

Regio Aktuell

Informationen der DB Regio AG für die Nahverkehrsbranche

Foto: DB/ret-Foto Kranert (2)

Die Branche ist am Zug

Nach der Einigung von Bund und Ländern „muss die Rakete zünden“

Wie es beim Branchenkongress regiosignale 2022 am 19. Oktober erwartet worden war, so ist es gekommen. Bund und Länder haben das Deutschlandticket und die Erhöhung der Regionalisierungsmittel beschlossen. Die Einigung vom 2. November wird zwar nicht allen Erwartungen gerecht – aber sie birgt große Chancen.

Das betrifft zum einen das Deutschlandticket. Von einem „Game Changer“ (Johann von Aweyden, Deutschlandtarifverbund) war bereits bei regiosignale die Rede, ebenso davon, dass das Deutschlandticket „ein Erfolg werden muss“ (Jan Schilling, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen/VDV). Auch nach der Einigung von Bund und Ländern, die das Deutschlandticket mit je 1,5 Milliarden Euro pro Jahr finanzieren, haben diese Einschätzungen Bestand. Als „Flattrate für den Regionalverkehr“ werde das Deutschlandticket die Alltagsmobilität revolutionieren, sagte Evelyn Palla, DB-Vorständin Regionalverkehr. Es sei „ein starkes Argument, vom Auto auf klimafreundliche Verkehrsmittel umzusteigen.“

Bewährtheit hat sich jedoch auch die Warnung beim Branchenkongress, dass die verzögerte Entscheidung zulasten des Einführungstermins geht. Zwingende Voraussetzung für die Einführung ist für den VDV, dass die Erlörisiken geklärt sind und

auch über die Summe von drei Milliarden Euro hinaus nicht bei den Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern bleiben. Die Erhöhung der Regionalisierungsmittel betrachtet der VDV hingegen als „Meilenstein“, der Bundesverband SchienenNahverkehr zumindest als „Schritt in die richtige Richtung“. Sie steigen um jährlich eine Milliarde Euro. Das bleibt zwar hinter den Forderungen zurück, doch greift die Anpassung bereits ab 2022 und ist mit einer jährlichen Steigerung um 3 statt bisher 1,8 Prozent verbunden.

Jetzt muss sich zeigen, was die Branche aus dem Gesamtpaket macht. Schon bei regiosignale 2022 hatte Staatssekretärin Susanne Henckel auf Kompromisse eingestimmt („Das Verkehrsministerium ist nicht das Finanzministerium“), aber auch die Entschlossenheit der Branche bei der Umsetzung des 9-Euro-Tickets gelobt. Mit dem Deutschlandticket gelte es, daran anzuknüpfen. „Jetzt muss die Rakete zünden.“

Mehr zu regiosignale 2022 auf Seite 4/5



Staatssekretärin Susanne Henckel nahm bei regiosignale 2022 in Frankfurt a. M. am Panel zum Thema „Finanzierung“ teil. Weitere Experten dieser Runde waren Kai Daubertshäuser vom Rhein-Main-Verkehrsverbund, Jan Schilling vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen und Andreas Schilling von DB Regio (3., 4. und 5. v. l.).

Liebe Leserinnen und Leser,

das 9-Euro-Ticket hat bewiesen, wie viele Menschen in Bus und Bahn eine Alternative sehen und sie zu nutzen bereit sind. Als Branche geeint, haben wir diese Chance genutzt, jetzt liegt eine noch viel größere vor uns. Das Deutschlandticket ist die dauerhafte Einladung zum Einsteigen in den ÖPNV, der Leuchtturm einer neuen Mobilität. Wenn



Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger die damit verbundenen Kosten und Risiken vollständig ersetzt bekommen und wir es als Branche richtig anpacken, wird es tatsächlich ein Game Changer. Tun wir alles dafür, dass das gelingt! Tun wir es für unsere Fahrgäste und für uns als Branche. Früher standen wir meist am Spielfeldrand der Politik. Heute werden wir als Akteure gesehen, auf die es bei der Verkehrswende ankommt. Auf der Grundlage einer gesicherten Finanzierung wollen und werden wir sie in Fahrt bringen. Dazu müssen wir uns als Macherinnen und Macher beweisen. Nicht nur bei der Vermarktung des Angebots, auch bei der Verbesserung des Kundenerlebnisses. Ideen und Vorschläge dafür gibt es genug – etwa die Brancheninitiative Rad und Bahn, innovative Innenraumgestaltungen, integrierte Verkehrskonzepte. Zeigen wir den Menschen, dass wir sie abholen wollen und der Politik, dass jeder Euro für den ÖPNV gut investiert ist.

„Wir müssen uns als Macherinnen und Macher beweisen“

Andreas Schilling

Andreas Schilling, Vorstandsbeauftragter Marketing DB Regio AG

Standpunkt



Foto: DB Regio

Mit Bussen und Shuttles auf der Straße zum Erfolg

Frank Klingenhöfer,
Vorstand DB Regio Bus

Für die Umsetzung der Mobilitätswende wird der ÖPNV auf der Straße dringend gebraucht. Das hat das Leistungskostengutachten des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen gezeigt. Danach muss zum Erreichen der Klimaziele im Verkehrssektor die Verkehrsleistung im straßenbasierten ÖPNV in der Fläche bis 2030 um knapp 30 Prozent steigen. Wie das gelingen kann, hat das Gutachten angedeutet und die Fraunhofer-Studie „Mobilitätswende 2030“ ausformuliert: durch eng und intelligent verknüpfte Buslinien- und On Demand-Verkehre. Integrierte Mobilität ist ein Schlüssel für mehr Fahrgäste. Wenn also DB Regio Bus, CleverShuttle und ioki gemeinsam am Markt antreten, ist das nur konsequent. Alle drei Partner arbeiten bereits eng zusammen und am selben Thema: einem erfolgreichen straßenbasierten ÖPNV. Die Busgesellschaften betreiben Linienverkehre. CleverShuttle bringt On Demand-Verkehre auf die Straße. ioki erstellt Mobilitätsanalysen und entwickelt die digitalen Lösungen, mit denen sich Ridepooling und On Demand-Verkehre effizient betreiben lassen. Wir bieten die Komponenten einzeln an, aber auch aus einer Hand.

Unser Ziel ist ein deutlich besseres Angebot auf der Straße, das informationsseitig, tariflich und kapazitäts-/angebotsseitig die Kundenwünsche deutlich besser bedient. Wir binden organisatorisch die Kapazitäten und das im DB-Konzern vorhandene Know-how zusammen, damit wir unseren Fahrgästen und Aufgabenträgern im ÖPNV die Konzepte und Verkehrsleistungen bieten können, die für die Mobilitätswende nötig sind. Und wir werben dafür, dass diese Wirklichkeit wird. Es ist alles da, damit der ÖPNV auch in der Fläche dem Auto auf Augenhöhe begegnen kann. Und Alternativen zum Auto sind dringend nötig. Nicht nur, um das Klima zu schützen, sondern inzwischen auch, damit die Bürgerinnen und Bürger angesichts explodierender Kraftstoff- und Stromkosten mobil bleiben.

Auf neuer Strecke schnell über die Alb

Ab dem Fahrplanwechsel am 11. Dezember bietet DB Regio im Auftrag des Landes Baden-Württemberg den Fahrgästen auf der neuen Schnellfahrstrecke Wendlingen – Ulm Regionalverkehr auf Fernverkehrsniveau. Stündlich verkehren lokbespannte Regional-express-Züge mit bis zu Tempo 200 zwischen Ulm und Wendlingen, wo Anschluss nach Stuttgart sowie nach Reutlingen und Tübingen besteht. Die Reisezeit im Korridor Ulm – Stuttgart verkürzt sich im Regionalverkehr um rund vier bis sieben Minuten. Fahrgäste von Ulm über Wendlingen nach Reutlingen und Tübingen sind sogar 30 bis 35 Minuten schneller am Ziel. Zwischen Wendlingen und

Ulm halten die Züge im neuen Regionalbahnhof Merklingen. Die Gemeinde auf der Schwäbischen Alb ist über die Schnellfahrstrecke nun an das Schienennetz angebunden. Auch im Fernverkehr sinken die Reisezeiten.

Die Strecke Wendlingen – Ulm gehört zum Bahnprojekt Stuttgart – Ulm. Mit dem sogenannten Vorlaufbetrieb verbessert sich das Regionalverkehrsangebot bereits vor Fertigstellung des Gesamtprojekts. Die Vergabe an DB Regio sieht eine Vertragslaufzeit bis maximal Dezember 2027 vor. Daran anschließend schreibt das Land den Betrieb mit eigenen Zügen neu aus.

Das volle Programm

Website bündelt alle Leistungen für den bestellten öffentlichen Verkehr

DB Unser Angebot für die Verkehrswende in Ihrer Region

www.mobilitätgestalten.com

Quelle: DB Vertrieb GmbH

Wer neue Mobilitätskonzepte im bestellten öffentlichen Verkehr plant oder umsetzt, findet Lösungen, Leistungen und Anregungen dafür jetzt gebündelt auf einer Website. Unter der Adresse www.mobilitätgestalten.com haben die Geschäftsfelder der Deutschen Bahn zusammengetragen, was die Verkehrswende voranbringt: insgesamt fast 50 Produkte und Services, von der Analyse und Beratung, über die Reisenden-Interaktion und Kundenschnittstellen bis hin zur Steuerung und Umsetzung von Verkehrsangeboten auf Schiene und Straße sowie der Anschlussmobilität an Bahnhöfen. Gerichtet ist die Website an umsetzungsorientierte Fachleute sowie Entscheiderinnen und Entscheider in Aufgabenträgerorganisationen, Verbänden, Kreisen und Kommunen.

Initiiert von DB Vertrieb und DB New Mobility, fasst die Website die Produkte und Services von DB Regio Schiene, DB Regio Bus, DB New Mobility (Clever Shuttle, ioki, Mobimeo), DB Vertrieb, DB Connect, DB Station & Service sowie aus dem Bereich

Reisendeninformation auf einer Plattform zusammen. Als digitales Schaufenster informiert mobilitätgestalten.com über Produkte und Lösungen und sensibilisiert für klimafreundliche, flächen- und bedarfsgerechte Mobilität in Städten sowie im ländlichen Raum. Dabei sei die Website eine „Einladung zum Dialog an alle Branchenpartner:innen, die die Verkehrswende aktiv voranbringen wollen“, sagt Carmen Maria Parrino, Geschäftsführerin Vertrieb Nahverkehr bei der DB Vertrieb GmbH.

Zugleich versteht Parrino die Website als Einstieg in eine geschäftsfeldübergreifende Ansprache der Marktpartner:innen der DB. „Mit unserem Ansatz gehen wir einen weiteren Schritt in Richtung integrierte Mobilität“, so Parrino. „Wir etablieren mit www.mobilitätgestalten.com einen Ort, an dem wir gebündelt unsere Produkte und Services für den bestellten öffentlichen Verkehr darstellen und Transparenz nach innen und außen schaffen.“

Weitere Informationen im E-Paper

Vier Länder, drei Linien, ein Ziel

Mit der Vergabe des Netzes Nord-Süd stärken Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern und Sachsen-Anhalt die schnellen Regional-Express-Verbindungen zwischen sowie in ihren Ländern und bringen die Verkehrswende voran. Um rund zwei auf 11,6 Millionen Zugkilometer steigt ab Ende 2026 das Verkehrsangebot auf den Linien RE 3, 4 und 5. Das Netz reicht im Norden bis Rostock und Stralsund, im Westen bis Stendal, im Süden bis Lutherstadt Wittenberg und Falkenberg (Elster).

Den Zuschlag im Wettbewerbsverfahren unter Federführung des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg (VBB) hat für alle drei Linien DB Regio Nordost erhalten. Das neue Angebot wird mit attraktiven Fahrzeugen und erweitertem Sitzplatzangebot auf die Schiene gebracht. Für das Netz werden 110 Doppelstockwagen und 22 Lokomotiven

einem umfangreichen Redesign unterzogen. Zusätzlich beschafft DB Regio Nordost beim Hersteller Stadler zwölf fünfteilige Doppelstock-Triebzüge des Typs KISS (Foto) sowie drei vierteilige, einstöckige Triebzüge des Typs FLIRT XL. **Weitere Informationen im E-Paper**



„Riesenschub“ für die Euroregion

Der Ausbau der Strecke läuft. Mit der Vergabe „Netz Berlin-Stettin“ macht der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) jetzt Nägel mit Köpfen.

Kürzere Fahrzeiten, mehr Verbindungen und neue Züge: Die europäischen Metropolregionen Berlin und Stettin rücken ab Dezember 2026 näher aneinander. Dafür sorgt die Vergabe der Verkehrsleistungen durch den Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) Mitte November. Grundlage ist der vor zwei Jahren begonnene Ausbau der Strecke zwischen Angermünde und der deutsch-polnischen Grenze. Sie erhält ein zweites Gleis, wird elektrifiziert und ist künftig mit bis zu 160 km/h befahrbar. An den Kosten beteiligen sich die Länder Berlin und Brandenburg mit rund 100 Millionen Euro. Die rund zehn Kilometer auf polnischer Seite werden von der Infrastrukturgesellschaft der Polnischen Staatsbahnen geplant und gebaut.

„Mit dem neuen Netz Berlin-Stettin stärken wir nicht nur die Zusammenarbeit in der Euroregion Pomerania

zwischen Deutschland und Polen, sondern gehen auch grenzübergreifend einen Schritt in Richtung Verkehrswende“, sagt Guido Beermann, Verkehrsminister des Landes Brandenburg. So sind Berlin und Stettin künftig nur noch 90 statt heute 110 Minuten voneinander entfernt – und nach der jetzt erfolgten Vergabe der Verkehrsleistungen an DB Regio Nordost ab Ende 2026 im Zweistundentakt direkt miteinander verbunden.

Ergänzt durch eine ebenfalls zweistündliche Umsteigeverbindung, ergibt sich ein stündliches Angebot. In Berlin reicht die künftige Linie RE 9 über den Hauptbahnhof und den Bahnhof Südkreuz hinaus bis zum Flughafen BER. Die Länder Berlin und Brandenburg stehen in Kontakt mit der Wojewod-

Szczecin
(Stettin)

— Ausbaustrecke
— Gesamtstrecke

schaft Westpommern, wie das Angebot auf polnischer Seite weiterentwickelt werden kann. Angestrebt sind weitere Durchbindungen, etwa nach Misdroy (Międzyzdroje) und Swinemünde (Świnoujście). Auf die Schiene gebracht wird der Verkehr mit neun vierteiligen Neufahrzeugen „Flirt XL“ des Herstellers Stadler. Bettina Jarasch, Berliner Senatorin für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz, erwartet, dass die attraktive Verbindung zwischen Berlin und Stettin dem Zusammenwachsen der beiden europäischen Metropolregionen „einen Riesenschub“ geben wird. Für den VBB als Aufgabenträger bedeutet die Vergabe „Kontinuität, Planungssicherheit und mehr Qualität“, sagt Thomas Dill, Bereichsleiter Nahverkehrs- und Qualitätsmanagement. Was ihn am meisten freut: „Durch die Elektrifizierung werden künftig ausschließlich Elektrofahrzeuge zum Einsatz kommen. Kein Klimaschutz ohne Verkehrswende und keine Verkehrswende ohne Klimaschutz.“ **Weitere Informationen im E-Paper**



Zündende Ideen aus Weiterstadt

Mobilitätswende, neue Antriebssysteme und kundenzentrierte Mobilitätskonzepte stellen den Busbetrieb vor zahlreiche Herausforderungen. DB Regio Bus begegnet ihnen mit der Gründung einer eigenen Ideenschmiede im hessischen Weiterstadt – dem Bus Lean Innovations- und Technologiezentrum BLITZ. Als Innovationshub mit Fokus auf den perfekten Busbetrieb wird BLITZ die

Digitalisierung, Automatisierung und Systemintegration der Betriebshöfe vorantreiben. Ganz oben auf der To-do-Liste steht der Betriebshof in Frankfurt-Höchst. Hier ist BLITZ unter anderem für die Instandhaltung der E-Fahrzeuge des Linienbündels B, die Einführung eines Lademanagements und die Integration des Betriebshofs verantwortlich. **Weitere Informationen im E-Paper**



DB Regio Bus macht Betriebshöfe mit Innovationshub für Elektrobusse und alternative Antriebe fit.

regiosignale Kongress 2022

Entwicklung der Regionalisierungsmittel, Nachfolgeangebot des 9-Euro-Tickets: Als sich Branchenkongress regiosignale 2022 am 19. Oktober in Frankfurt a. M. trifft, stehen die zentralen politischen Entscheidungen noch aus. Andreas Schilling, der als Vorstandsbeauftragter Marketing der DB Regio AG die rund 400 Gäste im „Kap Europa“ und die virtuell Teilnehmenden begrüßt, ist dennoch optimistisch. „Das ist unsere Zeit, das ist unsere Chance.“

Botschaften der Marktforschung

Keine Frage: Das 9-Euro-Ticket hat Spuren hinterlassen, berichtet Lars Wagner vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen. Jeder fünfte Käufer ein Neukunde. Jede sechste Fahrt aus anderen Verkehrsmitteln zum ÖPNV verlagert, jede zehnte ersetzte das Auto. Die Marktforschung zeigt: Menschen lassen sich dazu bewegen, über ihre Verkehrsmittelwahl nachzudenken. Das Neukundenpotenzial ist signifikant. Allerdings waren Nutzerzahlen im ländlichen Raum nur halb so hoch wie in den Metropolen. 44 Prozent der Befragten gaben an, das Ticket nicht gekauft zu haben. Einer der meistgenannten Gründe: das unzureichende Angebot vor Ort. Fazit für die Branche: Sie muss das Angebot ausbauen, Kapazitäten erweitern und im ländlichen Raum mehr tun.

„Wir werden erheblichen Fahrgastzuwachs realisieren“

Wie der Nachfolger des 9-Euro-Tickets heißen soll, steht beim Branchenkongress regiosignale 2022 zwar noch nicht fest, auch die Gestaltung des Angebots ist im Detail noch offen. Aber Bund und Länder haben sich dazu bekannt, dass sie es wollen. Mario Theis (DB Regio) sieht in ihm die Chance, „eine relevante Alternative zum Auto zu schaffen“ und „erheblichen Fahrgastzuwachs zu realisieren.“ Laut Marktforschung seien rund 20 Millionen Menschen mit Bartarif,



also Einzelfahrt, Wochen- oder Monatskarte im ÖPNV unterwegs, so Theis (Foto). Gelingt es, sie zum Nachfolgeangebot des 9-Euro-Tickets hinzuziehen, „dann werden sie regelmäßige Nutzer.“ Tobias Heinemann (Transdev) findet das Nachfolgeticket ebenfalls gut, wendet allerdings ein, das 9-Euro-Ticket habe die Schwächen eines seit Jahren unterfinanzierten Systems offengelegt. Es werde viel Geld benötigt, damit der ÖPNV seinen Beitrag zur Verkehrswende leisten könne, das 49-Euro-Ticket sei da „nur die Kür“. Bernd Rosenbusch (Münchner Verkehrs- und Tarifverbund) lenkt den Fokus auf die Tarifsystematik. „Wir müssen den Einstieg in die steuerfinanzierte Tarifgestaltung zur Kenntnis nehmen.“ Für Johann von Aweyden (Deutschlandtarifverbund) liegen darin auch Chancen. „Steuerfinanzierte Tarife fördern die Einfachheit und Kundenzentrierung. Nutzerfinanzierung und Einzelfallgerechtigkeit werden daher zunehmend hinterfragt.“

„Der Klimawandel wartet nicht auf unsere Entsc

Zum ersten Mal nimmt Evelyn Palla, seit Juli Vorständin der DB AG und Vorstandsvorsitzende der DB Regio AG, am Branchenkongress regiosignale teil. Die Südtirolerin war 2019 von den Österreichischen Bundesbahnen, wo sie ebenfalls den Regionalverkehr verantwortete, zur DB gewechselt. Ab 2019 leitete sie zunächst das Finanzressort im Vorstand der DB Fernverkehr AG. Im Interview mit Moderator Michael Sporer beleuchtet sie die Entwicklung der Branche und aktuelle Herausforderungen. Hier einige Kernaussagen:

● „Die Verkehrswende ist ein Mammutprojekt. Wir brauchen dafür zwei Dinge: die klügsten Köpfe und eine auskömmliche Finanzausstattung.“

● „Am Ende entscheidet jede Gesellschaft für sich, wie viel ihr ÖPNV und SPNV wert sind und wie viel Geld aus dem Staatshaushalt dafür ausgeben werden soll.“

● „Die Mobilitätswende werden wir nur dann schaffen, wenn wir konsequent Mobilität vom Kunden her denken.“

● „Es ist wichtig, dass wir die Verkehrsverlagerung nicht nur über viel Steuergeld und günstige Ticketpreise hinkriegen, sondern vor allem über einen an sich überzeugenden ÖPNV und SPNV.“

● „Vielleicht müssen wir in unseren Köpfen noch etwas beweglicher werden, wenn wir Mobilität denken und umsetzen. In meinen Augen ist es wichtig, dass wir Mobilität groß, integriert und verkehrsmittelübergreifend denken.“

Links zu den Videomitschnitten der regiosignale 2022 im E-Paper

● „Wir müssen vor allem im ländlichen Raum viel stärker mit integrierten Konzepten in der Straßenmobilität arbeiten, zum Beispiel mit Linienbussen und On-Demand-Verkehren, und die Menschen dort abholen, wo das Mobilitätsbedürfnis entsteht. Es gibt ja schöne Beispiele, wo das schon sehr gut funktioniert. Unsere Aufgabe ist es, das zu skalieren und viel großräumiger auszurollen.“

● „Ich glaube, dass wir gegenüber dem motorisierten Individualverkehr immer einen Vorteil haben, weil wir energieeffizienter sind. Und Energie ist ein knappes Gut.“

„Der Handlungsbedarf ist größer denn je“

Natürlich sind alle auf die Statements der Staatssekretärin des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr BMDV gespannt – und tatsächlich hat Susanne Henkel (Foto) in Sachen ÖPNV-Finanzierung gute Botschaften im Gepäck: „Der Bund unterstützt den ÖPNV direkt, die Ausgangsposition ist gut.“ Es sei angekommen, dass ein 49-Euro-Ticket nur bei gleichzeitiger Erhöhung der Regionalisierungsmittel zu haben ist.

Folgerichtig rücken die explodierenden Energie-, Beschaffungs- und Finanzierungskosten in den Fokus der anschließenden Debatte. „In den Verkehrsverträgen, mit denen wir fahren, sind die Kostensteigerungen nicht abgebildet. Wir können die Mehrkosten nicht weiterreichen“, hält Andreas Schilling (DB Regio) fest. Anderen Verkehrsunternehmen gehe das genauso, mit den verkehrsvertraglichen Programmen gerate man in „eine totale Schiefelage“. Zudem blieben Verkehrsunternehmen auf den Extrakosten sitzen, wenn Leistungen abbestellt würden, weil bei schrumpfendem Auftragsvolumen kein Ausgleich vorgesehen sei. Dass es bei den Aufgabenträgern nicht besser aussieht, stellt Kai Daubertshäuser (Rhein-Main-Verkehrsverbund) klar. Wegen hoher Energiekosten fehle 2022 ein mittlerer zweistelliger Millionenbetrag, Hersteller seien kaum mehr in der Lage, Festpreise zu garantieren, Innovationen ließen sich nicht in gewünschtem Umfang umsetzen. Daubertshäuser: „Wir brauchen den Gesamtblick. Was kommt an Kosten auf uns zu und bei den Re-



gionalisierungsmitteln obendrauf.“ Dafür plädiert auch Jan Schilling (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen). Er sieht die Branche in einem Transformationsprozess, in der Unsicherheit die einzige Konstante darstellt. „Die Politik muss festlegen, wie sie dafür sorgen will, dass die Branche die an sie gestellten Forderungen in Sachen Klimaziele erfüllen kann. Solange das nicht geschieht, bleibt die Unsicherheit.“ Henkel macht beiden Mut: Mit Blick auf Emissionen und CO₂-Äquivalente sei der Handlungsbedarf größer denn je.

Fotos: DB/Jet-Foto Kranert (3)

Brancheninitiative: Das Konzept steht

Eine Million Radstellplätze, 120.000 bundesweit an den Bahnhöfen zur Verfügung gestellte Sharing-Räder bis 2030: Mit ihren verkehrspolitischen Empfehlungen, die bei regionsignale 2022 vorgestellt wurden, hat die Brancheninitiative Fahrrad & Bahnen die Route einer besseren Integration von Rad- und Bahnverkehr abgesteckt. Auch digitale Lösun-

gen spielen eine prominente Rolle: Bikesharing und Mietradangebote sollen auf einer Plattform gebündelt werden, die Einbindung in bestehende Apps das integrierte Routing und Ticketing von Rad- und Bahnverkehr ermöglichen. Zudem sollen Vorschläge für bundesweit einheitliche Mindestanforderungen zur qualifizierten Fahrradmitnahme entwickelt werden.

heidungen“

● „Die Einfachheit und die deutschlandweite Gültigkeit, das war einmalig beim 9-Euro-Ticket – ein großer und disruptiver Schritt für Deutschland.“

● „Wenn man sich bewusst macht, mit welcher Geschwindigkeit das 9-Euro-Ticket im Sommer umgesetzt wurde, kann die Branche sehr stolz auf sich sein. Das wurde auch im Ausland beobachtet. Mich hat sogar die österreichische Verkehrsministerin darauf angesprochen.“

● „Wir müssen uns in der Branche vor allem die Schnelligkeit in der Umsetzung der Maßnahmen bewahren. Denn der Klimawandel wartet nicht auf unsere Entscheidungen.“



Der SEV muss besser werden

Nein, sexy ist das Thema Schienenersatzverkehr (SEV) nicht – aber es ist wichtig und wird mit der Masse der Baumaßnahme immer wichtiger. Busse und Busfahrer für SEV-Leistungen sind Mangelware, in vielen Verkehrsverträgen stellt der SEV zudem nur einen Randaspekt dar. „Wir sollten das Qualitätsniveau in den Verkehrsverträgen mitdenken“, fordert Thorsten Müller, Zweckverband SPNV Rheinland-Pfalz Nord. Für lange Sperren schlägt er eine Flotte vor, die den Baustellen folgt. Frank Klingenhöfer, Vorstand DB Regio Bus, bringt ins Spiel, für den SEV die eigenen Ressourcen aufzustocken, um weniger von Subunternehmen abhängig zu sein. Jörg Sandoß, DB-Konzernbevollmächtigter Gemeinwohlorientierter Infrastruktur, plädiert für „Leuchttürme“, die nach und nach einen neuen Standard definieren. Das DB-Projekt „Neuer SEV“, das Katja Machatsch (DB Regio) und Felix Thielmann (DB SEV GmbH) vorstellen, plant einen Leuchtturm für die Korridorsanierung „Riedbahn“ in 2024. Thielmanns These: „Wir müssen jetzt handeln, um die Erwartungen an den SEV besser erfüllen zu können.“ Machatsch ergänzt: „Aber es braucht auch mehr Finanzmittel.“

„Ultimo“ bringt Shuttles auf Touren

DB Regio Bus koordiniert Partner in ganz Europa und wird in Kronach eine Teilflotte des EU-Projekts betreiben

Mit dem Projekt „Ultimo“ gibt die Europäische Union autonomen Shuttles im öffentlichen Verkehr Anschub. 23 europäische Partner beteiligen sich daran. An drei Standorten in Norwegen, in der Schweiz und in Deutschland werden im Verlauf der vierjährigen Projektdauer insgesamt 45 autonome Fahrzeuge unterwegs sein. Angeführt wird das Konsortium von DB Regio Bus, dessen in Ingolstadt ansässiger Bereich Innovative Verkehrskonzepte das Projekt europaweit koordiniert. Für die operative Umsetzung des deutschen Ultimo-Verkehrs sorgt DB Regio Bus Bayern.

Insgesamt 25 Millionen Euro Fördermittel lässt sich die EU-Kommission das Projekt kosten. Weitere Fördermittel kommen aus der Schweiz. Übergreifendes Ziel ist die Stärkung der Wirtschaftlichkeit. In Genf, Oslo und Kronach in Oberfranken bauen die Partner dafür schrittweise je eine Flotte von mindestens 15 autonomen



Foto: Navya

Fahrzeugen auf, die voll automatisiert (Level 4) mit bis zu 60 km/h unterwegs sein sollen. „Die Verkehrskonzepte dafür werden entsprechend der Anforderungen der EU im Dialog mit allen Stakeholdern und besonders den Bürgerinnen und Bürgern vor Ort entwickelt“, erläutert Projektleiter Lars Abeler. Vorgesehen sei darüber hinaus, die Möglichkeiten für logistische Anwendungen auszuloten – also zum Beispiel nächtliche Lieferverkehre, wenn die Shuttles im Personenverkehr nicht benötigt werden.

Die DB gehört zu den Pionieren autonomer Shuttleverkehre in Deutschland und Europa. Bereits seit 2017 betreibt DB Regio Bus mit der Tochter Regionalbus Ostbayern (RBO) in Bad Birnbach den ersten autonomen Shuttleverkehr Deutschlands und ist an der Shuttle Modellregion Oberfranken (SMO) beteiligt. Für den Rhein-Main-Verkehrsverbund bringen ioki und Clever Shuttle in Darmstadt und Offenbach im nächsten Jahr Level-4-Shuttles an den Start. „Dass wir als Konsortialführer nun auch an der Spitze eines großen EU-Projekts stehen, freut uns sehr“, sagt Dr. Thomas Huber, Leiter des Bereichs Innovative Verkehrskonzepte bei DB Regio Bus. „Mit 15 Shuttles je Teilflotte geht Ultimo über eine modellhafte Anwendung weit hinaus und kann europaweit ein Schaufenster der Möglichkeiten autonomer Verkehre werden.“

DB Mosaik geht in den Rollout

In den Pilotregionen S-Bahn München, S-Bahn Stuttgart und Rhein-Neckar hat es sich bereits bewährt. Jetzt kommt DB Mosaik deutschlandweit und ersetzt Schritt für Schritt die rund 12.000 Mobilis Terminals des Bordpersonals in Zügen und Bussen. DB Mosaik ist keine Sonderlösung der Industrie mehr, sondern eine IT-Neuentwicklung der DB auf Basis eines Smartphones. Je nach nötigem Funktionsumfang wird es durch einen mobilen Drucker, ein elektronisches Zahlungsterminal sowie einen Smartcard-Reader für die gesicherte eTicket-Kontrolle ergänzt. Als modulare Lösung lässt sich DB Mosaik an die Bedürfnisse der unterschiedlichen Nutzergruppen und verkehrsvertraglichen Verpflichtungen anpassen. Das bisherige Mobile Terminal war drei Gerätegenerationen lang im Einsatz.

Weitere Informationen im E-Paper

KI macht den Betrieb flüssiger

Es klingt wie Science-Fiction, ist in der Leitstelle der S-Bahn Stuttgart aber längst Alltag: Mithilfe künstlicher Intelligenz (KI) können Disponent:innen auf Störungen reagieren, bevor sie überhaupt eintreten. Stolz 4.000 Verspätungsminuten konnte die S-Bahn Stuttgart allein im ersten Halbjahr 2022 mit dem von der Deutschen Bahn selbst entwickelten KI-Tool vermeiden. Nun wird die Technologie auch in den ebenso eng getakteten S-Bahnnetzen in Frankfurt am Main und München eingesetzt.

Die positiven Resultate des Stuttgarter Pilotprojekts kommen nicht von Ungefähr. Das Tool verarbeitet minütlich rund 500 Informationen, um die aktuelle Betriebssituation zu erfassen, simuliert auf Basis der Betriebsdaten in Sekundenschnelle die Entwicklung der Verkehrslage, prognostiziert mögliche Konflikte und generiert daraus Vorschläge für die Disponent:innen. Das Ergebnis kann sich sehen lassen: Züge müssen seltener ihre Geschwindigkeit reduzieren oder warten, wenn ein anderer Zug einen Streckenabschnitt blockiert. Durch den optimierten Verkehrsfluss lassen sich Verspätungen um bis zu drei Minuten, in

der morgendlichen Rushhour sogar um bis zu acht Minuten reduzieren. Umgerechnet auf die Stammstrecke der S-Bahn Stuttgart wären dadurch rechnerisch 17 Züge mehr pro Tag und Richtung möglich. „Der Einsatz der KI bei der S-Bahn Stuttgart ist ein voller Erfolg. Er erleichtert unseren Mitarbeitenden die Arbeit“, sagte DB-Technikvorständin Dr. Daniela Gerd tom Markotten beim Besuch der Leitstelle (Foto). „Neben einer leistungsfähigen Infrastruktur und modernen Fahrzeugen ist die Digitalisierung der entscheidende Hebel für mehr Kapazität und Qualität auf der Schiene.“

Weitere Informationen im E-Paper



Foto: DB AG

Mobility Stuttgart App: „Ein Wisch genügt“

Mit einem kurzen Wischen über das Smartphone-Display können Fahrgäste des Verkehrs- und Tarifverbunds Stuttgart VVS seit Oktober ihre Fahrt in Bus und Bahn antreten und wieder beenden. Das Einzige, was sie dazu brauchen, ist die Mobility Stuttgart App der S-Bahn Stuttgart oder die FAIRTIQ-App des gleichnamigen Start-ups aus der Schweiz. Beide Apps garantieren den besten Preis und verwenden die von FAIRTIQ entwickelte Check-In/Check-Out-Funktion.

Die Einführung erfolgte nach einem gemeinsamen Pilotprojekt von VVS und FAIRTIQ, bei dem die Funktionsfähigkeit des Check-in-Check-out-Systems im VVS nachgewiesen wurde. Horst Stammler, Geschäftsführer der

Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH, betonte vor allem die Einfachheit des Zugangs zum ÖPNV-Angebot: „Ein Wisch genügt.“



Man muss sich um keine Zonengrenzen kümmern und sich auch nicht zwischen den verschiedenen Ticketangeboten entscheiden. Ich freue mich sehr, dass es nun mit der DB in den Echtbetrieb überführt wird.“ Dirk Rothenstein, Vorsitzender der Geschäftsführung der S-Bahn Stuttgart, wies auf die Bedeutung nutzerzentrierter Angebote hin. „Wir gewinnen neue Kund:innen, wenn der Zugang zu Bus und Bahn unkompliziert einfach ist. Zusammen mit den Angeboten vernetzter Mobilität gibt die Mobility Stuttgart App wichtige Impulse für die Verkehrswende.“ Für die Check-in/Check-out-Funktion kooperiert FAIRTIQ mit der DB-Tochter Mobimeo, auf deren Mobility-as-a-Service-Plattform die Mobility Stuttgart App basiert.

Leuchtturm-Projekt nimmt Fahrt auf

Wasserstoff statt Diesel: In Hessen gehen bis zum Frühjahr insgesamt 27 Brennstoffzellenzüge in Betrieb

Von der DB-Werkstatt in Griesheim zur Wasserstofftankstelle im Industriepark Höchst führte Mitte November die Präsentationsfahrt des ersten Brennstoffzellenzugs für das Taunusnetz des Rhein-Main-Verkehrsverbunds (RMV). Insgesamt vier Linien wird die DB Regio-Tochter Regionalverkehre Start Deutschland GmbH künftig für den RMV mit Brennstoffzellenzügen betreiben, als erste ab Fahrplanwechsel am 11. Dezember die Verbindung Frankfurt a. M. – Brandobberndorf. Insgesamt 27 Züge des Typs iLint hat die RMV-Tochter fahma bei Alstom bestellt – die weltweit größte Wasserstoff-Flotte. Als „echten Gamechanger“ bezeichnete Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing (Foto unten, 6. v. l.) die H₂-Technologie bei der Probefahrt. „Mit ihr können wir künftig auch auf den Teilen des Netzes klimaneutral und leise unterwegs sein, bei denen eine Elektrifizierung zu aufwändig wäre.“ DB-Vorständin Evelyn Palla (4. v. l.) sagte: „Wir schicken fossile Kraftstoffe aufs Abstellgleis.“ Auch für den RMV ist „Mobilität ohne Schadstoffe“ das erklärte Ziel – und das Wasserstoffnetz im Taunus „ein Riesenschritt“ auf diesem Weg, wie RMV-Geschäftsführer Prof. Knut Ringat (5. v. l.) betonte. „Wir bringen nicht nur die größte Wasser-



stoff-Flotte der Welt auf die Schiene, sondern lösen auch zum allerersten Mal in Hessen Züge mit Dieselantrieb durch Wasserstoffantrieb ab. Nach elektrisch betriebenen Zügen, E-Bussen und Wasserstoffbussen bieten wir unseren Fahrgästen damit eine weitere Möglichkeit, emissionsfrei zu reisen.“ Ab 2030 werde der RMV in Ausschreibungen nur noch Fahrzeuge ohne Dieselantrieb zulassen, kündigte Ringat an.



Der Bund fördert die Fahrzeugausrüstung sowie den Bau der Wasserstofftankstelle für das Taunusnetz mit insgesamt 23,4 Millionen Euro. Das Land Hessen beteiligt sich mit mehr als drei Millionen Euro an der Wasserstofftankstelle, die Infraserb Höchst errichtet hat und betreibt. Die Wartung der Brennstoffzellenzüge im Werk Griesheim übernimmt DB Regio im Auftrag des Herstellers Alstom. Den Verkehrsvertrag für das Taunusnetz hatte Start Deutschland in einer europaweiten Ausschreibung im März 2022 gewonnen. Die junge DB Regio-Tochter ist bislang in Norddeutschland in zwei Nahverkehrsnetzen erfolgreich unterwegs. Da die vollständige Auslieferung der neuen Züge für das Taunusnetz bis ins Frühjahr 2023 dauert, setzt bis dahin die Hessische Landesbahn den Betrieb auf zwei der vier Linien fort.

Weitere Informationen im E-Paper

„Wir haben mit der Idee offene Türen eingerannt“

Pragmatische Lösung in Lindaunis: Besser zu Fuß über die Brücke als mit dem Bus um den halben Meeresarm

Was tun, wenn eine Klappbrücke auf der Strecke Kiel – Eckernförde – Flensburg für den Zugverkehr gesperrt werden muss, die neue erst in drei Jahren fertig ist – und Schienenersatzverkehr so viel Zeit kostet, dass viele Fahrgäste der Linie vergaullt würden? Richtig: Man richtet auf beiden Seiten der Brücke Behelfsbahnsteige ein, bedient jede Seite mit einem Zug und macht den Fahrgästen einen Spaziergang über die immer noch begehbbare Brücke schmackhaft.

Genau so haben es jedenfalls Jochen Schulz und sein Team von NAH.SH für die Schleibrücke in Lindaunis ausgetüftelt. „Als wir der DB Netz AG die Idee präsentierten, waren wir nicht sicher, wie die Reaktionen ausfallen würden“, berichtet der Bereichsleiter Angebot. Tatsächlich rannten sie mit ihrer Idee aber nicht nur offene Türen ein, sie erhielten auch durchgehende Unterstützung bei der Umsetzung. Das Ergebnis kann sich sehen lassen: An einer der landschaftlich schönsten Stellen Schleswig-Holsteins wird die Reise zwischen Rieseby und Süderbrarup nun unterbrochen und die Fahrgäste überqueren die alte Brücke bei Lindaunis auf einer Länge von ca. 350 Meter zu Fuß. Die Züge aus Richtung Kiel fahren bis zum provisorischen Haltepunkt „Rieseby Schleibrücke Süd“, die aus Richtung Flensburg fahren bis



Fotos: Jochen Schulz(2)

Für Züge ist die alte Schleibrücke gesperrt. Die RE von DB Regio halten auf beiden Seiten an Behelfsbahnsteigen, Fahrgäste queren die Brücke zu Fuß.

nach „Boren-Lindaunis Schleibrücke Nord“. „So können aufwendige Schienenersatzverkehre entfallen und für viele Reisende halbwegs akzeptable Fahrzeiten eingehalten werden“, freut sich Schulz über den pragmatischen Umgang mit der Situation, der offensichtlich auch beim Fahrgastverband ProBahn gut ankommt. Stefan Barkleit, Vorsitzender des Landesverbands Schleswig-Holstein/Hamburg, sprach gegenüber dem Nachrichtenmagazin Spiegel von „der absolut sinnvollsten Lösung“. Der Brückenneubau ist ein Gemeinschaftsprojekt des Landes Schleswig-Holstein und der Deutschen Bahn. Letzte verantwortet die Planung und die Bauausführung. Die Klappbrücke wird zwischen Sonnenaufgang und Sonnenuntergang stündlich für den Schiffsverkehr geöffnet. Währenddessen ist sie für Fußgänger:innen, Radfahrer:innen sowie für den Eisenbahn- und Straßenverkehr gesperrt.

Weitere Informationen im E-Paper

Busse für Städte in der Ukraine

Der Appell kam von Kiews Bürgermeister Vitali Klitschko und Deutschlands Nahverkehrsunternehmen und Busbetreiber ließen sich nicht lange bitten: Innerhalb weniger Wochen spendeten sie 33 Linienbusse, die inzwischen alle in Kiew und anderen Städten der Ukraine im Fahrgastbetrieb eingesetzt werden.

Mit dabei sind auch acht frisch aufbereitete Gebrauchtfahrzeuge von DB Regio Bus. Die drei Gelenkbusse und fünf 12-Meter-Busse sind barrierefrei und wurden bereits im September von ukrainischen Busfahrern nach Kiew überführt. „Mit der Spende wollen wir den Menschen in der Ukraine ganz praktische Hilfe leisten und ihnen unsere Solidarität ausdrücken“, sagte Frank Klingenhöfer, Vorstand von DB Regio Bus.

Weitere Informationen im E-Paper

Helfer freuen sich über Neubau

Als Sozialambulanz und erste Anlaufstelle an Hamburgs Hauptbahnhof unterstützt die Bahnhofsmision Menschen in (fast) allen Lebenslagen: Sie hilft Senioren, Reisenden mit Behinderungen oder Familien mit kleinen Kindern beim Umsteigen, ist bei sozialen und psychischen Notlagen zur Stelle und vermittelt Unterstützungsbedürftige ins Hilfesystem. In Kürze wird dem Team von Axel Mangat (Foto), der die Hamburger Bahnhofsmision leitet, dafür ein Neubau zur Verfügung stehen. Auf rund 400 Quadratmetern bietet

er neben Aufenthaltsmöglichkeiten ein in Deutschland einmaliges Hygienezentrum mit Notpflegebereich, der mit Dusche, Sitzbadewanne und einem Pflegeraum für assistenzbedürftige Gäste ausgestattet sein wird. Ermöglicht wird das Projekt durch die enge Kooperation von DB und der Freien und Hansestadt Hamburg. Die Stadt überlässt das Grundstück, die DB errichtet das Gebäude.



Foto: Bahnhofsmision Hamburg

Impressum

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

DB Regio im Internet:
www.dbregio.de

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

Realisation
Lemon Media KG, Siegen

Druck
DB Kommunikationstechnik
GmbH, Karlsruhe

Stand
Dezember
2022

**Zusatz-Infos im
E-Paper**

