

Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,

Innovationen sind die Marksteine auf dem Weg in die Zukunft. Umso wichtiger ist der Beitrag der InnoTrans als Ereignis, das den Eisenbahnsektor zusammenführt. Auch DB Regio ist in Berlin dabei und hat Innovationen im Gepäck. Den Ideenzug, den wir 2017 zusammen mit der Bayerischen Eisenbahngesellschaft



Foto: Andreas Varnhorn

und der Südostbayernbahn aus der Taufe gehoben haben, kennen manche bereits. Wengleich ein Mock-up, stehen geblieben ist der Ideenzug nicht. Es

lohnt sich, ihn wieder anzuschauen. Zum einen, weil wir viele Innovationsmodule weiterentwickelt haben. Zum anderen, weil innovative Ideen nur dann Nutzen stiften können, wenn sie angefasst und diskutiert, wenn sie zum Leben erweckt werden. Wir hoffen, dass die InnoTrans dazu Türen öffnet. Türen öffnen soll die Messe auch unserem Konzept EcoTrain. Mit ihm gelingt es, auf den Dieselantrieb ganz oder teilweise zu verzichten und die Emissionen einer Zugfahrt im günstigsten Fall bis auf null zu reduzieren. Dabei schon die Umrüstung vorhandener Fahrzeuge nicht nur die Umwelt, sondern kann im Vergleich zu Neubeschaffungen Milliarden Euro einsparen. Lassen Sie uns darüber auf der InnoTrans ins Gespräch kommen. Ich lade Sie herzlich ein!

Dr. Jörg Sandvoß,
Vorstandsvorsitzender DB Regio AG

Ideenzug wird Blickfang auf der InnoTrans

Innovationsimpulse gleich zu Beginn des Messebesuchs

Auf der InnoTrans, 18. bis 21. September in Berlin, setzt der Ideenzug Zeichen. Wer über den S-Bahnhof Messe Süd zur weltweiten Leistungsschau des Eisenbahnverkehrs anreist, wird unweigerlich auf ihn treffen: Untergebracht in einem 20 mal 50 Meter großen Zelt, begrüßt der Ideenzug auf dem Freigelände am Südportal des Messegeländes das Publikum – und bietet Innovationsimpulse gleich zu Beginn des InnoTrans-Besuchs.

Viele weiterentwickelte Module

Der Ideenzug veranschaulicht, was innovativer Nahverkehr bedeuten kann. Dafür hat das Team der DB Regio AG noch einmal nachgelegt und auf der Grundlage von Kundenbefragungen viele der insgesamt 22 Innovationsmodule weiterentwickelt. Für das Kinderparadies wurde in Zusammenarbeit mit der Firma HABA eine Häuserlandschaft entwickelt, in der sich die Kleinen auf zwei Ebenen austoben können. Hinzugekommen ist auch ein digitaler Spieltisch. Das Modul „Gaming“ wurde so optimiert, dass Fahrgäste an ihren Plätzen Playstation spielen und online shoppen können. Das Modul „Power Napping“ enthält jetzt auch ein Noise-Cancelling-System zur Schall-



Grafik: DB AG / querwärts

20 mal 50 Meter groß ist das Zelt für den Ideenzug.



Grafik: DB AG / querwärts

Der Ideenzug begrüßt die Messebesucher am Südportal.

reduktion. In der Premium-Class lassen sich die Komfortsitze über eine neu entwickelte Sensorik verstellen und an die individuellen Wünsche der Pendler anpassen. Für Unterhaltung unterwegs sorgt hier zudem ein Bildschirm mit vielfältigen Entertainment-Optionen am Platz. „Mit dem Ideenzug wollen wir die Branche ermutigen, für unsere Fahrgäste individuellere Lösungen zu finden, die ihnen Lust auf den Nahverkehr machen“, erläutert Andreas Schilling, Vorstandsbeauftragter Marketing der DB Regio AG. „Wenn wir sie umsetzen, profitieren wir am Ende alle: Betreiber, Industrie und Aufgabenträger.“

Einen weiteren Innovationsimpuls will DB Regio mit dem EcoTrain-Konzept geben, das am Gemeinschaftsstand der Deutschen Bahn (City Cube, Halle B) gezeigt wird. EcoTrain bietet die Chance, vorhandene Dieselfahrzeuge zu modernen Elektrofahrzeugen umzurüsten. Ein Baukastenprinzip gewährleistet dabei höchstmögliche Flexibilität im Hinblick auf das jeweilige Einsatzkonzept. Ebenfalls am Stand der Deutschen Bahn informiert DB Gebrauchtzug über Kauf und Miete von Fahrzeugen für den Personenverkehr. Auf dem Freigelände stellt sich darüber hinaus DB Regio Tec mit Services und Lösungen vor, die in Betriebswerken gebraucht werden. ■

Auf dem Sprung in den digitalen Bahnbetrieb

von Kay Uwe Arnecke, Geschäftsführer der S-Bahn Hamburg GmbH

Klimaschutz, überlastete Straßen, verstopfte Innenstädte, drohende Fahrverbote: Mehr denn je werden leistungsfähige SPNV-Systeme gebraucht, mehr denn je setzt auch die Politik auf die Schiene. Mehr denn je zeigt sich aber auch, dass sich die eindrucksvollen Wachstumsraten der Vergangenheit nicht ohne Weiteres hochrechnen lassen. Gerade in den Ballungsräumen steht die Schiene unter Stress. Die Streckenkapazität kommt an ihre Grenzen. Die Folge sind Verspätungen und überfüllte Züge.

Keine Frage: Neu- und Ausbau sind notwendig. Aber Stahl und Beton können, zumal in den dicht besiedelten Metropolen, nicht die einzigen Mittel sein. Es braucht weitere, es braucht intelligente Lösungen. Gemeinsam mit unseren Partnern, dem DB-Projekt Digitale Schiene, der Hansestadt Hamburg und der Siemens AG, geht die S-Bahn Hamburg deshalb jetzt voran: Im Pilotprojekt „Digitale S-Bahn Hamburg“ starten wir unsere Linie S 21 mit dem europäischen

Standpunkt



Foto: S-Bahn Hamburg

„Keine Frage: Neu- und Ausbau sind notwendig. Aber Stahl und Beton können, zumal in dicht besiedelten Metropolen, nicht die einzige Antwort sein. Es braucht weitere, es braucht intelligente Lösungen.“

Leit- und Sicherungssystem ETCS (Level 2) aus. Die S-Bahn Hamburg ist damit Vorreiter eines Technologiesprungs im Nahverkehr. ETCS setzt am Kern des Problems an, nämlich an der Streckenkapazität. Die funkbasierte Leit- und Sicherungstechnik macht die Signale an der Strecke überflüssig. Das ermöglicht das Fahren im Raum- statt im Blockabstand. Die Folge: Platz für mehr Züge und statt Stop-and-Go ein flüssiger und damit auch energieeffizienterer Betrieb. Auch automatisiertes Fahren ist unter ETCS möglich. Selbst wenn diese Option nur für Betriebsfahrten ohne Fahrgäste genutzt wird,

trägt das zur Effizienz bei und kann Nachwuchsprobleme lindern.

Lange hat die SPNV-Branche beim Thema ETCS gezögert. Jetzt machen wir den ersten Schritt. Denn ohne Innovationsbereitschaft kann der SPNV die in ihn gesetzten Erwartungen nicht erfüllen. Unser Pilotprojekt „Digitale S-Bahn Hamburg“ und der nachfolgende Ausbau unserer Infrastruktur insgesamt wird dazu beitragen, den SPNV noch leistungsfähiger, zuverlässiger, pünktlicher und effizienter zu machen. ■ **Siehe auch Seite 6**

Studie „Mobilität in Deutschland“: ÖPNV legt am stärksten zu

Jeden Tag legen die Deutschen gut 3,2 Milliarden Kilometer zurück. Als Folge des Anstiegs der Bevölkerung und der Beschäftigung erreicht die Verkehrsnachfrage damit einen neuen Höchststand, so ein erstes Ergebnis der Studie „Mobilität in Deutschland“. Das Auto bleibt der Untersuchung zufolge zwar das dominierende Verkehrsmittel, verliert aber Marktanteile. Größter Gewinner ist der öffentliche Verkehr mit Bus und Bahn. In der subjektiven Bewertung schneidet er zwar am schlechtesten ab, konnte seinen Marktanteil nach Personenkilometern aber deutlich auf 19 Prozent steigern. Die Studie „Mobilität in Deutschland“ im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums und regionaler Partner ist die weltweit größte Untersuchung zur Mobilität. Insgesamt wurden 2016 und 2017 rund 155.000 Haushalte befragt. ■

Erste Ergebnisse zum Download:
www.bmvi.de/mid

Susanne Henckel führt jetzt die BAG-SPNV

Dr. Thomas Geyer und Martin Husmann verabschieden sich

Die Mitgliederversammlung der Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV (BAG-SPNV) hat im Juni Susanne Henckel (Foto) einstimmig zur neuen Präsidentin gewählt. Die Geschäftsführerin des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg (VBB) übernahm die Geschäfte von Dr. Thomas Geyer, Verbandsdirektor des Zweckverbandes SPNV Rheinland-Pfalz Nord, der wegen seines anstehenden Ruhestands nicht mehr antrat. Mit der Wahl Susanne Henckels hat ein Generationenwechsel an der Spitze des Verbands stattgefunden. „Themen wie die Erhöhung der Kapazitäten, die Umsetzung des Deutschland-Takts, der Ausbau der Infrastruktur und das Ermöglichen von Innovationen – und hier insbesondere der Einsatz der Digitalisierung – werden wir auch weiterhin konsequent forcieren“,

Foto: VBB/Hoffphotografen



so Henckel. „Gleichzeitig wollen wir den Verband strategisch neu ausrichten und als wichtigen Partner für Politik, Verbände und Unternehmen noch stärker positionieren.“

Als Vizepräsidenten bestätigt wurden Bernhard Wewers (NAH.SH) und Kai Daubertshäuser (Rhein-Main-Verkehrsverbund). Darüber hinaus gehören dem Präsidium Thorsten Müller (Verkehrsverbund Vogtland) und Fritz Rössig (Regionalverband Großraum Braunschweig) als Wiedergewählte sowie Heiko Sedlaczek (Nahverkehr Rheinland) und Volker Heepen (Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg) als neu gewählte Mitglieder an. Martin Husmann (Verkehrsverbund Rhein-Ruhr), der Ende 2018 in den Ruhestand gehen wird, kandidierte nicht mehr. ■

Bus und Bahn könnten 30 Prozent zulegen

Szenarienstudie des VDV macht das Potenzial des öffentlichen Verkehrs deutlich

Ein Wachstum des öffentlichen Personenverkehrs um 30 Prozent in den nächsten zwölf Jahren und von 22 Prozent im Schienen-güterverkehr ist keine Utopie. Das zeigt die Studie „Deutschland mobil 2030“ der Beratungsfirmen PricewaterhouseCoopers und Intraplan im Auftrag des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV). Die Bundesregierung könne ihre klimapolitischen Ziele im Verkehrssektor erreichen, so VDV-Präsident Jürgen Fenske. Dazu bedürfe es jedoch großer Anstrengungen aller Akteure. „Wir als Verkehrsunternehmen sind gefordert, uns dem Transformationsprozess proaktiv zu stellen.“

Umfassende Mobilitätsdienstleister

Die Untersuchung prognostiziert die Entwicklung des Mobilitätsmarkts auf der Grundlage dreier unterschiedlicher Szenarien. Im Best-

Case-Szenario sind die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs auf einer leistungsfähig ausgebauten Infrastruktur mit modernen Fahrzeugen unterwegs, während der motorisierte Individualverkehr weiter steigenden Kosten ausgesetzt ist. Zugleich verstehen sich die Verkehrsunternehmen als umfassende Mobilitätsdienstleister, die sich konsequent an den Bedürfnissen ihrer Kunden orientieren. „Der öffentliche Verkehr und die Verkehrsunternehmen der Zukunft bieten eine Mischung aus unserem heutigen Kerngeschäft und neuen, innovativen Dienstleistungen rund um die Mobilität“, so Jürgen Fenske. „Nur dann können wir Marktanteile hinzugewinnen.“

Den Koalitionsvertrag der Regierungsparteien hält der VDV für einen ersten wichtigen Schritt hin zu einer umweltfreundlichen Mobilität. Zu einer Verbesserung der Luftqualität in den Städten könne der öffentliche Verkehr auch kurzfristig beitragen. Fahrverbote seien dafür nicht nötig. Bereits im Frühjahr habe der VDV ein entsprechendes Sofortprogramm vorgeschlagen, betonte der VDV-Präsident. Darin enthalten seien ein Förderprogramm für emissionsarme Dieselbusse sowie eine Senkung der Trassenpreise im Nahverkehr auf der Schiene. Auch die Steuerbefreiung von Jobtickets sei eine schnell und einfach umzusetzende Maßnahme. ■

■ Mehr zu diesem Thema im E-Paper



Zukunftsbündnis soll die Weichen für den „Wow-Effekt beim Bahnfahren“ stellen

Den Deutschlandtakt einführen, die Kapazitäten erhöhen, die Wettbewerbsfähigkeit stärken, Innovationen vorantreiben und die Lärmmissionen senken – das sind die Kernziele des „Zukunftsbündnisses Schiene“, das das Bundesverkehrsministerium und acht Branchenverbände des Eisenbahnsektors geschmiedet haben. Das umweltfreundlichste Verkehrsmittel der digitalen Gesellschaft solle für die Menschen zur Leidenschaft werden, sagte Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer: „Wir wollen den ‚Wow-Effekt beim Bahnfahren‘. Leiten wird das Zukunftsbünd-

nis aus Politik, Wirtschaft und Verbänden der Beauftragte der Bundesregierung für den Schienenverkehr Enak Ferlemann.

Koalitionsvereinbarung mit Leben füllen

Die konkreten Umsetzungsschritte sollen bis zum nächsten Frühjahr ausgearbeitet sein. Nach Ansicht von Dirk Flege, Geschäftsführer der Allianz pro Schiene, ist das Zukunftsbündnis „eine großartige Möglichkeit, die Schienen-Vorhaben der Koalitionsvereinbarung gemeinsam mit Leben zu füllen.“ ■



Foto: S-Bahn Berlin / J. Donath

Das Mobilitätsgesetz weist umweltfreundlichen Fortbewegungsarten besondere Bedeutung zu.

Berlin gibt sich ein Mobilitätsgesetz

Das Berliner Abgeordnetenhaus hat Ende Juni das erste Mobilitätsgesetz Deutschlands verabschiedet. Es will alle Fortbewegungsarten – also Bus, Bahn, Fahrrad, Auto, Fußverkehr – mit ihren Stärken berücksichtigen und misst dem Fuß- und Radverkehr sowie dem ÖPNV eine besondere Rolle zu. Das Gesetz besteht aus mehreren Bausteinen, die nach und nach entstehen. Die ersten drei Bausteine beschreiben allgemeine, verkehrsträgerübergreifende Ziele sowie den ÖPNV und den Radverkehr. ■



Foto: BMVI

Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (vorne Mitte) mit den Vertretern der acht Branchenverbände

Nummer 1 von 238 mit Glitzerfontäne begrüßt

Der erste modernisierte ET 423 der S-Bahn München: Hochrangige Gäste drückten den roten Knopf

Bislang kannten die Münchener ihre rundum modernisierten S-Bahn-Züge nur als Modell. Seit Mitte Juli können sie die Baureihe 423 mit innovativem Innendesign im Regelbetrieb live erleben. Eine Glitzerfontäne begrüßte den ersten Zug. Dann unternahm Staatsministerin Ilse Aigner und der Sprecher der Geschäftsführung der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) Johann Niggel gemeinsam mit DB-Vorstand Personenverkehr Berthold Huber, S-Bahn-Chef Heiko Büttner und dem DB-Konzernbeauftragten für Bayern Klaus-Dieter Josel die Premierenfahrt.



Glitzerfontäne für den ersten modernisierten Zug: (v. l.) S-Bahn-Chef Heiko Büttner, BEG-Geschäftsführer Johann Niggel, Staatsministerin Ilse Aigner, DB-Vorstand Berthold Huber und DB-Konzernbeauftragter Klaus-Dieter Josel

Innovatives Raumkonzept

„Bereits auf den ersten Blick zeigen sich die Stärken der neuen Innenraumgestaltung“, so Ministerin Aigner. „Die S-Bahn wirkt weicher, freundlicher und vor allem durchlässiger.“ 300 Millionen Euro investiert der Freistaat über die BEG in die umfassende Modernisie-

rung der S-Bahn-Flotte mit 238 Zügen. Das innovative Raumkonzept verbessert den Passagierfluss und schöpft Platzreserven aus, die für die wachsenden Reisendenzahlen dringend gebraucht werden. Hinzu kommen ein neues Fahrgastinformationssystem, LED-Lichttech-

nik sowie die Neulackierung und Wartung der Züge. Für die DB ist die Umgestaltung der zwischen 2000 und 2005 gebauten Vierteiler das derzeit größte Modernisierungsprojekt. Bis 2020 soll es abgeschlossen sein. ■

■ Mehr zu diesem Thema im E-Paper

„10er-TagesTicket“ macht Pendler flexibel

Um flexiblen Beschäftigungsformen besser gerecht werden zu können, testet DB Regio ab Oktober auf ausgewählten Strecken ein neues Angebot für Pendler. Das „10er-TagesTicket“ wird an zehn frei wählbaren Tagen innerhalb von 30 Tagen gültig sein und richtet sich an Beschäftigte, die nur tageweise an ihrer Arbeitsstelle präsent sein müssen. Für sie sind Wochen-, Monats- und Jahreskarten kaum attraktiv – die neue Zeitkarte soll die Lücke füllen. Das Pilotprojekt für die Verbindungen Bamberg – Sonneberg, Bamberg – Würzburg, Koblenz – Mannheim, Erfurt – Kassel und Erfurt – Göttingen ist auf mindestens ein Jahr angelegt. Nach Angaben des Verbands Bitkom erlauben heute vier von zehn Arbeitgebern ihren Beschäftigten, ganz oder teilweise von zu Hause aus zu arbeiten. Rund 15,3 Millionen Menschen arbeiten in Teilzeit, fast doppelt so viele wie vor 20 Jahren. ■

Immer mehr Fahrgäste sind online unterwegs

WLAN kommt auch im Norden voran | Stuttgarter surfen intensiv

Auch in Schleswig-Holstein hält jetzt WLAN im Nahverkehr Einzug. Die NAH.SH GmbH hat DB Regio beauftragt, die Fahrzeuge der Netze Nord und Ost Schritt für Schritt auszurüsten. Die Arbeiten haben im Sommer begonnen. DB Regio wird die Technik in insgesamt 83 Doppelstockwagen und 41 Dieseltriebzüge installieren. Die Kosten in Höhe von rund 2,7 Millionen Euro teilen sich das Land Schleswig-Holstein und DB Regio, die Betriebskosten trägt das Land. Zur Qualität im SPNV gehöre heute auch WLAN im Zug, so Landesverkehrsminister Dr. Bernd Buchholz. Bernhard Wewers, Geschäftsführer NAH.SH GmbH, kündigte an, dass die nächsten Netze bald folgen sollen, „damit möglichst alle Fahrgäste diesen Komfort nutzen können.“ Bereits seit Ende Juni können die Reisenden auf allen sechs Linien des Harz-Weser-Netzes in Niedersachsen kostenloses WLAN nutzen. Die Ausrüstung der Dieseltriebzüge des Typs VT 648

ist abgeschlossen. Rund 900.000 Euro haben der Regionalverband Großraum Braunschweig, die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) und die DB Regio in die neue Technik investiert.



340.000 Nutzer in einem Monat

Die S-Bahn Stuttgart bietet seit Ende Juni im Nord-Netz vollen WLAN-Service. Alle dort eingesetzten 60 Züge sind seitdem für kostenloses Internetsurfen ausgerüstet. Bis Sommer 2019 soll die Flotte der S-Bahn Stuttgart komplett mit WLAN ausgestattet sein. Der Verband Region Stuttgart und die S-Bahn Stuttgart investieren für die Technik sowie den Betrieb, der zunächst auf sechs Jahre angelegt ist, gemeinsam fast fünf Millionen Euro. Von den Fahrgästen der S-Bahn Stuttgart wird der Service intensiv genutzt. Im Mai 2018 haben sich knapp 340.000 mobile Endgeräte mit dem WLAN in der S-Bahn verbunden. In dem Zeitraum waren bis zu 56 Züge ausgerüstet. ■

„Die Schiene rückt endlich in den Mittelpunkt“

Damit die Verkehrswende wirklich eingeleitet werden kann, müsse die Branche deutlich an Tempo zulegen, sagt Frank Zerban, Hauptgeschäftsführer der BAG-SPNV.

Die Bundesregierung schafft verbesserte Rahmenbedingungen für den Eisenbahnverkehr und setzt auf Wachstum. Was bedeutet das für Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen? Frank Zerban, seit 2014 Hauptgeschäftsführer der Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger im SPNV (BAG-SPNV), nimmt Stellung.

Herr Zerban, teilen Sie die Einschätzung, dass die Schiene so viel Rückenwind wie selten seit der Bahnreform hat? Wohin geht die Reise und mit welcher Geschwindigkeit?

Frank Zerban: Ja, diese Einschätzung teilen wir durchaus. Noch nie waren in einem Koalitionsvertrag Fragen zur Weiterentwicklung der Schiene so fest verankert. Und wir haben den Eindruck, diesmal meint es die Politik ernst. Die Berufung eines Beauftragten des Bundes für den Schienenverkehr ist ein Zeichen dafür. Ebenso, dass der Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer das „Zukunftsverständnis Schiene“ ins Leben gerufen hat. Offenbar rückt die umweltfreundliche Schiene nun endlich in den Mittelpunkt, wenn es um Fragen der Mobilität der Zukunft geht. Das ist auch notwendig. Denn wir müssen erheblich an Tempo zulegen, damit die viel beschworene Verkehrswende nun kommt.



Foto: BAG-SPNV

„Unter den richtigen unterstützenden Rahmenbedingungen kann die Anzahl der mit Diesel betriebenen Fahrzeuge in den kommenden Jahren deutlich reduziert werden.“

mit mehr Züge fahren können. Und schließlich eine Halbierung der Trassenpreise auch für den Personenverkehr, damit die Aufgabenträger mehr Mittel zur Verfügung haben, um mehr Verkehr bestellen zu können.

Ziel der Bundesregierung ist es, die Kapazität im Netz zu erhöhen, unter anderem durch die Einführung von ETCS. Wie kann die Ausrüstung der Fahrzeuge finanziert werden, und welche Rolle spielen die Aufgabenträger?

Zerban: Damit wir einen echten Nutzen von ETCS haben, brauchen wir einen Flächen-Rollout von ETCS und gleichzeitig eine Umrüstung der Stellwerke auf digitalen Betrieb. Nur wenn ganze Netze mit ETCS ausgestattet werden, werden wir eine Kapazitätssteigerung auf der bestehenden Infrastruktur erzielen können. Wichtig ist in diesem Zusammenhang aber auch, dass die Kosten für die Aus- und Umrüstung der Fahrzeuge mit den sogenannten On-Board-Units als Teil der künftig „rollenden Infrastruktur“ nicht zulasten der EVU beziehungsweise der Besteller von Nahverkehrsleistungen gehen.

Ein weiteres wichtiges Zukunftsthema für den SPNV sind alternative Antriebe für nicht elektrifizierte Strecken. Die ersten Pilotprojekte und Fahrzeugbeschaffungen der Aufgabenträger laufen. Hat der Dieselantrieb ausgedient?

Zerban: Aktuell bestellen die Aufgabenträger mangels Oberleitung noch 36 Prozent aller Zugkilometer im SPNV als Dieselbetrieb. Das sind inklusive Leerfahrten rund 250 Millionen Zugkilometer. Unter den richtigen unterstützenden Rahmenbedingungen kann die Anzahl der mit Diesel betriebenen Fahrzeuge in den kommenden Jahren deutlich reduziert werden. Hierzu brauchen wir zwei Dinge: Unterstützung bei der Markteinführung alternati-

ver Antriebe sowie der Umrüstung bisheriger Dieselfahrzeuge, bis deren zuverlässiger Betrieb erwiesen ist. Und zweitens eine verlässliche Planung für die Elektrifizierung von Strecken, damit wir als Aufgabenträger rechtzeitig wissen, ab wann welche Strecken wie betrieben werden können.

Die Konzepte zur Ablösung des konventionellen Dieselantriebs setzen zum einen auf Wasserstoffantrieb, zum anderen auf Hybrid- oder rein elektrische Antriebe mit leistungsfähigen Batteriespeichern. Welcher Lösung wird die Zukunft gehören?

Zerban: Nach dem aktuellen Stand werden, je nach den örtlichen Gegebenheiten, alle Systeme ihre Daseinsberechtigung belegen können.

„Mit dem Deutschlandtakt müssen wir den Fahrgästen ein noch besser miteinander verknüpftes Schienenverkehrsangebot liefern.“

Welche sind im Moment die relevanten Herausforderungen?

Zerban: Die vielleicht größte Herausforderung ist es, eine klare Vision zu entwickeln, wie wir uns in 20 oder 40 Jahren von A nach B bewegen wollen – und dann auf diese hinarbeiten. Die umweltfreundliche Schiene wird in einem solchen Mobilitätskonzept eine zentrale Rolle spielen. Dazu müssen wir aber mit dem Deutschlandtakt den Fahrgästen ein noch besser miteinander verknüpftes Schienenverkehrsangebot liefern – und schnellstmöglich die gesamte Reisekette von Informationen vor, während und nach der Fahrt bis hin zur Buchung und Abrechnung in nur einem Vorgang so leicht wie nur irgend möglich zugänglich machen. ■

„Nur wenn ganze Netze mit ETCS ausgestattet werden, werden wir eine Kapazitätssteigerung auf der bestehenden Infrastruktur erzielen können.“

Die Bundesregierung will die Zahl der Fahrgäste im Personenverkehr bis 2030 verdoppeln. Was heißt das für die SPNV-Branche und welchen Beitrag können die Aufgabenträger dazu leisten?

Zerban: Eine Verdoppelung der Fahrgäste bis 2030 ist ein ambitioniertes Ziel. Damit es gelingt, sind verschiedene Dinge notwendig: Einführung des Deutschland-Takts zur besseren Vertaktung der Angebote, Erweiterung der Kapazitäten auf dem Schienennetz, da-

Hamburg wird Vorreiter des digitalen Betriebs

23 Kilometer lange Pilotstrecke der S-Bahn erhält ETCS

Als erstes SPNV-System in Deutschland startet die S-Bahn Hamburg mit dem europäischen Leit- und Sicherungssystem ETCS in den digitalisierten und hoch automatisierten Zugbetrieb. Erprobt wird die „Digitale S-Bahn Hamburg“ auf einem 23 Kilometer langen Abschnitt der Linie S 21 zwischen Berliner Tor und Aumühle/Bergedorf. Die Kosten in Höhe von 60 Millionen Euro teilen sich die DB, die Siemens AG und die Hansestadt Hamburg.

Datenaustausch über Funk

Mit der digitalisierten S-Bahn sei man „auf dem Weg zur Modellstadt für moderne Mobilität“, so Hamburgs Erster Bürgermeister Dr. Peter Tschentscher. So sollen im Oktober 2021 zum Weltkongress für Intelligente

Transportsysteme (ITS) in Hamburg vier Züge auf der Teststrecke hoch automatisiert unterwegs sein. Möglich wird das durch ETCS Level 2, bei dem die Züge nicht mehr signalgeführt unterwegs sind, sondern die Fahrbefehle über Funk erhalten und ständig Daten mit einer Leitzentrale austauschen. Die einen Kilometer lange Zuführung zur Bergedorfer Abstellanlage werden sie sogar ohne Lokführer zurücklegen. Hamburg werde damit zur Referenz für intelligente und klimafreundliche Verkehrsnetze, so DB-Vorstand Infrastruktur Ronald Pofalla. „Man wird irgendwann sagen können, dass die Digitalisierung des Nahverkehrs in Hamburg geboren wurde.“ Nach einer erfolgreichen Pilotphase soll das gesamte Netz der S-Bahn Hamburg ausgestattet werden. ■

■ Mehr zu diesem Thema im E-Paper



Foto: DB AG / Wolfgang Klee

Kooperationsvereinbarung unterschrieben: (v. l.) Kay Uwe Arnecke (S-Bahn Hamburg), Ronald Pofalla (DB-Vorstand Infrastruktur), Hamburgs Erster Bürgermeister Dr. Peter Tschentscher und Dr. Roland Busch (Siemens)

Ticketangebot im DB Navigator deckt bereits 26 Verbünde ab

Immmer mehr Verbundtickets sind auch über die App DB Navigator buchbar. Im August 2018 waren 26 Verkehrsverbünde integriert, 16 mehr als ein Jahr zuvor. Damit erreicht der DB Navigator jetzt 54,7 von rund 65 Millionen Menschen, die in Verkehrsverbünden leben. Die Strategie der DB, eine nahtlose Ticket-

buchung für den öffentlichen Verkehr auf einer einheitlichen Plattform zu ermöglichen, bietet den Kunden klare Vorteile. Sandra Gruber, Projektleiterin bei DB Vertrieb: „Für Reisende ist es angenehm, alle Tickets in einer App buchen zu können – egal ob sie im Fern- oder Nahverkehr unterwegs sind. Das ist unser Ziel, und

wir sind auf einem guten Weg dahin, denn der DB Navigator ist die App mit den meisten integrierten Verbünden.“ Der DB Navigator gehört zu den beliebtesten Mobilitäts-Apps. Monatlich verzeichnet er rund 82 Millionen Besuche für Reiseauskünfte. ■

■ Mehr zu diesem Thema im E-Paper

Prototyp des „Easy Busses“ erstmals getestet

Erstmal hat DB Regio Bus den gemeinsam mit der Hochschule Fresenius und dem Fahrzeughersteller Iveco entwickelten „Easy Bus“ im Linienverkehr getestet. Drei Wochen lang war ein Prototyp, der die Bedürfnisse von Senioren und mobilitätseingeschränkten Reisenden besonders berücksichtigt, bei der Verkehrsgesellschaft Untermain (VU) im Einsatz. Die Ergebnisse werden jetzt ausgewertet. Der Easy Bus weist unter anderem einen breiteren Einstieg, eine Klapprampe vorne, einen breiteren Gang und besondere Sitze auf, berücksichtigt aber auch psychologische Aspekte. Jörg Konrad, Marketingleiter von DB Regio Bus in Bayern: „Der Bus ist konsequent von der Nutzerseite her gedacht.“ ■



Foto: DB Regio Bus

Easy Bus: Klapprampe vorne für Rollatoren

DB Regio Bus will bei MAN bis zu 1.000 Busse kaufen

Mit dem Fahrzeughersteller MAN hat DB Regio Bus einen Rahmenvertrag für den Kauf von bis zu 1.000 Nahverkehrsbussen mit einem Investitionsvolumen von maximal 250 Millionen Euro unterzeichnet. Der Vertrag umfasst Solo- und Gelenkbusse, bezieht sich auf die Jahre 2019 und 2020 und kann um zwei Jahre verlängert werden. Klaus Müller, Vorstand DB Regio Bus: „Mit dieser Investition erfolgt eine weitere Modernisierung unserer bundesweiten Busflotte. Von den modernen und umweltfreundlichen Fahrzeugen profitieren unsere Kunden direkt.“ ■

Meilenstein pünktlich erreicht

Der erste Zug der Baureihe 484 für die S-Bahn Berlin steht auf der Schiene. Am 1. Januar 2021 soll der Fahrgastbetrieb starten.

Großer Bahnhof für die neue Fahrzeuggeneration: Am 27. Juni lief der erste Halbzug der neuen Baureihe 484 für die S-Bahn in Berlin und Brandenburg aus der Montage. Berlins Regierender Bürgermeister Michael Müller und Susanne Henckel, Geschäftsführerin des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg, nahmen ihn im Empfang. Das Herstellerkonsortium Siemens/Stadler ist im Zeitplan und startet nun die Phase der technischen Inbetriebsetzung. Daran schließen sich intensive Tests im Siemens-Prüfcenter Wegberg-Wildenrath an. Am 1. Januar 2021 sollen die ersten zehn Vorserienzüge den Fahrgastbetrieb aufnehmen.

Klare Perspektive für die Zukunft

Susanne Henckel sprach von einem „echten Meilenstein“, der Regierende Bürgermeister hob die zentrale Bedeutung der S-Bahn für die wiedervereinigte Hauptstadt hervor „Die neuen Halbzüge beschreiben die Zukunft und werden die Qualität und Sicherheit der S-Bahn erhöhen und sie in das 21. Jahrhundert

Nahmen den ersten Halbzug in Empfang: (v. l.) Alexander Kaczmarek (DB Konzernbevollmächtigter), Ulf Braker (Stadler), Jens-Holger Kirchner (Staatssekretär Verkehr), Michael Müller (Regierender Bürgermeister), Susanne Henckel (VBB), Müslüm Yakisan (Siemens) und Peter Buchner (S-Bahn Berlin).

Foto: DB AG / Michael Setzpfandt



führen. Ich freue mich, dass wir eine klare Perspektive haben, die heute sichtbar und anfassbar geworden ist.“ Insgesamt liefert das Konsortium 85 vierteilige und 21 zweiteilige Einheiten. Die S-Bahn Berlin investiert in die neuen Fahrzeuge und die notwendige Anpassung der Werkstatt in Grünau rund 900 Millionen Euro. „Die neuen Züge“, verspricht S-Bahn-Chef Peter Buchner, „werden mit Zuverlässigkeit und Komfort überzeugen!“ Gezeigt wird die neue Fahrzeuggeneration auch auf der Messe InnoTrans vom 18. bis 21. September in Berlin. ■

■ Mehr Informationen zu diesem Thema im E-Paper

Kurz notiert

S-Bahn Rhein-Main verstärkt die Flotte

Die S-Bahn Rhein-Main verstärkt ab Jahresende ihre Flotte sukzessive mit 14 Zügen der Baureihe 425. Die Fahrzeuge waren zuvor im Regionalverkehr im Einsatz und werden umfassend modernisiert. Sie sollen zwischen Frankfurt Hbf und Flughafen sowie auf der Linie S 7 rollen. Damit verfügt die S-Bahn Rhein-Main künftig über 205 Züge. Vorausgegangen war eine Vereinbarung mit dem Rhein-Main-Verkehrsverbund über Mehrleistungen. ■

Kundenbetreuer in Zügen der S-Bahn Berlin an Bord

Die S-Bahn Berlin setzt seit 1. Juli Kundenbetreuer in ihren Zügen ein. Zum Einsatz kommen sie zwischen 6 und 22 Uhr auf den Linien S 9 und S 45 zwischen Flughafen Schönefeld, Spandau und Südkreuz sowie darüber hinaus in weiteren stark frequentierten Bereichen. Die zunächst 36 Kundenbetreuer können mit Tablets aktuelle Informationen abrufen und sprechen auch englisch. Der neue Service wurde im Rahmen des seit Dezember 2017 geltenden Verkehrsvertrags mit den Aufgabenträgern vereinbart. ■

Stefan Kühn leitet DB Regio Bus in Bayern

Stefan Kühn ist seit Juni Vorsitzender der Regionalleitung von DB Regio Bus in Bayern. Der 50-Jährige folgt auf Siegfried Moog, Leiter Personal DB Regio Bus, der die Region knapp ein Jahr lang kommissarisch in Personalunion leitete. Kühn gehört dem DB-Konzern seit 1996 an. Der



Foto: DB Regio Bus

Jurist war unter anderem Geschäftsführer Marketing und Vertrieb der DB Regio NRW GmbH sowie Leiter Vertrieb und Fahrplan des Regionalbereichs Süd der DB Netz AG. ■

On-Demand-Service im Regelbetrieb

Digital buchbare Fahrzeuge auf flexiblen Routen unterwegs

Als erster digitaler Rufbus Deutschlands hat im Mai das „Wittlich Shuttle“ in Rheinland-Pfalz seinen Betrieb aufgenommen. Zwei Fahrzeuge bedienen montags bis freitags 70 mögliche Haltestellen. Fahrgäste mit ähnlichen Routen werden mithilfe eines Algorithmus automatisch zu Fahrgemeinschaften gebündelt und gemeinsam befördert. Die Kunden können den Service bequem per App buchen oder telefonisch anfordern. DB Regio Bus betreibt das neue Angebot, die On-Demand-Plattform wurde von ioki entwickelt, dem Geschäftszweig der DB für intelligente On-Demand-Mobilität.

Seit Sommer ergänzt ein On-Demand-Service auch den Nahverkehr in Hamburg. Im Rahmen der Smart-City-Partnerschaft nahm das „ioki Hamburg“-Shuttle, eine Kooperation mit den Verkehrsbetrieben Hamburg-Holstein (VHH), den Betrieb auf. Der Service ist in zwei Stadtteilen täglich rund um die Uhr mit allen Tickets des Hamburger Verkehrsverbunds nutzbar – ohne Mehrkosten. Die Buchung erfolgt über die „ioki Hamburg App“, über die per Kreditkarte auch bezahlt werden kann. Zum Einsatz kommen Elektroautos mit sechs Plätzen. ■

■ Mehr Informationen im E-Paper

Relaunch nach Maß

Die S-Bahn Berlin hat ihre Website grundlegend neu und mit innovativen Funktionen noch nutzerfreundlicher gestaltet. Der Internetauftritt verzeichnet rund 700.000 Besuche im Monat, wobei sich die Nutzer vor allem für Linien und Bahnhöfe, den Fahrplan und die Tarife sowie Baustellen und Störungen interessieren. Mit einem interaktiven Liniennetz, dynamischer Fahrgastinformation, verbesserter Fahrplanauskunft und optimierter Fahrpreisinformation standen genau diese Themen im Fokus des Relaunchs. ■

www.sbahn-berlin.de

Popkonzert im Regio-Werk als Dankeschön

Mit einem Popkonzert bedankte sich DB Regio Baden-Württemberg bei Fahrgästen und Mitarbeitern für 30 Millionen verkaufte Baden-Württemberg-Tickets. Im Werk Stuttgart-Rosenstein machte „Glasperlenspiel“ im Juli Stimmung – vor einem exklusiven Publikum. Denn die Tickets für das Konzert und den Sonderzug ins Werk gab's nicht zu kaufen, sondern nur zu gewinnen. Das Duo „Glasperlenspiel“ (Foto) aus Stockach nahe Konstanz begann seine Erfolgsgeschichte 2010. „Geiles Leben“, der größte Hit, hielt sich 56 Wochen in den Charts und wurde mit einer Doppelplatin-Schallplatte für 800.000 verkaufte Einheiten ausgezeichnet. Im Popgeschäft ist das kaum zu toppen – ebenso wie

das Baden-Württemberg-Ticket im Nahverkehr. Das gibt es seit 19 Jahren und wurde bislang 30 Millionen Mal verkauft. Rund 63 Millionen Fahrgäste waren bereits mit dem Ticket unterwegs. ■

■ Mehr zu diesem Thema im E-Paper



Foto: S. Brending; Lizenz: creative commons

Zum 40. Geburtstag Süßes für die Fahrgäste

Die S-Bahn Rhein-Main macht jeden Tag rund eine halbe Million Reisende mobil

Rund 16 Jahre hatten Planung und Bauzeit gedauert. Dann fiel der Startschuss: Vor 40 Jahren rollte die erste S-Bahn von der Frankfurter Galluswarte über den Hauptbahnhof bis zur Hauptwache. Ein Grund zum Feiern: Während Mitarbeiter der S-Bahn Rhein-Main und des Rhein-Main-Verkehrsverbunds kleine Geburtstagskuchen an die Fahrgäste verteilten, schnitten die Redner am Hauptbahnhof gemeinsam eine große Geburtstags-torte an. Kulisse hierfür bildete eine von fünf frisch beklebten Jubiläums-S-Bahnen.

Zwischen Hanau und Mainz, Darmstadt und Friedberg ist die S-Bahn Rhein-Main das Rückgrat der Mobilität. Das Streckennetz misst mehr als 300 Kilometer, die Züge legen jeden Tag 44.000 Kilometer zurück. „Dass eine halbe Million Fahrgäste pro Tag die S-Bahn nutzen, macht uns stolz“, sagte Prof. Knut Ringat, Geschäftsführer und Sprecher der Geschäftsführung des RMV. „Gleichzeitig wollen wir in Sachen Qualität und Pünktlichkeit noch deutlich besser werden.“ Der hessische Wirt-



Foto: Andreas Varnhorn

Beim Geburtstagsempfang im Hauptbahnhof schnitten die Ehrengäste die Torte an.

schafts- und Verkehrsminister Tarek Al-Wazir hob die Investitionen in die Infrastruktur hervor, die dafür sorgen sollen, „dass die S-Bahn ein Erfolgsmodell bleibt.“ S-Bahn-Chef Christian Roth bedankte sich bei seinen Kolleginnen und Kollegen für ihren Einsatz. Dr. Jörg

Sandvoß, Vorstandsvorsitzender der DB Regio AG, betonte die Bedeutung der S-Bahnen für die DB insgesamt: „Jeder zweite Bahnkunde ist S-Bahn-Fahrgast. Daran können Sie erkennen, wie wichtig uns unsere S-Bahnen sind.“ ■

■ Mehr zu diesem Thema im E-Paper

Impressum

Herausgeber:
DB Regio AG
Bestellerkommunikation
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: September 2018

DB Regio im Internet:
www.db-regio.de

