamtsystems

Der On-Demand-Verkehr (ODV) kann ein wirksames Instrument sein, um unter knappen finanziellen Rahmenbedingungen verlässliche Mobilität sicherzustellen und einen qualitativen Sprung im ÖPNV-Angebot zu verwirklichen. Zu diesem Schluss kommt eine Untersuchung der Ramboll Management Consulting (Hamburg), die den ODV von mehr als 50 Betrieben in mehr als 100 Bediengebieten ausgewertet hat.

Nicht automatisch unwirtschaftlich

Der ODV dürfe weder als unbezahlbares Luxusangebot abgetan, noch als Allheilmittel überhöht werden. Vielmehr kommt es nach Ansicht des Autorenteam darauf an, den ODV kontextgerecht gezielt dort einzusetzen, wo der klassische Linienverkehr an Grenzen stößt: in ländlichen und in suburbanen Räumen, in

Randzeiten, bei dünner Nachfrage oder über kommunale Grenzen hinweg. ODV und Linienverkehr isoliert voneinander zu betrachten, führt der Studie zufolge nicht weiter. Der ODV sei zwar kostenintensiv, aber nicht automatisch unwirtschaftlich. Entscheidendes Kriterium müsse sein, welche Bedienqualität mit welchem Mitteleinsatz insgesamt erreicht werden könne. Perspektivisch eröffne auch das Autonome Fahren neue Entwicklungsmöglichkeiten. Es adressiere genau jene Herausforderungen, die heute für die Bedarfsverkehre prägend sind: begrenzte Personalverfügbarkeit, eingeschränkte Betriebszeiten und relativ hohe Betriebskosten. Die Untersuchung rät daher, den Übergang zum autonomen Betrieb bereits bei der Planung von ODV-Angeboten mit zu berücksichtigen.

Foto: Nahverkehrsgesellschaft Hochstift / Markus Reimer



Akku statt Diesel: Start in der Pfalz

Nach der Zulassung der neuen Züge will DB Regio Mitte September den Probebetrieb aufnehmen

Im Pfalznetz in Rheinland-Pfalz und auf der Niedtalbahn im Saarland kann der Abschied vom Diesel kommen. Die für den Anfang benötigten Akku-Züge sind im Zulauf, die umgebaute Werkstatt in Kaiserslautern ist gerüstet. Die Testfahrten und Schulung des Bord- und Instandhaltungspersonals laufen schon seit Mai. Liegt die endgültige Zulassung der Fahrzeuge vor, geht es los.

Im September soll es so weit sein. Das Inbetriebnahmekonzept sieht einen Probebetrieb mit Fahrgästen vor, der im Oktober in den Regelbetrieb übergeht und alle Zugleistungen einer Linie umfasst. Den Anfang machen die Linien Neustadt – Landau – Karlsruhe und Pirmasens – Zweibrücken – Saarbrücken. Bis Ende 2026 kommen die Akku-Züge auch im Niedtal zwischen Dillingen und Niedaltdorf zum Einsatz. Bis Mitte 2027 fahren sie zwischen Kaiserslautern und Pirmasens sowie von Kaiserslautern nach Kusel und Lauterecken. Die Linien Landau – Pirmasens und Winden – Bad Bergzabern komplettieren 2029 die Umstellung des mehr als 240 Kilometer langen Netzes.

Innovative Flotte mit 44 neuen Zügen

DB Regio Mitte hat sich gründlich auf den Start vorbereitet. Zum Einsatz kommen final insgesamt 44 Zweiteiler des Typs „Flirt Akku“, die DB Regio bei Stadler bestellt hat und nach und nach ausgeliefert werden. Sie verbinden hohen Komfort und zusätzliche Sitzplatzkapazitäten mit innovativer Technik. Auf elektrifizierten Abschnitten fahren sie im Oberleitungsbe-



Foto: DB AG/Uwe Miethe

trieb, auf nicht elektrifizierten Strecken übernimmt die Batterie. Geladen wird diese über den Stromabnehmer oder mit einer Steckerverbindung während der Abstellung (1000 Volt-Anlage). Perspektivisch werden zusätzliche Oberleitungsinselanlagen an fünf Bahnhöfen sowie Neuelektrifizierungen von kurzen Teilstrecken das Aufladen im nicht elektrifizierten Netz weiter verbessern. Für die Wartung der Flotte sorgt die Werkstatt in Kaiserslautern. DB Regio Mitte hat sechs Millionen Euro in die Modernisierung der Gebäude und Anlagen investiert. Insgesamt 300 Triebfahrzeugführerinnen und -führer (Tf) durchlaufen die Ausbildung für die neuen Züge.

Das Pfalznetz ist eines der ersten und größten Netze mit Batteriefahrzeugen in Deutschland. Ist die ganze Region umgestellt, spart das rund sechs Millionen Liter Diesel pro Jahr. Silke Janser, Vorsitzende der Region Mitte von DB Regio Schiene: „Die Pfalz gehört zu den Vorreitern in Deutschland, wenn es um den Einsatz alternativer Antriebstechnologie im Schienenverkehr auf nicht elektrifizierten Strecken geht.“

Auftakt in Neuss

Ab Ende 2027 sollen auch im Netz Niederrhein-Münsterland Schritt für Schritt batterieelektrische Züge in Fahrt kommen. Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) und der Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) haben dafür 76 Fahrzeuge in zwei Größen des spanischen Herstellers CAF bestellt. Bei der Niederrhein-Konferenz Ende Mai in Neuss stellte der VRR die neuen Züge des Typs „Civity BEMU“ vor. Fünf Linien des Netzes wird DB Regio NRW betreiben, für zwei Linien steht die Vergabeentscheidung noch aus.



Foto: VRR

350 neue S-Bahnzüge können kommen

S-Bahn Berlin GmbH gewinnt mit Fahrzeugherstellern Siemens und Stadler Vergabe in der Hauptstadtregion

Seit 8. Juli ist es rechtskräftig: Der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg hat die Teilnetze Stadtbahn und Nord-Süd (SBSNS-II) der Berliner S-Bahn an die S-Bahn Berlin GmbH, Siemens Mobility und Stadler Deutschland vergeben. Die Entscheidung war schon im Sommer 2025 gefallen, der Nachprüfungsantrag eines unterlegenen Bieters blockierte jedoch die Beauftragung. Nachdem die Berliner Vergabekammer den Antrag zurückgewiesen hat, ist nun der Weg frei.

Die drei Konsortialpartner verzahnen ihre Kompetenzen in den Bereichen Betrieb, Fahrzeugbau und Instandhaltung, um den Fahrgästen in Berlin und Brandenburg ein modernes, leistungsstarkes und verlässliches S-Bahnssystem für die kommenden Jahrzehnte zu bieten. Dazu gehören die Bereitstellung von 350 neuen Zügen, deren Instandhaltung für 30 Jahre sowie der Betrieb der Teilnetze Stadtbahn und Nord-Süd für 15 Jahre. „Gemeinsam mit Siemens Mobility und

Stadler Deutschland wollen wir als S-Bahn Berlin die über 100-jährige Erfolgsgeschichte der S-Bahn fortschreiben“, sagte S-Bahnchef Heiko Büttner. Berlins Verkehrssenatorin Ute Bonde freute sich: „Mit drei starken Partnern an Bord beginnt eine neue Ära für den Nahverkehr in der Hauptstadtregion.“

Die nun bestellten Fahrzeuge sind eine Weiterentwicklung der neuesten Baureihe 483/484, die Siemens und Stadler für das Ringnetz der Berliner S-Bahn geliefert hatten. Sie haben sich als zuverlässig bewährt, eine Laufleistung von inzwischen mehr als 120 Millionen Kilometern hinter sich gebracht und sind bei den Fahrgästen beliebt. Bei den neuen 350 Zügen handelt es sich um durchgängig begehbare Vierteiler mit optimiertem Innenraumkonzept. Sie bieten 192 Sitzplätze und sollen ab Anfang 2032 in Betrieb gehen. Das markante Design der Züge bleibt erhalten.



Standpunkt



Foto: DB Regio

Innovationen für jetzt und heute

von Bianca Bauer,

DB Regio AG, Leiterin Innovationen und Kunde

Zu Innovationen gibt es keine Alternative. Wer stehen bleibt, fällt zurück. Das gilt für Unternehmen, aber auch für ganze Branchen. In prosperierenden Zeiten treiben Start-ups und Innovationsteams Neuerungen voran. Die Kunst und Notwendigkeit besteht jedoch darin, auch unter den Bedingungen knapper Mittel und operativer Herausforderungen innovativ zu bleiben und sich weiter zu entwickeln. Nur so wird der Nahverkehr zukunftsfest. Nur so überzeugen wir weiterhin die Fahrgäste.

Visionen sind wichtig, ersetzen aber keine konkreten Entwicklungen und Innovationen, die im Hier und Heute Ergebnisse zeigen. Wie etwas in ferner Zukunft sein könnte, hilft den Fahrgästen im aktuellen Erleben nicht. Der Fokus muss deshalb auf Innovationen liegen, die schnell zu erlebbar Resultaten führen. Dafür steht DB Regio – als Innovationstreiber im und für den Nahverkehr mit dem Anspruch „heute gedacht und morgen gemacht“. Ein gutes Beispiel ist der optimierte Ersatzverkehr in Stuttgart, der für die Stammstreckensperrung kurzfristig auf die Beine gestellt wurde und Blaupause für weitere, verbesserte Ersatzverkehrsmaßnahmen außerhalb der Korridorsanierungen ist. Innovationen müssen aber nicht nur konkret und umsetzbar sein, sie sollten auch skaliert werden, um möglichst großen Nutzen zu stiften. Wenn Ideen mehrfach gedacht werden, gibt es einen Punkt, an dem nur noch „auf ein Schnellboot“ gesetzt werden sollte. Unterschiedliche Lösungen für ein und dasselbe Problem sind auf Dauer weder fahrgastfreundlich noch effizient.

Im Nahverkehr mit seinen vielen Akteuren und Stakeholdern gelingen Innovationen am besten gemeinsam. Sie sind eine Aufgabe der ganzen Branche, nicht nur einzelner Player. Dafür braucht es eine Vertrauensbasis, die Unternehmen, Aufgabenträger und Verbände gemeinsam schaffen müssen. Arbeiten wir daran!

Clever gelöst, wirksam für die Fahrgäste

Auf der Innotrans in Berlin stellt DB Regio in den Mittelpunkt, was den Nahverkehr konkret weiterbringt

Mit der S-Bahn zur Station Messe Süd, am Eingang zur Messe gleich rechts: Im City-Cube, Halle B | 410 hat der DB-Konzern auf der Innotrans in Berlin (22. – 25. September) seinen Stand. Ein Besuch lohnt sich immer – mit den Kolleginnen und Kollegen von DB Regio ins Gespräch zu kommen, lohnt sich ganz besonders. DB Regio legt den Fokus auf Verbesserungen, die schnell und konkret greifen. DB Regio Schiene präsentiert dafür die Auslastungserfassung mit Lightgate sowie die Fahrzeugmodernisierung am Beispiel der S-Bahn Rheinland. DB Regio Straße stellt das IT-basierte Störungsmanagement sowie das Projekt „Showbus“ vor.

Fahrzeugmodernisierung: Redesign wie neu

Züge sind langlebig – die Anforderungen an Design und Komfort wandeln sich. Intelligentes Redesign sorgt dafür, den Fahrgästen über die gesamte technische Nutzungszeit der Fahrzeuge ein attraktives Reiseerlebnis zu bieten. Gegenüber Neubeschaffung



Lightgate: Auslastung messen und lenken

Wo ist es wie voll im Zug? Wo sollen Reisende einsteigen, damit sie unmittelbar einen Platz finden und der Fahrgastwechsel schnell vonstattengeht? Lightgate liefert Antworten. Eine am Gleis installierte Lichtschranke ermittelt den Besetzungsgrad beim Vorbeifahren der Züge.



gen spart das nicht nur Kosten, es entspricht auch dem Ziel der Nachhaltigkeit. Bestes Beispiel: das Redesign von 123 Zügen der Baureihen 422, 423 und 424 der S-Bahn Rheinland. Gemeinsam mit internen und externen Partnern hat DB Regio das Projekt für die Aufgabenträger go.Rheinland und Verkehrsverband Rhein-Ruhr realisiert. Das Ergebnis: ein neuwertiger Komfort- und Designstandard, der die Fahrgäste überzeugt.

Mehr Qualität im Ersatzverkehr

Griffig und einfach bringt die S-Bahn Stuttgart die Sache auf den Punkt. „Stammstrecke offline – Ersatzverkehr online“, heißt es auf der Website. Wird auf der Schiene gebaut, übernimmt der Bus. Der ist zwar nur Ersatz, aber ein guter. Also: keine Sorge. Und so sollte es bei einer baubedingten Streckensperrung ja auch sein. Dann muss der Ersatzverkehr auf der Straße zuverlässig zur Verfügung stehen, Platz und Komfort bieten. Man muss ihn problemlos finden können, sich gut betreut und informiert fühlen.

Bei der gesperrten Stammstrecke der S-Bahn Stuttgart sorgt der Ersatzverkehr genau dafür. Seit dem 20. Juli und noch bis zum 12. September bedienen Busse statt S-Bahnen alle Stationen von Stuttgart Hauptbahnhof

bis nach Vaihingen. Sie fahren mindestens im Zehn-Minuten-Takt, in der Hauptverkehrszeit alle fünf Minuten.

Sperrung verliert ihren Schrecken

Das Qualitätsniveau orientiert sich am Ersatzverkehr der Vollsperrungen bei Korridorsanierungen. So bieten die modernen Gelenkbusse viel Platz und sind, ebenso wie die Haltestellen, an der Signalfarbe Verkehrspurpur sofort als Ersatzverkehr zu erkennen. Der Weg zu den Bussen ist durch Leitstreifen am Boden leicht zu finden. Fahrgastbetreuer helfen bei der Orientierung, die Auskunftsmitteln greifen auf Echtzeitdaten zurück. So verliert die Stammstreckensperrung ihren Schrecken.



Das Prinzip: Je mehr Reisende im Zug sind, umso weniger Licht durchdringt ihn. Datenschutzsicher und wagenscharf stehen damit Echtzeit-Messwerte für die Information der Fahrgäste am Bahnsteig zur Verfügung. Genutzt werden können sie auch für die Optimierung betrieblicher Prozesse.

Showbus: Innenraum-Design trifft E-Antrieb

DB Regio Bus und die Frankfurter Nahverkehrsgesellschaft traffiQ setzen gemeinsam Maßstäbe für das Reiseerlebnis im Stadtverkehr. Der „ShowBus“ überzeugt mit innovativem Innenraumlayout, modernem Licht- und Informationskonzept sowie vielen weiteren Komfortfeatures. Verwirklicht in einem Elektrobuss von MAN, kombiniert der ShowBus zudem fahrgastfreundliches Design mit lokal emissionsfreiem Antrieb. Live zu sehen ist der Showbus im Freigelände Sommergarten/Bus Display (FGSOM/Stand B/510). Ab dem vierten Quartal 2026 soll er im Linienbündel Frankfurt-

Höchst im regulären Linienbetrieb eingesetzt werden. Auf der Bühne im CityCube erläutern Frederik Ley, Vorstand DB Regio Straße, und traffiQ-Geschäftsführer Prof. Dr. Tom Reinhold das Projekt am 22. September um 14.30 Uhr.

Störungsmanagement: IT steuert Datenfluss

Ein Stau auf der Strecke, zugeparkte Haltestellen, ein Defekt am Fahrzeug: Störungen im Busverkehr bedeuten Stress in der Leitstelle. Schnell müssen Dispositionsentscheidungen getroffen, interne Stellen benachrichtigt und Informationen für Auskunftsmitteln zur Verfügung gestellt werden. IT-basiertes Störungsmanagement hilft dabei. Das System erfasst zentral betriebliche Ereignisse, unterstützt deren Bewertung und verteilt Informationen automatisiert an interne sowie externe Systeme. Bei Störungsmeldungen, die Fahrgäste telefonisch übermitteln, sorgt ein intelligenter Voicebot für eine strukturierte Erfassung des Gesprächs.

Scooter und Räder direkt buchen

Fahrräder und Scooter können Fahrgäste jetzt bundesweit direkt im DB Navigator finden, buchen und bezahlen. In der Umgebungskarte der App werden dazu nicht nur alle Haltestellen in der Nähe angezeigt, sondern auch die verfügbaren Scooter und Bikes. Seit Ende Juni ist der Shared-Mobility-Anbieter dott (TIER Mobility SE) integriert, zum 1. September kam Call-a-Bike hinzu. Weitere Angebote für vernetztes Reisen sollen folgen. Der DB Navigator entwickelt sich damit immer mehr zum zentralen Zugang für Mobilität von Tür zu Tür. Das stärkt auch die Attraktivität des Deutschland-Tickets: Gerade bei jungen Leuten ersetzen vernetzte Mobilitätsangebote auf dem Smartphone das Auto. „Im Alltag lassen sich Deutschlandticket, Roller und Leihräder perfekt kombinieren“, sagt der DB Regio-Vorstandsvorsitzende Harmen van Zijderveld. „Wir machen das künftig noch einfacher, indem wir alle Angebote im Navigator bündeln. Denn auch in der digitalen Welt gilt: je einfacher, desto besser.“



Mit Google Maps einfach umsteigen

Für alle, die im Alltag zwischen den Verkehrsmitteln abwägen, macht DB Regio das Vergleichen und Umsteigen über die Google-Maps-Suche noch einfacher und attraktiver. Wer seine Wege mit Google Maps plant, bekommt nicht nur Echtzeitdaten für rund die Hälfte der DB Regio-Züge, sondern kann auch direkt das Ticket im DB-Kosmos buchen. Ziel ist es, Reisende für den Nahverkehr zu gewinnen, die vor Fahrtantritt nicht festgelegt sind. Timo Rang, Partner Manager Google Maps: „Der direkte Zugang zu präzisen Echtzeitdaten auf Google Maps macht die Nutzung von Bus und Bahn erheblich komfortabler und stärkt den ÖPNV. Dies ist ein wichtiger gemeinsamer Schritt, um klimafreundliche Mobilität für alle noch zugänglicher und attraktiver zu machen.“



mit Bussen ist überall machbar

Bei der Umsetzung des digitalen Knotens Stuttgart und der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 soll der optimierte Ersatzverkehr mit Bussen zum zentralen Baustein werden. Das haben das Land Baden-Württemberg, der Verband Region Stuttgart (VRS) und DB InfraGO in einem „Letter of Intent“ vereinbart. Der Ersatzverkehr während der Stammstreckensperrung ist der erste Anwendungsfall. Für Frederik Ley, Vorstand DB Regio Straße, ist das genau der richtige Weg: „Die Menschen in der Metropolregion Stuttgart haben zu Recht das Bedürfnis, dass ihre Alltagswege trotz Bau- und Inbetriebnahmearbeiten verlässlich und planbar bleiben.“

Lösungen sind übertragbar

Bedarf an qualitätsorientierten Ersatzverkehr besteht bundesweit. Es wird überall gebaut, oft mit längerfristigen Sperrungen. Garantiert ist ein hohes Niveau des Ersatzverkehrs jedoch nur bei Korridorsanierung und jetzt auch in und um Stuttgart. Dabei sind die Lösungen grundsätzlich übertragbar und können auf den spezifischen Bedarf vor Ort angepasst werden. „DB Regio Straße steht dafür bereit, verfügt über die Erfahrung und die Fähigkeiten“, sagt Frederik Ley. Für die Fahrgäste wäre es ein Segen, wenn es überall ganz selbstverständlich hieße: „Strecke offline – Ersatzverkehr online.“



Bar zu bezahlen hat niemand vermisst

Ausschließlich bargeldlos im Bus bezahlen zu können ist in Metropolen längst Alltag, in ländlichen Regionen jedoch nicht. Die Regionalverkehr Allgäu (RVA) hat das ausschließlich bargeldlose Bezahlen jetzt sechs Wochen auf der Linie 44 im Oberallgäu getestet. Auf nennenswerte Akzeptanzprobleme oder ein geändertes Nutzerverhalten stieß die RVA dabei nicht. Wo es Beschwerden gab, seien diese nicht von Fahrgästen gekommen, sondern von Menschen, die sich grundsätzlich zum Thema Bargeld äußerten, berichtet Geschäftsführer Ralf Kreutzer. Für ganz wichtig hält Kreutzer den Rückhalt des Aufgabenträgers sowie Information und kommunikative Begleitung. „Damit steht und fällt die Akzeptanz.“

Bestätigt hat sich, dass die Fahrerinnen und -fahrer den verkürzten Verkaufsprozess und den Wegfall des Bargeldhandlings begrüßen. Damit einher geht auch eine spürbare Senkung der Kosten. Wird bargeldloses Bezahlen zusätzlich zur Barzahlung angeboten, was die Fahrgäste oft eher favorisieren, schmälert das die Effekte. DB Regio Bus sieht daher die klarsten Vorteile bei ausschließlich bargeldlosem Bezahlen. Im Falle einer Umstellung empfiehlt DB Regio Bus, nicht bei einzelnen Linien anzusetzen, sondern bei einem Linienbündel oder der kompletten Niederlassung.



Foto: Citi

Neustart im Hansenetz

Im „Hansenetz“ in Niedersachsen ist nicht mehr nur die metronom Eisenbahngesellschaft unterwegs. Nach einer Neuvergabe des Netzes hat zum kleinen Fahrplanwechsel am 14. Juni 2026 DB Regio Nord die Linie RE 2 Göttingen – Hannover – Uelzen übernommen. Notwendig geworden war das Vergabeverfahren, weil der Betreiber metronom wegen wirtschaftlicher Schwierigkeiten um die Auflösung des Verkehrsvertrags für das Hansenetz gebeten hatte.

Die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) schrieb es daraufhin in zwei Losen aus. Für das Los Nord mit vier Linien erhielt metronom den Zuschlag. Das aus der Linie RE 2 bestehende Los Süd mit einem Verkehrsvolumen von

jährlich 2,2 Millionen Zugkilometern ging an DB Regio. „metronom kann sich jetzt auf den größeren Teil des Netzes konzentrieren und sicherstellen, dass genügend Personal zur Verfügung steht“, sagte Carmen Schwabl, Sprecherin der LNVG-Geschäftsführung. Bernd-Michael Spiecker, Leiter Produktion der Region Nord von DB Regio Schiene, versprach, „unsere gesamte operative Erfahrung sowie ein starkes und top qualifiziertes Team“ einzubringen. „Unser klares Ziel ist es, den Fahrgästen einen stabilen, verlässlichen und qualitativ hochwertigen Nahverkehr zu bieten.“

Die Doppelstock-Züge für das Hansenetz stellt weiterhin die LNVG. Instandgehalten werden sie vom Hersteller Alstom in der Werkstatt Uelzen.

Südostbayernbahn tankt Wasserstoff

Regelbetrieb mit drei Fahrzeugen startet zum Fahrplanwechsel / Bund fördert mit 8,2 Millionen Euro

Noch finden lediglich Test- und Schulungsfahrten statt, zum Fahrplanwechsel ist es so weit – am 14. Dezember werden erstmals in Bayern Wasserstoffzüge in den Regelbetrieb gehen. Ab dann bedienen drei von Siemens Mobility hergestellte und barrierefreie Fahrzeuge des Typs Mireo Plus H im Rahmen des Verkehrsvertrags „Linienstern Mühldorf 2025+“ die Strecke Mühldorf-Burghausen. Die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) hatte den Einsatz der lokal emissionsfreien Züge auf den nicht elektrifizierten Strecken vorgegeben. Den Wasserstoff beziehen die Fahrzeuge über eine neu errichtete Tankstelle von

DB Energie in Mühldorf, die mit 100 Prozent Ökostrom betrieben wird. Der Bund unterstützt das Projekt mit 8,2 Millionen Euro.

Premiere in Mühldorf

„Die Südostbayernbahn schreibt an ihrem zentralen Bahnknoten Bahn-Geschichte“, ordnete Christian Bernreiter, Bayerns Staatsminister für Wohnen, Bau und Verkehr, die

Premiere mit Blick auf den Beschluss der Staatsregierung ein, den Dieselbetrieb im Schienenpersonennahverkehr bis 2040 zu beenden: „Wasserstoffzüge bilden dafür neben der Elektrifizierung von Strecken und dem Einsatz von Akku-Zügen einen Mosaikstein und können auf der Strecke von München nach Burghausen, im sogenannten Chemiedreieck, ideal eingesetzt werden.“ Christoph Kraller, DB-Konzernbevollmächtigter für den Freistaat Bayern,

betonte die Bedeutung der Antriebstechnologie für die Dekarbonisierung des Schienenpersonennahverkehrs: „Mit dem ersten Wasserstoffzug im Regelbetrieb zeigen wir, wie der Abschied vom Diesel auf der Schiene gelingen kann. Wir sparen mit den Zügen aber nicht nur Kohlendioxid ein, sie sind auch leiser als Dieselmotoren, und davon profitieren neben der Umwelt auch Fahrgäste und Anwohnende.“



Foto: DB AG/Michel Neuhäus

Feierten Bayerns ersten Wasserstoffzug (v.l.): Markus Frank, Siemens Mobility, Staatsminister Christian Bernreiter, Ulrich Lange, Parl. Staatssekretär beim Bund, Matthias Krause, Geschäftsleiter SOB und Christoph Kraller, Deutsche Bahn

Gemeinsam für mehr Sicherheit

Verkehrsminister Bilger im Austausch mit DB Regio

Um die Mitarbeitenden vor Übergriffen zu schützen, erweitert und verbessert DB Regio die Instrumente des im Februar beschlossenen „Aktionsplans Sicherheit“. Auch im Bund besitzt das Thema weiter hohe Priorität. Kurz nach seinem Amtsantritt tauschten sich Anfang August dazu der neue Bundesverkehrsminister Steffen Bilger und DB Regio-Vorstandsvorsitzender Harmen van Zijderveld im Regionalexpress zwischen Hamburg und Kiel aus. Sicherheit sei eine Grundvoraussetzung für einen funktionierenden ÖPNV, sagte der Bundesverkehrsminister. „Umso wichtiger ist, dass die Beschäftigten der DB für ihre Aufgaben bestmöglich ausgerüstet sind. Sie sind es, die täglich die Mobilität von Millionen Menschen gewährleisten. Dafür gilt ihnen mein Respekt und Dank.“ Angesichts steigender Übergriffe auf Beschäftigte forderte Bilger schärfere Strafen und kündigte Regierungsgespräche an, um das Strafmaß ähnlich wie bei Rettungskräften zu erhöhen.

Maßnahmenpaket entwickelt sich weiter

Zur Weiterentwicklung der Sicherheitsmaßnahmen von DB Regio gehört, dass die Bodycam künftig auch Tonmitschnitte liefern soll. In der Region Rhein-Neckar-Pfalz beginnt dazu ein zweimonatiger Test, in den auch der hessische Datenschutzbeauftragte eingebunden ist. Aus dieser Pilotphase heraus soll unmittelbar die sukzessive bundesweite Umsetzung folgen. Ebenso prüft DB Regio die Vernetzung des Alarmsystems Prio-Ruf mit der Bodycam. In einem Trageversuch testet DB Regio aktuell den Einsatz stichfester Schutzwesten, die die Mitarbeitenden ebenso wie die Bodycam freiwillig tragen können. Erweitert wurden die Pilotprojekte zur Besetzung der Züge. Über Tandem-Mo-



Der Bundesverkehrsminister im Gespräch mit Kundenbetreuer Nils Köster

delle hinaus wird jetzt auch der Einsatz von Prüfgruppen untersucht. Dabei kontrollieren sechs bis acht Kundenbetreuerinnen und -betreuer gleichzeitig in einem Zug die Fahrscheine. In allen ihrer 5.400 Bahnhöfe verbietet die DB darüber hinaus den Genuss alkoholischer Getränke. Diese Regelung wird bis 15. Oktober 2026 schrittweise umgesetzt.

Im ersten Halbjahr 2026 kam es zu 989 Übergriffen auf Mitarbeitende der DB Regio. 22 Beschäftigte waren Opfer schwerer Körperverletzungen. Unvergessen bleibt der Tod von Serkan Çalar zu Beginn des Jahres. „Die Zahlen belegen, was unsere Mitarbeitenden nahezu täglich erleben“, so Harmen van Zijderveld. „Das ist umso trauriger, wenn man weiß, mit welcher Leidenschaft sie ihren Beruf ausüben und leben.“

Ein idealer Ort zum Lernen

Der Name „Akademie“ ist nicht zu hoch gegriffen: Was die S-Bahn München am Standort Steinhausen ihren Lokführerinnen und Lokführern für die Aus- und Fortbildung bietet, besitzt Vorbildcharakter. Rund 3.000 Quadratmetern Fläche hat das neue, vierstöckige Gebäude. Die Bedingungen für Wissensaustausch, praxisorientiertes Lernen und innovative Ausbildungskonzepte sind ideal. Dazu gehören freundliche Unterrichtsräume und Büros für die Lehrenden, drei Fahrsimulatoren, eine Modellbahnanlage, ein Virtual Reality-Raum und ein Podcast-Studio. Im Juni übergab der neue S-Bahnchef Dr. Matthias Glaub (Bildmitte, links) den Schlüssel der S-Bahn Akademie symbolisch an ihren Leiter Marc Hildmann und an Auszubildende.

Die neue S-Bahn-Akademie ist als zentraler und identitätsstiftender Ort für alle Beschäftigten im Führerstand der Züge konzipiert. Rund 800 sind das aktuell, hinzu kommen rund 100 Auszubildende und Quer-

einsteigende. Im anspruchsvollen Münchner Arbeitsmarkt hat die S-Bahn ihren Personalbedarf bisher immer decken können. Die S-Bahn-Akademie soll dafür sorgen, dass dies so bleibt, und konzentriert die Aus- und Fortbildung, die zuvor an verschiedenen Standorten stattfand, in Steinhausen. „Investitionen für unsere Mitarbeitenden sind auch Investitionen in einen stabilen Betrieb“, betont S-Bahnchef Dr. Glaub.

Zugleich schafft die S-Bahn-Akademie die Voraussetzungen, um das Personal für eine neue Fahrzeuggeneration zu schulen. Die S-Bahn München erwartet 90 Züge im XXL-Format, die Platz für bis zu 1.820 Fahrgäste bieten und durchgängig begehbar sind. Die künftige Baureihe ET 1420 bringt als

Neuentwicklung viele Innovationen mit sich, setzt auf Digitalisierung und Nachhaltigkeit. Ab Ende

2028 will die S-Bahn München die ersten XXL-Züge in den Betrieb integrieren.



Erster Schritt zur neuen Achse

Seit 15. Juni sind in Berlin der nördliche S-Bahnring und der Hauptbahnhof über Wedding und Gesundbrunnen direkt miteinander verbunden. Die S-Bahn fährt im Zehn-Minuten-Takt, die neue Trasse ist jedoch nur der erste Schritt zu Größerem: Geplant sind die Weiterführung über den Potsdamer Platz (zweiter Bauabschnitt) bis zum Südkreuz (dritter Bauabschnitt). Die künftige Nord-Süd-Achse soll bequeme Umsteigemöglichkeiten zwischen wichtigen S-Bahn-Linien, fast allen Regional- und Fernbahn-Linien sowie verschiedenen U-Bahn- und Buslinien ermöglichen. Am Gleisdreieck ist ein neuer Bahnhof zur Verknüpfung des S- und U-Bahnnetzes vorgesehen. Und schon der erste Abschnitt, der den Norden Berlins näher ans Zentrum rückt, bringt zahlreiche Verbesserungen. Die DB geht von täglich 40.000 Reisenden aus. „Was wir heute eröffnen, ist weit mehr als rund vier Kilometer neue Strecke zwischen Gesundbrunnen und dem Hauptbahnhof – es ist ein weiterer Meilenstein für die Mobilität unserer Stadt“, sagte Ute Bonde, Berliner Senatorin für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt.

„World Design Capital“ will Demokratie stärken

Wie bringen Design und Innovation Menschen zusammen? Wie können sie neue Perspektiven eröffnen und den Dialog über demokratische Werte fördern? Das will die Metropolregion Frankfurt RheinMain als „World Design Capital 2026“ zeigen. Den Titel hat ihr die World Design Organization in Montréal (Kanada) verliehen. Der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) als offizieller Mobilitätspartner und die S-Bahn Rhein-Main tragen dazu bei, das Welthauptstadtjahr zum Erfolg zu machen. Gemeinsam vernetzen sie nicht nur die mehr als 700 Veranstaltungen. Mit einem eigens gestalteten Zug, dem „Demokratie Wagen“, bringen sie auch den Leitgedanken ins Rollen. „Der Demokratie Wagen trägt seinen Namen nicht zufällig“, erläutert Dr. André Kawai, Vorsitzender der Geschäftsführung des RMV. „Wir bringen mit ihm ein wichtiges Thema auf die Schiene, wir wagen Demokratie.“

Aufkleber und Plakate im Zug sollen die Fahrgäste dazu anregen, sich mit Vielfalt, Gemeinwohl und Nachhaltigkeit auseinanderzusetzen. Welche Rolle der ÖPNV für soziale Teilha-

be und als verbindende Kraft spielt, macht zudem eine gemeinsame Kampagne deutlich. Das Motto lautet: „Die Öffis halten die Region zusammen.“ Wie und warum das der Fall ist, macht eine Website anschaulich. „Demokratie lebt von funktionierender Mobilität“, sagt Hendrik Penner, Vorsitzender der Geschäftsleitung der S-Bahn Rhein-Main. „Die S-Bahn Rhein-Main steht für Mobilität, und wir rücken den verlässlichen Betrieb in den Mittelpunkt unseres täglichen Wirkens.“



Frankfurt
RheinMain
2026

Wer schafft es auf die Siegertreppe?

Hinter der Jury liegt ein hartes Stück Arbeit. Mehr als 3.000 Vorschläge gingen beim Wettbewerb „Lieblingsbusfahrer:in“ ein. Schwer genug, daraus die Shortlist mit 30 Nominierten zu machen, die jetzt auf der Website des Wettbewerbs nachzulesen ist. Die Geschichten handeln von Zivilcourage und beherztem Eingreifen in medizinischen Notfällen,

Lieblings Busfahrer:in

von Empathie, Umsicht und ansteckender Freundlichkeit. Gleich vier Fahrerinnen und Fahrer von DB Regio Bus schafften es unter die besten 30. Wer am Ende auf dem Treppchen steht, zeigt sich am 15. Oktober. Dann werden in Berlin die Siegerinnen und Sieger ausgezeichnet. Doch der 2023 ins Leben gerufene Wettbewerb verleiht nicht nur Preise, er bekommt auch welche. Zur Freude der Initiatoren – Fahrgastverband Pro Bahn, Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen und DB Regio – gewann er im Mai den Deutschen PR-Preis 2026 in Bronze in der Kategorie „Aktivierung und Mobilisierung“.

Die S-Bahn hilft helfen

„Kinderschutzensengel“ und „Climascape Room“ überzeugten die Jury

Wenn sie ins Krankenzimmer kommen, ist der Klinikalltag vergessen, blühen die jungen Patientinnen und Patienten auf. Die Therapiebegleithunde des Berliner Vereins Kinderschutzensengel e. V. schenken schwer und chronisch kranken Kindern Ruhe, Kraft und Selbstvertrauen. „Jedes Kind soll spüren, dass es wertvoll ist – so, wie es ist“, hat sich der 2005 gegründete Verein zum Ziel gesetzt. Bei rund 1.000 Besuchen in Krankenhäusern in Berlin und Brandenburg stärken die einfühlsamen Vierbeiner Zuversicht und Lebensfreude.

Die S-Bahn Berlin hilft mit, dass weitere Therapiebegleithunde-Teams ausgebildet werden können. Einmal jährlich lobt das Unternehmen zusammen mit dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) 20.000 Euro für Umwelt- und Sozialprojekte aus. Die Arbeit der Therapiebegleithunde ist eines von

zwei Projekten, die die Jury in diesem Jahr überzeugt haben. Das zweite unterstützte Projekt hat der Berliner Verein „Spielerei“ entwickelt, der Wissen erlebnisorientiert vermittelt. Nach dem Vorbild eines Escape Rooms hilft der „Climascape Room“ Schülerinnen und Schülern, die Klimakrise anschaulich zu begreifen und kooperativ Handlungsoptionen zu erforschen. Dank der Unterstützung der S-Bahn Berlin kann das Projekt Climascape Room auch über den Sommer hinaus angeboten werden.



Kommen die Kinderschutzensengel zu Besuch, sind Hunde im Krankenhaus erlaubt. Die Vierbeiner geben Kindern Zuversicht.

Impressum

Herausgeber

DB Regio AG
Markt und Branche
Europa-Allee 70-76
60486 Frankfurt am Main

Verantwortlich

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

Realisation

Lemon Media KG, Siegen

DB Regio im Internet:
www.dbregio.de

Druck

DB Kommunikationstechnik
GmbH, Karlsruhe

Stand: September 2026

Zusatz-Infos im
E-Paper

