

### Editorial

#### Liebe Leserinnen und Leser,

bei der Vergabe von Verkehrsverträgen stehen die Verkehrsunternehmen im harten Wettbewerb. Im Eisenbahnbetrieb ist Kooperation nötig, weil sonst das System SPNV Schaden nimmt. Das hat der letzte Fahrplanwechsel gezeigt. In vielen Netzen wechselten die Betreiber. Nicht überall ging das

glatt. Im Interesse der Fahrgäste und der Aufgabenträger hat DB Regio mit Personal und Fahrzeugen Engpässe bei Wettbewerbern überbrückt. Damit sind wir – ohne die

eigenen Verkehre und Inbetriebnahmen zu gefährden, die immer Priorität haben – unserer Verantwortung als Marktführer nachgekommen. Wenn es um übergeordnete Ziele geht, dürfen sich Wettbewerb und Zusammenarbeit nicht ausschließen. Das zeigt sich auch im Branchenverband VDV. Die Wettbewerbsbahnen im VDV, zu denen auch wir gehören, wollen den SPNV-Unternehmen mehr Gewicht verleihen und treten gemeinsam insbesondere für unternehmerische Freiheitsgrade ein. Das ist gut so. Denn nur die Verkehrsunternehmen verfügen über Know-how, das sich über die ganze Leistungskette erstreckt. Niemand sonst hat mehr unmittelbaren Kontakt zu den Fahrgästen. Ich bin sicher: Der SPNV als Ganzes wird profitieren, wenn sich die Verkehrsunternehmen noch mehr einbringen können. Herzlichst Ihr

Dr. Jörg Sandvoß,  
Vorstandsvorsitzender DB Regio AG



Foto: pixabay.com

## Die Verkehrswende braucht starke Verkehrsunternehmen

Wettbewerbsbahnen im VDV treten für leistungsfähigen SPNV ein

**D**ie im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) organisierten Bahngesellschaften im Personenverkehr haben sich neu positioniert und melden sich deutlich zu Wort. Unter dem neuen Namen „VDV – Die Wettbewerbsbahnen“ wollen die zwölf größten SPNV-Unternehmen, darunter auch DB Regio, noch enger für eine positive Entwicklung der Branche zusammenarbeiten. „Uns eint, dass wir einen fairen Wettbewerb anstreben, dass die Ausschreibungsbedingungen weniger bürokratisch und unternehmerische Innovationen möglich sind, dass die Produktionskette nicht immer weiter ausdifferenziert wird“, erläutert Ausschussvorsitzender Jost Knebel (Netinera Deutschland). „Also ein gemeinsames Verständnis dafür, wie attraktiver, leistungsfähiger Nahverkehr aussehen muss.“

#### Abellio kehrt zurück zum Branchenverband

Unter den 112 im Personenverkehr aktiven Bahnunternehmen im VDV befinden sich seit Jahresbeginn auch wieder die Abellio GmbH und ihre Tochterunternehmen. Als einer der führenden SPNV-Anbieter engagiert sich Abellio im Ausschuss der Wettbewerbsbahnen.

Den Wiedereintritt begründete Abellio-CEO Michiel Noy mit den Bewährungsproben, vor denen der Schienenverkehr steht: „Auf den gesamten Schienensektor kommen in Sachen Verkehrswende und Wachstum große unternehmerische Herausforderungen zu, die wir nur gemeinsam bewältigen können.“

### VDV Die Wettbewerbsbahnen

Vor allem gegenüber den Aufgabenträgern, der Politik, den Behörden und den Infrastrukturbetreibern wollen die Wettbewerbsbahnen Position beziehen. VDV-Geschäftsführer Oliver Wolff: „Wir müssen geschlossen und mit einer starken Stimme sowohl nach außen als auch nach innen auftreten.“ Ihre vordringlichen Themen haben die Wettbewerbsbahnen in einem 10-Punkte-Programm formuliert. Getragen ist es von der Überzeugung, dass die Verkehrswende leistungsfähige SPNV-Unternehmen braucht – und es ihnen auch möglich sein muss, ihre unternehmerische Leistungsfähigkeit auszuspielen. ■

**Mehr zum Thema: Seite 4/5**



**M**it der Strategie der „Starken Schiene“ konzentriert sich die Deutsche Bahn ganz darauf, Wachstum zu ermöglichen und zu bewältigen. Deutschland braucht leistungsfähige öffentliche Verkehrssysteme, vor allem einen massiven Ausbau der Schiene. Nur so ist die notwendige CO<sub>2</sub>-Reduzierung im Verkehrssektor zu erreichen. Nur so ist auch die steigende Nachfrage nach schnellen, komfortablen und umweltfreundlichen Verbindungen zu bewältigen, die aus dem Wachstum der Metropolregionen resultiert. Allein im Nahverkehr rechnet die DB mit einer Milliarde zusätzlichen Fahrgäste.

### Ausbausteine für die Umsetzung

Ziel ist es, das System Schiene robuster aufzustellen (mehr Trassen, Kapazitäten und Mitarbeiter), die Schlagkraft zu stärken (schlankere Strukturen, klare und stabile Prozesse) und für die Kunden moderner zu machen (Vernetzung, digitale Angebote, Reiseerlebnis von Tür zu Tür). Umgesetzt wird dies in sogenannten Ausbausteinen, also auf Konzernebene entwickelten Handlungsfeldern, die sich ergänzen und im operativen Geschäft mit Leben gefüllt werden.

### Digitalisierung der Flotte

Für den Ausbaustein „Stabile Prozesse“ tut DB Regio das mit Projekten zur Steigerung der Fahrzeugverfügbarkeit, vor allem mit der Digitalisierung der Flotte. Künftig sollen Diagnosesysteme an Bord den Zustand der Fahrzeuge überwachen, Störungen erkennen und die Daten an eine Plattform senden. So fallen Mängel nicht erst in der Werkstatt auf, und die Mitarbeiter dort wissen bereits vorab, worauf sie sich einstellen müssen. 5.000 Fahrzeuge will DB Regio in den nächsten fünf Jahren an digitale Plattformen anbinden. Langfristiges Ziel ist die vorausschauende Instandhaltung, bei der die Züge und Systeme kommenden Reparaturbedarf selbsttätig prognostizieren. Das bedeutet: Die Werkstätten können bereits einschreiten, bevor es überhaupt zu einem Mangel kommt. ■

# DB Regio war verlässlicher Partner beim Fahrplanwechsel

Erfolgreiche Betriebsaufnahmen und Starthilfe für Wettbewerber



Foto: DB AG / Ulf Planz

Neubaustrecke eingeweiht: Zum Flughafen fährt die S-Bahn Rhein-Main jetzt über die Station „Gateway Gardens“.

**W**eitgehend reibungslos hat DB Regio den Fahrplanwechsel mit insgesamt neun Inbetriebnahmen bewältigt. In acht Netzen übernahmen andere Verkehrsunternehmen den Betrieb. In allen abgegebenen Netzen unterstützte DB Regio die Wettbewerber mit Triebfahrzeugführern, in fünf Netzen auch mit Fahrzeugen.

### Lücken gefüllt und den Betrieb stabilisiert

Rund 200 Triebfahrzeugführer von DB Regio halfen bei anderen Verkehrsunternehmen mit, Lücken zu füllen und den Betrieb zu stabilisieren. Ein Schwerpunkt lag dabei in Baden-Württemberg. In manchen Netzen springt DB Regio auch längerfristig ein. So übernimmt DB Regio Mitte noch fast das ganze Jahr über Leistungen zwischen St. Wendel und Saarbrücken. Nicht stattgefunden hat der vorgesehene Betreiberwechsel auf den Linien S 1 und S 4

der S-Bahn Rhein-Ruhr. Hier befürchteten die Aufgabenträger Risiken für die Zuverlässigkeit des Angebots und beauftragten DB Regio NRW für weitere zwei Jahre mit dem Betrieb.

Auf Pünktlichkeitsprobleme bei der Breisgau-S-Bahn haben DB Regio Baden-Württemberg und die Aufgabenträger mit einem angepassten Fahrplan reagiert. Das komplexe Betriebskonzept mit Flügelzügen auf einer eingleisigen Strecke hatte sich trotz eines intensiven Vorlaufbetriebs in der Praxis als störanfällig erwiesen. Es soll nun Schritt für Schritt verwirklicht werden. Kein neues Netz, aber eine rund vier Kilometer lange Neubaustrecke ging am Flughafen Frankfurt a. M. in Betrieb. Mit ihr bindet die S-Bahn Rhein-Main das Geschäftsviertel „Gateway Gardens“ an. Hochrechnungen zufolge entlastet die neue Streckenführung zum Flughafen die Straßen der Region um 13.000 Autofahrten täglich. ■

## Bahnunternehmen bauen Beschäftigung auf

**D**ie Schienenbranche entwickelt sich immer mehr zu einem Beschäftigungsmotor für die deutsche Wirtschaft. Nach einer Erhebung der Allianz pro Schiene stieg die Zahl der Arbeitsplätze allein 2018 um fast sieben Prozent auf 261.876. Demnach ist die Beschäftigtenzahl in der Branche innerhalb von vier Jahren um knapp neun Prozent gestiegen. Der Stellenaufbau habe

sich 2019 noch beschleunigt, sagte Dirk Flege, Geschäftsführer der Allianz pro Schiene. „Das sind gute Nachrichten in Zeiten, in denen andere Branchen wie die Autoindustrie massiv Stellen abbauen.“ Die Gesamtzahl der direkten und indirekten Arbeitsplätze im Eisenbahnsektor schätzt die Allianz pro Schiene auf 640.000 – Tendenz steigend. ■

■ Mehr zu diesem Thema im E-Paper

3.600 Azubis begannen 2019 ihre Ausbildung bei der Deutschen Bahn. Insgesamt stellte die DB rund 23.000 neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ein.



Foto: DB / Michael Neuhäus

# Besteller setzen auf Qualität und neue Züge

DB Regio gewinnt mit dem Netz Lausitz und den Karlsruher Netzen Leistungsvolumen hinzu

**M**it einem dichteren Fahrplanangebot und attraktiven neuen Zügen betreibt DB Regio Nordost ab Dezember 2022 das „Netz Lausitz“. Ende Dezember 2019 erteilten die Aufgabenträger den Zuschlag, der den Regionalverkehr rund um Cottbus deutlich verbessert und bei DB Regio Nordost rund 200 Arbeitsplätze sichert.

## Rund um Cottbus fährt künftig der „Mireo“

Mit neuen Direkt-, Früh- und Spätverbindungen sowie der zusätzlichen Linie Cottbus –

Senftenberg komme das neue Netz Lausitz den Pendlern zugute und leiste einen bedeutenden Beitrag für die wirtschaftliche Entwicklung in der Region, betonte Brandenburgs Verkehrsminister Guido Beermann.

Insgesamt 4,3 Millionen Zugkilometer umfasst das Fahrplanangebot pro Jahr, rund eine Million mehr als zurzeit. Auf die Schiene gebracht wird es mit 18 „Mireo“-Zügen, die DB Regio bei Siemens beschafft (siehe Foto). Die 160 km/h schnellen Dreiteiler verfügen über 180 Sitzplätze und sind hochwertig ausgestattet. „Wir halten unseren Fahrplan, mehr Angebote und Qualität auf der Schiene zu schaffen, auch in der Lausitz ein“, sagte Susanne Henckel, Geschäftsführerin des beim Vergabeverfahren federführenden Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg. Beteiligt an der Vergabe war darüber hinaus der Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL). Die Vertragslaufzeit beträgt 13 Jahre.

## 26 Züge für Baden-Württemberg bestellt

Auch die Vergabe der „Karlsruher Netze“ geht mit neuen Zügen und verbesserten Angeboten einher. DB Regio erhielt den Zuschlag für beide Lose und wird ab Dezember 2022 fünf Linien und den „Murgtälner Radexpress“ betreiben. Mit Karlsruhe im Zentrum erstreckt sich das Verkehrsgebiet von Mannheim bis in den Schwarzwald und von Heilbronn bis in den Ortenaukreis. Das Verkehrsvolumen beträgt 4,6 Millionen Zugkilometer pro Jahr, bei denen es sich um Neuverkehre für DB Regio handelt. Mit den Fahrzeugherstellern unterzeichnete DB Regio im November die Verträge über insgesamt 26 Züge des Typs „Mireo“ (Siemens) und „Coradia Continental“ (Alstom). Die drei- und fünfteiligen Elektrotriebzüge gehen nach Auslieferung ins Eigentum der Landesanstalt Schienenfahrzeuge Baden-Württemberg über und werden von DB Regio für die dreizehnjährige Laufzeit des Verkehrsvertrags gepachtet. Auf die Strecke gehen die Züge im „bewegt“-Design, das aus den baden-württembergischen Landesfarben abgeleitet ist. ■

■ Mehr zu diesem Thema im E-Paper



Grafik: Siemens

# Ökostrom für Züge in Baden-Württemberg

**S**eit Jahresbeginn betreibt DB Regio sechs Streckennetze in Baden-Württemberg ausschließlich mit Ökostrom. Damit fahren Bahnreisende in den Netzen Südbahn/Filstal, Gäubahn/Murrbahn, Rheintalbahn, Breisgau Ost-West, Schwarzwaldbahn und Hochrheinbahn Singen – Schaffhausen jetzt noch klimafreundlicher. „Das Land Baden-Württemberg unterstützt die DB bei der Umstellung auf Ökostrom“, sagte Verkehrsminister Winfried Hermann und kündigte an, dass weitere Bahnunternehmen im Land dem Beispiel folgen werden. „Das ist ein weiterer Schritt, um unsere Klimaschutzziele zu erreichen.“ David Weltzien, Vorsitzender der Regionalleitung DB Regio Baden-Württemberg, nannte die Umstellung „ein klares Zeichen für das Bahnfahren als gelebten Klimaschutz.“



Der Jahresbedarf für den Betrieb der sechs Streckennetze liegt bei voraussichtlich 125.000 Megawattstunden (MWh), was dem Verbrauch von etwa 40.000 Zwei-Personen-Haushalten entspricht. Den Strom stellt die DB Energie GmbH bereit, die über ein breit gefächertes Ökostromportfolio verfügt.

## Angebot an die Aufgabenträger

Bereits seit Anfang 2018 ist DB-Fernverkehr innerhalb Deutschlands ausschließlich mit Ökostrom unterwegs. Im Nahverkehr hängt die Umstellung von der Unterstützung der Aufgabenträger ab. Über die Netze in Baden-Württemberg hinaus wird auch die S-Bahn Hamburg ausschließlich mit Ökostrom betrieben. DB Regio bietet allen Aufgabenträgern an, mit einzusteuern. ■

■ Mehr zu diesem Thema im E-Paper

## DB Regio bleibt weiter an Bord der „euregiobahn“

**D**ie „euregiobahn“ im Raum Aachen und Düren wird auch über 2021 hinaus von DB Regio betrieben. Nach der Vergabeentscheidung des Nahverkehrs Rheinland (NVR) ist eine Vertragslaufzeit von vier Jahren vorgesehen, die je nach Fortgang der Streckenelektrifizierung um ein Jahr verkürzt oder verlängert werden kann. Danach soll die Linie RB 20 elektrisch betrieben werden. Das Leistungsvolumen liegt bei 1,571 Millionen Zugkilometern pro Jahr. Bis zum Vertragsbeginn modernisiert DB Regio die im Einsatz befindlichen Dieseltriebzüge der Baureihe 643.2. Sie erhalten unter anderem neue Sitzpolster, USB-Steckdosen, WLAN-Repeater und Monitore für die Fahrgastinformation. ■



# Alle Kräfte für die Verkehrswende mobilisieren

Von **Andreas Schilling**, **Vorstandsbeauftragter Marketing der DB Regio AG**

**D**ie Nahverkehrsbranche befindet sich im Aufbruch. Mobilität der Zukunft bedeutet vor allem: mehr und noch attraktiveren öffentlichen Verkehr. Die Aufstockung der Regionalisierungsmittel und die Novelle des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes haben das gerade erst unterstrichen. Jetzt kommt es darauf an, etwas daraus zu machen. Jetzt kommt es auf die Verkehrsunternehmen an, die mit ihrer Leistung für die Fahrgäste die Verkehrswende erlebbar machen müssen.

25 Jahre nach der Bahnreform gibt es in Deutschland viele starke Verkehrsunternehmen. Im Wettbewerb untereinander haben alle umfassende Kompetenzen entwickelt. Was den Verkehrsunternehmen jedoch zu schaffen macht, sind die Rahmenbedingungen. Viele Verkehrsverträge führen die Unternehmen

**Standpunkt**



**„Wenn die Verkehrsunternehmen ihre Potenziale besser einbringen können, bietet das Chancen für die Entwicklung des Nahverkehrs insgesamt. Darauf kann die Branche gerade jetzt nicht verzichten.“**

an kurzer Leine. Oftmals sind sie dabei nur einer von mehreren Dienstleistern einer fraktionierten Produktionskette, die den Status quo festschreibt. Dem Anspruch und dem Know-how der Bahnunternehmen im SPNV wird das

nicht gerecht. Schließlich sind sie es, die den Fahrgästen gegenüber Gesicht zeigen, die unter schwierigen Bedingungen ein attraktives Angebot verwirklichen müssen – und dabei auch für Faktoren zur Rechenschaft gezogen werden, die sie nicht beeinflussen können. Es ist gut, wenn die Wettbewerbsbahnen im VDV auf eine stärkere Berücksichtigung der Verkehrsunternehmen drängen. Denn wenn diese ihre Potenziale besser einbringen können, bietet das Chancen für die Entwicklung des Nahverkehrs insgesamt. Darauf kann die Branche gerade jetzt nicht verzichten. Das Ziel, an dem wir alle gemeinsam gemessen werden, ist eine Verdopplung der Fahrgastzahlen innerhalb der nächsten zehn Jahre. Das ist eine gewaltige Perspektive, aber auch ein gewaltiger Sprung, für den wir auf allen Seiten alle Kräfte mobilisieren müssen. ■

# „Wir müssen die Zukunft im Blick behalten“

**K**laus Müller, Vorstand DB Regio Bus, nimmt im Interview zum Wettbewerb und zu Innovationen im Busverkehr Stellung.

*Herr Müller, die Verkehrsunternehmen im SPNV wünschen sich mehr Gestaltungsmöglichkeiten. Gilt das auch im Busverkehr?*

**Klaus Müller:** „Im Bus- und im Schienenverkehr sehen wir ähnliche Entwicklungen. Beim Ausschreibungswettbewerb, der den Wettbewerb um Liniengenehmigungen immer mehr ablöst, entscheidet im Grunde allein der Preis. Für die Verkehrsunternehmen im Busbereich besteht kaum Spielraum, sich über die Qualität zu differenzieren sowie eigene Ideen zu entwickeln und einzubringen. Wie im SPNV wünschen auch wir uns flexible Vertragsgestaltungen, um regelmäßige Anforderungen und Leistungen

gen aufeinander abstimmen und den Markt zukunftsgerichtet mitgestalten zu können.“

*Was kann DB Regio Bus den Aufgabenträgern da bieten?*

**Müller:** „Sehr viel. Wir entwickeln und betreiben innovative Verkehrs- und Informationsangebote für Gemeinden und Unternehmen, um den ÖPNV attraktiver und optimal zugänglich zu machen. Wir engagieren uns dazu in der Forschung und erstellen Analysen. Wir entwickeln digitale Kundenschnittstellen, in der Fahrgastinformation setzen wir auf Echtzeitdaten und nutzen App und Web. Wir implementieren autonome Shuttles wie in Bad Birnbach. Wir konzipieren innovative On-Demand-Verkehre und setzen sie um, wie etwa in Pforzheim, Wittlich und Paderborn. Wir müssen die Zukunft im Blick behalten – auch wenn das in der Busbranche über den harten Preiswettbewerb mitunter ins Hintertreffen gerät.“

*Und was sind aus Ihrer Sicht die bestimmenden Zukunftsthemen?*

**Müller:** „Um nur zwei zu nennen: die On-Demand-Mobilität und die Umsetzung emissionsfreier Verkehre. Für beides entwickeln wir maßgeschneiderte Lösungen für die Aufgabenträger. App-basierte und logarithmisch optimierte On-Demand-Verkehre haben großes Potenzial. Eingebettet in den ÖPNV, können sie die Linienverkehre auf Straße und Schiene ergänzen und das Angebot insgesamt attraktiver machen. Das Thema emissionsfreie Verkehre kommt mit der Clean-Vehicle-Direktive der EU auf die Branche zu. Die Anpassung der Flotten ist mit hohen Investitionen und technischen Risiken verbunden. Batterieelektrische Busse, wie auch wir sie einsetzen, können eine Lösung sein. Aber wir beraten die Aufgabenträger grundsätzlich technologieoffen und plädieren für ein Baukastenprinzip, um gemeinsam die beste Lösung zu finden.“ ■



Foto: DB Regio Bus



Fotos Seite 4 und 5: pixabay.com (6), Netinera (1), Abellio (1), Go Ahead (1), Keolis (2), ODEG (1), Deutsche Bahn (4)

# Wettbewerbsbahnen brauchen mehr Spielraum

## SPNV-Unternehmen im VDV beziehen gemeinsam Stellung

Jost Knebel (Foto) kennt das SPNV-Geschäft seit 25 Jahren und aus vielen Perspektiven. Er war Regionalleiter bei DB Regio, Vorstandsmitglied bei der Hamburger Hochbahn und führt seit 2012 als CEO Netinera Deutschland. Im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) ist Knebel als Ausschussvorsitzender das Gesicht und die Stimme der SPNV-Wett-

**„Das geschäftliche Umfeld hat sich teilweise zum Nachteil der Unternehmen verändert.“**

ger sprechen trotzdem noch immer Pönalen aus, obwohl Verspätungen durch Baumaßnahmen verursacht werden.“ Ein weiterer Kritikpunkt: Mit dem Konzept des kundenfreundlichen Bauens gebe es zwar einen guten Ansatz, doch der müsse „in einer adäquaten Mittelausstattung durch den Bund konsequent umgesetzt“ werden, so Knebel.

Im Verhältnis zu den Aufgabenträgern sehen die Wettbewerbsbahnen ungenutzte Reserven für einen leistungsfähigeren SPNV. Knebel gibt ein Beispiel: „In jedem Bundesland fahren andere Züge, jeder Aufgabenträger gibt ganz spezielle Vorgaben. Das verhindert Synergien, macht Skaleneffekte unmöglich.“ Bei den Ausschreibungen wünscht sich Knebel weniger Bürokratie und mehr Spielraum für Innovationen. Überhaupt wollen die Wettbewerbsbahnen von ihrem unternehmerischen Anspruch nicht lassen. Doch der lässt sich kaum noch einlösen, wenn die Aufgabenträger Produktionsketten in Einzelleistungen aufspalten und diese selbst erbringen oder separat beauftragen.



Foto: Netinera Deutschland

nehmen an, ist Knebel überzeugt. Aber: „Das geschäftliche Umfeld hat sich teilweise zum Nachteil der Unternehmen verändert.“

### Infrastrukturdefizite belasten die EVU

Die Wettbewerbsbahnen im VDV wollen die Anliegen der SPNV-Unternehmen unmissverständlich deutlich machen. Denn die müssen unter schwierigen Bedingungen den Verkehr auf die Schiene bringen. Das betreffe beispielsweise die Infrastruktur, die teilweise überlastet und zudem von intensiver Bautätigkeit betroffen sei, so Knebel. Darunter leide die Qualität, was die Kunden ebenso wie die

**„Einige Aufgabenträger sprechen noch immer Pönalen aus, obwohl Verspätungen durch Baumaßnahmen verursacht werden.“**

Verkehrsunternehmen frustriere. „90 Prozent der Verspätungen gehen aber nicht auf unser Konto“, betont Knebel. „Einige Aufgabenträ-

### Ausbildung als Antwort auf Personallücken

Ein wichtiges Problem, das die Unternehmen selbst lösen müssen, besteht für Knebel im Personalmangel in Verkehrs- und Eisenbahnerberufen. Die Bahngesellschaften im Nahverkehr auf der Schiene müssten als attraktive Arbeitgeber Flagge zeigen und die Ausbildungsanstrengungen verstärken. Knebel plädiert für Nachhaltigkeit. „Es bringt nichts, beim Mitbewerber Ausschau zu halten, wir brauchen insgesamt mehr Männer und Frauen auf und an den Zügen.“ Um die Situation dauerhaft zu verbessern, sei Verlässlichkeit in der Ausbildung nötig. „Auch daher täte es der Branche gut, wenn wir uns bundesweit auf die gegenseitige Erstattung der Ausbildungskosten verständigten.“

## VDV Die Wettbewerbsbahnen

Die Unternehmen und ihre Vertreter im Ausschuss: **Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbh**, Ascan Egerer, Techn. Geschäftsführer | **Abellio Rail GmbH**, Rainer Blüm, Geschäftsführer Abellio Rail NRW | **BeNEX GmbH**, Dr. Michael Vulpus, Geschäftsführer | **DB Regio AG**, Dr. Jörg Sandvoß, Vorstandsvorsitzender | **Erfurter Bahn GmbH**, Michael Hecht, Geschäftsführer | **Go-Ahead Verkehrsgesellschaft Deutschland GmbH**, Stefan Krispin, Geschäftsführer | **Hessische Landesbahn GmbH**, Veit Salzmann, Geschäftsführer | **KEOLIS Deutschland GmbH & Co. KG**, Magali Euverte, Vorsitzende Geschäftsführerin | **National Express Rail GmbH**, Marcel Winter, Geschäftsführer | **NETINERA Deutschland GmbH**, Jost Knebel, Vorsitzender der Geschäftsführung | **RDC Deutschland GmbH**, Dr. Markus Hunkel, Geschäftsführer | **Rurtalbahn GmbH / VIAS Rail GmbH**, Sebastian Nießen, Geschäftsführer. ■

Klar ist für die Wettbewerbsbahnen im VDV: Eigenes unternehmerisches Handeln ist eine wesentliche Voraussetzung für den Erfolg des SPNV am Fahrgastmarkt. Dass die Spielräume dafür enger geworden sind, sieht Knebel kritisch. Dass sich der Wettbewerb überhaupt entwickelt habe, sei eine Erfolgsgeschichte für Branche und Aufgabenträger. „Wenn wir sehen, wo wir einmal herkamen, nämlich mit einem dominanten Unternehmen, und wo wir jetzt stehen, mit vielen Wettbewerbern auf dem Markt, dann kann sich das sehen lassen. Allerdings begrüßen wir bei Weitem nicht alles, so zum Beispiel die unterschiedlichen Trennlinien zwischen unternehmerischer und staatlicher Verantwortung.“ ■

■ Mehr zu diesem Thema im E-Paper

## Digitale Services

### 36 Verbünde integriert

Der DB Navigator entwickelt sich immer mehr zum Generalschlüssel für die ganze öffentliche Mobilität. 36 Verkehrsverbünde waren Ende 2019 integriert, acht mehr als im Jahr zuvor. Damit erreicht die App jetzt mehr als 90 Prozent der in Verbundgebieten lebenden Bevölkerung. Die Buchung von Verbundfahrkarten hat sich 2019 verdoppelt. Monatlich kauften die Nutzer des Navigators rund 1,1 Millionen Verbundfahrkarten als Handytickets. Die App ging 2009 als digitaler Reisebegleiter an den Start, wurde 42 Millionen Mal heruntergeladen und verzeichnet aktuell rund 100 Millionen Zugriffe monatlich. ■

■ Mehr zu diesem Thema im E-Paper

### Streckenagent im Aufwind

Als eine der erfolgreichsten Apps für Pendler hat der DB Streckenagent im Dezember die Marke von zwei Millionen Downloads übersprungen. Die Anwendung benachrichtigt Nutzer individuell über Störungen auf von ihnen ausgewählten Strecken und bietet alternative Reisemöglichkeiten an. Zu den weiteren nützlichen Funktionen zählt jetzt auch das elektronische Hinterlegen des DB Abo-tickets, um es bei der Kontrolle griffbereit auf dem Smartphone zu haben. ■

[www.bahn.de/streckenagent](http://www.bahn.de/streckenagent)

### Gemeinsam begeistern

Kunden in Nordrhein-Westfalen können jetzt mit der mobil.nrw-App alle Fahr-scheine des NRW-Tarifs, des Westfalen-Tarifs sowie die Tickets der Verbünde AVV, VRS und VRR buchen. Umgesetzt wurde das neue Angebot der landesweiten Gemeinschaftskampagne mobil.nrw in Zusammenarbeit mit der DB. „Wir wollen Innovationspartner für die gesamte Branche sein, damit wir gemeinsam über die digitalen Kanäle noch mehr Menschen vom ÖPNV begeistern“, so Berthold Huber, Vorstand Personenverkehr der Deutschen Bahn. ■

■ Mehr zu diesem Thema im E-Paper

## S-Bahn und RMV stärken die Schiene

Fahrzeugflotte soll bis 2023 auf 212 Züge anwachsen

Der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) und die S-Bahn Rhein-Main investieren mehr als 60 Millionen Euro in den Ausbau der Fahrzeugflotte. Beim Hersteller Bombardier wurden sieben weitere Züge der Baureihe 430 bestellt. Mit deren Auslieferung voraussichtlich Mitte 2023 wächst die Flotte auf 212 Züge. Damit stellen die Partner „ganz im Sinne der Strategie starke Schiene die Weichen für erfolgreiches Wachstum und Stabilität im

Bahnsystem“, sagt Christian Roth, Leiter der S-Bahn Rhein-Main. Bereits im letzten Jahr hatten RMV und die S-Bahn den Fahrzeugpark um 14 Züge der Baureihe 425 ergänzt. Die Zahl der Fahrgäste wuchs 2019 um mehr als zehn Prozent auf 177 Millionen. „Das ist ein neuer Rekord und liegt auch daran, dass wir immer mehr Leistung anbieten“, so Prof. Knut Ringat, Geschäftsführer und Sprecher der Geschäftsführung des RMV. ■

## BR 481 sorgt auch künftig für Mobilität in und um Berlin

S-Bahn macht im Werk Schöne-weide 309 Züge fit für die Zukunft



Foto: S-Bahn Berlin, J. Donath

Mindestens 15 Jahre in Betrieb sind die Züge der BR 481. Jetzt erhalten sie ein umfassendes Update.

Mit dem Projekt „Langlebigkeit“ saniert und modernisiert die S-Bahn Berlin ihre Baureihe (BR) 481. 90 Züge will das Werk Schöne-weide noch dieses Jahr fertigstellen. Insgesamt sollen 309 der 500 Viertelzüge umgestaltet und technisch ertüchtigt werden.

### Frisches Innendesign, erneuerte Technik

Nach dem Vorbild der neuen BR 483/484, die 2021 in Betrieb geht, erhalten die Züge ein frisches Innendesign und eine neue Lackierung. Zudem erneuert die S-Bahn Berlin technische und elektronische Komponenten wie Türflügel und Türtaster, rüstet Videokameras zur Überwachung des Fahrgastraums nach und beseitigt Korrosionsschäden an den Längsträgern, von denen einige Züge betroffen sind. Die Kosten des bis 2024 laufenden Programms

in Höhe von 155 Millionen Euro tragen die Länder Berlin und Brandenburg. Die S-Bahn Berlin investierte rund zwei Millionen Euro in das Werk Schöne-weide sowie 50.000 Engineering-Stunden in das Umbaukonzept. „Als VBB freuen wir uns natürlich besonders für alle Fahrgäste“, so Susanne Henckel, Geschäftsführerin des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg. „Der komplett überarbeitete Innenraumbereich mit frischem Design, zusätzlichen Videokameras und mehr Barrierefreiheit verbessert die Qualität in allen Bereichen erheblich.“ Die zwischen 1994 und 2004 beschaffte BR 481 ist das Rückgrat der Berliner S-Bahn-Flotte. Zusammen mit den bestellten Fahrzeugen der neuen BR 483/484 soll sie das auch bleiben, während ältere Baureihen nach und nach aus dem Betrieb gehen werden. ■

■ Mehr zu diesem Thema im E-Paper

# Stuttgart wird der erste digitalisierte Knoten

Bund fördert mit 200 Millionen Euro in einem Modellprojekt anteilig auch die Fahrzeugumrüstung

Stuttgart wird der erste digitale Schienenknoten Deutschlands. Als Teil des sogenannten Starterpakets für die Digitalisierung der Schiene erhalten der Stuttgarter Knoten und die S-Bahn-Stammstrecken bis 2025 das europäische Leit- und Sicherungssystem ETCS sowie digitale Stellwerke, kündigte Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer an. Die Strecken ins Umland folgen bis 2030. Der Bund wird im Rahmen eines Modellvorhabens auch die ETCS-Umrüstung von Schienenfahrzeugen und bedarfsweise ATO (Automatic Train Operation) anteilig fördern. Die Förder-summe beträgt bis zu 200 Millionen Euro bis 2025. „Erstmals fördert der Bund – neben der Infrastruktur – die Digitalisierung von Zügen“, hob DB-Vorstand Infrastruktur Ronald Pofalla hervor. Damit könne Deutschland zum internationalen Industriechampion werden, an dem sich andere Länder orientieren.

Über den Knoten Stuttgart hinaus umfasst das Starterpaket die Ausrüstung der Schnellfahrstrecke Köln – Rhein/Main und des deutschen Abschnitts des europäischen Korridors Skandinavien – Mittelmeer, beide bis 2030. Mit der Digitalisierungsoffensive werde Deutschland „weltweit zum Vorreiter für einen modernen



Foto: Verkehrsverbund Stuttgart

Bahnverkehr“, so Bundesverkehrsminister Scheuer. Baden-Württembergs Verkehrsminister Winfried Hermann nannte die Region Stuttgart einen „idealen Wegbereiter“ für die Digitalisierung der Schiene. Thomas S. Bopp, Vorsitzender des Verbands Region Stuttgart, sagte: „Das ist ein großer Schritt zu mehr Pünktlichkeit und Kapazitätserweiterung auf einer bestehenden Infrastruktur.“

## Digitale S-Bahn Hamburg im Zeitplan

Im Zeitplan befindet sich das 2018 angestrebene Projekt „Digitale S-Bahn Hamburg“.

2021 soll die erste S-Bahn mit ETCS-Technologie hoch automatisiert zwischen Berliner Tor und Bergedorf unterwegs sein. „Schon heute arbeiten wir an den Konzepten, die Ergebnisse des Pilotprojekts auf das Gesamtnetz zu übertragen“, sagte Kay Uwe Arnecke, Geschäftsführer S-Bahn Hamburg. „Wir stellen jetzt die Weichen, um für die Digitalisierung der Schiene in Hamburg vorbereitet zu sein.“ Die Hansestadt Hamburg hat 1,5 Millionen Euro zur Verfügung gestellt, damit die Planungen für die Digitalisierung des Gesamtnetzes vorangetrieben werden können. ■

■ Mehr zu diesem Thema im E-Paper

## Zugportal bietet den Fahrgästen News und Unterhaltung

Weltgeschehen und Wissenswertes, regionale Nachrichten und Reisendeninformationen: Das Zugportal von DB Regio macht mit News und Entertainment die Reisezeit zur Servicezeit. Der Auftakt für das digitale Angebot findet jetzt bei der S-Bahn



Foto: DB AG, iStock.com/Geber86

Stuttgart statt. Seit März können die Reisenden kostenlos per WLAN auf das Zugportal zugreifen. Die Inhalte werden über einen Server im Zug eingespeist, sodass die Netzabdeckung keine Rolle spielt. Reisendeninformationen und Infotainment bilden die beiden Säulen des Angebots.

Alles Wissenswerte rund um die aktuelle Fahrt haben die Nutzer im Blick, wenn sie die Reisendeninformationen aufrufen: Linie und nächster Halt, geplante Ankunftszeit, Verspätungen oder Störungen. Der Bereich Infotainment bietet einen wechselnden Mix mit einer Topmeldung, vielen weiteren Nachrichten, auch aus der Region, sowie Angeboten aus den Schwerpunkten Lifestyle, Wissen und Unterhaltung. Die redaktionellen Inhalte liefern renommierte Content-

partner zu, zum Beispiel Nachrichtenagenturen und Medienhäuser.

## Perspektiven für die Aufgabenträger

Entwickelt und umgesetzt wird das Zugportal vom Bereich Produktinnovationen von DB Regio. „Mit News, Unterhaltung und Informationen rund um die Fahrt bieten wir den Reisenden echten Mehrwert“, sagt Olav Hartmann, der für das Zugportal verantwortlich ist. „Darüber hinaus birgt das Konzept auch für die Kundenkommunikation von Verkehrsverbänden und Aufgabenträgern interessante Perspektiven.“ Umgesetzt werden kann das Zugportal grundsätzlich überall dort, wo das WLAN im Zug die technischen Voraussetzungen erfüllt. ■ [www.dbrégio.de/zugportal](http://www.dbrégio.de/zugportal)

## Autonomer Bus pendelt nun bis zum Bahnhof in Bad Birnbach

**S**echsmal pro Stunde wechselt die automatische Verkehrszeichenanlage auf der Landstraße zum Bahnhof Bad Birnbach die Anzeige. Ein Ausrufezeichen ist dann zu sehen, Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit – und der Hinweis: „Autonomer Bus“. Denn jetzt verkehrt hier die Linie 7015, die fahrerlos den Marktplatz des



Foto: RBO

niederbayrischen Kurorts mit der zwei Kilometer entfernten Bahnstation verbindet. Ein echter Meilenstein für das 2017 begonnene Pilotprojekt. Zum einen, weil die innovative Verkehrsregelung dafür sorgt, dass die autonomen Fahrzeuge und der übrige Verkehr auf dem Teilstück über

die Landstraße gut miteinander harmonieren. Vor allem aber, weil die verlängerte Linie ein wertvoller Bestandteil des Nahverkehrs in Bad Birnbach ist. Die für 15 km/h zugelassenen Elektrobusse bieten nahtlos Anschluss vom und zum Schienenverkehr. Für den 20-Minuten-Takt setzt die DB Regio-Tochter Regionalbus Oberbayern (RBO) zwei neue Sechssitzer des Typs EasyMile EZ10 Gen2 ein. Die Fahrgäste dürfen weiterhin umsonst mitfahren. ■

■ Mehr zu diesem Thema im E-Paper



Foto: Deutsche Bahn AG

## Fastelovend und kein Ende

Närrische S-Bahn erfreut die Kölner über Aschermittwoch hinaus

**A**m Aschermittwoch ist längst nicht alles vorbei. Jedenfalls nicht bei der S-Bahn Köln, die ihren närrischen Zug mindestens bis Mai fahren lässt. Es wäre auch zu schade. Der Künstler Heiko Wrusch hat ihn als rollendes Wimmelbild mit aktuellen Motiven rund um den Fastelovend gestaltet. Auf der mittlerweile siebten Karnevals-S-Bahn finden sich nicht nur das Kölner Dreigestirn der Session 2020 – Prinz Christian II, Bauer Frank und Jungfrau Griet. Auch die Hühner – Kultband und langjährige Partner der S-Bahn Köln –, das karnevalistische WDR-Moderatorenduo Andrea Schönenborn und Lukas Wachten sowie die Gewinnerin der Aktion „Ich will auf den Zoch!“

zieren das Fahrzeug. „Zusammen mit dem Festkomitee Kölner Karneval und dem Nahverkehr Rheinland zeigt die S-Bahn Köln wieder deutlich sichtbar Flagge für den Karneval“, freut sich Frederik Ley (Foto), Vorsitzender der Regionalleitung von DB Regio NRW. „Denn als offizieller Mobilitätspartner verbinden wir nicht nur Köln, wir setzen gemeinsam ein kreatives Zeichen für Tradition und Vielfalt weit über die Stadtgrenzen hinaus.“

Der Nahverkehr Rheinland und DB Regio NRW brachten in den tollen Tagen 100 zusätzliche Züge auf die Schiene, um alle Jecken zum Karneval und nach Hause zu bringen. ■

## Kulturzug Berlin – Breslau hat immer mehr Fans

**F**ast schon eine Institution und immer beliebter ist der „Kulturzug“, der seit 2016 an den Wochenenden Berlin über Cottbus mit Breslau in Polen verbindet. 18.000 Reisende fuhren im vergangenen Jahr mit, ein Plus von rund 40 Prozent. Bereits im Zug stimmen Theater, Lesungen und Konzerte auf das jeweilige Nachbarland ein. DB Regio Nordost fährt den Kulturzug im Auftrag der Länder Berlin und Brandenburg, bestellt durch die Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH. Im Einsatz ist seit Fahrplanwechsel im Dezember ein Dieseltriebzug der Baureihe 642 – barrierefrei, mit Klimaanlage und im Kulturzug-Branding (siehe Foto). ■

■ Mehr zu diesem Thema im E-Paper



Foto: DB Regio Nordost

## Impressum

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

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

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

**Stand:** März 2020

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

