



Regio Aktuell

Informationen der DB Regio AG für die Nahverkehrsbranche

Digitale Schiene
Deutschland

Lebensräume einer neuen Mobilität

Das Team des Ideenzugs rückt das Design an Bord und die Welt der Fahrgäste noch dichter aneinander.



In einer sich wandelnden Welt ist der öffentliche Verkehr mehr als nur die Beförderung von Reisenden. Verkehrssysteme werden zu Lebensräumen, die ästhetisch und funktional an die Lebensstile und Bedürfnisse ihrer Fahrgäste anknüpfen. Was das bedeutet, hat die Ideenzug-Innovationsplattform von DB Regio bereits im ersten begehbaren 1:1-Modell gezeigt. Jetzt hat das Team den Ansatz des IdeenzugRegio weiterentwickelt und ausdifferenziert: Am 21. Juli präsentiert DB Regio den neuen IdeenzugCity sowie zwei weitere Module für den IdeenzugRegio.

Module für Metropole und Region

Wohin entwickelt sich die Welt in den nächsten zehn, zwanzig und dreißig Jahren? Von dieser Frage ist das Ideenzug-Team ausgegangen. Klar ist: Um die Verkehrswende voranzutreiben, muss der öffentliche Verkehr attraktiver werden und Individualisierung erlauben. Nur so gelingt es der Branche, möglichst viele Menschen zum Umstieg auf die umweltfreundliche Bahn zu bewegen. Und: Die Urbanisierung nimmt zu. Die Metropolen werden noch komplexer. Im Regionalverkehr werden attraktive Züge, die die Brücke zu den Metropolen schlagen, noch wichtiger. Lösungen für den Metropolverkehr der Zukunft hält der neue IdeenzugCity bereit. Einen besonderen Fokus haben die Macher:innen der zwölf Module auf die intelligente Kombination von Kapazität und Flexibilität in der Nutzung der Fahrgasträume gelegt. Auch der IdeenzugRegio wurde mit innovativen Lösungen für die Themen Fahrradmitnahme und Hygiene konsequent weiterentwickelt. Bei der Premiere am 21. Juli ab 13 Uhr führt das Design- und Entwicklungsteam online durch die Modelle. Eingebettet ist die Präsentation in eine Talkrunde mit inspirierenden Gästen. Sie sind herzlich eingeladen, an der Live-Vorstellung teilzunehmen!

Ihr Link zur Anmeldung:
www.ideenzug-event.de/anmeldung



DB AG/Andreas Varnhorn

Liebe Leserinnen und Leser,

wird nach der Corona-Krise in der Nahverkehrsbranche wieder alles so, wie es einmal war? In der kurzfristigen Perspektive ist das zu hoffen, keine

Frage. Doch darüber hinaus gedacht, lautet die Antwort: Nein! Wir gehen in eine Zeit des Wandels, des Um- und Aufbruchs. Eigentlich sind wir schon mittendrin. Ein Gradmesser dafür ist die Bundestagswahl, bei der die Klimapolitik ganz oben auf der Agenda steht.

Auf dem Weg zu einer klimaneutralen Mobilität stellt der Nahverkehr eine entscheidende Ressource dar, und ist zugleich ein Instrument, um einen weiteren Megatrend unserer Zeit zu gestalten: das Wachstum der Metropolen. Die dichten urbanen Räume müssen in sich erschlossen und mit dem Umland vernetzt werden, ohne dass der Individualverkehr sie erdrückt. Standbeine einer neuen Mobilität können Bahn und Bus jedoch nur werden, wenn wir die Fahrgäste dafür gewinnen. Das bedeutet auch, auf neue Erwartungen einzugehen. Individualität ist ein zentrales Bedürfnis unserer Zeit. Die Pluralisierung der Lebensstile, die damit einhergeht, braucht ein Pendant in unseren Zügen.

„Kapazität und Attraktivität sind die entscheidenden Faktoren auf dem Weg in die Zukunft.“

Kapazität und Attraktivität sind die entscheidenden Faktoren auf dem Weg in die Zukunft. Daran arbeiten wir. Die Digitale Schiene schafft Platz für mehr Züge auf dem Streckennetz. Im Nahverkehr sind die S-Bahn Stuttgart und die S-Bahn Hamburg gemeinsam mit ihren Aufgabenträgern die Vorreiter (siehe Seite 4/5). Mit innovativen Ideen für Design und Komfort wollen wir die Fahrgäste begeistern. Dafür haben wir den IdeenzugRegio um zwei Module erweitert und um ein Gegenstück für den Metropolverkehr ergänzt (siehe nebenstehenden Beitrag). Die Präsentation der neuen Ideenzüge findet am 21. Juli statt. Zu unserem Online-Event lade ich Sie herzlich ein!

Dr. Jörg Sandvoß,
Vorstandsvorsitzender DB Regio AG

Standpunkt



Foto: Verband Region Stuttgart

„Europaweiter Vorreiter“

Thomas S. Bopp
Vorsitzender des Verbands Region Stuttgart

Mehr Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit sind die Anforderungen an einen modernen S-Bahnverkehr in der Region Stuttgart. Dazu benötigt es eine neue Technik. Im Fernverkehr ist das European Train Control System (ETCS, Europäisches Zugbeeinflussungssystem) bereits Standard. Aber warum wird ETCS eigentlich nicht im Regional- und S-Bahnverkehr eingesetzt? Die Geschwindigkeiten sind zwar nicht so hoch, die Taktfolge aber viel enger. Mit der neuen Technik kann man den Abstand zwischen den Zügen maßgeblich verringern sowie stabiler und pünktlicher fahren. Zudem hat man die Option, das Angebot auszuweiten ohne neue Strecken zu bauen. Das klingt doch überzeugend!

Was einfach klingt, ist oft schwierig umzusetzen. Ein solch wegweisendes Projekt muss natürlich finanziert werden. Wir als Region haben allerdings eine Chance genutzt. Als klar wurde, dass Stuttgart 21 nicht 2022, sondern erst 2025 in Betrieb geht, habe ich gefordert: dann aber digital. Es darf keine neue Signaltechnik installiert werden, die noch analog ist – und so haben wir intensiv für den digitalen Schienenknoten beim Bund geworben, der hierfür die finanzielle Hauptverantwortung tragen muss.

Gemeinsam mit der Deutschen Bahn AG und dem Land hat der Verband Region Stuttgart eine Machbarkeitsstudie zur Einführung von ETCS für die S-Bahn Stuttgart durchführen lassen. Mit dieser Studie ist es gelungen den jahrelangen Stillstand zu durchbrechen. Wir haben es geschafft, im Rahmen des Projektes Digitale Schiene Deutschland eines von insgesamt drei Pilotprojekten für die bundesweite ETCS-Einführung zu werden. Kein leichtes Unterfangen, denn digitale Signaltechnik wird größtenteils im Fahrzeug installiert. Der Bund hat aber bisher keine Fahrzeugausstattung mit ETCS gefördert. Vier Jahre Erklärungs- und Überzeugungsarbeit waren hier notwendig. Arbeit, die sich gelohnt hat, denn nun wird 2025 das Projekt S 21 in Betrieb genommen – mit digitalen Stellwerken und ETCS-Ausstattung der Fahrzeuge. Das ist europaweit einmalig.



Foto: DB AG/Uwe Miethe

Gestärkte Reisekette

In Bayern können die Fahrgäste Anschlusswünsche bald per App voranmelden. Wie das geht und was das bringt, hat ein gemeinsames Projekt gezeigt.

Was DB Regio Bayern und die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG), die den SPNV in Bayern plant, finanziert und kontrolliert, in einem gemeinsamen Pilotprojekt auf den Weg gebracht haben, wird künftig den Nahverkehr im ganzen Freistaat verbessern. Ab dem zweiten Halbjahr 2022 sollen die Fahrgäste bei Verspätungen ihre Anschlusswünsche selbst über ihr Smartphone voranmelden können, zum Beispiel über die Bayern-Fahrplan-App oder den Streckenagent von DB Regio. Die Entwicklung der Datenverarbeitungsplattform hat die BEG im März europaweit ausgeschrieben.

Thomas Prechtel, Sprecher der Geschäftsführung der BEG, kennt kein Bahnsystem in Europa, bei dem eine Voranmeldung der Anschlusswünsche per App möglich ist. Dabei liegen die Vorteile auf der Hand. Prechtel nennt die Sicherheit der Reisekette, den Komfort für die Fahrgäste und die besseren Dispositionsmöglichkeiten der Leitstellen. „Die Fahrgäste werden bis zehn Minuten vor der Regelankunft die Möglichkeit haben, aufs Knöpfchen für die An-

schlussvoranmeldung zu drücken“, verspricht Prechtel. Und auch ein anderes Problem werde gelöst: Die Reisenden seien nicht mehr darauf angewiesen, dass ein Zugbegleiter in der Nähe ist, der den Anschlusswunsch aufnehmen kann.

Mit einer Erweiterung der App DB Streckenagent haben DB Regio und die BEG die Voranmeldung 2018 in einem Pilotprojekt getestet. Als weitere Projektpartner waren Agilis und die Südostbayernbahn beteiligt. „Mit unserer Idee haben wir eine wirkungsvolle Verbesserung für die Branche und die Reisenden vorangebracht“, freut sich Patrick Pönisch, Regionalleiter Marketing von DB Regio Bayern. Die BEG will mit der jetzt ausgeschrieben Datenverarbeitungsplattform die Prozesse der Anschlussicherung so weit wie möglich automatisieren. Dabei hat sie nicht nur den bayerischen Regionalverkehr im Blick: Das System soll so aufgesetzt werden, dass es auch für Anschlüsse zu Regionalbussen und für andere Bundesländer zur Verfügung stehen kann.

Mehr Informationen im E-Paper

Gesetzgeber schafft Planungssicherheit

Bundestag und Bundesrat haben Ende März grünes Licht für die Modernisierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) gegeben. Damit erhalten digitalbasierte On-Demand-Verkehre einen Rechtsrahmen, der Linienbedarfsverkehre innerhalb des ÖPNV und gebündelte Bedarfsverkehre (Ride Pooling) kommerzieller Anbieter außerhalb des ÖPNV unterscheidet. Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) begrüßte die Novelle. Sie ermögliche es der Branche, „die vielen innovativen Projekte der Verkehrsunternehmen im Bereich von Bedarfsverkehren jetzt mit Rechts- und Planungssicherheit fortzuführen oder zu beginnen.“



In den ÖPNV integriert: Linienbedarfsverkehr

- Auf Bestellung, gemeinsame Beförderung
- Ohne festen Linienweg zwischen bestimmten Ein- und Ausstiegspunkten
- Festgelegtes Gebiet, festgelegte Bedienzeiten

Außerhalb des ÖPNV: Gebündelter Bedarfsverkehr

- Auf Bestellung, gemeinsame Beförderung
- Keine Betriebs- und Beförderungspflicht
- Spontane Kundenaufnahme bleibt dem Taxigewerbe vorbehalten
- Gestaltungsmöglichkeiten der Genehmigungsbehörde zum Schutz öffentlicher Interessen

Umbau mit Talent für mehr Komfort

DB Regio Nordost legt sich ins Zeug. Die ersten für das Netz Elbe-Spree modernisierten Fahrzeuge sind be-

Zwar geht das Netz Elbe-Spree erst im Dezember 2022 in Betrieb, doch die Fahrgäste von DB Regio Nordost profitieren bereits von den ersten rundum modernisierten Fahrzeugen. Seit März bringen umgebaute Talent 2-Elektrotriebzüge (ET 442) auf den Linien RB 20 (Potsdam – Oranienburg) und RB 24 (Senftenberg – Eberswalde) mehr Komfort auf die Schiene. Mit Fertigstellung von je drei fünfteiligen Zügen im Sommer fahren die umgebauten Züge dann auch auf der Linie RE 7 zwischen Dessau-Roßlau, Berlin und Wünsdorf-Waldstadt. Carsten Moll, Vorsitzender DB Regio Nordost: „Mit dem Start des Serienumbaus wird der Nahverkehr in der Region monatlich moderner und komfortabler.“



Foto: DB AG/Pablo Castagnola

Die erneuerte Baureihe ET 442 bietet Verbesserungen en gros und en détail. Was sofort auffällt: Der Mehrzweckbereich ist durch Fahrradabstellstangen und Bodenkennzeichnungen klar strukturiert, die 1. und 2. Klasse sind durch eine veränderte Sitzanordnung großzügiger und die Sitze selbst bequemer geworden. Auch in der 2. Klasse gibt es jetzt klappbare Armlehnen zum Gang und zwischen den Sitzen, die Sitze der 1. Klasse können die Fahrgäste nun individuell verstellen. Auffällig sind auch die großen und neu positionierten Monitore für die Reisendeninformation in Echtzeit. Was man nicht sehen kann, aber trotzdem wichtig ist: Überall steht WLAN zur Verfügung – kostenlos und einschließlich Zugang zum Zugportal, das unterwegs Informationen und Unterhaltung bietet. Ein echter Hingucker ist das Bord-WC geworden. Folierungen im Bad-Design schaffen ein Ambiente fast wie daheim.

Logistische Herausforderung

DB Regio Nordost baut für den zukünftigen Verkehrsvertrag Netz Elbe-Spree im Auftrag der Länder Berlin und Brandenburg sowie der Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA) bis zum Betriebsstart im Dezember 2022 insgesamt 41 Talent 2-Elektrotriebzüge sowie 145 Doppelstockwagen und 29 Elektroloks um. Auch logistisch ist die Flottenerneuerung ein aufwendiges Projekt. Die Fahrzeuge müssen nach und nach aus dem Verkehr genommen und anschließend wieder in den Betrieb eingereiht werden. Die nötigen Ersatz-



fahrzeuge hat DB Regio Nordost bundesweit aus anderen Regionen zusammengezogen. Mit unterhaltsamen Videobeiträgen begleiten Moderatorin Nadine Heidenreich und Kabarettist Horst Evers das Projekt, für das DB Regio Nordost eine eigene Website eingerichtet hat.

Mehr Informationen im E-Paper



Foto: DB AG/Pablo Castagnola

Rettungsschirm 2021 kann kommen

Das Bundeskabinett hat Mitte Mai weitere finanzielle Unterstützung für den ÖPNV beschlossen, um auch 2021 gemeinsam mit den Ländern die coronabedingten Einnahmeverluste der Branche weitgehend auszugleichen. Der Kabinettsbeschluss macht den Weg für die Beratung eines Gesetzesentwurfs noch vor der Sommerpause frei. Nach 2,5 Milliarden Euro, die der Bund im letzten Jahr zusätzlich zur Verfügung gestellt hatte, ist für 2021 nach Berechnungen

des Verbandes Deutsche Verkehrsunternehmen (VDV) seitens des Bundes eine weitere Milliarde nötig. Für einen paritätisch von Bund und Ländern finanzierten Rettungsschirm müssten die Länder für 2021 ebenfalls zusätzlich eine Milliarde beisteuern. „Die erneute Unterstützung des Bundes und der Länder für einen ÖPNV-Rettungsschirm begrüßen wir außerordentlich“, sagte VDV-Präsident Ingo Wortmann. Die Aufrechterhaltung der öffentlichen Mobilität trotz stark reduzierter Fahrgastzahlen habe zu immensen Verlusten geführt.

Bereits im April hatte sich die Verkehrsministerkonferenz für eine Fortführung des paritätisch finanzierten Rettungsschirms ausgesprochen. Unabhängig von den Folgen der Corona-Pandemie plädierten die Landesverkehrsminister auch für eine dauerhafte Steigerung der Regionalisierungsmittel ab dem Jahr 2022. Um die Klimaziele zu erreichen und die Zahl der Fahrgäste zu verdoppeln, müsse der ÖPNV gestärkt werden.



Foto: DB AG/Volker Emersleben

Münchner S-Bahnflotte wächst um 15 Züge

Finanziert von der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG), verstärkt die S-Bahn München ihre Flotte um 15 gebrauchte Elektrotriebzüge der Baureihe 424. Die Fahrzeuge sind derzeit bei der S-Bahn Hannover im Einsatz und sollen ab Ende 2022 sukzessive nach München wechseln. Bayerns Verkehrsministerin Kerstin Schreyer: „Wir setzen alles daran, der S-Bahn München schon vor Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke weitere Schubkraft zu geben. Mit der Flottenerweiterung haben wir mehr Spielraum bei der Fahrplangestaltung und erhoffen uns zudem positive Effekte im Hinblick auf die Betriebsstabilität.“ Die zusätzlichen Fahrzeuge sind etwa 20 Jahre alt und werden gründlich aufgefrischt. Dazu gehören eine Neulackierung, neue Displays für die Fahrgastinformation und WLAN.

Qualität im Knoten wird deutlich steigen

Stuttgart gilt als Blaupause für die Umsetzung der Digitalen Schiene.

Als erste Region in Deutschland bekommt Stuttgart einen digitalen Schienenknoten. Schon früh hatte sich der Verband Region Stuttgart (VRS) dafür eingesetzt. Die stark gestiegene Nachfrage im S-Bahnverkehr verlangte nach Lösungen, ein Ausbau der Infrastruktur mit einem weiteren Tunnel erschien jedoch unrealistisch. Dagegen versprach eine Digitalisierung der Strecken einen Kapazitätswachstum von 20 Prozent – und im Zuge des Projekts Stuttgart 21 stand ohnehin eine Erneuerung der Leit- und Sicherungstechnik an. Für den Vorsitzenden des Verbands Region Stuttgart Thomas S. Bopp „eine einmalige Chance, die wir nicht verstreichen lassen sollten.“

Bund fördert die Fahrzeugausrüstung

Auf der Grundlage der Zusage aller Projektpartner machte der VRS als erster Nägel mit Köpfen. Im Januar 2019 entschied die Verbandsversammlung, die bestehende S-Bahnflotte für die neue Technik ausrüsten zu lassen und sie im Vorgriff auf die wachsende Infrastrukturkapazität um 58 Züge zu erweitern. Im April 2020 beschlossen die Stuttgart 21-Projektpartner die digitale Ausrüstung des Knotens Stuttgart. Der innere Knoten mit der Stammstrecke der S-Bahn Stuttgart wird 2025 starten, bis 2030 ist der ganze Schienenknoten digitalisiert. Die Finanzierung übernimmt der Bund, der mit der Förderung der Fahrzeugausrüstung einen weiteren Stein aus dem Weg räumt: Mit bis zu 200 Millionen Euro kann das Bundesverkehrsministerium den Einbau der Bordtechnik für das europäische Leit- und Sicherungssystem ETCS einschließlich ATO (Automatik Train Operation, GoA 2) für den automatisierten Zugbetrieb unterstützen. Für alle Verkehrsunternehmen, die den Stuttgarter Knoten im Nah- und Fernverkehr regelmäßig befahren, und die Aufgabenträger bedeutet die Förderung der Nach- und Ausrüstung der Fahrzeuge eine wichtige

Kostenentlastung. Auch deshalb gilt der Knoten Stuttgart inzwischen als Blaupause, wie die Digitale Schiene vorangetrieben werden kann.

Mammutaufgabe für die S-Bahn Stuttgart

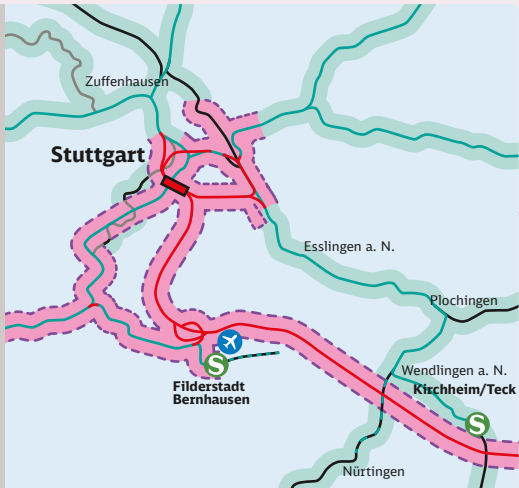
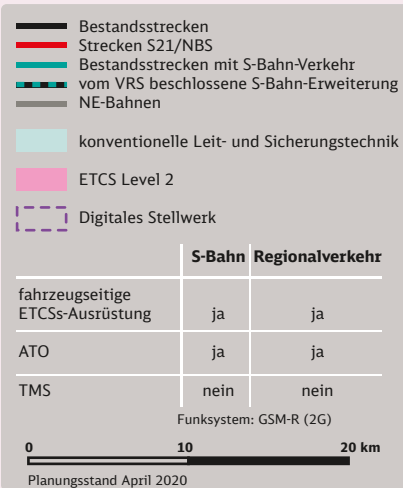
Die Arbeiten laufen. DB Netz hat als Infrastrukturunternehmen bereits den Auftrag für das Digitale Stellwerk vergeben, auf die S-Bahn Stuttgart kommt eine Mammutaufgabe zu. Die neuen Fahrzeuge müssen in Betrieb genommen und gemeinsam mit den heutigen Fahrzeugen ausgerüstet werden. Hierbei berät man auch das Land für die Umrüstung im Regionalverkehr. Zudem gilt es, die Triebfahrzeugführerinnen und Triebfahrzeugführer in Schulungen auf die neue Technik vorzubereiten. Sie wird ihnen vieles einfacher machen, vor allem durch ATO.



Foto: S-Bahn Stuttgart

Die unterirdische Stammstrecke der Stuttgarter S-Bahn ist extrem dicht befahren. Hier laufen alle Linien zusammen, zwischen Hauptbahnhof und Schwabstraße fährt alle 2,5 Minuten ein Zug. S-Bahnchef Dr. Dirk Rothenstein (Foto): „Der digitale Knoten Stuttgart wird einen deutlichen Qualitätssprung bringen.“

Ein erstes sichtbares Zeichen der neuen Zeit ist das neue Design der S-Bahnflotte, das zusammen mit der Entscheidung des VRS für die neue Technik mit der S-Bahn Stuttgart vereinbart worden war. Künftig sind die Fahrzeuge in Lichtgrau, Gelb und Blau unterwegs. Der erste Zug fährt bereits.



Auf dem Weg in eine neue Ära

Das Verkehrssystem Schiene erfindet sich neu. Die Digitale Schiene kommt – und sie wird dringend erwartet.

Unternehmensberaterin Maria Leenen (SCI Verkehr) spricht von einem „Wendepunkt zu neuen Sphären der Produktivität und Performance“. Für Susanne Henckel, Präsidentin der Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV, ist ausgemacht, dass „Bahnfahren in Deutschland deutlich attraktiver“ wird. Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) prognostiziert „eine durchgreifende Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahnen“. Und alle Experten sind sich einig: Ohne die Digitale Schiene ist die klimapolitisch notwendige Verdopplung der Reisendenzahlen nicht zu schaffen.

Mehr Kapazität, mehr Qualität

Die Digitale Schiene bedeutet vor allem eines: mehr Kapazität auf dem bestehenden Netz. Keine starren Blockabstände mehr, die einem flüssigen Betrieb im Weg stehen. Kein ermüdendes Warten vor Signalen, wo doch zum vorausfahrenden Zug mehr als genug Platz wäre. Die Zugfolge kann deutlich steigen. Und damit, weil Streckenkapazität eine Grundvoraussetzung für Betriebsqualität darstellt, auch die Pünktlichkeit. Für physische Signale am Streckenrand besteht kein Bedarf mehr. Die Fahrbefehle werden direkt in den Führerstand übertragen. Und im hoch automatisierten Betrieb kann das Zugpersonal die Fahrt sogar ganz in die Hände des Systems legen und überwacht nur noch.

All das ist keine ferne Verheißung. Das europäische Leit- und Sicherungssystem ETCS arbeitet bereits im Kernabschnitt der Neu- und Ausbaustrecke Berlin – München. In Annaberg-

Buchholz, Warnemünde und demnächst auch in Donauwörth tun Digitale Stellwerke (DSTW) ihren Dienst. Bis 2035 soll das ganze Streckennetz der DB mit ETCS und DSTW ausgerüstet sein. Überall wird die Schiene digital – im Fern-, Güter- und Nahverkehr, auf den großen Verkehrsachsen ebenso wie im Flächenrollout, der Netzbezirk für Netzbezirk erfolgen wird.

S-Bahnen in Stuttgart und Hamburg sind Vorreiter

Welche Chancen die Digitale Schiene für den Nahverkehr bedeutet, zeigen die S-Bahn Stuttgart und die S-Bahn Hamburg. In Stuttgart werden bereits bis 2025 rund 125 Streckenkilometer mit der neuen Leit- und Sicherungstechnik ausgerüstet. Bis 2030 folgt die übrige Region, mindestens bis zu den Linienendpunkten der S-Bahn. In Hamburg wird noch in diesem Jahr zu sehen sein, was digitaler Zugbetrieb



Digitale Schiene
Deutschland



einschließlich Automatic Train Operation (ATO) in der Praxis bedeutet.
Mehr Informationen im E-Paper

Das technologische Rückgrat: ETCS und DSTW

Das Leit- und Sicherungssystem ETCS und Digitale Stellwerke (DSTW) sind die Kernbestandteile der Digitalen Schiene. ETCS löst als europaweite Technologie mehr als 20 national unterschiedliche Systeme ab. Auf dem deutschen Netz kommt Level 2 zur Anwendung. Zug und Strecke tauschen dabei über Funk ständig Daten aus, der ETCS-Bordcomputer errechnet den freien Fahrweg und das zulässige Tempo. Die dabei betrach-

teten Streckenblöcke verkürzen sich auf bis zu 100 Meter, zum Teil auch noch darunter. Das ermöglicht dichtere Zugfolgen. Digitale Stellwerke bilden die Nachfolgegeneration der Elektronischen Stellwerke (ESTW) und übermitteln die Stellbefehle nicht mehr über elektrische Stromkreise, sondern per Datenleitung und Internet Protocol (IP) an Weichen und andere Stelleinheiten. DSTW oder ESTW bilden die Voraussetzung für ETCS Level 2.

Hamburg nimmt die Zukunft vorweg



Foto: S-Bahn Hamburg

Von links: Projektleiter Jan Schröder, Senator Anjes Tjarks und Kay Uwe Arnecke, Geschäftsführer der S-Bahn Hamburg, mit dem ersten der vier umgerüsteten Züge.

Man muss kein Prophet sein, um vorherzusagen, dass im Herbst die Linie 21 der S-Bahn Hamburg für Schlagzeilen sorgen wird. Zwischen Berliner Tor und Bergedorf/Aumühle werden S-Bahnzüge den hochautomatisierten Betrieb mit Fahrgästen zeigen. Das Zugpersonal muss den Betrieb nur noch überwachen, neben normalen Reisenden werden Bahnexperten aus Deutschland und weit darüber hinaus an Bord sein. Das Projekt „Digitale S-Bahn Hamburg“ der Partner Stadt Hamburg, Deutsche Bahn und Siemens soll ein Highlight des ITS-Weltkongresses für intelligente Transportsysteme werden, der im Oktober in Hamburg stattfindet.

Verkehrswachstum ohne neue Gleise

Der Testbetrieb ohne Fahrgäste läuft bereits. Auf der 23 Kilometer langen Strecke ist das europäische Leit- und Sicherungssystem ETCS installiert. Bereits im August 2020 stellte das Projekt den ersten von vier umgerüsteten Zügen vor. „Hamburg treibt mit dem Pilotprojekt der digitalen S-Bahn den Bahnverkehr der Zukunft aktiv durch die Einführung innovativer Technologien voran“, sagt Dr. Anjes Tjarks, Senator für Verkehr und Mobilitätswende der Hansestadt. Die digitale Schiene sei eine Lösung, um Wachstum im S-Bahnverkehr zu ermöglichen, und Vorbild auch für andere Städte. Der Geschäftsführer der S-Bahn Hamburg, Kay Uwe Arnecke, hebt hervor, dass die Digitale S-Bahn mindestens 20 Prozent mehr Kapazität ermöglicht, ohne einen Meter Gleis neu bauen zu müssen. „Das bedeutet zusätzliche Züge, noch klimafreundlicheres Fahren und mehr Stabilität im Betrieb für unsere Fahrgäste.“

Der ITS-Kongress gibt darauf nur einen Vorgeschmack. Ziel ist die Digitalisierung des gesamten Hamburger S-Bahnnetzes. Mit 6,7 Millionen Euro fördert der Bund die Planung dafür. Zudem hat der Senat der Hansestadt die Beschaffung von 64 weiteren Zügen in die Wege geleitet. Sie ermöglichen eine Erweiterung des Liniennetzes und einen dichteren Takt – und werden selbstverständlich bereits mit Bordausrüstung für ETCS und Automatic Train Operation geliefert.

Foto: Digitale Schiene Deutschland (DSD)

Bitte folgen Sie den Pfeilen!



Ein Wegeleitsystem im Zug macht es den Fahrgästen leichter, Abstand voneinander zu halten. Ein Workshop gab den Anstoß für das Projekt.

Auf bundesweit vier Pilotstrecken testet DB Regio einen weiteren Baustein für sicheres Reisen in der Corona-Pandemie. Nach dem Prinzip der Einbahnstraße bringt ein Wegeleitsystem mit Bodenmarkierungen und Piktogrammen die Fahrgäste begebnungsfrei durch den Zug. Aufkleber an den Türen sowie Anhänge in Vitrinen fordern dazu auf, am Bahnsteig mit Abstand zu den Mitreisenden zu warten, bis die Aussteiger den Zug verlassen haben. Und dann an Bord den Pfeilen zu folgen.

Tests in ein- und doppelstöckigen Fahrzeugen
Auf der Schwarzwaldbahn, zwischen Hamburg und Kiel sowie auf der Strecke Hamburg – Cuxhaven, die von der DB Regio-Tochter Regionalverkehre Start Deutschland betrieben wird, befindet sich das Konzept in Doppelstockzügen im Test. In einem einstöckigen Dieseltriebzug setzt es DB Regio zwischen Berlin Gesundbrunnen und Wittenberge um.

Das Wegeleitsystem gilt grundsätzlich als Empfehlung und soll den Fahrgästen helfen, sich richtig zu verhalten, damit sich alle sicherer fühlen können. Hervorgegangen ist das Pilotprojekt aus einem vom Ideenzug-



Mehr Platz im Bus zur Schule

Was in der Corona-Pandemie Sinn macht, kann auch darüber hinaus Vorteile für die Fahrgäste bieten. So zum Beispiel gestaffelte Schulanfangszeiten, wie sie jetzt in einigen Kommunen in Ostwestfalen praktiziert werden, um Andrang in der morgendlichen Stoßzeit zu vermeiden. So beginnt zum Beispiel die erste Stunde in der Gesamtschule Salzkotten für die einen um 8.10 Uhr, für die anderen um 8.55 Uhr. Der Effekt: Die Busse fahren ihre Tour zur Schule nun zweimal und sind jedes Mal nur noch halb so voll.

Doppelte Tour zum gestaffelten Unterrichtsbeginn

Betrieblich sei das gut zu machen, sagt Michael Pölz, regionaler Marktmanager bei DB Regio Bus NRW, zusätzliche Busse müssten nicht vorgehalten werden: „Für die Stoßzeit zum Schulbeginn brauchen wir ohnehin Kapazitäten, die wir anschließend kaum nutzen können.“ Es lohne sich, über solche Modelle ins Gespräch zu kommen, ergänzt Torsten Schreckenbach, Leiter Angebotsmanagement DB Regio Bus NRW. Vom gestaffelten Start profitierten nicht nur die Schülerinnen und Schüler, sondern alle Reisenden, die dann mehr Platz im Bus haben.



Per Internet ins Zugportal

Reisendeninformationen zur persönlichen Fahrt, News aus der Region, Deutschland und der Welt, Podcasts und Sprachkurse: Mit dem Zugportal bietet DB Regio auf den meisten ihrer mit WLAN ausgerüsteten Linien einen attraktiven Infotainmentsservice. Bisher ist das Zugportal auf Züge mit portalfähigen WLAN-Systemen begrenzt. Um es überall zur Verfügung stellen zu können, hat DB Regio das Zugportal Online entwickelt. Es beinhaltet die gleichen Funktionen, läuft aber unabhängig von der WLAN-Infrastruktur im Zug. Bei bestehender Internetverbindung (z.B. über den Mobilfunk des Smartphones) kann es unter der Adresse zugportal.de immer und überall aufgerufen werden.

Erweitert wurde das Zugportal in der Onlineversion um eine intelligente Ortungsfunktion. Dadurch können sich die Nutzerinnen und Nutzer mit wenigen Klicks die Reisendeninformationen zu ihrer aktuellen Fahrt auf ihrem Smartphone anzeigen lassen. Die weiteren Service- und Infotainmentangebote sind in großen Teilen Deutschlands ebenfalls auf die jeweilige Region zugeschnitten und damit vergleichbar mit den Zugportal-Inhalten in Fahrzeugen mit WLAN.



Ohne Angst einsteigen!

Das Forschungsinstitut der Charité hat das Infektionsrisiko im ÖPNV und Individualverkehr untersucht und miteinander verglichen. Das Ergebnis: In Bus und Bahn besteht keine erhöhte Ansteckungsgefahr.

CRO Charité Research Organisation

„Die Nutzung von Bus und Bahn ist so sicher wie die Fahrt im eigenen Auto“

Prof. Knut Ringat
Rhein-Main-Verkehrsverbund,
Sprecher der Geschäftsführung

zusätzlich zum konkreten Mobilitätsverhalten auch Kontakte, Erkältungssymptome oder die Einhaltung von Hygieneregeln im öffentlichen Nahverkehr festgehalten wurden. Das Institut stellte keinen Unterschied im Hinblick auf ein

„Wir haben nun wissenschaftliche Klarheit“

Winfried Hermann
Verkehrsminister Baden-Württemberg

verteilen. Das Forscherteam untersuchte alle Probanden zu Beginn und am Ende der Studie durch PCR-Testung (akute Infektion) oder Antikörpertestung (überstandene Infektion). Während des Studienzeitraums führten die Probanden ein digitales Tagebuch, über das

„Eine gute Nachricht für die Stammkunden im ÖPNV“

Dr. Maïke Schaefer
Senatorin der Hansestadt Bremen,
Vorsitzende der Verkehrsministerkonferenz

mögliches erhöhtes Infektionsrisiko bei der Nutzung des ÖPNV im Vergleich mit dem Individualverkehr fest. Auch der Vergleich verschiedener Verkehrsmittel des ÖPNV ergab keine Unterschiede. An der Finanzierung der Unter-

„Ein wichtiger Baustein, um Vertrauen und damit Kundinnen und Kunden zurückzugewinnen“

Oliver Wolff
Hauptgeschäftsführer des Verbands
Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)

suchung beteiligten sich elf Bundesländer. Die Federführung lag beim Land Baden-Württemberg. Die breite Kommunikation der Ergebnisse erfolgt unter anderem im Rahmen der Kampagne #BesserWeiter, die vom Bund, den Ländern, kommunalen Spitzenverbänden und den öffentlichen Verkehrsunternehmen getragen wird. **Mehr Informationen im E-Paper**

Eco-App bedankt sich mit strahlendem Smiley für eine optimale Fahrt

Eine verbesserte Telematiklösung macht es den Fahrerinnen und Fahrern von DB Regio Bus jetzt noch einfacher, ihre Fahrweise zu kontrollieren und zu optimieren. Energieeffizienz, Fahrgastkomfort, Sicherheit: Wenn der Smiley auf ihrem Dienst-Smartphone in dunkelgrün über das ganze Gesicht strahlt, machen sie alles richtig. Hängende Mundwinkel und rötliche Farbtöne signalisieren Verbesserungspotenzial. Ihre Daten bekommt die App von einer im Bus installierten Telematikeinheit, die die Fahrweise erkennt und auswertet.

Feedback per Telematik

Bereits seit 2018 unterstützt DB Regio Bus die Fahrerinnen und Fahrer mit moderner Telematik. Das neue System ist einfacher zu handhaben und zuverlässiger als die bisher eingesetzte Lösung. Dank einer Smartphone-

Halterung am Armaturenbrett haben die Fahrerinnen und Fahrer die Eco-App ständig im Blick. Zudem können sie nach Fahrtende eine Gesamtauswertung abrufen.

Das Telematikmodul des Herstellers Geotab hat DB Regio Bus bereits in allen Fahrzeugen der Flotte installiert.

Die Eco-App von Fairfleet wurde vor ihrem Rollout von Fahrerinnen und Fahrern in allen DB Regio Bus-Regionen getestet und für gut befunden. Mit dem Duo Geotab/Eco-App sind auch technische Weiterentwicklungen machbar, die eine vorausschauende Instandhaltung ermöglichen. So können technische Parameter wie Motortemperatur oder Batteriespannung erfasst und an die Werkstatt übermittelt werden.

Mehr Informationen im E-Paper



Späte Ehre für Fritz Rosen

Das Logo S-Bahn gehört zu den Ikonen des öffentlichen Raums. Aber sein 1933 geflohener Erfinder war lange in Vergessenheit geraten.



Jeder kennt es – das geschwungene „S“, das für S-Bahn steht. Kaum jemand kennt jedoch den Grafiker, der es entworfen hat. Die S-Bahn Berlin hat ihn zurück ins Gedächtnis geholt.



© Historische Sammlung DBAG, Max_Krajewski

Fritz Rosen, der das Signet im Auftrag der Reichsbahndirektion Berlin entwirft und am 14. Juli 1930 erstmals zu Testzwecken über der Wilmsdorfer Straße montiert, ist in der Werbebranche kein Unbekannter. Als er dem „Sehr geehrten Herr Bau- rat!“ schriftlich bestätigt, „für ein Zeichen ‚S Bahn‘ (...) Skizzen zu einem Honorar von 200 Mark“ auszuarbeiten, hat er eine Auszeichnung für eine touristische Berlin-Kampagne in der Tasche und für Größen wie Bosch gearbeitet. „Blende nicht – leuchte mit Bosch-Licht!“ hieß die eine, „Lärme nicht. Warne mit Bosch-Horn“ die andere Plakat-Kampagne, gemeinsam gestaltet mit seinem Partner Lucian Bernhard. Nachdem



Foto: Deutsche Bahn AG / Pierre Adenis



© Sammlung Berliner S-Bahn-Museum

Rosen geliefert und die Reichsbahndirektion das S-Bahn-Zeichen am 13. November 1930 zur Verwendung freigegeben hat, ist der Rest Formsache: „Die Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen“, teilt die Reichsbahn knapp in ihren amtlichen Nachrichten mit, „werden künftig kurz ‚S Bahn‘ heißen“.

Genau so – ein großes, schwungvolles „S“, das über dem Wort „Bahn“ zu schweben scheint – steht es anfangs auch in dem bogenförmigen Logo. Der Reichsbahndirektion ist das aber wohl zu lang. Schon 1933 fällt das Wort „Bahn“ weg. Drei Jahre später wird das Logo rund und wechselt für ein paar Tage im August sogar die Farbe: Der für die Olympischen Spiele gedruckte Netzfahrplan zeigt das weiße „S“ im blauen Kreis. Fritz Rosen, der emigrieren musste, lebt da bereits seit drei Jahren in London und hat gerade wieder in der Werbung Fuß gefasst.

Mehr Informationen im E-Paper

DB konkretisiert die Verspätungsgründe

Modern, sympathisch und für Fahrgäste sofort verständlich: Nachdem Marktforschungen ergeben hatten, dass Fahrgäste die Formulierung der Verspätungsgründe oft als unsympathisch und unverständlich empfinden, geht die DB nun mit überarbeiteten und transparenteren Begründungen an den Start.

So erfahren Kund:innen künftig den Grund einer Verspätung, anstatt mit einer unspezifischen Puffermeldung wie „Verzögerung im Betriebsablauf“ im Ungewissen gelassen zu werden. Gleichzeitig orientieren sich die Formulierungen stärker am allgemeinen Sprachgebrauch. Statt „polizeiliche Ermittlung“ heißt es nun kurz und knackig „Polizeiinsatz“, aus der „Oberleitungsstörung“ wird „Reparatur an der Oberleitung“.

Die überarbeiteten Ansagen gehen im Laufe des Jahres, spätestens jedoch zum Fahrplanwechsel im Dezember, live.

Leserumfrage: Lob und viele neue Ideen

Wir haben gefragt – und uns über Ihre Antworten gefreut: Regio Aktuell sei „anregend, vielfältig und interessant“, die Lektüre „kurzweilig“ und die Darstellung „glaubwürdig“. Mit der vierteljährlichen Erscheinungsweise und dem Umfang sind sieben von zehn Leser:innen zufrieden, Layout und Optik kommen an. Unter dem Strich reicht das für einen Schnitt von 2,17. Also fast ein glattes „gut“. Die

Anregungen, die uns gemeinsam mit der erfreulichen Beurteilung erreicht haben, greifen wir gerne auf. Neben Inhaltlichem wie dem Wunsch, Innovationen und Nachhaltigkeit stärker in den Fokus zu nehmen, gehört dazu eine größere digitale Reichweite. Unser verbessertes ePaper mit ergänzenden Inhalten wie Videos, Streckenkarten und Fotos ist ein Ansatzpunkt dafür. Wir bleiben dran. Versprochen.

Impressum

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

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

Realisation
CP/COMPARTNER GmbH, Essen

Druck
DB Kommunikationstechnik GmbH,
Karlsruhe

Stand
Juni 2021

DB Regio im Internet:
www.dbregio.de

Zusatz-Infos im
E-Paper
www.dbregio.de