

Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,

„disruptiv“ nennt man Innovationen, die vorhandene Lösungen und Märkte völlig in Frage stellen, verändern oder zerstören können. Keine Frage: die App-basierte On-Demand-Mobilität mit digitaler Routenoptimierung gehört in diese Kategorie. Denn sie ermöglicht, dass sich der Fahrplan nach dem Kunden richtet und



Foto: Andreas Varnhorn

nicht der Kunde nach dem Fahrplan. Deshalb wird oft die Sorge geäußert, dass es Bus und Bahn so in Zukunft nicht mehr geben könnte und die Digitalisierung ganz neuen Play-

ern den Weg ebnet. Käme es so, wäre das ein hoher Preis. Nur leistungsfähige Liniensysteme generieren Umweltvorteile und Verkehrsentlastung. Sie sind das Rückgrat der geplanten Verkehrswende. Wir müssen On-Demand-Mobilität daher als bedarfsorientierte Erweiterung des Liniensystems auf Straße und Schiene verstehen. Eine Integration ins bestehende System Nahverkehr kann in Metropolen und ländlichen Regionen echten Mehrwert für Fahrgäste und Aufgabenträger bieten. ioki hat als Geschäftszweig der DB für On-Demand-Lösungen das digitale Know-how dafür. DB Regio verfügt über die nötige Betreiberkompetenz. Gemeinsam mit den Aufgabenträgern können wir die Zugangsschwelle zum Nahverkehr senken, den Service verbessern und neue Kunden gewinnen.

Dr. Jörg Sandvoß,
Vorstandsvorsitzender DB Regio AG



Grafik: Deutsche Bahn

„On Demand“ in die Zukunft

Shuttle-Verkehre auf Bestellung eröffnen Chancen im Nahverkehr

Der Begriff klingt wie ein Gegensatzpaar, und doch wird der „Individuelle Öffentliche Verkehr“ (IÖV) den Nahverkehr der Zukunft verändern. Die Branche jedenfalls diskutiert längst nicht mehr über das Ob, sondern vor allem über das Wie. Beim ioki Mobility Network Symposium Ende 2018 in Berlin bestand unter den rund 250 Teilnehmern Einigkeit: Neue Mobilitätsangebote müssen in den bestehenden ÖPNV integriert werden, um die Straßen zu entlasten. In den USA haben App-gestützte Fahrdienstplattformen den Autoverkehr in Metropolen noch vergrößert und zugleich Bus und Bahn kannibalisiert. Das deutsche Zielbild geht in eine andere Richtung. Die Vorstellung der Bundesregierung sei es, die neuen Angebote mit dem ÖPNV zu verbinden, um auch die „letzte Meile“ abzudecken, sagte Steffen Bilger, Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, beim ioki-Symposium. Dies berge für große Städte ebenso wie für ländliche Räume neue Chancen.

Beide sind tariflich in den ÖPNV integriert, bekommen von den Fahrgästen beste Bewertungen und werden oft genutzt, um den Liniensystemen mit Bahn und Bus zu erreichen. Leistungsfähige Liniensysteme werden nach Ansicht von Klaus Müller, Vorstand DB Regio Bus, weiter das Rückgrat des Nahverkehrs bleiben. Mit ergänzenden On-Demand-Angeboten könne der Liniensystemen jedoch näher an die Kunden gebracht und dadurch noch attraktiver werden. Notwendig sei dafür das Engagement aller. „Eigenwirtschaftlich ist das nicht zu leisten.“ Was Müller ebenfalls wichtig ist: „Auch On-Demand-Verkehre brauchen Betreiberkompetenz, Erfahrung und Professionalität, damit sie erfolgreich sind.“

Was mit On-Demand-Mobilität noch möglich ist, testet DB Regio Mitte jetzt im Raum Mannheim. Ein sechswöchiger Feldversuch richtet sich gezielt an Autopendler. ■ **Siehe Seite 5**

■ Mehr zu diesem Thema im E-Paper

Liniensysteme werden das Rückgrat bleiben

Beispiele dafür sind das „ioki Hamburg Shuttle“ und das mit ioki-Technologie realisierte „Wittlich Shuttle“ von DB Regio Bus.

Foto: DB / Wolfgang Köhler



Bei Fahrgastrechten faire Bedingungen schaffen

von Dr. Jan Schilling, Geschäftsführer ÖPNV im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)

Als 2007 Parlament und Rat der Europäischen Union die Fahrgastrechteverordnung Nr. 1371/2007 beschlossen, war dies ein Meilenstein im Verbraucherschutzrecht. Nach intensiven politischen Diskussionen wurde eine tragfähige Balance zwischen den berechtigten Interessen der Fahrgäste und den unternehmerischen Notwendigkeiten der Eisenbahnunternehmen gefunden. Gleichzeitig war damit ein politisches Signal verbunden, in welche Richtung sich das Thema Fahrgastrechte auch für andere Verkehrsträger entwickeln sollte. Die Hoffnung, dass diese sich dem fahrgastfreundlichen Standard des Eisenbahnverkehrs anschließen, wurde jedoch enttäuscht.

Die Eisenbahnunternehmen haben die ihnen gestellten Aufgaben längst erledigt. So haben sie in Deutschland zum Beispiel für Verspätungsfälle ein Service-Center Fahrgastrechte geschaffen, an das sich die Reisenden wenden können. Auch wurden Schlichtungsstellen eingerichtet, die es den Reisenden ermöglichen, bei Streitigkeiten schnell und ohne gerichtliches Verfahren zu Lösungen zu kommen. Und auch mit Blick auf die Barrierefreiheit wurde und wird bei Neu- und Umbauten der Infrastruktur sowie darüber hinaus im Service viel getan. Bei den anderen Wettbewerbern im Fernverkehr wurden dagegen im Laufe der Jahre die hohen Anforderungen, die Eisenbahnen bei den Fahrgastrechten zu erfüllen haben, schrittweise nach unten angepasst: So liegen die Standards der im Jahr 2011 verkündeten neuen europäischen Verordnung für den Busverkehr im Hinblick auf Busfern-

Standpunkt



Foto: VDV

„Die neuen Forderungen des europäischen Parlaments gehen noch deutlich über die bisherigen Regelungen hinaus und verstärken damit die heute bereits bestehenden Benachteiligungen des Eisenbahnverkehrs gegenüber Bus und Flugzeug.“

verkehrsleistungen deutlich unter den Verpflichtungen, die Eisenbahnunternehmen zu erfüllen haben. Und auch im Flugverkehr wird statt einer Verschärfung der Passagierrechte nunmehr über weniger strenge Anforderungen diskutiert. Im Ergebnis hat dies nicht nur für die Kundinnen und Kunden negative Konsequenzen, weil sie bei Fernbusnutzung oder im Flugverkehr geringere Ansprüche geltend machen können. Es führt auch zu einer deutlichen Benachteiligung des Eisenbahnverkehrs im Wettbewerb der Verkehrsträger – ein sicherlich nicht wünschenswerter Umstand mit Blick auf die umwelt- und klimapolitischen Ziele der EU und Deutschlands.

Es drohen massive Mehrkosten

Derzeit bestünde die Möglichkeit, diese Fehlentwicklung zu korrigieren und erneut zu einer ausgewogenen Lösung zu kommen. Denn die europäischen Institutionen verhandeln über eine Novellierung der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007. Auf Vorschlag der Kommission sollte der durch eine Entscheidung des EUGH konterkarierte politische Wille, bei höherer

Gewalt nicht zu haften, wieder hergestellt werden. Doch das lehnte das EU-Parlament ab. Hiermit nicht genug: Beim Geltungsbereich der Verordnung und bei den Voraussetzungen und Höhen für Verspätungsentschädigungen gehen die neuen Forderungen des Parlaments noch deutlich über die bisherigen Regelungen hinaus und verstärken damit die heute schon bestehende Benachteiligung des Eisenbahnverkehrs gegenüber Bus und Flugzeug. Zu von den Eisenbahnen nicht zu schulternden massiven Mehrkosten würde auch die Forderung des Parlaments führen, an allen Bahnhöfen zu allen Betriebszeiten Hilfeleistungen für Personen mit eingeschränkter Mobilität anzubieten.

Rat und EU-Parlament sind aufgefordert, Lösungen zu finden, die den Reisenden angemessene Rechte zuerkennen und zugleich die wirtschaftliche Handlungsfreiheit der Eisenbahnunternehmen bewahren. Dies ist eine Grundvoraussetzung, um für die Eisenbahnen einen wettbewerblichen Rahmen zu definieren, der im Sinne einer kohärenten Politik die zu erreichenden Klima- und Umweltschutzziele im Verkehrssektor nicht konterkariert. ■

DB Regio Mitte hält künftig Züge für die vlexx GmbH instand

Neue Rolle als unternehmensübergreifender Dienstleister sichert Arbeitsplätze im Werk Trier

Die zu Netinera Deutschland gehörende vlexx GmbH gibt die Instandhaltung ihrer Züge für das Elektronetz Saar (Los 2) in die Hände von DB Regio Mitte. Im Dezember 2019 werden die Neufahrzeuge des Typs Bombardier Talent 3 an den Start gehen. Als verantwortlicher Instandhalter entspre-

chend der Bestimmung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) fungiert DB Regio. Den Vertrag darüber unterzeichneten DB Regio und die vlexx GmbH nach Abstimmung mit den zuständigen Aufgabenträgern. „Für DB Regio Mitte steht damit eine neue Rolle an. Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2019 wird die vlexx GmbH einen Teil unserer heutigen Verkehrsleistungen im Saarland als neuer Betreiber übernehmen; zugleich star-

ten wir für DB Regio in eine neue Zukunft als Full-Service-Instandhaltungsdienstleister“, sagt Frank Klingenhöfer, Vorsitzender der Regionalleitung DB Regio Mitte. „Damit sichern wir nicht nur langfristig Arbeitsplätze in unserem Werk Trier, sondern unterstreichen das Bestreben, bei DB Regio Kapazitäten und unser umfassendes Know-how in der Instandhaltung unternehmensübergreifend anzubieten und zu nutzen.“ ■



Grafik: Bombardier

Bund will Elektrifizierung des Streckennetzes vorantreiben

Als „wichtigen Schritt nach vorn“ hat die Allianz pro Schiene die Ankündigung eines Milliardenprogramm zur Erhöhung des Anteils elektrifizierter Strecken durch Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer bezeichnet. Derzeit sind rund 60 Prozent des Netzes elektrifiziert. Im Koalitionsvertrag wurde eine Steigerung auf 70 Prozent bis 2025 vereinbart. Für die Allianz pro Schiene begrüßte Geschäftsführer Dirk Flege, dass das Vorhaben nun angepackt werde. „Bei den Verhandlungen über den Bundeshaushalt 2020 muss die Koalition nun Bundesverkehrsminister Scheuer die nötige



Foto: DB / Martin Busbach

Unterstützung geben, damit er sein wichtiges Vorhaben auch in die Tat umsetzen kann.“ Im Dezember hatte die Allianz pro Schiene kritisiert, selbst bei einer vollständigen Umsetzung aller Vorhaben aus dem Bundesverkehrswegeplan werde nur eine Elektrifizierungsquote von 67 Prozent erreicht. Das Bündnis legte deshalb Vorschläge weiterer Projekte mit einer Gesamtlänge von 3.321 Kilometern vor. Sie sind nicht im Bundesverkehrswegeplan enthalten, nach Ansicht der Allianz pro Schiene aber trotzdem sinnvoll. ■

■ Mehr zu diesem Thema im E-Paper

DB Regio Nordost gewinnt zwei starke Lose

Aufgabenträger erweitern das Angebot im Vergabernetz Elbe-Spree deutlich | WLAN in allen Zügen

Bei der bislang größten Vergabe im deutschen SPNV hat DB Regio das bestmögliche Ergebnis erzielt. Die Aufgabenträger des Netzes Elbe-Spree – die Bundesländer Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern und Sachsen-Anhalt – erteilten DB Regio Nordost den Zuschlag für die Lose 2 und 3. „Wir freuen uns sehr! Die Ausschreibung sah vor, dass nicht mehr als zwei Lose gewonnen werden konnten und schloss unter anderem auch aus, dass Los 1 und 2 gleichzeitig an einen Anbieter gehen. Deshalb ist der Gewinn der Lose 2 und 3 für uns eine sehr positive Nachricht“, sagt Dr. Joachim Trettin, Vorsitzender DB Regio Nordost. „Langfristig werden wir mit dieser Loskombination unser Leistungsvolumen sogar leicht ausbauen. Dies hilft, Arbeitsplätze in den Zügen und Werken abzusichern.“



Foto: Jet-Photo Kranert

Für den Einsatz auf den gewonnenen Strecken modernisiert DB Regio Nordost insgesamt 145 Doppelstockwagen sowie 41 drei- und fünfteilige Elektrotriebzüge. Die Doppelstockzüge sind künftig generell mit fünf Wagen unterwegs.

Insgesamt umfasst das Vergabernetz 17 RE- und RB-Linien sowie den Flughafenexpress. Das Leistungsvolumen beträgt 26,8 Millionen Zugkilometer in der ersten Betriebsstufe. Davon gingen 13,7 Millionen Zugkilometer an DB Regio Nordost. In der zweiten Betriebsstufe, nach Inbetriebnahme der modernisierten Dresdner Bahn, wächst die Verkehrsleistung auf 14,5 Millionen Zugkilometer. Die Lose 1 und 4 mit insgesamt 13,1 Millionen Zugkilometern gewann die Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft (ODEG), eine gemeinsame Tochter der Netinera Deutschland GmbH und der Benex GmbH. Mit der Vergabe des Netzes Elbe-Spree unter Federführung des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg vergrößern

die Aufgabenträger das Verkehrsangebot deutlich und setzen innovative Service- und Komfortmerkmale um. So erhalten alle Fahrzeuge WLAN und ein Fahrgastinformationssystem mit Auslastungsanzeige. In jedem Zug ist Begleitpersonal an Bord. Die Vertragslaufzeit beträgt zwölf Jahre, der Betrieb beginnt im Dezember 2022.

Redesign und Auslastungsanzeigen

Das Los 2 beinhaltet aufkommensstarke Linien, die das Umland mit der Hauptstadt verbinden, sowie den Flughafenexpress. DB Regio Nordost wird diese Verkehre mit lokbespannten fünfteiligen Doppelstockzügen

auf die Schiene bringen. Im Los 3 sind im Wesentlichen die wichtige und pendlerstarke Linie RE 7 sowie periphere Verbindungen zusammengefasst. Hier setzt DB Regio drei- und fünfteilige Elektrotriebzüge des Typs Talent 2 (ET 442) ein. Alle Fahrzeuge werden durch umfassendes Redesign in einen neuwertigen Zustand versetzt. Zudem installiert DB Regio Nordost ein Diagnose- und Backoffice-System, das Informationen zum Zustand und zur Funktionsfähigkeit komfortrelevanter Komponenten liefert. Für die Kundeninformation werden neue Monitore eingebaut, die auch die Sitzplatz- und Fahrradauslastung je Wagen anzeigen. ■

■ Mehr zu diesem Thema im E-Paper

„Regio Signale“: Branche trifft sich am 14. November

Save the Date! Am 14. November findet in Frankfurt a. M. der Branchenkongress „Regio Signale“ statt. Veranstaltungsort ist wieder das Kongresshaus Kap Europa. Für den Folgetag ist eine Exkursion zum Thema Innovationen vorgesehen. DB Regio richtet Regio Signale gemeinsam mit Partnern alle zwei Jahre aus. 2017 nahmen mehr als 400 Experten aus Verkehrsunternehmen und von Aufgabenträgern sowie aus Verbänden, Verkehrspolitik und Wissenschaft teil. ■

■ Mehr zu diesem Thema im E-Paper

Neues Ambiente überzeugt Designer



Grafik: BEG / Neomind

Für hervorragende Designqualität bei der Umgestaltung der Züge der S-Bahn München hat der Rat für Formgebung den German Design Award 2019 an die Münchner Agentur Neomind vergeben und ihr die Auszeichnung „Special Mention“ in der Kategorie „Aviation, Maritime and Railway“ verliehen. Die Preisverleihung fand Anfang Februar in feierlichem Rahmen in Frankfurt a. M. statt. Der German Design Award zählt zu den renommiertesten Design-Wettbewerben weltweit und genießt über Fachkreise hinaus hohes Ansehen. Das Konzept zur Umgestaltung der 238 Elektrotriebzüge der Baureihe 423 hatte Neomind gemeinsam mit der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) und der S-Bahn München entwickelt. Die S-Bahn München, der die Fahrzeuge gehören, setzt das Projekt um. Die ersten Züge im neuen Design rollen seit Juli 2018. Die Erneuerung der gesamten Flotte soll 2020 abgeschlossen sein. Für die Deutsche Bahn ist es das aktuell größte Fahrzeugmodernisierungsprojekt. ■

Stuttgart: S-Bahn soll künftig auf der digitalen Schiene rollen

Land und Region Stuttgart schaffen Voraussetzungen für ETCS

Der Verband Region Stuttgart (VRS) und das Land Baden-Württemberg wollen die Chancen des europäischen Leit- und Sicherungssystems ETCS in Verbindung mit der digitalen Stellwerkstechnik nutzen. Nachdem das Land bereits zuvor seine Unterstützung zugesagt hatte, machte am 30. Januar auch die VRS-Verbandsversammlung den Weg dafür frei. Ohne Gegenstimmen beschloss das Gremium die Verlängerung des Verkehrsvertrags mit DB Regio um vier Jahre, die Beschaffung von 58 weiteren Zügen und die Ausrüstung der ganzen Flotte für ETCS. Beim Verkehrsangebot ist eine Steigerung um rund eine Million Zugkilometer vorgesehen. Möglich ist dies, weil mit ETCS (Level 2) in Kombination mit einem Automatisierten Betrieb (Automatic Train Operation – ATO) die Züge dichter aufeinander folgen können. ATO bedeutet, dass sich der Triebfahrzeugführer auf die Überwachung beschränken kann. Die Ausstattung der Infrastruktur mit ETCS soll im Rahmen des Programms „Digitale Schiene Deutschland“ erfolgen.

„Chance nicht verstreichen lassen“

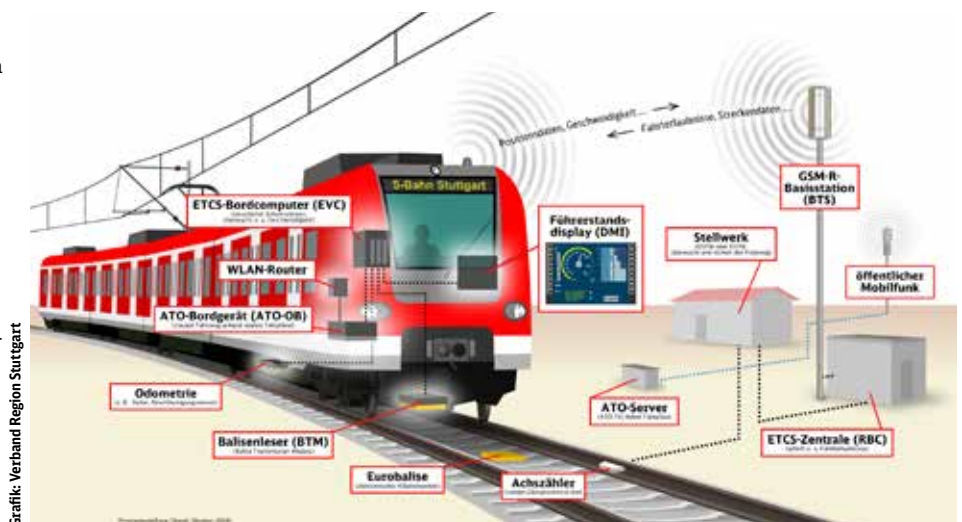
Verbandsdirektor Thomas S. Bopp sprach von einer weitreichenden Entscheidung. „Alle Partner haben bekundet, Stuttgart zum Pilotprojekt für ETCS zu machen – eine Chance, die wir nicht verstreichen lassen sollten.“ Regionaldirektorin Dr. Nicola Schelling betonte, die

Entscheidung sei ein starkes Signal an Land und Bund. „Auch wenn heute noch nicht alles in letzter Verbindlichkeit vorliegt, haben wir mit den klaren positiven Erklärungen und den Plänen unserer Partner echte Meilensteine auf dem Weg für die gemeinsame Durchführung erreicht.“ Die 58 zusätzlichen Fahrzeuge der Baureihe 430 werden insgesamt 421,8 Millionen Euro kosten. Das Land hat hierfür eine Förderung in Höhe von rund 106 Millionen Euro zugesichert. Darüber hinaus hat das Landeskabinett seine Absicht versichert, auch einzelne Infrastrukturmaßnahmen und die Bestellung des Mehrverkehrs finanziell zu fördern. Zudem sollen die Regionalzüge, die den Stuttgarter Bahnknoten befahren, mit ETCS ausgestattet werden.

Bundesweiter Wegbereiter

Die DB Regio wird den Planungen zufolge alle 215 S-Bahn-Fahrzeuge mit der nötigen Technik ausrüsten und dafür einen Kostenanteil übernehmen sowie die vorhandenen Züge einem Redesign unterziehen. Landesverkehrsminister Winfried Hermann: „Die Umsetzung des Projekts ‚Digitale Schiene Deutschland‘ ist eine zentrale Voraussetzung für die Steigerung der Pünktlichkeit und der Kapazität des bundesweiten Schienenverkehrs. Die Region Stuttgart ist der ideale Wegbereiter für die Digitalisierung des Schienenverkehrs.“ ■

■ Mehr zu diesem Thema im E-Paper



Grafik: Verband Region Stuttgart



Mobilität auf Bestellung mit Anschluss zum Zug

Anreiz zum Umsteigen: Shuttle holt Pendler testweise zu Hause ab

Das Auto ist verführerisch, gerade für Pendler. Mag der Frust über Staus und Parkplatzsuche noch so groß sein – es steht vor der Tür und wartet darauf, bewegt zu werden. Der nächste Bahnhof ist zumeist ein Stück entfernt. Was aber wäre, wenn man Pendler auf Bestellung zu Hause abholen und ihnen eine durchgängige Reisekette bis zum Arbeitsplatz anbieten würde? Hätte dieses vernetzte Produkt das Potenzial, das Mobilitätsverhalten nachhaltig zu ändern? Diese Fragen soll ein Feldversuch in der Metropolregion Rhein-Neckar beantworten: Über sechs Wochen lang rollt DB Regio Mitte ab Mitte März Autopendlern aus Lampertheim, die bei Roche in Mannheim arbeiten, den roten Mobilitätsteppich aus: Sie können ein Shuttle bestellen, das sie zum Bahnhof Lampertheim bringt. Nach kurzer Zugfahrt erwartet sie in Mannheim-Waldhof ein Pendelshuttle zum Werkstor ihres Arbeitgebers.

Feeder für den Schienenverkehr

In diesem Pilotversuch wird die erste und letzte Meile der Bahnfahrt durch ein On-Demand-Angebot geschlossen. DB Regio Mitte hat als Partner für diese Zubringerverkehre zur Schiene, die man auch „feedern“ nennt, ioki ins Boot geholt, den Geschäftszweig der DB für intelligente On-Demand-Mobilität und autonomes Fahren. ioki betreibt die Shuttles und stellt die App zur Verfügung, mit der die Testkunden den Transfer zum Bahnhof bestellen. Dabei werden ähnliche Fahrtwünsche gebündelt. Begleitende Marktforschung soll Aufschluss darüber geben, wie ein vernetztes Angebot gestaltet sein muss, damit es Pkw-Nutzer nachhaltig auf die Schiene bringt. Für Stephan Dümpelfeld ist genau jetzt der richtige Zeitpunkt und der Raum Mannheim-Ludwigshafen genau die richtige Region für diesen Feldversuch. „Zum einen gibt es eine große Zahl bedeutender Arbeitgeber in einem engen Radius und entsprechend viele Pendler, zum anderen gravierende Verkehrsprobleme auf der Straße, die sich durch die bevorstehenden Arbeiten an den Rheinbrücken noch verschlimmern werden“, sagt der Leiter

Fahrgastmarketing, Produktinnovation und Erlösmanagement bei DB Regio Mitte.

Brücken zwischen den Welten bauen

Chancen für On-Demand-Verkehre als Feeder-System für den SPNV sieht Dümpelfeld etwa bei Unternehmen, die ihre Firmenparkplätze entlasten, die Beschäftigten an sich binden und zu einer umweltfreundlichen Mobilität beitragen wollen. Generell liege das große Plus vernetzter Angebote darin, die Zugangsschwelle zum ÖPNV drastisch zu senken und die Kunden über die gesamte Mobilitätskette hinweg zu begleiten. Das biete auch den Aufgabenträgern neue Perspektiven und die Chance, durch bedarfsorientierte Verkehre die Lebensqualität in Städten und Kommunen zu erhöhen. Voraussetzung sei freilich eine enge Vernetzung der On-Demand-Angebote mit dem bestehenden ÖPNV. Mit Landkreisen und Kommunen in der Region führt DB Regio Mitte dazu Gespräche. Das Interesse sei riesig, so Dümpelfeld. Unterschiedliche Finanzierungs- und Aufgabenträgerstrukturen im SPNV und ÖPNV bedeuteten zwar eine Herausforderung, „doch wir versuchen, Brücken zwischen diesen Welten zu bauen“.

Für Frank Klingenhöfer, Vorsitzender der Regionalleitung DB Regio Mitte, ist das erst der Anfang zum Einstieg in die Nutzung neuer Mobilitätsformen. „Wir sprechen zunächst von sinnvoller Vernetzung der Verkehrsträger und anschließend von weiteren Angeboten für Pendler und Freizeitreisende, die mehr sind als nur der Weg von A nach B, sondern Mobilität und Alltagsaktivitäten wie Arbeit, Einkauf oder den Theaterbesuch miteinander verknüpfen“, so Klingenhöfer. „Das verlangt ein deutliches Umdenken bei den Akteuren in Politik, Verkehrsunternehmen, bei Dienstleistern und auch Arbeitgebern, die damit mehr als nur einen Arbeitsplatz bieten, sondern ein Angebot für die Talente von morgen. Die eingeübten Rollenbilder von heute verschwinden damit völlig.“ ■

„On Demand“ mobil in Wittlich und Hamburg

Integriert in den ÖPNV, sind das „ioki Hamburg Shuttle“ und das „Wittlich Shuttle“ erfolgreich. Das ioki Hamburg Shuttle befördert seit Mitte Juli 2018 Fahrgäste mit barrierefreien Elektroautos in den Stadtteilen Lurup und Osdorf auf flexiblen Routen zum Tarif des Hamburger Verkehrsverbunds (HVV). In den ersten sechs Monaten nutzten mehr als 125.000 Kunden das On-Demand-Angebot, das die Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein (VHH) gemeinsam mit ioki auf die Straße bringen. Rund die Hälfte der Fahrgäste lässt sich zu einer Bushaltestelle oder S-Bahnstation bringen oder von dort ab-

holen. Mehr als 15 Prozent der Nutzer hätten ohne das On-Demand-Angebot den Pkw genutzt, ergab eine Begleituntersuchung. Auch im rheinland-pfälzischen Wittlich können die Fahrgäste den On-Demand-Service über die ioki-App buchen. Zusätzlich zum Fahrschein des Verkehrsverbunds Region Trier (VRT) zahlen die Kunden einen Komfortzuschlag von 1,90 Euro. Fast jede fünfte Fahrt startet oder endet am Hauptbahnhof Wittlich. Betrieben wird das Wittlich Shuttle von DB Regio Bus. ■

■ Mehr zu diesem Thema im E-Paper



Foto: ioki



Foto: ioki

RESY zeigt Triebfahrzeugführern die ideale Fahrweise an

Telematiksystem im Test: Dieseltriebzüge sollen künftig Millionen Liter Diesel sparen

Seit Herbst 2018 testet DB Regio auf unterschiedlichen Strecken das neue Fahrassistenzsystem RESY (= Regioenergiesparsystem) in Dieseltriebzügen. Mithilfe dieses Telematiksystems sollen die Fahrzeuge künftig deutlich energieeffizienter fahren. 850 Dieseltriebzüge werden sukzessive mit RESY ausgerüstet. Die Geräte im Führerraum sind mit der Motorsteuerung der Fahrzeuge verbunden. Sie senden Geschwindigkeits-, Verbrauchs-, Motor- und GPS-Daten an einen zentralen Telematikserver. In einer zweiten Phase soll das System Empfehlungen für die ideale Fahrweise anzeigen. Das erwartete Einsparpotenzial liegt pro Jahr bei über 30.000 Tonnen CO₂ und gut zwölf Millionen Litern Kraftstoff. „Bei Dieselfahrzeugen waren kraftstoffsparende Fahrweisen bisher nicht

messbar“, sagt Sven Hickmann, Projektleiter Telematiksystem Dieseltraktion DB Regio. „Wir wussten, wie viel Diesel verbraucht wurde, aber nicht, wo Einsparpotenziale liegen.“

Fahrweise der Lokführer ist entscheidend

Die Fahrweise ist der wichtigste Faktor für den sparsamen Umgang mit Energie und die CO₂-Reduzierung. Erfahrene Lokführer wissen, wie sie Kraftstoff sparen können. Fahrassistenzsystem, die sie dabei unterstützen, werden auch in der Dieseltraktion verwendet. Ob die vom System empfohlene Fahrweise tatsächlich die effizienteste ist, war bisher nicht messbar. Bei Elektrofahrzeugen haben sich Fahrassistenzsysteme bewährt: Allein in NRW sparte DB Regio in den



Foto: DB / Heiko Kalweit

Einbau eines RESY-Geräts in einen Dieseltriebwagen

vergangenen zwei Jahren rund 50 Millionen Kilowattstunden Strom, der CO₂-Ausstoß reduzierte sich um 23.800 Tonnen. ■

Kurz notiert

Klimafreundlich zum Kirchentag nach Dortmund

Als Hauptsponsor und Mobilitätspartner des 37. Deutschen Evangelischen Kirchentags in Dortmund unterstützt die Deutsche Bahn die klimafreundliche Anreise mit dem Zug. Vom 19. bis 23. Juni erwarten die Veranstalter rund 100.000 Besucher. Die DB bietet vergünstigte Sondertickets an. Als Botschafterin der Veranstaltung ist bereits seit Januar eine Intercity-Lok mit dem Kirchentagsmotto „Was für ein Vertrauen“ deutschlandweit unterwegs. ■

[Mehr zu diesem Thema im E-Paper](#)

DB Navigator verfünffacht Verkäufe für Verbünde

Rund 6,3 Millionen Verbundtickets haben Nahverkehrskunden im Jahr 2018 über die App DB Navigator gekauft. Das entspricht nahezu einer Verfünffachung im Vergleich zum Vorjahr. Deutschlandweit sind bereits Tickets für 29 Verkehrsverbünde im DB Navigator erhältlich. Weitere werden 2019 folgen. ■

[Mehr zu diesem Thema im E-Paper](#)

Das Busfahren einfacher machen

Fahrgäste stehen bargeldlosem Ticketkauf positiv gegenüber

Bargeldloses Zahlen kann einen Beitrag dazu leisten, Busfahren für die Kunden einfacher zu machen. Zu diesem Ergebnis kommt eine aktuelle Marktforschungsstudie von DB Regio Bus. Den Anstoß zu dieser Untersuchung gab die jährlich stattfindende Kundenzufriedenheitsbefragung. Sie hatte zwar auch 2018 gute Noten für DB Regio Bus ergeben, aber auch Zugangshemmnisse zum System ÖPNV deutlich gemacht. Mit den Möglichkeiten der Digitalisierung können diese gesenkt werden. Dazu gehört auch der Ticketkauf.

Bar zahlen gilt als unbequem

In der eingehenden Fokusgruppenuntersuchung von DB Regio Bus bestätigten fast alle Probanden, dass bargeldloses Zahlen im Bus für die Kunden bequem und einfach sei. Barzahlung gilt dagegen als eher lästig, weil die meisten geringen Summen das Hantieren mit Münzen erfordern. Zudem vollzieht sich der Bezahlvorgang unter Zeitdruck, weil der Busfahrer einen Fahrplan einzuhalten hat. Von den Testern bewertet wurden auch unterschiedlichen Modelle des bargeldlosen Zahlens. Das Smartphone-Konzept stieß auf die größte Zustimmung – knapp vor der Chipkartenlösung. Die Stärken des Smartphones: Es ist Reiseplaner, Zahlungs-



Foto: DB AG

ÖPNV-Kunden bewerteten Alternativen zur Barzahlung.

mittel und Fahrkarte in einem. Die Chipkarte fand vor allem bei älteren Testern Zuspruch. Die dritte Möglichkeit, Bezahlen mit Karte, schnitt gruppenübergreifend als unattraktiv ab. In vielen Nachbarländern sei bargeldloses Bezahlen im Bus bereits gang und gäbe, sagt Guido Verhoeven, Marketing und Geschäftsentwicklung DB Regio Bus. Auch in Deutschland müsse sich die Branche dem Thema stellen, um Busfahren kundenfreundlicher zu machen. „Für diese gemeinsame Aufgabe soll unsere Untersuchung ein Anstoß sein“, so Verhoeven. Dies gerade auch vor dem Hintergrund zunehmender On-Demand-Lösungen. „Die Untersuchung hat gezeigt, welche Präferenzen die Fahrgäste haben.“ ■

DB Regio Bus testet Einsatz von Elektrobussen im Regionalverkehr

Erprobung soll zeigen, ob der Betrieb möglich ist, ohne zusätzliche Ladestationen bauen zu müssen

In einem Memorandum of Understanding (MoU) haben DB Regio Bus und der niederländische Elektrobusanbieter Ebusco die Betriebserprobung zweier Elektrobusse im Regionalverkehr vereinbart. Für den Testbetrieb, der Ende 2019 starten soll, werden Fahrzeuge benötigt, die eine hohe tägliche Laufleistung bis zu 450 Kilometern erbringen können, ohne zwischendurch an eine Ladesta-

tion zu müssen. Einer der beiden Busse erhält ein Chassis aus Kohlefaser und wird somit drei Tonnen leichter als herkömmliche Busse mit Stahlaufbau. „Verläuft die Betriebserprobung erfolgreich, könnten E-Busse auch überregional eingesetzt werden, ohne zusätzliche Infrastruktur für Elektromobilität in der Fläche schaffen zu müssen“, sagt Klaus Müller, Vorstand DB Regio Bus.

Ab Oktober soll ein ebenfalls von Ebusco gelieferter Elektrobuss in Bocholt unterwegs sein. Für seine Reichweite von 280 Kilometern soll eine Übernachtladung ausreichen. Eingesetzt wird er von Westfalenbus. Die DB-Regio-Tochter hat den Betrieb des Stadtbus Bocholt (jährlich 800.000 Fahrplankilometer) ab Jahresbeginn für zehn Jahre übernommen. Der Auftragswert beträgt 24,3 Millionen Euro. ■



Fotos: DB AG / V. Emersleben, W. Stanzel

DB Park+Ride App – für bessere Luft in Stuttgart

Um Autofahrern den Umstieg vom Pkw auf Bus und Bahn zu erleichtern, testet die S-Bahn Stuttgart zurzeit die DB Park+Ride App. Die kostenlose App zeigt Autofahrern an, ob es sich lohnt, ihr Auto stehen zu lassen. Sie informiert über die Auslastung der Parkplätze und navigiert sie zu freien Stellplätzen inklusive nahtloser Anbindung an den ÖPNV. Die in der App hinterlegte Karte erfasst sowohl Parkmöglichkeiten auf der Straße wie in den Parkhäusern. Belegte Plätze zeigt die App in Rot an, freie in Grün. Künstliche Intelligenz prognostiziert freie Parkplätze mit einer Genauigkeit von über 90 Prozent.

App startet vielversprechend

Bisher haben rund 1.000 Nutzer die App auf ihr Smartphone geladen. 87 Prozent von ihnen haben ein eigenes Auto, 83 Prozent kein. Abo des Verkehrsverbunds Stuttgart (VVS). 99 Prozent wünschen eine Weiterentwicklung der App. Entwickelt wurde die DB-Park+Ride App vom jungen Unternehmen Aipark in Kooperation mit der DB mindbox. Gemeinsam mit Start-ups entwickelt die DB mindbox Ideen für die Bahn von morgen. Mit der App

leistet DB Regio einen Beitrag zu Luftreinhaltung in Stuttgart. Die Baden-Württembergische Landeshauptstadt war – neben Hamburg – als erste Großstadt in Deutschland von Fahrverboten in der Innenstadt betroffen. ■

■ Mehr zu diesem Thema im E-Paper



Grafik: AIPARK

Deutsche Bahn will 2019 rund 22.000 neue Kollegen begrüßen

Ein Schlüssel zum Erfolg der „Agenda für eine bessere Bahn“

Die Deutsche Bahn stellt weiter auf Rekorde ein und will dieses Jahr rund 22.000 neue Mitarbeiter an Bord holen. Dazu zählen mehr als 2.000 Lokführer und 1.500 Fahrdienstleiter sowie rund 3.300 Instandhalter und 1.300 Servicekräfte in den Zügen. Das sind in diesen Berufsgruppen nochmals deutlich mehr als im Jahr zuvor.

Hart umkämpfter Arbeitsmarkt

„Einstellungen in diesem Umfang sind enorm, noch dazu auf dem aktuell sehr umkämpften Arbeitsmarkt“, so DB-Personalvorstand Martin Seiler. „Aber wir haben – auch durch die jüngsten Tarifabschlüsse – attraktive Beschäftigungsbedingungen und außerdem eine innovative, leistungsfähige Personalgewinnung.“ Neben mehr Investitionen in Fahrzeuge und Infrastruktur seien auch mehr Mitarbeiter ein

Schlüssel zum Erfolg der „Agenda für eine bessere Bahn“. Bereits 2018 erreichte die DB ihr Ziel, mehr als 24.000 neue Mitarbeiter zu rekrutieren. Um sie gut und schnell qualifizieren zu können, erhöht die DB in diesem Jahr ihre Kapazitäten um ein Drittel. Auch weil Bewerber für viele bahnspezifische Berufe nicht auf dem Arbeitsmarkt verfügbar sind, ist die DB einer der größten Ausbilder Deutschlands. Das gilt sowohl für Berufserfahrene im Quereinstieg über die sogenannte Funktionsausbildung als auch für junge Leute in der dualen Berufsausbildung. In diesem Jahr will die DB 4.000 Auszubildende einstellen, 200 mehr als voriges Jahr. Zur Gewinnung neuer Mitarbeiter geht die DB auch ungewöhnliche Wege, veranstaltet zum Beispiel Castings an Bahnhöfen und in Zügen oder macht Bahnberufe mit Virtual-Reality-Brillen hautnah erlebbar. ■



Foto: DB AG / Philipp Trocha

Holoplot-Module über den Bahnsteigen: Die Anlage durchläuft einen sechsmonatigen Test im Frankfurter Tiefbahnhof.

„Nie mehr Bahnhof verstehen!“

DB testet innovatives Audiosystem für Lautsprecherdurchsagen

Wenn es nach Holoplot, einem Berliner Start-up, geht, könnten die Zeiten manchmal schwer verständlichen Lautsprecherdurchsagen an Bahnhöfen bald der Vergangenheit angehören. Unter dem Motto „Nie mehr Bahnhof verstehen!“ testen DB und Rhein-Main-Verkehrsverbund an zwei S-Bahn-Gleisen im Hauptbahnhof Frankfurt a. M. ein Audiosystem, das vollkommen anders funktioniert als herkömmliche Lautsprecheranlagen.

Ansagen lassen sich zielgerichtet steuern

Das System von Holoplot beruht auf mehreren softwaregesteuerten Audiomodulen, die Schallwellen gebündelt ausrichten können – äh-

lich, wie Taschenlampen es mit Licht tun. Bestimmte Bahnsteigbereiche können so präzise beschallt werden. Durchsagen sind dort klar verständlich, aber bereits an gegenüberliegenden Gleisen nicht mehr zu hören. So entsteht eine insgesamt angenehmere Geräuschkulisse. Das System funktioniert auch dann zuverlässig, wenn es ringsum lauter wird, etwa im Berufsverkehr. Die Testanlage besteht aus 23 Audiomodulen, die an elf Standorten installiert sind. Das System für die Bahnhofsbesprechung entstand in Kooperation mit der DB mindbox, dem Innovationslabor der DB. Der aktuelle Test soll sechs Monate dauern und im Erfolgsfall auf weitere Bahnhöfe ausgedehnt werden. ■

■ Mehr zu diesem Thema im E-Paper

Dackel Bruno erkundete Bayern per Bahn

Die kleine Leni und Bruno, ihr selbst gehäkelter Plüschdackel, hatten sich aus den Augen verloren. Also erkundete Bruno Bayern allein per Zug. Online berichtete er über seine Tour, die auf der Plassenburg begann und über Bayreuth und die Teufelhöhle Pottenstein zum DB Museum in Nürnberg führte. Dort fand Leni ihn wieder. Mit der Kampagne um Leni



Foto: DB AG / Martina Radtke

und Bruno warb DB Regio Bayern im vorigen Jahr für das Bayern-Ticket – inklusive Gewinnspiel „Wo ist Dackel Bruno?“. Neben Bayern-Tickets für je fünf Personen gab es 20 Häkelsets zu gewinnen, mit denen die Gewinner ihren eigenen Bruno häkeln können. In einem Pixi-Buch (Foto), das die Kundenbetreuer von DB Regio Bayern verteilen, können Kinder Brunos und Lenis Geschichte nacherleben. ■

Spurwechsel gelungen

Vor 25 Jahren startete die Deutsche Bahn als Zusammenschluss zweier defizitärer Staatsbahnen. Damit verbunden waren die Ziele: mehr Verkehr auf die Schiene bringen, Umwelt und Klima schützen, den Schienenverkehr für den Wettbewerb öffnen und zugleich als DB wirtschaftlich erfolgreich sein. Was ist daraus geworden?

- Im Jahr 2017 waren die auf dem Netz der DB erbrachten Verkehrsleistungen im Personenverkehr um rund 40 Prozent und im Güterverkehr um rund 80 Prozent höher als 1994. Mehr als 430 konzernexterne



Kunden nutzen heute das Schienennetz der DB.

- Der absolute CO₂-Ausstoß im Personenverkehr ist um 64 Prozent gegenüber 1994 gesunken. Im Fernverkehr fährt die DB mit 100 Prozent Ökostrom.
- 2017 erwirtschaftete die DB im In- und Ausland rund 2,15 Mrd. Euro (EBIT). Der Umsatz stieg von 14,8 Mrd. Euro im Jahr 1994 auf mehr als 42 Mrd. Euro.

- 2018 wurden allein in Deutschland mehr als 20.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter eingestellt. Die Deutsche Bahn ist einer der größten Ausbilder des Landes.

- Die Rahmenbedingungen für eine erfolgreiche Zukunft der Schiene sind besser denn je. In der Politik besteht eine hohe Bereitschaft, das Eisenbahnsystem weiter zu stärken und Verkehr auf die Schiene zu verlagern. ■

■ Mehr zu diesem Thema im E-Paper

Impressum

Herausgeber:
DB Regio AG
Bestellerkommunikation
Stephensonstraße 1
60326 Frankfurt a. M.

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

Realisation:
idea Kommunikation, Dortmund
Druck:
DB Kommunikationstechnik GmbH,
Karlsruhe

Stand: März 2019

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

