

Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,

nein, der Schienenverkehr hat das Stickoxidproblem nicht verursacht, mit dem Stadtväter und Umweltpolitiker in diesen Tagen kämpfen. Mehr Nahverkehr auf der Schiene ist vielmehr ein Teil der Lösung. Trotzdem können wir die Augen nicht davor verschließen, dass auch unsere Dieselmotoren zur Belastung beitragen. Wir stellen uns dieser Herausforderung. Unsere Lösungen heißen EcoTrain und Eco DeMe Train. Mit ihnen können unsere Züge partiell von Diesel-



Foto: Andreas Varnhorn

auf Elektroantrieb „umsteigen“. Gerade dort, wo es besonders darauf ankommt, nämlich im Einzugsgebiet größerer Städte, schafft das Entlastung.

Unsere Konzepte, die DB RegioNetz entwickelt hat, sind weit gediehen, praxisorientiert und pragmatisch. Vor allem haben sie den Vorteil, dass die vorhandenen Fahrzeuge angepasst und weiter genutzt werden können. Neue Flotten zu beschaffen kann nicht die Lösung sein. Die Mittel, die das verschlingen würde, stünden dann nicht mehr für das Verkehrsangebot zur Verfügung. Das aber muss ebenfalls ausgebaut werden, um die Luft rein zu halten und das Klima zu schützen.

Dr. Jörg Sandvoß,
Vorstandsvorsitzender DB Regio AG

Pilotphase: DB Medibus nimmt in Nordhessen Fahrt auf

DB Regio und Kassenärztliche Vereinigung wollen mit mobilen Arztpraxen Versorgungslücken in ländlichen Gegenden schließen.

Ab Juni startet der DB Medibus im nordhessischen Landkreis Hersfeld-Rotenburg in seine zweijährige Pilotphase. DB Regio und die Kassenärztliche Vereinigung (KV) Hessen haben die rollende Arztpraxis auf den Weg gebracht. Der Anlass: Deutschlandweit leiden ländliche Gegenden unter zunehmendem Ärztemangel. Zu den vielschichtigen Gründen, warum es junge Allgemein- und Fachärzte eher in die Stadt als aufs Land zieht, zählen das größere Kultur- und Freizeitangebot sowie bessere Möglichkeiten, Familie und Beruf unter einen Hut zu bringen – etwa durch Teilzeitarbeit.

Ärztemangel ist bereits spürbar

„Wir haben uns für Nordhessen entschieden, weil hier der zunehmende Ärztemangel schon spürbar ist“, sagt Dr. Eckhard Starke, stellvertretender Vorstandsvorsitzender der KV Hessen. Im Landkreis Hersfeld-Rotenburg soll die mobile Hausarztpraxis helfen, Versorgungslücken zu schließen und Arztpraxen vor Ort, deren Kapazitäten ausgeschöpft sind, zu entlasten. Das Innere des umgebauten Zwölfmeter-Linienbusses ist in Wartezimmer, Behandlungsraum und Labor aufgeteilt. Das Fahrzeug ist für unterschied-

liche Einsätze ausgelegt: von der ärztlichen Versorgung über Gesundheitsprogramme wie Gripeschutzimpfungen bis zu Gesundheitsveranstaltungen, etwa Blutdruckmessungen oder Diabetesberatungen.

Den Arzt und das Fachpersonal des Medibusses stellt die KV Hessen, den Fahrer DB Regio Bus. Die Besatzung kann modernste Technologien nutzen. Eine Videokonferenzanlage ermöglicht Diagnosen und Therapien über größere Distanzen. Der Arzt im Medibus kann beispielsweise direkten Kontakt mit dem Hausarzt eines Patienten aufnehmen. Und für fremdsprachige Patienten gibt es eine Videodolmetsch-Software. Patienten ohne Auto können per Smartphone-App einen Shuttleservice buchen, der sie zur mobilen Praxis und wieder zurückbringt. Der DB Medibus soll eine Ergänzung zum Hausarzt sein. Die Haltestationen werden deshalb mit den beteiligten Gemeinden und Ärzten direkt abgestimmt. So stellt die KV Hessen zudem sicher, dass keine Konkurrenzsituationen mit ansässigen Ärzten entstehen. ■

Mehr zu diesem Thema im E-Paper



Foto: DB AG / Kai Michael Neuhold

Zurück zum fairen Wettbewerb

von Christiane Leonard, Hauptgeschäftsführerin Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen

Für den Mobilitätssektor stehen wichtige Umbruchzeiten an. In diesem Umfeld wollen wir als private Busbranche die neue Bundesregierung an eine Selbstverständlichkeit erinnern, die in öffentlichen Debatten immer öfter an Bedeutung zu verlieren scheint: Das Grundprinzip des fairen Wettbewerbs muss stets gelten. Lassen Sie mich das auf drei Beispiele herunterbrechen.

Der digitale Wandel ist für Millionen Menschen im Land auf dem Smartphone schon Alltag. Zunehmend sollte sich dies auch im Mobilitätssektor abbilden. Wir müssen somit erstens anfangen, die im Verkehr anfallenden Daten für neue attraktive Angebote und Verbesserungen nutzbar zu machen – und damit den ÖPNV zu stärken. Dabei ist es wichtig, dass der Zugang allen Anbietern im Markt gleichermaßen offen steht. Die Macht über Fahrzeug- und Fahrgastinformationen darf nicht zum Hebel werden, mit dem Aufgabenträger ihre kommu-

Standpunkt



Foto: bdo

„Der Wohlstand und das Wachstum in unserem Land sind das Ergebnis von freier Marktwirtschaft und Unternehmergeist.“

nalen Verkehrsbetriebe bevorzugen. Gleiches gilt – Punkt zwei – für den Wandel im Bereich der Antriebstechnologien. Große Fördersummen werden derzeit mobilisiert, insbesondere für die Elektrifizierung der Fahrzeugflotten. Als bdo plädieren wir für eine gerechte Verteilung der Gelder, mit denen ein Anreiz für lokal emissionsfreie Mobilität geschaffen wird. Auch hierbei dürfen nicht Kommunalbetriebe privilegiert werden, da diese sich mit einseitigen

Finanzspritzen einen unfairen Wettbewerbsvorteil verschaffen könnten.

Das bringt mich zum dritten Punkt: die Bevorzugung kommunaler Unternehmen unter Ausschluss wettbewerblicher Verfahren. Wir beobachten aktuell zahlreiche Beispiele für Versuche, die Kommunalisierung des Verkehrs in Deutschland zu erzwingen. Mein Appell an die neue Bundesregierung lautet daher: Bitte erinnern Sie sich an die Bedeutung des fairen Wettbewerbs. Der Wohlstand und das Wachstum in unserem Land sind kein Zufallsprodukt, das unter allen Bedingungen gedeiht. Sie sind das Ergebnis von freier Marktwirtschaft und Unternehmertum. Beides gilt es zu bewahren. Wer den fairen Wettbewerb aussetzt, die öffentliche Hand zum Alleinherrscher in der Wirtschaft macht und die privaten Verkehrsunternehmen ihrer Existenzgrundlage beraubt, wird damit dem ÖPNV und den Fahrgästen schaden. ■

Sparpreise weiterhin im Nahverkehr gültig

Sparpreise und Aktionsangebote von DB Fernverkehr gelten weiterhin auch in Nahverkehrszügen. Nach dem Auslaufen einer Rahmenvereinbarung zwischen DB Fernverkehr und dem Tarifverband TBNE haben sich die Partner auf eine unbefristete Nachfolgeregelung geeinigt. Sie legt bundesweit einheitliche Grundprinzipien der Kooperation fest, erlaubt durch Vereinbarungen auf Unternehmensebene jedoch auch regionale Differenzierungen. Neu ist die Anerkennung der BahnCard 50 auf Sparpreise mit Nahverkehrsanteil. BC-50-Inhaber erhalten wie BC-25-Inhaber 25 Prozent Rabatt auf den Sparpreis. „Aufgrund unterschiedlicher Marktgegebenheiten im Nah- und Fernverkehr lagen die Positionen zunächst weit auseinander“, sagt Mario Theis, Leiter Kompetenz Center Erlösmanagement und Produktinnovation der DB Regio AG. „Herausgekommen ist ein fairer Kompromiss im Sinne der Fahrgäste und des Verkehrssystems Schiene.“ ■

136 Verkehrsunternehmen im SPNV aktiv

Bundesnetzagentur verzeichnet für 2016 steigende Umsätze



Foto: RMV / Jana Kay

Nach Angaben des im Dezember erschienenen „Marktberichts Eisenbahnen“ der Bundesnetzagentur erbrachten 2016 insgesamt 136 Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU) Leistungen im SPNV. Davon befanden sich 65 in privatem Eigentum, 50 gehörten den Ländern und Kommunen, 15 waren im Besitz ausländischer Staatsbahnen. Auf den Bund als Eigentümer entfielen sechs zur DB gehörende Unternehmen. Den Umsatz aller im SPNV tätigen EVU beziffert der Marktbericht für 2016 auf 10,5 Milliarden Euro. Der Untersuchung zufolge hat damit die SPNV-Branche erstmals seit Jahren wieder ein spürbares Wachstum

von rund vier Prozent erzielt. Der Gesamtumsatz aller Verkehrsunternehmen einschließlich Schienengüterverkehr (5,6 Milliarden Euro) und Fernverkehr (vier Milliarden Euro) summierte sich nach Angaben der Bundesnetzagentur im Jahr 2016 auf 20,1 Milliarden Euro, was einer Zunahme von rund fünf Prozent entspricht. Die Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen erzielten aus Trassen-, Stations- und anderen Nutzungsentgelten einen Umsatz von 6,3 Milliarden Euro. Rund zwei Drittel der Trassentgelte von insgesamt fünf Milliarden Euro entfielen auf den SPNV. ■

■ Mehr zu diesem Thema im E-Paper

Erweitertes Angebot, mehr Personal und neue Fahrzeuge

Die Unternehmen der DB Regio Bus Gruppe haben zum Jahreswechsel den Betrieb in vielen Netzen aufgenommen.

Nach erfolgreich verlaufenen Vergabeverfahren sind die Fahrzeuge der DB Regio Bus seit Dezember auf neuen Linien unterwegs. Die größte Betriebsaufnahme verzeichnet die Friedrich Müller Omnibusunternehmen GmbH (FMO), ein Tochterunternehmen der Regional Bus Stuttgart GmbH: Sechs gewonnene Netze im Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) bedeuten insgesamt mehr als 4,8 Millionen Nutzwagenkilometer (Nkm). FMO setzt hier 25 neue MAN-Solobusse und acht neue MAN-Gelenkbusse ein. Die Autokraft GmbH, Schleswig-Holsteins größtes Busunternehmen, ist seit Januar als Subunternehmerin der städtischen Verkehrsbetriebe AktivBus in Flensburg mit acht viertürigen MAN-Gelenkbussen unterwegs. Bisher verkehrten hier Dreitürer. Außerdem hat

die Autokraft bereits im Dezember das Netz Ratzeburg 9 im Hamburger Verkehrsverbund (HVV) in Betrieb genommen. Ihre Flotte besteht hier aus elf Solo- und acht Gelenkbussen. Für die Inbetriebnahme der Linie 698 Ortsverkehr Hallbergmoos im MVV Münchner Verkehrs- und Tarifverbund im Dezember stellte DB Regio Bus sechs Fahrer ein. Insgesamt sind nun zehn Fahrer im Einsatz. Für die Aufnahme des Betriebs der Linie „Nürnberger Land LB 8“ beschaffte DB Regio Bus drei neue Fahrzeuge. Mit erweitertem Angebot und neuem Abendverkehr übernahm DB Regio Bus Mitte ab Dezember auch den Betrieb der Bus-RegioLinie 330 zwischen Idar-Oberstein und Birkenfeld. Das Unternehmen wird die Linie mit niederflurigen Fahrzeugen für den barrierefreien Ein- und Ausstieg bis Juli 2022 betreiben. ■



Neue Gelenkbusse für die FMO, ein Tochterunternehmen der Regional Bus Stuttgart

Foto: der-fotoladen.de



Foto: VRR

VDV: Schwarzfahren muss Straftat bleiben

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) stellt sich vehement gegen die Forderung, Schwarzfahren zur Ordnungswidrigkeit herabzustufen. „Schwarzfahren muss eine Straftat im Sinne des Strafgesetzbuches bleiben“, so VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff. „Für diejenigen, die permanent Leistungen in Anspruch nehmen, ohne dafür zu bezahlen, muss es klare und abschreckende Konsequenzen geben.“ Das gelte bei Betrug und Diebstahl ebenso wie bei der Erschleichung von Leistungen. Das Argument der durch Schwarzfahrer überlasteten Justiz ist dem VDV zufolge nicht stichhaltig. Nur etwa drei Prozent der angezeigten Schwarzfahrer verbüßten tatsächlich eine Freiheits- oder Ersatzfreiheitsstrafe. Zudem zeigten die Verkehrsunternehmen immer den Täter und nicht nur die Tat als solche an. Ein Ermittlungsaufwand für Polizei und Staatsanwaltschaft sei also kaum vorhanden.

Die Ehrlichen zahlen die Zeche

Der VDV fürchtet, dass bei einer Entkriminalisierung die ehrlichen Fahrgäste sowie die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Verkehrsunternehmen die Zeche zahlen müssen. Wolff: „Man kann das Schwarzfahren nicht mit Falschparken vergleichen, sondern eher mit Diebstahl. Denn dem Fahren ohne Ticket steht eine erbrachte Leistung gegenüber, für die entsprechende Kosten anfallen.“ Aus Sicht des VDV ist auch die Forderung nach Zugangsbarrieren nicht sinnvoll. Diese würden nur im U-Bahn-Bereich funktionieren, nicht jedoch oberirdisch. Geschlossene Zugangssysteme bedeuteten zudem ein Hindernis für mobilitätseingeschränkte Personen und Reisende mit Kinderwagen, Gepäck oder Fahrrädern. Um Schwarzfahrer fernzuhalten, werde den ehrlichen Kunden der Zugang erschwert. ■

Deutscher Nahverkehrstag findet in Koblenz statt

Vom 24. bis 26. April geht der Deutsche Nahverkehrstag in die zwölfte Runde. Wie vor zwei Jahren ist der Kongress mit begleitender Messe in der Koblenzer Rhein-Mosel-Halle zu Gast. Das rheinland-pfälzische Wirtschafts- und Verkehrsministerium erwartet rund 800 ÖPNV-Fachleute aus dem In- und Ausland. Das Programm steht unter der Leitfrage „Viele Teile – doch kein Ganzes?“ Die Vorträge und Diskussionsrunden spannen den Bo-



12. Deutscher Nahverkehrstag

gen von A wie „Alternative Antriebe“ bis Z wie „Zukunft der Mobilität“. Die DB unterstützt auch in diesem Jahr die Veranstaltung. Referenten und Diskussteilnehmer aus verschiedenen Unternehmensbereichen, darunter für DB Regio der Vorstandsvorsitzende Dr. Jörg Sandvoß sowie der Vorstandsbeauftragte Marketing Andreas Schilling, nehmen am Deutschen Nahverkehrstag teil. Er findet auf Initiative des Landes Rheinland-Pfalz seit 1996 statt. ■

Zwei Konzepte, ein Ziel: Weniger Dieserverkehr

Der EcoTrain mit Hybrid- und mit Elektroantrieb sowie der Stromabnehmerwagen des Eco DeMe Trains sollen den Verkehr auf nicht elektrifizierten Strecken ökonomischer und ökologischer machen. Erzgebirgsbahn und Südostbayernbahn entwickeln und testen die innovativen Antriebssysteme.



Diesellok plus Stromabnehmerwagen: Die Südostbayernbahn hat sich um Fördermittel für den Prototypen des umweltfreundlichen Eco DeMe Trains (hier ein Modell) beworben.

Die aktuelle Diskussion über eine Abkehr vom Diesel betrifft auch den Schienenverkehr: Etwa 40 Prozent der Bahnstrecken in Deutschland sind nicht elektrifiziert. Auf ihnen sind Dieseltriebfahrzeuge unterwegs, die Stickoxid emittieren. Aber auch unter Oberleitungen fahren immer noch Züge mit Dieselantrieb. Grund dafür sind teilelektrifizierte Streckenabschnitte, auf denen Lokwechsel nicht möglich oder zu aufwendig sind. Die Lösung, die verbliebenen Dieselstrecken zu elektrifizieren, ist ökonomisch allerdings nicht immer zu rechtfertigen, da sie oft zu den verkehrsschwachen Verbindungen im Eisenbahnnetz zählen. Als wirtschaftliche und umweltgerechte Alternativen dazu erproben die Erzgebirgsbahn und die Südostbayernbahn innovative Antriebssysteme für Züge.

Hybridsystem EcoTrain

Der EcoTrain (siehe r.) ist ein von der DB RegioNetz Verkehrs GmbH mit der TU Dresden, der TU Chemnitz, dem Fraunhofer-Institut IVI und der DB Systemtechnik entwickeltes modulares Konzept für den Umbau von Triebfahrzeugen der Baureihe VT 642. Kernstück ist das dieselelektrische hybride Antriebssystem mit intelligenter Energiesteuerung. Der EcoTrain stellt eigenständig den idealen Energiesplit her und speichert zum Beispiel Elektroenergie beim Bremsen durch die Umwandlung und Speicherung überschüssiger Energie aus dem Dieselantrieb. Ein Generator wandelt diese kinetische in elektrische Energie um, die in Akkus zwischengespeichert wird. Dazu kommt eine innovative, CO₂-basierte Klimaanlage mit Wärmepumpe.

Der EcoTrain ist energieeffizienter, leiser und stößt bis zu 35 Prozent weniger CO₂ aus. Im Lauf dieses Jahres will DB RegioNetz die Zulassung für 2020 durch das Eisenbahnbundesamt erreichen und die Züge ab 2023 als Kleinserie bei der Erzgebirgsbahn einsetzen.

Eco DeMe Train holt Strom aus dem Fahrdrabt

Einen anderen Ansatz im Bereich der dualen Systeme verfolgt die Südostbayernbahn (SOB) mit dem Eco DeMe Train. Zur Erklä-

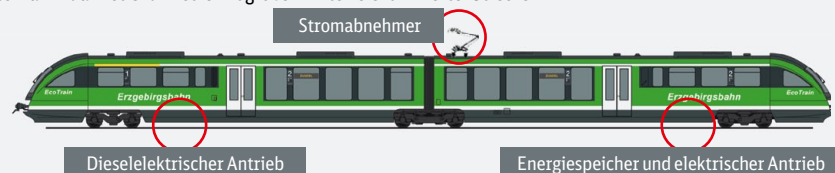
rung: Modernere Dieselloks fahren dieselelektrisch. Das heißt: Ein Dieselmotor produziert Strom, der die elektrisch betriebene Antriebseinheit versorgt. Beim Eco DeMe Train holt die Lok den Strom auf elektrifizierten Abschnitten durch einen mitgeführten Stromabnehmerwagen aus der Oberleitung. Der Dieselmotor bleibt ausgeschaltet. Die SOB, bei der das Konzept getestet werden soll, rechnet mit einer Verringerung des CO₂-Ausstoßes um 15,2 Tonnen pro Jahr allein auf der Strecke München – Mühldorf. ■

EcoTrain: Drei Varianten – unterschiedliche Einsatzmöglichkeiten

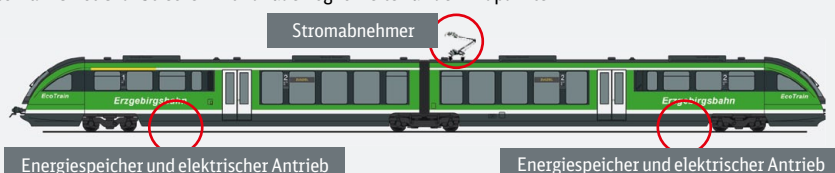
EcoTrain HybridMode für Netze mit geringem Anteil elektrifizierter Strecken



EcoTrain DualMode für Netze mit großem Anteil elektrifizierter Strecken



EcoTrain eMode für Strecken mit Auflademöglichkeiten an den Endpunkten



Die „Neuen“ der S-Bahn Hamburg laufen sich warm

Ersatz für die Baureihe 472: Energiesparende ET 490 bieten den Fahrgästen künftig hochmoderne Fahrgastinformationssysteme, geräumige Mehrzweckabteile und neuartige Klimaanlage.

Zum Fahrplanwechsel im Dezember will die S-Bahn Hamburg statt Zügen der alten Baureihe 472 ihre speziell für das Hamburger Schienennetz entwickelten ET 490 auf die Strecke schicken. Bis dahin werden die energiesparenden Fahrzeuge auf Prüfständen und bei Testfahrten auf Herz und Nieren

geprüft. Seit Oktober läuft der Vorserienbetrieb, und vor der offiziellen Einführung der Fahrzeuge steht auch noch der Probebetrieb mit Passagieren ab Frühjahr dieses Jahres auf dem Programm. Im Fokus der Tests stehen betriebliche Besonderheiten des Hamburger S-Bahn-Netzes, zum Beispiel der Wechsel zwi-

schen Stromschiene und Oberleitung. Etwa die Hälfte der Züge können als sogenannte Zweisystemfahrzeuge sowohl mit 1.200 Volt Gleichstrom als auch mit 16,7 Hertz Wechselstrom betrieben werden. Die ET 490 verfügen über ein hochmodernes Fahrgastinformationssystem mit Infotainment-Monitoren. Die geräumigen Mehrzweckabteile bieten mehr Platz für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste, Gepäck und Kinderwagen. Die neuartige Klimaanlage funktioniert über energiesparende Wärmepumpen. Und auch äußerlich ist der ET 490 ein Hingucker: Die Triebwagenfront stellt ein silbernes H – für Hamburg – dar.

Ein echter Hingucker: Ein silbernes H – für Hamburg – bildet das „Gesicht“ des ET 490. Die Baureihe löst die alten ET 472 ab und wird ab 2018 auf den Strecken der S-Bahn Hamburg unterwegs sein.



Foto: Deutsche Bahn AG / Gehintipp Media GmbH / Lisa Krauer

Die Erneuerung der Fahrzeugflotte erfolgt im Rahmen des im Jahr 2013 geschlossenen Verkehrsvertrags, demzufolge die S-Bahn Hamburg ab 2018 für weitere fünfzehn Jahre Verkehrsleistungen im Auftrag der Länder Hamburg, Schleswig-Holstein und Niedersachsen erbringen wird. Mehr als 500 Millionen Euro investiert sie in die neue Baureihe sowie die Modernisierung vorhandener Züge und der Werkstätten. Für 2019 ist die Auslieferung zwölf weiterer ET 490 geplant. Nach Ablösung der alten Baureihe 472 stehen der S-Bahn Hamburg 20 S-Bahnen mehr zur Verfügung. ■

■ Mehr zu diesem Thema im E-Paper

DB Regio bringt auch im Norden und Nordosten WLAN in viele Züge

Seit Fahrplanwechsel im Dezember bietet DB Regio auch in Niedersachsen den Fahrgästen kostenloses WLAN in vielen Zügen an. Die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG), die Hansestadt Bremen, die Region Hannover, der Regionalverband Großraum Braunschweig und die DB Regio AG teilen sich die Investitionskosten für die Ausrüstung der Züge mit der Multitradertechnik. Der Internetzugang sei „Teil unserer Digitalisierungsstrategie im regionalen Bahnverkehr“, unterstreicht die LNVG, die mit 1,5 Millionen Euro den Löwenanteil beisteuert. Das kostenfreie Internetangebot besteht auf den Strecken des Expresskreuzes Bremen (Hannover – Bremen – Norddeich sowie Bremer-

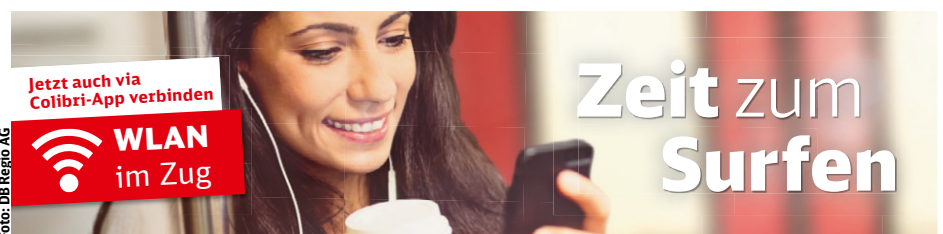


Foto: DB Regio AG

haven – Bremen – Osnabrück) und auf der Strecke Braunschweig – Salzgitter. Sukzessive kommen weitere Strecken im Harzvorland hinzu. Jedem Nutzer steht derzeit pro Tag und Endgerät ein Datenvolumen bis zu 100 MB zur Verfügung. Auch offline ist das Informations- und Unterhaltungsportal zu empfan-

gen. Größer geworden ist das WLAN-Angebot auch im Nordosten. Die Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern, das Landesministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung sowie DB Regio Nordost starteten im Dezember einen Pilotversuch auf der Strecke Rostock – Stralsund – Binz. ■

Senioren sollen sich im Linienverkehr wohlfühlen

Mit dem Easy Bus setzen DB Regio Bus, die Hochschule Fresenius und der Nutzfahrzeughersteller Iveco Ergebnisse des Forschungsprojekts „Mobilität im Alter“ in der Praxis um.

Auch DB Regio Bus bereitet sich auf die Anforderungen des demografischen Wandels vor. Gemeinsam mit dem Nutzfahrzeughersteller Iveco und der Hochschule Fresenius entwickelte das Unternehmen ein Linienbusmodell, das besonders älteren und mobilitätseingeschränkten Personen Möglichkeiten eröffnet, sich im Nahverkehr sicherer zu bewegen. Das Forschungsprojekt „Mobilität im Alter“ der Hochschule Fresenius mündete in den Easy Bus, ein Fahrzeugmodell, das sich deutlich von den bisherigen unterscheidet. Vorgestellt haben die Partner das Konzept des Easy Busses im belgischen Kortrijk auf der „Busworld“, der weltweit größten Messe für Linien- und Reisebusse.

Zu den wichtigsten Vorteilen des Easy Bus zählen breitere Gänge, eine andere Anordnung der Sitze und veränderte Sitzhöhen. Künftig müssen Fahrgäste mit Rollator nicht mehr den hinteren Einstieg benutzen, sondern können vorn beim Fahrer einsteigen. Der psychologische Effekt: Sie fühlen sich sicherer, weil sie den Fahrer gegebenenfalls direkt ansprechen können. Der Weg zu einem geeigneten Sitzplatz ist deutlich kürzer und wegen der breiteren Gänge



Foto: Uwe Nölke MENSCHENFOTOGRAFIE

auch bequemer. Außerdem sind die Sitze deutlich erhöht – so wird das Hinsetzen und Aufstehen für ältere Menschen einfacher. Ein weiterer Pluspunkt: Niemand muss mehr mit dem Rücken in Fahrtrichtung sitzen, alle Sitze sind in Fahrtrichtung angeordnet. Das erleichtert älteren Menschen die Orientierung und macht die Fahrt für sie angenehmer.

Forschungsergebnisse legten die Basis

Für das Projekt „Mobilität im Alter“ im Vorfeld der Entwicklung des Easy Bus hatten die Forscher der Hochschule Fresenius während des Fahrbetriebs ermittelt, welche Kräfte beim Anfahren, während der Fahrt und beim Bremsen auf im Fahrzeug stehende Personen wirken. Außerdem stoppten sie die Zeiten, die Fahrgäste unterschiedlichen Alters und mit unterschiedlichen Einschränkungen für den Einstieg, die Auswahl eines Sitzplatzes und umgekehrt für das Aussteigen benötigen. Das Ergebnis: Ältere Personen brauchen dafür im Vergleich mit jüngeren etwa doppelt so lange. Bei in ihrer Mobilität eingeschränkten Fahrgästen vervierfacht sich der Zeitfaktor sogar. ■

S-Bahn Nürnberg fährt bis Dombühl

Das Netz der S-Bahn Nürnberg ist um 23 auf nun 240 Kilometer gewachsen. Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember fahren die Züge der Linie S 4 über Ansbach hinaus mit Halt in Leutershausen-Wiedersbach bis nach Dombühl. Gemeinsam mit der Regionalexpresslinie Nürnberg – Stuttgart besteht ein stündliches Zugangebot. Der Freistaat Bayern übernahm 40 Prozent der Kosten des Ausbaus der Infrastruktur. Die Bayerische Eisenbahngesellschaft bestellte 170.000 zusätzliche Zugkilometer pro Jahr bei DB Regio Bayern. „Damit setzen wir den Standard des Bahnlands Bayern auch auf dieser Strecke um“, lobte der bayerische Verkehrsminister Joachim Herrmann das neue Betriebskonzept. ■

Kein „Prosit“ mehr in Nahverkehrszügen

DB Regio Nord hat in Niedersachsen den Alkoholenuss unterwegs verboten und liegt damit ganz auf der Linie des Landes.

Im Sinne einer einheitlichen Regelung ist in Zügen von DB Regio Nord in Niedersachsen seit Jahresbeginn der Alkoholkonsum verboten. Das betrifft die S-Bahn Hannover, die Regionalexpress-Züge zwischen Hannover, Bremerhaven, Bremen, Norddeich und Osnabrück sowie das Harz-Weser-Netz. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018 kommt die Strecke Hamburg – Cuxhaven hinzu, die derzeit noch ein Wettbewerber befährt. Hier ist das Alkoholverbot Bestandteil des Verkehrsvertrags. Ausgenommen sind Verkehre über die Landesgrenzen hinaus, soweit der benachbarte Aufgabenträ-



ger kein Alkoholverbot wünscht. Das Verbot ist in den Beförderungsbedingungen des Personenverkehrs, im Niedersachsentarif und in den Verbundtarifen geregelt. Verstöße werden mit 40 Euro geahndet. Die Aufgabenträger in Niedersachsen befürworten ein Alkoholverbot. Es gilt auch bei anderen SPNV-Unternehmen im Land. Für DB Regio hat das Alkoholverbot in Niedersachsen und Bremen Pilotcharakter. Mit Ausnahme der S-Bahn München ist

der Alkoholenuss im Zug sonst in allen Regionen erlaubt. In der Branche werden flächendeckende Alkoholverbote im Nahverkehr seit Längerem kontrovers diskutiert. ■

„Einstiegslotsen“ helfen gegen lange Haltezeiten

Was im September als Pilotprojekt begann, ist jetzt eine ständige Einrichtung. In den Tunnelstationen der S-Bahn Rhein-Main sorgt Personal am Bahnsteig für eine zügigere Abfahrt.

Sie macht schon Sinn, die Aufforderung „Bitte zurückbleiben!“ des Triebfahrzeugführers. Denn wer jetzt noch in die S-Bahn springt, unterbricht den Schließvorgang der Tür. Das kostet wertvolle Sekunden. Und die summieren sich, wenn immer wieder Fahrgäste nachströmen und damit ebenfalls verhindern, dass die Tür sich schließt und der Zug abfahren kann. Auch wenn es niemandes Absicht ist, kann dadurch der Fahrplan aus dem Tritt geraten. Vor allem dort, wo die Zugfrequenz hoch und die Zahl der Einsteiger groß ist, so wie auf der Stammstrecke der S-Bahn Rhein-Main unter der Frankfurter City.

Gemeinsames Projekt mit dem RMV

Auf den Bahnsteigen der Tunnelstationen Hauptbahnhof (tief), Hauptwache und Konstablerwache verleihen deshalb „Einstiegslotsen“ der Aufforderung „Bitte zurückbleiben!“ Nachdruck. Freundlich, aber bestimmt blockieren sie die Türen der abfahrbereiten Züge und sorgen zudem dafür, dass die Fahrgäste möglichst die gesamte Bahnsteiglänge nutzen. Nach dem Vorbild der S-Bahn Stuttgart hatten der Rhein-Main-Verkehrsverbund und die S-Bahn Rhein-Main das Pilotprojekt im September 2017 initiiert. Weil es sich bewährt hat,



Nach einer Schätzung der S-Bahn Rhein-Main büßt ein Zug in einer Station der Tunnelstrecke bis zu 20 Sekunden ein, wenn die Fahrgäste die Aufforderung „Bitte zurückbleiben!“ nicht beachten. Die Einstiegslotsen schaffen Abhilfe.

ist es zur Dauereinrichtung geworden. „Die Haltezeiten und die Gesamtdurchfahrtszeit durch den Tunnel konnten mithilfe der Einstiegslotsen verbessert werden, und auch unsere Fahrgäste reagieren verständnisvoll auf die Lotsen“, bilanziert Christian Roth, Leiter der S-Bahn Rhein-Main. RMV-Geschäftsführer Prof. Knut Ringat ergänzt: „Wir reden hier zwar nur von Sekunden. Die summieren sich

bei 48 Zugfahrten je Stunde im S-Bahn-Tunnel jedoch schnell zu spürbaren Verzögerungen. Klar, dass wir daher die Einstiegslotsen auch weiterhin einsetzen wollen.“ Inzwischen haben die positiven Erfahrungen aus Stuttgart und Frankfurt a. M. weitere Kreise gezogen: Seit Februar testet auch die S-Bahn Hamburg das Lotsenkonzept. ■

■ Mehr zu diesem Thema im E-Paper

DB Streckenagent zählt zu den Top-Apps im öffentlichen Verkehr

Bereits 800.000 Bahnfahrer lassen sich per Push-Nachricht über Störungsfälle informieren

Ein Jahr nach dem bundesweiten Start zum 1. März 2017 haben bereits rund 800.000 Bahnfahrer die App DB Streckenagent auf ihren Smartphones oder Tablets. Damit gehört die Anwendung, die per Push-Nachricht individuell und aktuell über Störungen informiert, zu den Top-Apps im öffentlichen Verkehr. Auch in der Kundenbewertung rangiert der DB Streckenagent weit oben. Im Google Play Store ebenso wie im App Store von Apple erhält die App 3,9 von fünf Sternen.

Was die App besonders wertvoll macht: Die Informationen stammen unmittelbar aus den bundesweiten Transportleitungen von DB Regio. Dort gehören die Streckenagenten –

speziell geschulte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, für die neue Arbeitsplätze geschaffen wurden – zum KiS-Team (Kundeninformation im Störfall). Sie sitzen also an der Quelle, wenn aufgrund einer größeren Störung ad hoc disponiert werden muss und in den Auskunftssystemen noch keine Informationen zur Verfügung stehen. Aus den Dispositionentscheidungen

der Transportleitungen formulieren die Streckenagenten kurze Textnachrichten. Die von der Störung betroffenen Kunden erhalten per Push-Nachricht aktuelle Meldungen über die Ursache, die voraussichtliche Dauer und mögliche Alternativverbindungen. Dazu abonnieren die Nutzer der App ihre persönlichen Verbindungen, die sie überwachen lassen möchten.

Die Entwicklung der App DB Streckenagent geht zurück auf eine gemeinsame Initiative von DB Regio in Bayern und der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG), die das Projekt gefördert hat. ■





Närrische S-Bahn stimmte auf tolle Tage ein

Das Festkomitee Kölner Karneval, NVR und S-Bahn Köln entsendeten Mottozug als Botschafter

Die S-Bahn gehört zu Köln wie der Karnevalszug am Rosenmontag. Deshalb entsandten das Festkomitee Kölner Karneval, der Nahverkehr Rheinland (NVR) und die S-Bahn Köln auch während der diesjährigen Session und über die tollen Tage hinaus einen karnevalistischen Mottozug in das S-Bahnnetz rund

um die närrische Metropole. Der Slogan: „Bei uns ess et janze Johr Zoch!“ Erneut vom Künstler Heiko Wrusch gestaltet, stimmte der Zug die Fahrgäste auf die Karnevalszeit ein – mittlerweile zum fünften Mal. Auf dem Wimmelbild sind diesmal unter anderem das Dreigestirn des Kölner Karnevals und die Kölner Kultband

„Höhner“ zu entdecken. „NVR und DB Regio NRW haben wieder über 120 zusätzliche Züge auf die Schiene gebracht, um alle Jecken sicher zu den Veranstaltungen zu bringen“, sagte NVR-Geschäftsführer Heiko Sedlaczek. „Wir wollten die Fahrgäste mit diesem echten Hingucker auf die Karnevalszeit einstimmen.“ ■

Mit dem Zug zur Skiflug-WM nach Oberstdorf

Vom 18. bis 21. Januar brachte DB Regio Bayern Wintersportfans schnell und bequem zur Skiflug-Weltmeisterschaft nach Oberstdorf. Neben verstärkten Regelzügen verkehrten – hauptsächlich im An- und Rückreiseverkehr – insgesamt 13 zusätzliche Regionalzüge zwischen Kempten beziehungsweise Immenstadt und Oberstdorf mit teilweiser Durchbindung von und nach Ulm. In den Zügen galten Angebote wie Schönes-Wochenend-, Bayern- und Regio-Tickets sowie Tages- und Urlaubskarten für Bus- und Bahn

des Landkreises Oberallgäu. Die zusätzlichen Züge hatte die Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) bei DB Regio Bayern bestellt. ■



Foto: iStockphoto/techno

DB Regio NRW fragte: Was nervt im Zug am meisten?

Was geht und was geht nicht im Miteinander der Reisenden in Nahverkehrszügen? Um zu erfahren, wie die Fahrt zu einem für alle möglichst angenehmen Erlebnis werden kann, hatte DB Regio NRW Fahrgäste gebeten, ihre Erlebnisse rund um das Thema „Rücksicht hat Vorfahrt im Nahverkehr“ schildern. Unter den Einsendungen verlor DB Regio NRW 50-Euro-Reisegutscheine. Die Bilanz der Aktion: Während Ein- und Ausstiegen fallen Drängler ebenso negativ auf wie Trödler. Laute Telefonate und Musik, alkoholisierte Mitreisende und geruchsintensives Essen nerven Fahrgäste am meisten. Einige Teilnehmer schilderten auch positive Anekdoten wie Buchempfehlungen vom Sitznachbarn oder eine Runde Schokobonbons für alle. Allerdings führen gerade Snacks oft zu Müll im Zug, einem weiteren Kritikpunkt. Das zeigt aber auch: Es kommt auf die jeweilige Situation an. Verständnis für Mitreisende und reflektiertes Handeln sind oft wichtiger für eine angenehme Reise als strikte Verbote. ■

Streckenagenten melden Störungen direkt an MDR-Redaktion

Die Verkehrsleitstelle MDR Jump erhält Störungsmeldungen jetzt direkt aus der Leitstelle von DB Regio Südost. Das Verkehrszentrum des Mitteldeutschen Rundfunks bereitet die Informationen für alle Hörfunkprogramme, die Serviceangebote im Internet und die Apps des Senders auf. Der Service

erleichtert Bahnreisenden unter den MDR-Hörern die Tagesplanung. Die Meldungen für den MDR erstellen die DB Regio-Streckenagenten für Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen, die in der Zentralen Leitstelle auch die DB Streckenagenten-App für mobile Endgeräte betreuen. ■

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: März 2018

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

