

Regio Aktuell

Informationen der DB Regio AG für die Nahverkehrsbranche

Foto: DB AG/Axel Hartmann

Moin! Hamburg lädt zum UITP Summit ein

Anjes Tjarks: Verkehrspolitik muss den Menschen ins Zentrum rücken.

Das Tor zur Welt ist Hamburg schon lange. Nun holt die Hansestadt mit dem UITP Summit auch die Welt des Nahverkehrs an die Elbe: Vom 15. bis 18. Juni erwartet der Internationale Verband für das Öffentliche Verkehrswesen (UITP) 10.000 Besucher- und 2.800 Kongressteilnehmer:innen zu dem jährlich veranstalteten Summit auf dem Messegelände. Gastgeber vor Ort sind die Stadt Hamburg, die Hamburger Hochbahn, MOIA sowie Hamburg Messe und Congress.



**UITP
SUMMIT
HAMBURG - 2025**

„Hamburg zeigt weit über die nationalen Grenzen hinaus, wie eine Großstadt den ÖPNV als Rückgrat der Mobilitätswende stärkt und den Menschen wieder ins Zentrum der Verkehrspolitik rückt. Wir werden nicht nur Leuchtturmprojekte wie die Erweiterung und Modernisierung des U-Bahn-Netzes, die Elektrifizierung der Busflotte Hamburgs oder autonome On-Demand-Shuttles vorstellen. Wir begreifen den Kongress auch als Chance, die Antworten des Sektors auf die Herausforderungen in den Bereichen Klima, Umwelt, Gesundheit und Lebensqualität mit der internationalen Gemeinschaft zu teilen und zu diskutieren“, kündigt Dr. Anjes Tjarks, Senator für Verkehr und Mobilitätswende, an.

DB Regio stellt sich dem Publikum in Halle A1, Stand 1500 auf 400 qm Fläche vor. Highlight ist der IdeenzugUrban, ein begehbares Exponat der S-Bahn Hamburg, das Innenraumkonzepte der Zukunft schon heute erlebbar macht. Thematisch stehen die intelligente Verknüpfung öffentlicher Verkehrsmittel durch integrierte Mobilität, Autonomes Fahren und die S-Bahn 2029+ als standardisiertes und zugleich flexibel modularisiertes Fahrzeugkonzept für Metropol-S-Bahnen

im Fokus. Weitere Schwerpunkte sind das Forschungs- und Entwicklungsprojekt Digitale S-Bahn Hamburg 2.0, das die Automatisierung der Fahrzeuge durch die Nachrüstung mit ETCS und ATO beinhaltet, sowie die Echtzeiterfassung der Zugauslastung durch DB Lightgate. Die patentierte und direkt bei der S-Bahn Hamburg entwickelte Lösung misst die Belegung wagenscharf direkt aus der Infrastruktur und bietet eine universell einsetzbare und skalierbare Alternative zu herkömmlichen Systemen.

Die Wahrscheinlichkeit, im Rahmen des UITP-Summits mit Lightgate in Berührung zu kommen, ist groß: In Hamburg wird das System bereits seit 2023 eingesetzt und erfasst täglich viele Hundert Zugfahrten.

Liebe Leserinnen und Leser,

wenn es um innovative Mobilitätsangebote für die Bürger und Bürgerinnen geht, fährt Hamburg seit jeher ganz vorne mit. Hier ist vor genau 60 Jahren der weltweit erste Verkehrsverbund an den Start gegangen und hier entstehen heute wegweisende Lösungen für die urbane Mobilität von morgen. Sie sind das Resultat einer ambitionier-



Foto: S-Bahn HH/C. Martin

ten Mobilitätsstrategie, die große internationale Beachtung findet. Hamburgs Bedeutung als Forum der globalen Debatte um nachhaltige urbane Mobilität ist Ausdruck dieser Anerkennung: 2021 fand hier der ITS-Weltkongress statt, jetzt kommt das UITP Summit in die Stadt.

„In Hamburg entstehen wegweisende Lösungen für die urbane Mobilität von morgen.“

Investitionen des Bundes und der Länder in Projekte wie die Digitale S-Bahn in Hamburg tragen wesentlich dazu bei, dass diese Zukunft im mobilen Leben der Bürger und Bürgerinnen ankommt. Der S-Bahn, seit jeher Rückgrat der urbanen Infrastruktur, beschert die Digitalisierung enorme Effizienzgewinne, der Stadt eine Mobilität, die den Anforderungen der Zukunft entspricht: kürzere Fahrzeiten, höhere Frequenzen und optimierte Anschlüsse.

Jan Schröder,
Geschäftsführer S-Bahn Hamburg

Der UITP Summit findet nun jährlich statt und tagt auch 2027 in Hamburg.

Foto: Freepik

ZNV nutzt mit Hauptstadtdialog das Momentum

Zum Start der neuen Bundesregierung hat die Initiative Zukunft Nahverkehr (ZNV) Bundespolitik und Branche zusammengebracht. Mehr als 100 Teilnehmende aus Politik, Verbänden und Unternehmen nahmen am 14. und 15. Mai in Berlin den Diskurs über Kernthemen der neuen Legislaturperiode auf. Dass der ÖPNV immense Bedeutung für Wirtschaft und Arbeitsmarkt, Lebensqualität und soziale Teilhabe sowie Klima- und Umweltschutz hat, bildete die von allen geteilte Grundlage des ZNV-Hauptstadtdialogs. Für die Branche ist gesetzt, dass das Verkehrsangebot ausgebaut werden muss, um der Bedeutung des ÖPNV gerecht zu werden.

Das betrifft gerade auch die Fläche, wo integrierte Angebotskonzepte viel Potenzial bieten. Tariflich flankiert werden muss der Angebotsausbau durch die Weiterentwicklung des Deutschlandtickets. Der Branche geht es

aber auch um strukturelle Veränderungen und deren Umsetzung. Beim Hauptstadtdialog adressierte sie die Erwartung, dass es im Rahmen des im Koalitionsvertrags verankerten „ÖPNV-Modernisierungspakts“ zu einem konstruktiven Dialog mit konkreter Umsetzungsabsicht kommen muss. Unter anderem muss eine neue Finanzierungsarchitektur erarbeitet werden, die den ÖPNV als gesamtstaatliche Aufgabe begreift. Damit korrespondierend unterstrich die Branche das Angebot, ihre Organisationsstrukturen moderner und effizienter zu gestalten. Sie ist bereit, einen wirkungsvollen eigenen Beitrag zu leisten, erwartet im Gegenzug allerdings auch eine zukunfts-fähige und planbare Finanzierung.

„Die beginnende Legislaturperiode bietet den politischen Akteuren und der Branche die Chance für einen neuen Anlauf mit dem Ziel, den ÖPNV seiner Bedeutung und seinem Potenzial entsprechend neu aufzustellen“, sagt Christiane Leonard, Hauptgeschäftsführerin des Bundesverbands Deutscher Omnibusunternehmen (bdo). „Der ZNV-Hauptstadtdialog hat dieses Momentum genutzt. Der Auftakt ist gemacht.“



Foto: DB AG / Oliver Lang

Auf dem Weg ins echte Leben

Beim autonomen Fahren geht die Reise Richtung Zukunft in die nächste Etappe. DB Regio sitzt bei zwei Projekten mit am Steuer.

In Herford mit ULTIMO in den Testbetrieb gestartet, im Großraum Frankfurt die nächste Etappe von KIRA im Blick – autonomes Fahren kommt immer öfter im echten Leben an und DB Regio sitzt bei den beiden bedeutendsten Vorhaben mit am Steuer: Bei dem EU-Projekt ULTIMO koordiniert DB Regio 21 Forschungspartner aus sieben europäischen Ländern. Ziel ist die Entwicklung herstellerübergreifender Standards für die Integration autonomer Fahrzeuge in den Regelbetrieb des ÖPNV. Mit KIRA – das Kürzel steht für KI-basierter Regelbetrieb Autonomer On-Demand-Verkehre – bringt DB Regio bereits seit Juni 2024 gemeinsam mit dem Rhein-Main-Verkehrsverbund RMV autonomes Fahren auf die Straße. Die Shuttles können Level 4 und nehmen in definierten Bedingebieten Darmstadts und Offenbachs mit Regelgeschwindigkeit am Straßenverkehr teil.

Von der Branche für die Branche

Anders als in Herford, wo Ende März ein erster Kleinbus mit Einlesefahrten begonnen hat und das im Selbstfahrssystem hinterlegte Kartenmaterial der Strecke aktualisiert, haben die sechs KIRA-Shuttles bereits etliche Kilometer und die erste Phase des Testbetriebs hinter sich. Dabei ging es unter anderem um das Zusammenspiel der On-Demand-Software von ioki mit der Technologie von Mobileye, verschiedene Anfahrtsszenarien bei virtuellen Haltstellen oder die Performance in Verkehrssituationen, die für das Fahrzeug neu waren.

Nun startet KIRA in die zweite Phase des Testbetriebs. Im Fokus stehen dann der On-Demand-Betrieb mit einer geschlossenen Gruppe von Testnutzer:innen, bei dem es vor allem um die Erprobung von Kunden-

prozessen geht. Verkehrsanalysen, Akzeptanzforschung und die Optimierung von Technik und Prozessen auf Basis von Kundenfeedback sind hier zentrale Themen, aber auch die Integration der Informationen aus Fahrzeugbetrieb, Fahrgast-App und digitaler Fahrgastbetreuung auf der von ioki bereitgestellten Plattform.

ULTIMO fährt in Genf, Oslo und Herford

Herford ist mit Genf und Oslo eine von drei Städten, die im Rahmen von ULTIMO erproben, wie autonome Fahrzeuge verschiedener Hersteller gemeinsam im öffentlichen Nahverkehr eines Ortes betrieben werden können. Oslo hat damit bereits im Februar 2024 begonnen, Genf geht Anfang 2026 an den Start.



Foto: RMV / Arne Landwehrer

Die KIRA On-Demand-Shuttles sammeln seit Juni 2024 Testkilometer in Offenbach und Darmstadt.

Ziel des Erprobungsbetriebs in Herford ist es, verschiedene Fahrzeuggrößen sowie Linien- und On-Demand-Verkehre im gleichen Gebiet einzusetzen und einen autonomen integrierten Verkehr aufzubauen. Den Anfang machen zwei Kleinbusse, die in einer projektbezogenen Partnerschaft vom Technologiekonzern ZF Friedrichshafen AG und dem österreichischen Shuttle-Hersteller eVersum entwickelt wurden. In der Branche sind die Fahrzeuge keine Unbekannten: Beide waren bereits im baden-württembergischen RABus-Projekt in Mannheim und Friedrichshafen im Einsatz. „Wir wollen herausfinden, wie autonomes Fahren das Busnetz in Herford verbessern kann. Ziel ist es, im gleichen Gebiet verschiedene Fahrzeuggrößen und Betriebsformen einzusetzen und einen autonomen integrierten Verkehr aufzubauen“, erläutert Thomas Drewes, Leiter Autonomes Fahren DB Regio.

Das Projekt ULTIMO wird von der Europäischen Union mit insgesamt rund 24 Millionen Euro finanziell unterstützt und läuft von Oktober 2022 bis September 2026.



Foto: DB AG / Julia Unkel

Alte Bekannte: ULTIMO startet mit Kleinbussen, die erstmals im RABus-Projekt eingesetzt wurden.

Nächster Halt: UITP Summit, Halle A1

S-Bahn Hamburg stellt neue Version des Ideenzugs vor

WAS WÄRE WENN ... Züge ganz neu gedacht werden könnten? Im Ideenzug werden verschiedenste Themenwelten und Visionen für das Reisen der Zukunft entwickelt und in Form von 1:1-Modellen erlebbar gemacht. In diesem Jahr präsentiert die S-Bahn Hamburg den IdeenzugUrban. Zu sehen ist der neue Modellzug am DB Regio Stand in Halle A1, Stand A1500.

„Mit dem IdeenzugCity hat DB Regio 2021 den Grundstein für die Fahrzeugentwicklung der Metropolflotten der Zukunft gelegt. Jetzt zeigen wir mit dem IdeenzugUrban die konsequente Weiterentwicklung des Konzepts für die Mobilität von morgen“, erläutert Siri Eckold, Projektleiterin IdeenzugUrban bei der S-Bahn Hamburg. Tatsächlich haben Eckold und ihr Team viele sehenswerte Lösungen für die Herausforderungen des Schienenpersonennahverkehrs im Gepäck: Der Modellzug zeigt Varianten für einen optimierten Innenraum, u. a. wurde deutlich mehr Platz im Ein- und Ausstiegsbereich durch breitere Türen und eine verbesserte Sitzanordnung geschaffen. Maßnahmen, die einen beschleunigten Fahrgastwechsel unterstützen. Zusätzlich gibt es mehr Raum für Gepäck und innovative Abstellmöglichkeiten für Fahrräder. Farbige Liniencodes und intuitive Anzeigeelemente sowie strategisch



„Die S-Bahn Hamburg zeigt mit dem IdeenzugUrban, wie der Nahverkehr den Anforderungen des urbanen Lebens gerecht werden kann.“

Siri Eckold,
Projektleiterin IdeenzugUrban



Mobilität von morgen
zum Anfassen: Die S-Bahn Hamburg
kommt mit dem IdeenzugUrban zur UITP.

über den Türen platzierte Ziel- und Anschlussinformationen erleichtern den Fahrgästen die Orientierung. Die Co-Working-Spaces und Lounge-Ecken im Zug ermöglichen eine effiziente Nutzung der Fahrzeit und bieten deutlich mehr Komfort. Kreative Lösungen für eine bessere Aufenthaltsqualität und eine ebenso sichere wie barrierefreie Mobilität finden sich aber auch an anderer Stelle: Kontaktlose Türtaster bieten ein hygienischeres Reiseerlebnis. Intelligente Lichtkonzepte sorgen tags wie nachts für einen angenehmeren Aufenthalt. Interaktive Ruftaster und unterstützende Technologien wie Bluetooth-Anbindung für Hörgeräte, setzen neue Maßstäbe für eine barrierefreie und sichere Mobilität. Das innovative Nachhaltigkeitskonzept setzt ebenfalls Akzente: Leichte Materialien und neue Sitzkonzepte reduzieren das Fahrzeuggewicht um bis zu 30 Prozent und die Infomonitore an den Decken mit der Reisendeninformation kommen mit einem Minimum an Strom aus. Solarmodule auf dem Fahrzeugdach erzeugen Strom, der in das Netz eingespeist wird.

Einblicke in die Zukunft der Mobilität

Intelligente Betriebsleittechnik der Digitalen S-Bahn Hamburg 2.0 überwacht und steuert Züge in Echtzeit

Mit dem neuen Projekt „Digitale S-Bahn Hamburg 2.0“ geht die S-Bahn Hamburg zusammen mit ihren Kooperationspartnern der Freien und Hansestadt Hamburg, Siemens Mobility und der Deutsche Bahn den nächsten Schritt in Richtung zukunftsweisender Mobilität. Ziel des Forschungsvorhabens ist die Entwicklung einer intelligenten Betriebsleittechnik, die den Bahnbetrieb live überwacht, steuert und optimiert. Die S-Bahn Hamburg präsentiert das innovative Vorhaben auf dem DB Regio Stand in Halle A1, Stand A1500.

„Das Projekt baut auf dem Erfolg des hochautomatisierten Betriebs der ‚Digitalen S-Bahn Hamburg‘ auf: Mit der intelligenten Betriebsleittechnik zur

Echtzeitüberwachung und -steuerung werden die Fahrtverläufe der automatisierten Züge hochpräzise energetisch und verkehrlich optimiert. Dadurch werden beispielsweise unnötige Halte auf der freien Strecke vermieden und die Energiebedarfe durch die optimierte Fahrweise und der effizienteren Energierückspeisung reduziert. Das Bahnsystem wird

insgesamt vorausschauender und resilienter im alltäglichen Betrieb“, erklärt Christoph Gonçalves Alpoim, Leiter Digitale S-Bahn Hamburg. Mit dem Pilotprojekt „Digitale S-Bahn Hamburg“ wurde zum ITS-Weltkongress im Oktober 2021 auf der Strecke zwischen Berliner Tor und Bergedorf/Aumühle die Digitalisierung des Bahnbetriebs mit vier

Fahrzeugen der S-Bahn Hamburg präsentiert. Technologisch realisiert wurde das Projekt mit dem Zugbeeinflussungssystem European Train Control System (ETCS) und dem automatischen Zugsteuerungssystem Automatic Train Operation (ATO). Seit September 2022 haben die vier umgebauten Züge der Baureihe 474 den hochautomatisierten Regelbetrieb aufgenommen – ein beeindruckender Meilenstein für die Digitalisierung des deutschen Schienennetzes.



Foto: DB AG/Volker Eimersleben

Einer von vier hochautomatisiert
fahrenden Zügen der Linie S2.



Standpunkt



Foto: DB Regio

Der ÖPNV als Wirtschaftsmotor

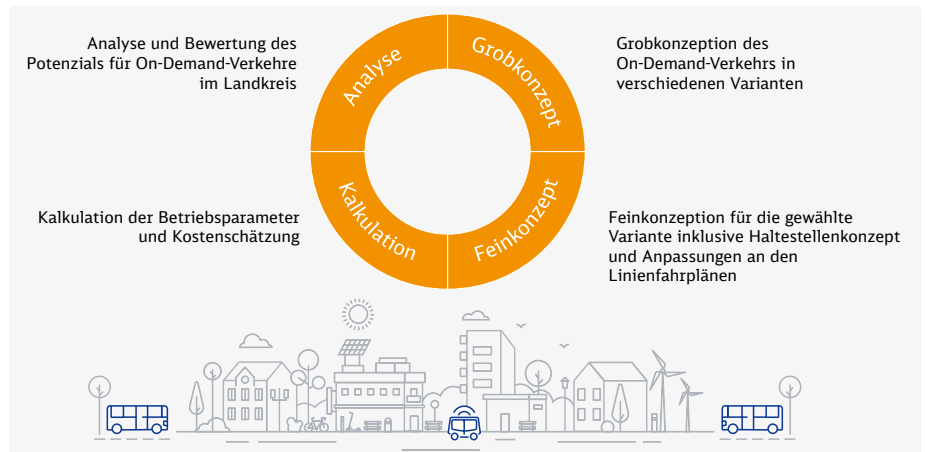
Dr. Jan Schilling,
Vorstand Marketing, DB Regio AG

Wenn über den öffentlichen Personennahverkehr diskutiert wird, steht häufig die Frage nach den Kosten im Fokus. Dass ein solcher Blickwinkel die gesellschaftlichen und ökonomischen Leistungen unterschlägt, die der ÖPNV in Deutschland erbringt, liegt auf der Hand.

Wie groß der Beitrag des ÖPNV tatsächlich ist, zeigt nun die Untersuchung von MCube Consulting im Auftrag der Initiative Zukunft Nahverkehr: Jeder Euro, der in den ÖPNV investiert wird, generiert im Gegenzug drei Euro an volkswirtschaftlicher Wertschöpfung. Ein eindrucksvoller Faktor, der die Debatte dringend neu ordnen sollte.

Mit 75 Milliarden Euro Bruttowertschöpfung jährlich ist der ÖPNV nicht nur Rückgrat nachhaltiger Mobilität, sondern auch starker Treiber für Wirtschaftswachstum. Er stabilisiert regionale Wertschöpfungsketten, stärkt Einzelhandel und Tourismus, sichert Arbeitsplätze – und senkt zugleich volkswirtschaftliche Kosten, etwa durch geringere CO₂-Emissionen oder weniger Flächenverbrauch. Diese Erkenntnis führt zu einer klaren Schlussfolgerung: Der ÖPNV hat eine große wirtschaftliche Hebelwirkung. Einsparungen bedeuten langfristig einen Rückbau gesamtwirtschaftlicher Potenziale. Also sollten wir viel eher den ÖPNV ausbauen und Wachstumsimpulse setzen, die gerade jetzt so dringend gebraucht werden.

Der ÖPNV ist keine Belastung, sondern ein Standortfaktor für die Zukunft Deutschlands, gelebter Klimaschutz und Teil der Daseinsvorsorge. Deshalb braucht es jetzt eine gemeinsame Kraftanstrengung von Bund, Ländern und uns als Branche, um das bestehende Angebot zu sichern und gezielt auszubauen.



Flexible Shuttles und schnelle Busse machen im Duett mobil

Von der Analyse zum integrierten Konzept für die „Krumme Ebene“

Die „Krumme Ebene“ bei Gundelsheim im Landkreis Heilbronn ist verkehrstechnisch schwieriges Terrain. Denn wo sich verstreut liegende Ortschaften nur schwer erschließen lassen, müssen Linienbusse Haken schlagen und Schleifen fahren. Eine „Herausforderung für die Fahrgäste“ sei das Verkehrsangebot früher gewesen, berichtet Jasmin Berger, Marktmanagerin DB Regio Bus Baden-Württemberg. Doch das ist Geschichte. Seit Jahresbeginn wird die Krumme Ebene mit einem integrierten Konzept erschlossen, das Linien- und On-Demand-Verkehr verbindet.

Der Landkreis Heilbronn arbeitet an der Fortschreibung des Nahverkehrsplans. Erfahrungen mit innovativen Ansätzen zu sammeln, kam da gerade recht. Das Team Innovative Verkehrskonzepte von DB Regio analysierte dafür das ÖPNV-Angebot, die Nachfragepotenziale sowie die Verkehrsströme im Raum Gundelsheim/Bad Friedrichshall. Auf dieser datengestützten Grundlage entstanden dann ein Grobkonzept mit mehreren Varianten,

ein Feinkonzept für die ausgewählte Variante sowie die Kalkulation der Betriebsparameter und der Kosten. Eine neue, schnelle Linie erschließt nun das Verkehrsgebiet auf direktem Weg. Die Randgebiete werden nun noch im aufkommensstarken Schülerverkehr mit Linienbussen bedient. Dafür macht ein On-Demand-Verkehr die Fahrgäste in den Ortschaften nun fahrplanunabhängig mobil.

Für die Bürgerinnen und Bürger bedeutet dies „mehr Komfort und Flexibilität im Alltag“, hebt Jasmin Berger hervor. Bis 9. Mai absolvierten 725 registrierte Nutzende rund 6.750 Fahrten mit dem On-Demand-Angebot – und bewerteten es im Durchschnitt mit 4,8 von fünf Sternen. Martin Mäule, Geschäftsführer des Verbunds Heilbronner-Hohenloher-Haller Nahverkehr (HNV): „Das bedarfsorientierte On-Demand-Mobilitätsangebot stellt für uns nicht nur eine zukunftssträchtige Ergänzung zum klassischen öffentlichen Nahverkehr dar, sondern bietet insbesondere im ländlichen Raum eine attraktive und nachhaltige Alternative zum privaten PKW.“

Denkanstöße zur Mobilitätswende

Was muss in den Köpfen der Menschen und beim ÖPNV-Angebot geschehen, damit die Mobilitätswende vorankommt? Im Auftrag der Brancheninitiative Zukunft Nahverkehr (ZNV) haben sich das Hamburger Medienhaus brand eins und statista auf Spurensuche begeben und mehr als 500 Menschen befragt. Zu Wort kommen im „Mobilitätsreport kompakt“ auch Expert:innen wie Meike Jipp. Die Bereichsvorständin

beim Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt plädiert dafür, den Zugang zum ÖPNV möglichst einfach zu machen. „Früher mussten Menschen, die den ‚Tatort‘ sehen wollten, am Sonntagabend um 20.15 Uhr das Erste einschalten. Heute kann jeder den Krimi in der Mediathek anschauen, wann immer er will. Eine so konsequente Flexibilisierung und Individualisierung sollte auch beim öffentlichen Verkehr möglich sein.“

Weitere Informationen im E-Paper





Der On-Demand-Verkehr lässt die Nische hinter sich

Konstantin Lehrmann kennt die Marktentwicklung im On-Demand-Verkehr (ODV) ganz genau. Er war schon dabei, als die allerersten Projekte in Deutschland in Fahrt kamen. Heute ist Lehrmann Senior Project Manager On-Demand Mobility bei DB Regio Straße und unterstreicht, dass der ODV inzwischen ganz anders eingesetzt wird als am Anfang.

„Begonnen hat der ODV mit solitären, von Fördermitteln angeschobenen Projekten außerhalb des ÖPNV. Heute ist er häufig regelfinanziert und ergänzt den klassischen Linienverkehr. In geografischen und zeitlichen Randlagen ersetzt der ODV ihn aus wirtschaftlichen Gründen sogar manchmal.“

„Alesbar sei dies an den Vergaben. Immer öfter werde ODV ausgeschrieben, um ihn in das ÖPNV-Angebot zu integrieren. Rund die Hälfte der ODV-Vergaben im Jahr 2024 seien so angelegt gewesen – Tendenz steigend. Aus seiner ursprünglichen Nische sei der ODV längst hinausgewachsen, so Lehrmann. „Er wird immer mehr zu einer konzeptionell eingesetzten Angebotskomponente eines integrierten ÖPNV.“

„Riesiger Mehrwert für Fahrgäste“

Ein Jahr Modellregion SMILE24: Integrierte Mobilität macht ÖPNV auf dem Land alltagstauglich

Ein Jahr nach dem Start ist SMILE24 in der Wirklichkeit angekommen. „Natürlich verändern sich Mobilitätsgewohnheiten in der Breite zu langsam, um nach 365 Tagen ein Fazit zu ziehen“, bilanziert Dr. Arne Beck, Geschäftsführer der Landesnahverkehrsgesellschaft NAH.SH. „Aber wir sehen, dass wir mit dem Mobilitätsansatz am Markt erfolgreich sind. Die Nachfrage ist zusammen mit Erschließungs-, Angebots- und Verbindungsqualität deutlich gestiegen. Rund 90 Prozent der Einwohner haben Zugang zum ÖPNV, kommen mit dem On-Demand-Verkehr vor Abfahrt des Busses an und können umsteigen.“

Tatsächlich hat SMILE24 schon im ersten Jahr gezeigt, dass sich in der öffentlichen Mobilität landesweit gleichwertige Lebensverhältnisse realisieren lassen. Viele Bürger:innen erhalten erstmals eine Mobilitätsgarantie im Sinne eines Anschlusses an das Mobilitätsnetz und die Möglichkeit, die Preisvorteile des Deutschlandtickets überhaupt nutzen zu können. Die Erschließungsqualität ist um bis zu 76 Prozent und die Verbindungsqualität um bis zu 40 Prozent gestiegen, während die Angebotsdichte zum Teil um mehr als 60 Prozent zugelegt hat. Beck: „Ein vollintegrierter Mobilitätsansatz ist am Markt erfolgreich, betrieblich machbar und macht den ÖPNV auf dem Land alltagstauglich.“

Realisiert wird das integrierte Mobilitätsangebot im Wesentlichen mit Expressbussen, konventionellen Buslinien und On-Demand-Verkehren, die durch mehr als 3600 Halte- und Zugangsstellen miteinander vernetzt und durch Bike- und Carsharing ergänzt werden. „Es ist ein riesiger Mehrwert für die Fahrgäste, wenn Verkehrsunternehmen und Landkreise partnerschaftlich an einem Strang ziehen. Die Buslinien von SMILE24 bekommen von unseren Reisenden fast ausschließlich Bestnoten und ein Viertel der Menschen nutzt den ÖPNV mit SMILE24 öfter als vor dem Projektstart“, bilanziert Daniel Marx, Geschäftsführer der DB Autokraft GmbH, die das Angebot mit Unterstützung lokaler Partner auf die Straße bringt. Das gilt für Berufspendler offenbar ebenso wie für Touristen: Die Anzahl der Jobtickets hat sich verfünffacht, die der ÖPNV-Nutzer im touristischen Ausflugsverkehr nahezu verdoppelt. „Die Menschen haben in sehr kurzer Zeit ihre Gewohnheiten und Reiseketten geändert“, resümiert Marx. Beck zieht daraus ein Fazit, das man durchaus als Plädoyer für einen kundenzentrierteren ÖPNV verstehen kann: „Wenn man ein gutes Angebot hat, ist auch die Nachfrage da.“

Weitere Informationen im E-Paper



Rund um die Uhr ohne eigenes Auto mobil? Die von Bund und Land geförderte Modellregion SMILE24 setzt neue Maßstäbe im ländlichen ÖPNV.

Mehr Fahrzeug-Standardisierung trifft auf breite Zustimmung

Mehr Standardisierung erleichtert die Beschaffung von Schienenfahrzeugen und senkt die Kosten. Dieses Fazit zieht der Bundesverband SchienenNahverkehr (BSN) nach seiner Fachtagung Ende März in Kassel. In den Diskussionen der rund 120 Teilnehmenden aus der ganzen Branche sei deutlich

geworden, dass einheitliche Fahrzeug-Standards grundsätzlich dem Wunsch aller Beteiligten entsprechen, so der BSN. Die Fahrzeughersteller betonten, dass sich die Besteller dafür auf einheitliche Ausstattungen in und an Fahrzeugen einigen müssen. Die Besteller griffen diesen Ball selbstkritisch auf. Man

werde beispielsweise dafür Sorge tragen müssen, dass Aufgabenträger häufiger als bisher gemeinsam Fahrzeuge ausschreiben. Zugleich forderten sie mehr Kompatibilität von Bauteilen über unterschiedliche Fahrzeugserien und Hersteller hinweg. Nur so könne es gelingen, Werkstattprozesse effizienter zu gestalten.

Neue Züge für die Schnellfahrstrecke

DB Regio macht mit Desiro HC Tempo zwischen München und Nürnberg

Mit neuen Zügen betreibt DB Regio Bayern künftig den schnellen Regionalverkehr über die Neubaustrecke Nürnberg – Ingolstadt – München. Ab Dezember 2028 rollen hier 190 km/h schnelle Doppelstockzüge des Typs Desiro HC des Herstellers Siemens. Sie ersetzen die bisher eingesetzten Skoda-Wendezüge sowie ehemalige IC-Garnituren. Sieben Desiro HC hat DB Regio für die Linie RE 1 bestellt. Sie werden durchgehend vom frühen Morgen bis in den späten Abend im Stundentakt verkehren und damit derzeit noch bestehende Angebotslücken schließen. Bewährt hat sich die 190 km/h schnelle und druckdichte Variante des Desiro HC bereits auf der Schnellfahrstrecke Nürnberg – Erfurt, wo die Sechsteiler bereits seit Juni 2024 im Einsatz sind.

Die Verbesserungen auf der Linie RE 1 sind Teil des neuen Verkehrsvertrags für das Netz Isar-Noris-Altmühl, das die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) im März 2025 erneut an DB Regio vergeben hat. Über den Schnellverkehr zwischen Nürnberg und München hinaus umfasst das Netz auch die Linien München – Ingolstadt – Treuchtlingen (– Nürnberg) sowie Augsburg – Treuchtlingen – Nürnberg. Für diese Linien sieht der neue Verkehrsvertrag ab Dezember 2029 Verbesserungen vor. So wer-

den im Abschnitt Treuchtlingen/Weißenburg – Nürnberg Verstärkerzüge den Stundentakt in der Hauptverkehrszeit zum Halbstundentakt verdichten. Bei stark nachgefragten Zügen im Zulauf auf Nürnberg und München erhöht die BEG zudem die Sitzplatzkapazität. DB Regio wird für diese Linien die bestehende Twindexx-Doppelstockflotte um sechs auf künftig 24 Züge ausbauen.

„Insgesamt steigern wir als Freistaat das Angebot in diesem Netz um sechs Prozent auf jährlich 6,4 Millionen Zugkilometer und investieren mehr denn je, trotz der schwierigen Finanzlage“, sagte Bayerns Verkehrsminister und BEG-Aufsichtsratsvorsitzender Christian Bernreiter. „Der größte Bonus ist die Einführung des Stundentakts beim Regionalexpress zwischen München, Ingolstadt und Nürnberg. Das ist ein starkes Signal für die Fahrgäste!“

Weitere Informationen im E-Paper



Grafik: BEG

DB Navigator denkt bei Auskunft ans D-Ticket



Foto: DB AG/Volker Emersleben

Gute Nachrichten für alle, die mit Deutschlandticket und DB Navigator unterwegs sind: Die Verbindungsauskunft berücksichtigt das Ticket nun automatisch – mithilfe des Deutschlandticket-Filters. Wird er in den Optionseinstellungen der Verbindungssuche aktiviert (Foto links), zeigt die Auskunft nur Verbindungen, auf denen das Deutschlandticket gilt. Wird in den Einstellungen für Reisende angegeben, dass alle ein Deutschlandticket haben, zeigt der DB Navigator mehrere Verbindungsvarianten an: Solche, bei denen das Deutschlandticket gar nicht, nur auf einem Teil der Strecke oder für die gesamte Verbindung gültig ist. Die Preisauskunft zeigt dann entweder den Preis für die gesamte Verbindung oder für die Streckenanteile an, auf denen das Deutschlandticket nicht gültig ist. Gilt es für die gesamte Strecke, heißt es: „Verbindung im D-Ticket enthalten.“

Beste Verbindungen am linken Moselufer



(v. l.) Oberbürgermeister Wolfram Leibe (Trier), Landrat Andreas Kruppert (Eifelkreis Bitburg-Prüm), Ministerin Katrin Eder (Land Rheinland-Pfalz), Dr. Klaus Vornhusen (DB-Konzernbevollmächtigter), Petra Löcker (Bundesverkehrsministerium), Ralf Thieme (Vorstand Personenbahnhöfe DB InfraGO), Raphaël Zumsteeg (Verkehrsministerium Luxemburg)

Foto: Stefan Wildhirt

Neunzehn Kilometer lang, fünf neue Stationen: Auf der linken Moselseite in Trier fahren wieder Personenzüge. Mehr als 40 Jahre diente die Weststrecke nur dem Güterverkehr. Seit März bedienen zwei stündliche Regionalbahnlinien die Stadtteile am linken Moselufer. Mit der neuen Linienführung der RB 83 ab Wittlich erhalten die neu erschlossenen Stadtteile eine optimierte Anbindung nach Luxemburg. Die neue RB 84 schafft direkte Verknüpfungen nach Saarburg.

Im engen Schulterschluss mit dem Bund, dem Land Rheinland-Pfalz, der Stadt Trier und dem Zweckverband SPNV Rheinland-Pfalz Nord verwirklichte die DB die Reaktivierung in nur zwei Jahren Bauzeit. Katrin Eder, Ministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität des Landes Rheinland-Pfalz: „Die Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs ist ein wichtiger Beitrag zur Verkehrswende und somit gleichzeitig auch zum Klimaschutz. Derzeit betrachten wir weitere zwölf Strecken auf eine potenzielle SPNV-Reaktivierung.“

Wie Telematik und KI Unfälle vermeiden

Bei erhöhtem Risiko warnt die Assistenz-App Fahrerinnen und Fahrer

Seit Jahresbeginn nutzt DB Regio Straße Telematik und Künstliche Intelligenz (KI) auch zur Vermeidung von Verkehrsunfällen. Bei erhöhtem Risiko warnt das Dienst-Smartphone am Armaturenbrett, über das auch Fahrempfehlungen zum Energiesparen übertragen werden, die Fahrerinnen und Fahrer. Den Risiko-Score ermittelt die Anwendung, indem sie aktuelle Fahrt-, Fahrzeug- und Positionsdaten mit historischen Daten anreichert. Erkennt der Algorithmus ein erhöhtes Unfallrisiko, erscheint in der Fairfleet „Eco-App“ für umweltfreundliches Fahren zusätzlich ein Gefahrenhinweis.

DB Regio Straße gehört zu den Vorreitern der Telematik im ÖPNV. Darunter zu verstehen ist die Ausrüstung der Fahrzeuge mit GPS und mit Systemen, die Daten zur Fahrt und zum Fahrzeugzustand ermitteln. An eine Plattform übertragen, setzt DB Regio diese dann für die vorbeugende Instandhaltung, aber auch das Assistenzsystem EcoApp ein. Alle rund 6.000 Busse von DB Regio sind mit Telematik-Systemen ausgerüstet. Dass diese seit 1. Januar auch zur Unfallprävention genutzt werden, geht auf eine Beobachtung der Datenexperten von DB Regio und DB Analytics zurück. „Oft ändert sich schon eine Weile vor einem Unfall durch unruhigeres Lenken, Bremsen und Beschleunigen die

Fahrweise“, berichtet Peter Hecker, Seniorreferent Telematik bei DB Regio Straße. Diese Auffälligkeit geht vor allem auf stressige Verkehrssituationen zurück und ist bereits ein wichtiger Indikator für ein erhöhtes Risiko. Weitere Einflussgrößen werden aus dem Pool historischer Daten gewonnen – etwa die Lage von Unfallschwerpunkten, die Wetterbedingungen und Tageszeit. Alle zehn Minuten ermittelt die KI daraus einen Risiko-Score. Erreicht er einen Schwellenwert, erfolgt ein Warnhinweis. Peter Hecker betont, dass es dabei ausschließlich um individuelle Unterstützung und nicht um Kontrolle der Fahrerinnen oder des Fahrers geht. „Vorgesetzte haben keinen Einblick in die Warnhinweise.“ Wie groß der Effekt der Warnungen ist, lässt sich laut Hecker noch nicht abschließend sagen. „Wie die Hinweise wahrgenommen werden, ist auch eine Frage der Gewöhnung.“ Ein Trend lasse sich aber bereits erkennen. So sei die zuletzt leicht, aber stetig gestiegene Unfallhäufigkeit jetzt wieder klar rückläufig.

Für den kanadischen Telematik-Marktführer Geotab, dessen Produkte auch DB Regio einsetzt, war die KI-gestützte Unfallprävention bereits eine Auszeichnung wert. Bei einer Fachveranstaltung im Februar in Orlando (Florida) holte Peter Hecker für DB Regio den „Innovation-Award“ ab.

Mireo rollt künftig rund um Magdeburg

Mehr Sitzplätze, Taktverdichtungen und neue Züge: Mit dem ab 2028 gültigen Verkehrsvertrag für das Elektronetz Magdeburg Nord (ENORM) sind viele Verbesserungen für die Fahrgäste verbunden. Im Vergabeverfahren der Nahverkehr Sachsen-Anhalt GmbH (NASA) hat DB Regio Südost erneut den Zuschlag erhalten und setzt ein optimiertes Leistungsangebot um. Zwischen Magdeburg und Burg, Magdeburg und Schönebeck sowie Magdeburg und Zielitz bietet der Fahrplan künftig einen Halbstundentakt. Auf der Linie RE 20 Magdeburg – Stendal – Uelzen wird es kürzere Reisezeiten geben, die Linie RB 30 verbindet in Zukunft Halle (Saale) über Magdeburg und Stendal mit Wittenberge. Für die Linie RB 40 Braunschweig – Magdeburg enthält der Verkehrsvertrag optional die Verlängerung bis Dessau-Rosslau. DB Regio beschafft für die Umsetzung des neuen Angebots insgesamt 35 drei- und vierteilige Elektrotriebzüge des Typs Mireo von Siemens (Beispielfoto unten), die im Landesdesign gebrandet werden. Auch sie werden in Doppeltraktion fahren und dann bis zu 450 Sitzplätze bieten.



Foto: DB AG/Volker Emersleben

Rückenwind aus Brüssel

EU regelt die Mitnahme von Fahrrädern im Zug

Das Fahrrad am Bahnhof lassen? Für die letzte Meile mit in den Zug nehmen? Oder lieber erst mit dem Zug raus ins Grüne und dann die Radtour starten? Für die Kombination von Zug und Rad gibt es viele gute Gründe und auch Rückenwind aus Brüssel – genauer: die EU-Verordnung 2021/782. Sie legt unter anderem Mindeststandards für die Mitnahme von Fahrrädern in Zügen fest, empfiehlt aber auch die Entwicklung von Plänen, in denen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) beschreiben, wie sie diese Standards in die Praxis umsetzen. „Die Mindeststandards der EU erfüllen wir alle. Selbst in unseren kleinen Regio-Shuttle-Triebwagen“, erläutert Roland Schmidt, Tarifexperte bei DB Regio. Die in der EU-Verordnung empfohlenen Pläne muss er, ebenso wie die Kolleg:innen anderer EVU, trotzdem aufstellen. „Das hat der Bund bei der Umsetzung in nationales Recht beschlossen und im Allgemeinen Eisenbahngesetz festgeschrieben. Darin ist auch festgehalten, dass Fachverbände und Öffentlichkeit beteiligt werden müssen.“ Ein Leitfaden, der die EVUs bei der Erstellung dieser Pläne unterstützt, ist beim Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) in Arbeit. Gefragt sind auch die Aufgabenträger, die die Verordnung bei Ausschreibungen von Verkehrsverträgen berücksichtigen müssen.

Währenddessen freuen sich Radler:innen über Angebote wie die Fahrradtageskarte Nahverkehr. Sie gilt seit Einführung des Deutschlandtickets in allen Verbünden und ermöglicht eine bundesweit einheitliche Mitnahmeregelung, die auch E-Bikes umfasst. Die 45 km/h schnellen



Egal ob Job oder Freizeit: Bei der Umsetzung der EU-Verordnung sind Betreiber und Besteller gleichermaßen gefragt.

Foto: istock/Mystockimages

S-Pedelecs müssen hingegen draußen bleiben. Anders als im Fernverkehr ist keine Reservierung nötig und wird von der Verordnung auch nicht nahegelegt. Dafür stellt sie dem Nahverkehr frei, die Fahrradmitnahme bei hohem Fahrgastaufkommen einzuschränken. Durchgesetzt wird das im Zweifel mit Verweis auf die Betriebssicherheit von den Kundenbetreuer:innen im Nahverkehr. Meist genügt aber der Appell an die Vernunft. Schmidt: „Stoßzeiten sollte man meiden. Wird es trotzdem mal eng, haben Rollstühle und Kinderwagen Vorrang.“

In Bayern gibts was zu erleben

Wer in Bayern nichts mit sich anzufangen weiß, ist selbst schuld. Rund 500 per Bahn bestens erreichbare Ausflugstipps hat DB Regio Bayern zwischen den Alpengipfeln im Werdenfeller Land und der „Thüringer Warte“ bei Ludwigstadt im Frankenwald zusammengestellt. Bei so viel Angebot im Portal wir-entdecken-bayern.de fällt die Auswahl schwer. Mit innovativen Tools können sich die Nutzenden spielerisch inspirieren lassen. Der Ausflugsfinder mit Kartendarstellung (incl. Streckennetz) filtert die Angebote nach Orten und Interessen – etwa „Kunst & Kultur“, „Sport & Action“ und „Baden & Wellness“. Der „Inspirator“ spürt ideale Ausflüge für Paare und Solo-Reisende, Gruppen und Senioren auf. Und der „Urlaubsplaner“ stellt Tag für Tag Vorschläge für Ausflüge vom Urlaubsort aus zusammen. Damit die Tools die Vorlieben der Nutzenden treffen, habe man im Vorfeld Marktforschungen durchgeführt, berichtet Anke Jochum, Marketing DB Regio Bayern. Ihr persönlicher Favorit: „Das Buchheim-Museum der Fantasie in Bernried am Starnberger See ist wunderbar.“

Mosel lockt mit Lotsenservice

Der 248 Kilometer lange Mosel-Radweg gehört zu den beliebtesten in Deutschland. Das liegt nicht nur an den romantischen Städten und spektakulären Burgen, sondern auch an der entlang der Mosel verlaufenden Bahnstrecke: Geht die Etappe zu Ende oder die Puste aus, nimmt der Zug Räder und Radelnde mit. Damit das noch besser klappt, helfen jetzt Radlotsinnen und -lotsen in ausgewählten Zügen beim Ein- und Aussteigen und beim Verteilen der Drahtesel auf die Mehrzweckbereiche im Zug. Im Einsatz sind sie auf zwei Regionalbahnlinien (RB 81 Koblenz – Trier und RB 82 Trier – Perl) an den Wochenenden, Feiertagen und Brückentagen sowie täglich in den Sommerferien. Den Lotsen-Service im Zeitraum vom 15. März bis 1. November haben DB Regio Mitte und die Aufgabenträger des Netzes MoselLux mit dem neuen Verkehrsvertrag vereinbart. „Das hilft

den Fahrgästen und auch der Pünktlichkeit“, sagt Thorsten Müller, Verbandsdirektor des Zweckverbands SPNV Rheinland-Pfalz Nord. Die saarländische Mobilitätsministerin Petra Berg ergänzt, damit werde sowohl das Radfahren als auch das Bahnfahren attraktiver.



Foto: DB AG

Impressum

Herausgeber
DB Regio AG
Marketing
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
Juni
2025

Zusatz-Infos im
E-Paper

