

Regio Aktuell

Informationen für die Nahverkehrsbranche

Branche hofft auf zupackende Lösungen

Das Ende der Trassenpreisbremse vergrößert die finanziellen Sorgen

Mit zunehmender Anspannung erwarten die Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen Antworten auf elementare Fragen zur Finanzierung des Nahverkehrs. Schon vor dem Urteil des Europäischen Gerichtshofs zur Trassenpreisbremse im SPNV (siehe dazu Seite 2) war der Kostendruck groß. Jetzt ist er nochmals gewachsen. „Bereits ohne diesen Posten sind bis 2031 zusätzliche 14 Milliarden Euro Regionalisierungsmittel nötig“, rechnete der bayrische Verkehrsminister und Vorsitzende der Verkehrsministerkonferenz Christian Bernreiter vor, als diese Ende März tagte. Das Aus für die Trassenpreisbremse vergrößere dieses Loch noch einmal, sagte Bernreiter und forderte eine vollständige Kompensation durch den Bund. Wie auch viele andere Landesverkehrsminister warnte Bernreiter vor Abbestellungen von Verkehrsleistungen.

Um welche Dimensionen es sich handelt, machte Oliver Wittke, Vorstandssprecher des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr (VRR), klar: Für den VRR rechnet er im Nahverkehr auf der Schiene im schlimmsten Fall mit Angebotskürzungen von 6,5 Prozent, was einen „spürbaren Einschnitt in die Mobilität der Menschen“ bedeute. Zugleich belastet die gegenwärtige Energiepreiskrise viele Pendlerinnen und Pendler. Sie würden ein

verbessertes Angebot als Alternative zum Auto wünschen. Die Branche sieht dafür jedoch keinerlei finanziellen Spielraum. Die Energiekrise belastet auch sie, insbesondere die Busunternehmen leiden massiv unter den gestiegenen Kraftstoffpreisen.



In einigen anderen wichtigen Themen sind Politik und Branche inzwischen vorangekommen. So haben Bund und Länder die Wirkungsweise des Index für Preis Anpassungen beim Deutschlandticket

beschlossen: Er soll die Personal-, Energie- und allgemeinen Kosten im Verhältnis 55 zu 20 zu 25 abbilden. Sehr zügig ist die „Taskforce zuverlässige Bahn“ zu

Ergebnissen gekommen. Die Taskforce gehört zu den in der Bahn-Agenda von Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder angekündigten Maßnahmen. Ende November 2025 hatte sie die Arbeit aufgenommen, nach nur vier Monaten legte sie ihre Empfehlungen vor (siehe Seite 3). Früchte getragen hat auch der Sicherheitsgipfel, den die DB im Februar nach der tödlichen Attacke auf einen Kundenbetreuer einberufen hatte. Verschiedene Bundesländer haben Projekte für mehr Sicherheit in Zügen und Bahnhöfen initiiert. DB Regio treibt das Thema für seinen Bereich konsequent voran (mehr dazu auf Seite 4/5).

Liebe Leserinnen und Leser,

als die neue Bundesregierung vor einem Jahr startete, wünschte sich die Branche vor allem Verlässlichkeit. Der Nahverkehr braucht berechenbare Grundlagen, damit er sich weiter nachhaltig und erfolgreich entwickeln kann.



Foto: DB Regio

Was Verlässlichkeit heißt, hat die „Taskforce zuverlässige Bahn“ gezeigt: Sie hat pünktlich und zuverlässig geliefert. In die Arbeit ist die geballte Kompetenz des Sektors eingeflossen, das Miteinander habe ich als konstruktiv und konzentriert, partnerschaftlich und vertrauensvoll erlebt. Das braucht es auch bei der Umsetzung – gerade da, wo zusätzliche Ressourcen nötig sind. Was Verlässlichkeit bedeutet, zeigt auch DB Regio beim Thema Sicherheit. Nach dem Sicherheitsgipfel auf Initiative der DB treiben wir voran, was wir aus eigener Kraft vorantreiben können. Und teilen unsere Erfahrungen mit der Branche.

„Die Taskforce zuverlässige Bahn“ hat pünktlich und zuverlässig geliefert.“

Wo viele Akteure aufeinander angewiesen sind, ist Verlässlichkeit ein zentraler Wert. Wenn alle zusammenwirken und jeder Verantwortung in seinem Einflussbereich übernimmt, kommen die Dinge voran. Das wünsche ich mir auch bei der Frage der Finanzausstattung des SPNV, die dringend gelöst werden muss.

Nicole Berlin

Nicole Berlin
Vorständin Schiene DB Regio AG

Standpunkt



Foto: BSN

Kostendruck im SPNV

von Jan Görnemann, Geschäftsführer
Bundesverband SchienenNahverkehr e. V.

Die Aufhebung der Trassenpreisbremse für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) durch den Europäischen Gerichtshof (EuGH) kam mit langer Vorlaufzeit und doch wenig überraschend. Sie ist nur die Spitze eines Eisberges, unter dessen Wasseroberfläche sich die ganze Unterfinanzierung des SPNV verbirgt.

Die Dynamisierungsrate der Regionalisierungsmittel wird seit Jahren von der Inflation aufgeessen. Der erhebliche Anstieg der Energiepreise spätestens seit 2022 im Zusammenspiel mit steigenden Personalkosten führt zu zusätzlichen Ausgaben, die durch die zur Verfügung stehenden Mittel nicht aufgefangen werden können. Nun kommen durch das Urteil des EuGH für die Jahre 2025 und 2026 erhebliche Nachzahlungen auf den SPNV zu. Die Landeshaushalte müssten Nachtragshaushalte verabschieden und zugleich die im Grundgesetz verankerte Schuldenbremse berücksichtigen; damit haben sie wenig Spielraum, um die Mehrkosten aufzufangen.

Welche tatsächlichen Trassenpreise auf den SPNV für die Fahrplanjahre 2027 ff. zukommen und wie diese finanziert werden sollen, ist weiter unklar. Dies wirkt sich unmittelbar auf die Trassenbestellung und Planung von Verkehrsleistungen aus. Diese mussten aber bis April bei der DB InfraGO angemeldet werden. Eine kostenfreie Stornierung ist bis 24. August 2026 möglich. Sollte für die SPNV-Aufgabenträger bis dahin kein Finanzierungskonzept in Aussicht gestellt werden, drohen Abbestellungszenarien im SPNV. Es wäre ein fatales Signal der Politik an die Bürgerinnen und Bürger, wenn vor dem Hintergrund steigender Kraftstoffpreise das bisherige SPNV-Angebot nicht aufrechterhalten werden kann. Um der hohen Nachfrage nachzukommen, braucht es Planungs- und Finanzierungssicherheit.

Ende der Preisbremse reißt große Lücke

Länder erwarten vom Bund die Kompensation der Mehrkosten

Der Europäische Gerichtshof (EuGH) hat die sogenannte Trassenpreisbremse für den SPNV für nicht vereinbar mit EU-Recht erklärt. Das kann für die Branche weitreichende Folgen haben.

Die im Eisenbahnregulierungsgesetz verankerte Trassenpreisbremse ließ eine Erhöhung der Trassenpreise für den SPNV nur im Rahmen der Steigerung der Regionalisierungsmittel zu und gab eine verbindliche Methode zur Berechnung vor. In der Folge stiegen die Trassenpreise für den Fern- und den Güterverkehr deutlich stärker als für den SPNV. Dagegen klagten zahlreiche Verkehrsunternehmen sowie die DB InfraGO AG und die DB RegioNetz Infrastruktur GmbH. Das Verwaltungsgericht Köln legte den Fall dem EuGH vorab zur Prüfung vor. Nach dessen Urteil muss der Infrastrukturbetreiber bei der Preisgestaltung Freiheiten haben, was bei der Trassenpreisbremse nicht der Fall sei.

Als unmittelbare Konsequenz des Urteils muss die Bundesnetzagentur als Aufsichtsbehörde die Trassenpreisbescheide für 2025 und 2026 aufheben und DB InfraGO neue Entgeltsanträge bei der Bundesnetzagentur stellen. Deren Genehmigungen könnten im dritten Quartal 2026 vorliegen.

Die Aufgabenträger im SPNV müssen für jedes der beiden Jahre mit Mehrkosten von mindestens 400 Millionen Euro rechnen. Zudem wirkt das Urteil in die Zukunft und wird auch in den Folgejahren die Trassenpreise beeinflussen. Die Bundesländer haben bereits klargemacht, dass sie vom Bund die Kompensation der trassenpreisbedingten Mehrkosten erwarten, wenn es nicht zu Abbestellungen von Leistungen kommen soll. Das könnte in größerem Maßstab bereits die Fahrplanperiode 2027 betreffen: Die Frist für die Annahme oder Ablehnung der Trassenangebote von DB InfraGO läuft am 24. August aus.



Foto: DB-AG/Volker Emersleben

„Die bisherige strafrechtliche Regelung bleibt richtig“

Wer Busse und Bahnen vorsätzlich ohne Fahrausweis nutzt, macht sich strafbar und riskiert eine Geld- oder Gefängnisstrafe. Das sollte auch so bleiben, fordert der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und wendet sich gegen Überlegungen von Bundesjustizministerin Stefanie Hubig.

Die Ministerin hatte argumentiert, dass die Justiz überlastet sei und die Verfahren Ressourcen binden. Sie stellte auch infrage, ob Menschen, die sich keinen Fahrschein leisten können, mit einer Ersatzfreiheitsstrafe im Gefängnis landen sollten. Der VDV hält entgegen, dass Schwarzfahren jährlich Schäden in Milliardenhöhe zulasten der Verkehrsunternehmen und der ehrlichen Fahrgäste verursacht. „Zudem geraten unsere Mitarbeitenden, die kontrollieren und für

Ordnung sorgen, immer wieder in gefährliche Situationen“, so VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff. „Körperverletzungen und zuletzt sogar tödliche Vorfälle mehren sich. Deshalb bleibt die bisherige strafrechtliche Regelung richtig.“ Der Bund habe im Bereich Bus und Bahn schon jetzt „den Tisch voll mit zu lösenden Problemen“, ergänzte Wolff. Hier solle der Schwerpunkt der Anstrengungen liegen.

Im Koalitionsvertrag ist eine Änderung der gegenwärtigen Gesetzeslage nicht vorgesehen. Für die Gewerkschaft der Polizei wandte sich der für die Bundespolizei zuständige Vorstand Andreas Roßkopf gegen eine Gesetzesänderung. Man laufe Gefahr, „dass es sehr vielen dann einfach egal ist, ob sie einen Fahrschein haben oder nicht.“

22 Maßnahmen für Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit im Sektor

Die vom Bundesverkehrsministerium einberufene „Taskforce zuverlässige Bahn“ hat ihren Ergebnisbericht vorgelegt

Baustellen, Kapazitätsengpässe, Infrastrukturmängel: Dass die Betriebsqualität auf der Schiene zu wünschen übrig lässt, hat viele Gründe. Bis die Modernisierung des Netzes greift, bleiben Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit für die Eisenbahnunternehmen ein täglicher Kraftakt. Aber es gibt Instrumente, um ihn besser zu bewältigen. Zusammengetragen hat sie die „Taskforce zuverlässige Bahn“: 36 Expertinnen und Experten aus der Führungsspitze von Verkehrsunternehmen, Aufgabenträgern, Infrastrukturbetreibern, Aufsichtsbehörden, Gewerkschaften und Verbänden. Die „geballte Expertise des Sektors“ sei eingeflossen, so Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder. „Jetzt kommt es auf die entschlossene Umsetzung an, damit die Verbesserungen schnellstmöglich für die Fahrgäste spürbar werden.“

Vier Themenfelder, 22 schnell umsetzbare Rezepte

Der Ergebnisbericht listet 22 Maßnahmen auf, die unmittelbar oder spätestens bis zum nächsten Jahr umsetzbar sein sollen. Sie gliedern sich in vier Themenfelder. Das Themenfeld „Knoten“ steht dabei nicht von ungefähr an erster Stelle: Wo die Verkehre zusammenlaufen, ballen sich auch die Probleme. Die Taskforce hat einen Instrumentenkasten untersucht, der von systematisch freigehaltenen Bahnhofsgleisen („Joker-Gleise“), über größere Fahrzeitreserven im Zulauf der Züge bis hin zu Mindestpufferzeiten zwischen Fahrplantrassen reicht. DB InfraGO analysiert für sieben Knoten, wie sich diese und weitere Maßnahmen auf die Qualität auswirken, und diskutiert mit allen Beteiligten die Konsequenzen daraus. Klar ist für die Taskforce, dass Einschränkungen im Zugangebot nur einvernehmlich, punktuell und als vorübergehendes letztes Mittel infrage kommen. Bei anderen Maßnahmen, die die Taskforce anrät, steht der Nutzen bereits fest. So zum Beispiel bei Reisendenkern für den beschleunigten Fahrgastwechsel oder vorzeitigen „Flex-Abfahrten“ im S-Bahnverkehr.

Im Themenfeld „Disposition“ fasst die Taskforce schnell wirksame Gegenmaßnahmen bei Fahrplanabweichungen zusammen. Dazu gehören unter anderem standardisierte „Schubladenkonzepte“ und verbindliche Dispositionsvereinbarungen zwischen Verkehrsunternehmen sowie der digitale statt fernmündliche Fahrbefehl bei Signalstörungen. Die Maßnahmen im Themenfeld „Bau und Störungsbeseitigung“ zie-



len auf ein verlässliches, koordiniertes Baugeschehen und schnellere Störungsbeseitigung. Mit Blick auf Fahrzeugstörungen werden hier auch die Verkehrsunternehmen adressiert. Im Themenfeld „Reisendeninformation“ steht die Verbesserung des Daten- und Informationsaustauschs zwischen DB InfraGO und den Verkehrsunternehmen im Mittelpunkt.

„Der Bahnsektor steht geschlossen hinter der Aufgabe.“

Im Frühjahr 2027 will das Bundesverkehrsministerium die Taskforce erneut einladen und über den Stand der Umsetzung beraten. Bärbel Fuchs, Geschäftsführerin der Bayerischen Eisenbahngesellschaft und Vorsitzende des Sektorbeirats der DB InfraGo, hat mitgearbeitet und ist optimistisch. „Der Bahnsektor steht geschlossen hinter der Aufgabe, Bahnfahren wieder zuverlässig und attraktiv zu machen. Wir sind bereit, gemeinsam Verantwortung zu übernehmen, Maßnahmen umzusetzen und die Zukunft der Schiene aktiv zu gestalten.“

Neue Aufstellung mit erfahrenen Kräften

Zum 1. April hat Heiko Büttner den Vorsitz der Geschäftsführung der S-Bahn Berlin übernommen. Büttner leitete zuletzt die S-Bahn München und tritt in Berlin die Nachfolge des langjährigen Geschäftsführers Peter Buchner an, der im November verstorben war. Neuer Chef der S-Bahn München wurde Dr. Matthias Glaub. Er wechselte von der S-Bahn Stuttgart in die bayerische Landeshauptstadt, wo er bereits sieben Jahre Personalleiter der S-Bahn war. An seine Stelle bei der S-Bahn Stuttgart tritt Nina Hutwagner.

Zuletzt verantwortete sie als Leiterin Fahrplan und Verkehrsleitung in Frankfurt am Main die bundesweite Zugverkehrssteuerung im Fernverkehr. „Mit Heiko Büttner, Matthias Glaub und Nina Hutwagner setzen wir auf ausgewiesene Expert:innen, die die S-Bahnen mit ihrer Erfahrung zuverlässig in die Zukunft führen werden, sagte Nicole Berlin, Vorständin DB Regio Schiene.

Auch in den Regionalleitungen von DB Regio Schiene gibt es Veränderungen. Nach dem

Wechsel von Frederik Ley in den DB Regio-Vorstand übernahm Markus Kaupper die Regionalleitung Nordrhein-Westfalen. Heike Junge-Latz rückt an Kauppers Stelle an die Spitze der Regionalleitung Baden-Württemberg. Zuvor leitete sie das Anlagen- und Instandhaltungsmanagement bei DB InfraGO. Zum 1. August wechselt Dr. Jörg Nikutta vom Fahrzeughersteller Alstom an die Spitze der Regionalleitung Nord. Er folgt auf Nicole Berlin, die seit Jahresbeginn dem DB Regio-Vorstand angehört.

„Deutliches Signal gegen Gewalt“

#mehrAchtung: Neue Kampagne fordert Respekt für Mitarbeitende in Bussen und Bahnen.

Rund drei Monate nach dem tödlichen Angriff auf den Zugbegleiter Serkan Çalar setzt die Kampagne #mehrAchtung ein deutliches Zeichen für mehr Rücksicht, mehr Anstand und mehr Respekt gegenüber dem Bahnpersonal. „Die Würde des Menschen ist unantastbar – auch bei der Ticketkontrolle. Auch wenn der Zug Verspätung hat“, sagte Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder bei der Vorstellung der von Deutscher Bahn, Bundesverkehrsministerium und dem Branchenverband VDV initiierten Kampagne Anfang Mai in Berlin.

Das ist auch die Kernaussage der vier Motive, mit denen die Kampagne nun bundesweit in Zügen und Bahnhöfen für ein respektvolles Miteinander wirbt. „Die Würde des Menschen ist unantastbar. Auch für alle in Uniform“, heißt es beispielsweise auf einem der Motive. Sie sollen Fahrgäste aufrütteln und helfen, Übergriffe gegen Bahnmitarbeitende einzudämmen.

„Respekt ist die Grundlage für Sicherheit“, betonte Evelyn Palla, Vorstandsvorsitzende DB AG: „Mit unserer Kampagne setzen wir ein klares Zeichen. Gewalt und Übergriffe haben bei der Bahn keinen Platz. Unsere Kolleginnen und Kollegen bringen täglich Millionen Menschen sicher ans Ziel – sie verdienen dafür Schutz und uneingeschränkte Achtung. Deshalb handeln wir konsequent, setzen unseren Aktionsplan entschlossen um und stärken die Sicherheit in Bahnhöfen, Zügen und Bussen.“

Die Kampagne ist Teil des auf dem Sicherheitsgipfel beschlossenen „Aktionsplans für mehr Sicherheit auf der Schiene“. Nach dem gewaltsamen Tod des Zugbegleiters hatten DB, Bund, Länder, Gewerkschaften und die Verkehrsbranche auf dem von Evelyn Palla einberufenen Gipfel kurz- und mittelfristige Maßnahmen festgelegt, die nun sukzessive umgesetzt werden.

Am weitesten ist der Roll-out von Bodycams fortgeschritten. DB Regio hat bereits 1.700 Mitarbeitende mit Kundenkontakt mit ihnen ausgestattet. Bei DB Fernverkehr und in den Personenbahnhöfen werden sie ab Juli schrittweise rund 2.800 Mitarbeitenden mit Kundenkontakt zur Verfügung gestellt. Außerdem sind im dritten Quartal Tests mit Audioaufzeichnungen vorgesehen, die die deeskalierende Wirkung der Kameras nachweislich verstärken. Das von DB Regio Mitte gestartete Pilotprojekt „Doppelbesetzung im Nahverkehr“ nimmt ebenfalls Fahrt auf. Dabei wird in Zusammenarbeit mit den Aufgabenträgern geprüft, auf welchen Linien oder zu welchen Zeiten eine Doppelbesetzung sinnvoll ist. Sie entscheiden auch, ob und in welchem Umfang die Maßnahme umgesetzt wird.



DB Regio testet Doppelbesetzung

In zahlreichen Zügen von DB Regio Mitte sind Kundenbetreuerinnen und Kundenbetreuer seit April erstmals zu zweit unterwegs: Auf ausgewählten Strecken in Rheinland-Pfalz, im Saarland sowie im nördlichen Baden-Württemberg führt DB Regio Mitte zunächst testweise die sogenannte Doppelbesetzung ein. Das gilt auch für den Landkreis Bergstraße in Südhessen und damit den Bereich des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar (VRN). In Hessen setzen DB Regio und der RMV den im November 2025 gestarteten Pilot „Tandemstreife“ bis Ende Juni fort. Dabei begleiten Sicherheitsmitarbeiter:innen die KiN während ihrer Schichten.

Den Pilotprojekten waren unter anderem Runde Tische zum Thema „Sicherheit im Nahverkehr“ vorausgegangen. Sowohl in Rheinland-Pfalz als auch im Saarland hatten die damalige Mobilitätsministerin Katrin Eder und Amtskollegin Petra Berg gemeinsam mit SPNV-Aufgabenträgern und Eisenbahnverkehrsunternehmen eingeladen.

Mit Bodycam sind Personal und Fahrgäste sicherer mobil

Bereits Anfang des Jahres arbeitete jede:r Vierte von rund 5.500 Kundenbetreuer:innen im Nahverkehr (KiN) mit Bodycam. Bis Ende 2026 werden es deutlich mehr sein: Sobald die auf dem Berliner Sicherheitsgipfel beschlossenen Bodycamschulungen am 30. Juni abgeschlossen sind, stehen die Videokameras im Handyformat bundesweit zur Verfügung. Ab Juli gilt das sukzessive auch für Kolleg:innen mit Kundenkontakt im Fernverkehr und an Personenbahnhöfen.

Ob sie eine Bodycam mit sich führen möchten, können die Mitarbeiter:innen selbst entscheiden. Während der Arbeit laufen die Bodycams im Stand-by-Modus, aktiviert werden sie erst nach vorheriger Ankündigung, in konfliktträchtigen Situationen wirken sie nachweislich deeskalierend. Gleichzeitig verbessern sie aber nicht nur die Sicherheit von Fahrgästen und Mitarbeiten-



den, sondern liefern auch Beweismaterial für Strafverfolgungsbehörden: Die Aufzeichnungen werden auf einen Server hochgeladen und die damit gewonnenen Daten können nur von der Bundespolizei ausgelesen, gesichert und verwendet werden. Nach einzelnen Piloten in den Ländern setzte DB Regio erstmals im April 2024 bundesweit und auf freiwilliger Basis Bodycams ein. In Baden-Württemberg, Schleswig-Holstein und Niedersachsen/Bremen folgte die landesweite Einführung 2025.

Die bisher bei DB Regio und seit 2016 bei DB Sicherheit gesammelten Erfahrungen bestätigen nicht nur, dass Mitarbeitende mit Bodycam sehr selten angegriffen werden. Diskussionen um ungültige Fahrausweise sind auch schnell beendet, wenn die Dokumentation per Video angekündigt wird. Ein Allheilmittel sind Bodycams dennoch nicht. Richtig gut funktionieren sie erst im Zusammenspiel mit Selbstbehauptungs- und Deeskalationstraining oder dem Hilferuf-Knopf „Prio Ruf“ für schnelle Hilfe im Ernstfall.

Keine Kontrolle um jeden Preis

Die Tarif- und Beförderungsbedingungen gelten weiterhin wie bisher und die Fahrkartenkontrolle bleibt ebenso selbstverständlich wie die Ausweiskontrolle bei personalisiertem Ticket. Aber seit 1. März liegt es im Ermessen des Kontrollpersonals, ob Fahrgäste mit personalisierten Tickets einen Ausweis vorzeigen müssen oder nicht: Angesichts einer wachsenden Zahl von Übergriffen soll der erweiterte Handlungsspielraum gewährleisten, dass sich Mitarbeitende bewusst aus Gefahrensituationen zurückziehen können. Voraussetzung für den Verzicht auf Prüfung ist eine potenziell gefährliche Situation.

Ausweiskontrollen sind vor allem erforderlich, um sicherzustellen, dass ein persönliches Ticket auch tatsächlich von der Person genutzt wird, für die es ausgestellt wurde. Ziel ist deshalb, die Ticketprüfung so weiterzuentwickeln, dass sie sich einfacher, schneller und zugleich sicher durchführen lässt. Die Verkehrsministerkonferenz sieht das offensichtlich ebenso. Bei ihrem Treffen im März in Lindau sprach sie sich dafür aus, das Deutschlandticket fälschungssicherer und konfliktträchtige Ausweiskontrollen im Nah- und Regionalverkehr damit weitgehend entbehrlich zu machen.



„Kundenbeirat bringt Sicht der Fahrgäste ein“

Seit April dieses Jahres sind sie im Amt, Anfang Mai kamen die insgesamt 30 ehrenamtlichen Mitglieder des neuen DB Kundenbeirats erstmals zusammen. Lisa Wildmann, Customer Experience Manager bei DB Fernverkehr, war begeistert: „Wir haben großartige Menschen für den DB Kundenbeirat gewonnen. Mehr Energie für die nächsten drei Jahre geht kaum. Danke an Euch für eure Offenheit, eure Motivation und euren Anspruch, Dinge wirklich zu verbessern und die Perspektive der Fahrgäste zu vertreten“, schilderte sie ihre Eindrücke von der konstituierenden Sitzung in Frankfurt auf LinkedIn.

Kundenperspektive schärft den Blick

Für Alexander Quirin, der die konstituierende Sitzung des Kundenbeirats für DB Regio begleitete, ist das Gremium auch deshalb „eine große Chance, weil wir hier sehr direkt die Perspektive unserer Fahrgäste kennenlernen. Die Mitglieder sprechen Probleme offen an und bringen konstruktiv die Fahrgast-Perspektive ein. Genau das hilft uns, Themen besser zu verstehen und neu zu betrachten.“ Das hätten gerade auch die intensiven Diskussionen im Workshop „Sicherheit für Mitarbeitende und Kunden“ gezeigt, in denen es unter anderem darum gegangen sei, wie Fahrgäste in schwierigen Situationen unterstützt und eingebunden werden können.

Fahrgäste sehen sich als Teil der Sicherheit im Zug

„Unsere Fahrgäste sehen sich als Teil der Sicherheit im Zug. Sie fragen sich, was sie tun können, und wüssten gerne, was schon gemacht wird, um sich entsprechend verhalten zu können. Deshalb wünschen sie sich Maßnahmen, die ihnen das ermöglichen. Als Beispiel wurden QR-Codes genannt, über die Vorfälle gemeldet werden können“, berichtet er aus dem zusammen mit André Collin, Senior Manager Zentrales Securitymanage-

Populäres Ehrenamt

Er wird alle drei Jahre neu besetzt, die Mitarbeit ist ehrenamtlich: Seit 2004 gibt es den DB Kundenbeirat, und seither können Fahrgäste mit Vorständen und Managern diskutieren, was aus ihrer Sicht gut oder verbesserungswürdig ist, oder Impulse für laufende und geplante Projekte geben. Das Interesse



ist groß: Über 4.000 Kund:innen hatten sich von Mitte Dezember 2025 bis Mitte Januar 2026 für einen der 20 neu zu vergebenden Plätze im DB Kundenbeirat beworben. Die insgesamt 30 Mitglieder repräsentieren alle wesentlichen Zielgruppen der Deutschen Bahn im Regional- und Fernverkehr.

ment, veranstalteten Workshop. Neue Erkenntnisse nahmen aber auch die frischgebackenen Kundenbeirat:innen mit nach Hause. „Aus dem Sicherheitsworkshop habe ich das Resümee gezogen, dass Polizei, Bundespolizei, Landespolizei und Deutsche Bahn Hand in Hand zusammenarbeiten müssen, viele Möglichkeiten aus gesetzlichen Gründen aber nicht nutzen können.“ Es sei „hart“, dass mitunter so viel Zeit vergehe, um die erforderlichen rechtlichen Grundlagen dafür zu schaffen, berichtet Juliane Björn, wie Juliane Mitglied im Kundenbeirat, erging es ähnlich: „Das Thema Sicherheit ist wesentlich komplexer, als man zunächst annimmt. Für mich gilt der Grundsatz: Allgemeinwohl steht vor Einzelwohl. Von daher müssen wir gemeinschaftlich eine Lösung finden.“



Foto: DB Bus Charter

Charterbusse für jeden Anlass

Sightseeingtour oder Klassenfahrt, Flughafenentransfer oder Event-Shuttleservice: Wenn Menschen zusammen auf die Reise gehen, hat DB Bus Charter das richtige Fahrzeug. Das Angebot reicht vom Kleinbus bis zum Doppeldecker. Das Partnernetzwerk deckt ganz Deutschland ab, über den Fahrer oder die Fahrerin hinaus kommt auf Wunsch ein Tourguide an Bord. Hervorgegangen ist DB Charter Bus aus BEX Charter, zugeordnet ist das Geschäftsfeld der DB Regio Bus Ost GmbH, bei der Rebecca Joseph den Bereich Marketing, Tarif und Vertrieb leitet. „BEX Charter ist seit Langem in Berlin erfolgreich, war sonst aber kaum bekannt“, erläutert sie. „Mit DB Charter Bus machen wir deutlich, dass wir überall den passenden Bus für jeden Anlass anbieten.“ Davon Gebrauch machen Reiseveranstalter und Busbetriebe, die Bedarfsspitzen abdecken müssen, ebenso wie Unternehmen und Verwaltungen. Auch Privatleute, etwa Hochzeitsgesellschaften, gehören zum Kundenkreis. Joseph: „Die fahren wir mit besonders viel Liebe!“

KIRA weitet den Betrieb aus

Längere Bedienzeiten, mehr Fahrzeuge und Haltepunkte: Seit April ist KIRA mit einem erweiterten Angebot unterwegs. Die selbstfahrenden Fahrzeuge im Pilotprojekt des Rhein-Main-Verkehrsverbands (RMV) und DB Regio in Zusammenarbeit mit den lokalen Partnern HEAG mobilo GmbH und Kreisverkehrsgesellschaft Offenbach verkehren nun mittwochs bis freitags zwischen 8.30 und 18.00 Uhr. Mit zwei zusätzlichen autonomen Fahrzeugen, jetzt insgesamt acht, ist KIRA auf eine höhere Nachfrage zu den Pendlerzeiten vorbereitet. Insgesamt fahren die Shuttles jetzt rund 130 Haltepunkte an. Alle Fahrten sind für angemeldete Nutzerinnen und Nutzer im Pilotbetrieb kostenlos. „Mit der Ausweitung im Betrieb werden wir der Nachfrage nach Fahrten am Morgen und Abend gerecht“, sagt RMV-Geschäftsführer Prof. Knut Ringat. „So erlangen wir mit neuen Zielgruppen noch umfangreichere und tiefer gehende Erkenntnisse zur Nutzung dieses zukunftsgerichteten Services.“

Fahrgäste geben gute Noten

Die autonomen Fahrzeuge bringen seit Mai 2025 Nutzerinnen und Nutzer per On-Demand-Buchung an ihr Fahrtziel. Nach den Ergebnissen einer Befragung haben sich rund zwei Drittel von ihnen aus Neugier bei KIRA angemeldet. Im Alltag nutzen aktuell rund 60 Prozent das kostenfreie Angebot entweder auf dem Weg nach Hause, um Besorgungen zu erledigen, oder auf dem Weg zu Freizeitaktivitäten. Die Testnutzerinnen und -nutzer bewerteten ihre Fahrten über die projekteigene App, entwickelt vom Frankfurter Softwareunternehmen ioki, als sehr komfortabel (4,7/5 Punkten) und geben an, sich sehr sicher zu fühlen (4,8/5 Punkten).

DB Regio fährt im Ahrtal unter Strom

Elektrischer Betrieb auf der Linie RB 30 startete früher als vorgesehen

Drei Monate früher als geplant hat DB Regio im Ahrtal mit dem elektrischen Betrieb begonnen. Seit 15. März sind auf der Linie RB 30 Bonn – Remagen – Ahrbrück Elektrotriebzüge des Typs Talent 2 im Einsatz.

Die Flutkatastrophe im Sommer 2021 hatte die Ahrstrecke weitgehend zerstört. Im engen Schulterschluss mit dem Bund, dem Land Rheinland-Pfalz, den Gemeinden und SPNV-Aufgabenträgern baute die DB die Strecke in nur vier Jahren wieder auf und elektrifizierte sie für einen klimafreundlichen Betrieb. Seit Inbetriebnahme der neuen Ahrstrecke Mitte Dezember 2025 sorgen die beiden Linien RB 30 (DB Regio) und die neu konzipierte und bereits elektrische Linie RB 32 (Trans Regio Deutsche

Regionalbahn) für attraktive Verbindungen. Den bestehenden und auf Dieselfahrzeugen basierenden Verkehrsvertrag mit DB Regio hatten die Aufgabenträger angepasst. Dabei war vereinbart worden, dass die elektrisch betriebenen Züge der Linie RB 30 zum kleinen Fahrplanwechsel im Juni 2026 eingesetzt werden sollen.

„Es ist ein tolles Zeichen für die Region, dass wir es gemeinsam geschafft haben, flexibel die elektrischen Fahrzeuge früher als geplant in Betrieb nehmen zu können“, sagt Sven Kleine, Prokurist beim Aufgabenträger go.Rheinland. „Dadurch sind wir ab jetzt leiser, spurtstärker und nachhaltiger auf der Schiene unterwegs.“



Foto: DB AG / Georg Wagner

Die andere Hälfte der Antriebswende

Elektrische Busflotten brauchen elektrifizierte Betriebshöfe. Bei der Umstellung ist vieles zu beachten.

Bislang hat vor allem die europäische Clean Vehicle Directive die Umstellung der Busflotten auf elektrischen Antrieb angeschoben. Als weiteres Argument haben jetzt die Dieselpreise an Bedeutung gewonnen: Sie kletterten in diesem Frühjahr zum Teil auf mehr als 2,40 Euro. Doch die Beschaffung neuer Fahrzeuge ist nur die eine Hälfte der Antriebswende. Ebenso wichtig ist die Elektrifizierung der Betriebshöfe. Mit einem Workshop zu diesem Thema auf der BUS2BUS im April in Berlin lag DB Regio Bus also goldrichtig.

Viktor Zitzmann und Désirée Kuczaj moderierten den Workshop. Als Fachleute für neue Antriebe und Energiebereitstellung kennen sie die Anforderungen, die Elektrobusse an einen Betriebshof stellen. Das betrifft zum einen die Ladeinfrastruktur. Zum anderen müssen die Ladezeiten in die betrieblichen Abläufe integriert werden, was ein abgestimmtes Layout des Betriebshofs erfordert. „Die Schwerpunkte des Workshops haben wir aus den Herausforderungen abgeleitet, die uns die Teilnehmenden als besonders wichtig nannten“, berichtet Zitzmann. „Das waren die Themen Netzanschluss, Infrastruktur und Hardware, der Betrieb und die Wirtschaftlichkeit.“



Foto: DB AG/Stefan Wildhirt

Netzanschluss kann zum Engpass werden

Zitzmann und Kuczaj schöpften aus der Erfahrung mit inzwischen 34 Standorten von DB Regio Bus, die für den Betrieb mit Elektrobusen ausgestattet sind. Die Leistung der rund 300 installierten Ladepunkte liegt zusammen bei rund 28.000 Kilowatt. Ebenso beleuchteten die Teilnehmenden, die vor allem von Aufgabenträgern, Verkehrsbetrieben und Hochschulen kamen, die Themen aus ihrer Sicht. „Ein oft unterschätztes Problem ist der Netzanschluss“, sagt Désirée Kuczaj und rät

zum frühzeitigen Kontakt mit dem lokalen Verteilnetzbetreiber. Überrascht seien manche Teilnehmende auch von den Brandschutzanforderungen und den benötigten Flächen in elektrifizierten Betriebshöfen gewesen.

„Die Herausforderungen sind überall ähnlich“, resümiert Viktor Zitzmann. „Austausch und Vernetzung bringen die Branche weiter.“ Désirée Kuczaj ist davon überzeugt, dass der Workshop auf der BUS2BUS einen wichtigen Beitrag dazu geleistet hat: „Die Visitenkarten gingen überall hin und her.“

Sachsen setzt sich ein Ziel

Freistaat strebt mit 19 Partnern autonomen Regelbetrieb bis 2030 an

Sachsen will Pilotprojekte zum autonomen Verkehr im ÖPNV hinter sich lassen und visiert bis 2030 den Regelbetrieb mit autonomen Fahrzeugflotten an. Das werde die Mobilität im Freistaat grundlegend verändern und verbessern, sagte Regina Kraushaar, Staatsministerin für Infrastruktur und Landesentwicklung, bei der Fachtagung „Vision 2030: Autonomes Fahren im sächsischen ÖPNV“ Ende April in Dresden. 19 Partner unterstützen dieses Ziel und unterzeichneten eine Absichtserklärung. Gemeinsam wollen die Forschungseinrichtungen, Städte und Kreise sowie Technologie-, Verkehrs- und Industrieunternehmen die Voraussetzungen für den autonomen Betrieb auf Level 4 (hochautomatisiertes Fahren) schaffen. „Die Politik setzt die Rahmenbedingungen, die Verkehrsunternehmen entwickeln neue Betriebsmodelle und bringen sie in die Praxis, die Industrie produziert

serientaugliche, sichere und zuverlässige Systeme, und die Wissenschaft legt die methodischen Grundlagen“, beschrieb Staatsministerin Kraushaar die angestrebte Zusammenarbeit.

„DB Regio ist stolz, Teil dieser Initiative zu sein“, betonte Frank Nostitz, Vorsitzender der Regionalleitung DB Regio Bus Ost. Man bringe operative Erfahrung, Systemverständnis und Nähe zu den Fahrgästen in die Partnerschaft ein. Als Betreiber des On-Demand-Verkehrs „Flexa“ für die Leipziger Verkehrsbetriebe sehe man bereits Tag für Tag, welches Potenzial flexible und bedarfsorientierte Mobilitätsangebote insbesondere im suburbanen Raum entfalten können. „Autonomes Fahren ist dabei der nächste konsequente Entwicklungsschritt, um solche Angebote noch effizienter, skalierbarer und wirtschaftlicher zu machen.“

Leitstellenprozesse erfolgreich erprobt

Eine positive Zwischenbilanz hat das Projekt ULTIMO in Herford gezogen. Auf einem Rundkurs in der Innenstadt legten zwei autonome Kleinbusse seit September 2025 rund 1.700 Kilometer im Linienverkehr zurück. Rund 750 Bürgerinnen und Bürger ließen sich für die kostenlose Nutzung registrieren. DB Regio hat skalierbare Leitstellenprozesse, klare Rollenmodelle sowie technische Schnittstellen erprobt, die einen sicheren Betrieb autonomer Flotten ermöglichen. Im weiteren Verlauf des Projektes sollen nun neue Fahrzeugtypen an den Start gehen. Dazu laufen Gespräche mit unterschiedlichen Herstellern. Die bisher eingesetzten Busse stehen nicht mehr zur Verfügung, weil ZF Mobility die Entwicklung autonomer Systeme eingestellt hat und die Zusammenarbeit endete.

Im Rahmen von ULTIMO arbeiten unter Projektleitung von DB Regio 23 Partner aus sieben europäischen Ländern daran, in den drei Städten Genf, Oslo und Herford autonome Fahrzeuge in den Regelbetrieb zu bringen.

Bezauberndes im großen und kleinen Maßstab

S-Bahn Hamburg gratuliert dem Miniatur Wunderland

Das „Miniatur Wunderland“ in Hamburg ist nicht nur die größte Modellbahnanlage der Welt. Es ist auch eine Welt für sich, ein witziges Spiel mit der Wirklichkeit. Klar, dass es da nicht reicht, einfach nur „mit herzlichen Glückwünschen“ zum 25. Geburtstag zu gratulieren. Es musste etwas Besonderes sein – und wurde es auch: Die S-Bahn Hamburg und das Miniatur Wunderland haben einen kreativen Doppelschlag gelandet. Modell und Wirklichkeit verschmelzen – und die Fahrgäste werden zu Figuren.

„Kiez-Legende“, „Franzbrötchen-Liebhaberin“, „König der Möwen“: Wer im Wunderwelt-Jubiläumzug der S-Bahn Hamburg am Fenster sitzt, wird zum echt Hamburger Typen. Beklebt ist er wie eine bunte Reihe von Schachteln für Modellfiguren. Das Fenster zeigt, was drinnen ist. Und genauso kurvt der Zug der Baureihe 474 auch durch die Miniaturwelt – nur eben im Maßstab 1:87. Die hintersinnige Aktion begeistert die beiden Wunderlandgründer Gerrit und Frederik



Braun – und wird, ist sich Gerrit sicher, „den Fahrgästen ein Lächeln ins Gesicht zaubern.“ Als echte Hamburger Jungs haben beide noch die Straßenbahn erlebt, erinnert sich Frederik. „Nun eine Wunderland-S-Bahn durch Hamburg fahren zu sehen, ist einfach unglaublich und erst der Anfang eines bunten Jubiläumsjahres.“ Die Premierenfahrt unternahmen beide vom Bahnhof Berliner Tor aus zusammen mit S-Bahn-Chef Jan Schröder. Im Wunderland in der Speicherstadt setzte Gerrit dann den kleinen Zwilling aufs Gleis. Und welcher von beiden Zügen ist nun eigentlich das „Original“? Tja, gute Frage ...

Kompass zu den schönsten Orten

Wer im Oberallgäu Urlaub macht, sollte das Auto zu Hause lassen: Die herrliche Natur lässt sich klimafreundlich und bequem mit Bus und Bahn entdecken. Für freie Fahrt sorgt dabei jetzt der „Mobil Pass Allgäu“, den die Gäste in 17 Ferienorten gratis zum Allgäu-Walser-Gästepass dazu bekommen. Ein vorbildliches Angebot für nachhaltige Mobilität und naturnahen Tourismus und damit genau das, wofür sich seit 25 Jahren die Kooperation „Fahrtziel Natur“ stark macht: Beim Fest zum Jubiläum zeichnete sie den Mobil Pass Allgäu mit dem Fahrtziel Natur-Award aus.

Auf die Empfehlungen von „Fahrtziel Natur“ können sich umweltbewusste Urlauberinnen und Urlauber verlassen. Hinter der Initiative stehen der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, der Naturschutzbund Deutschland, der Verkehrsclub Deutschland sowie die Deutsche Bahn. 2001 wurde sie gegründet, im Potsdamer Kaiserbahnhof feierte sie jetzt Geburtstag. Einer der Gratulanten: Bundesumweltminister Carsten Schneider. Urlaub in der Natur tue gut, und wer umweltfreundlich mobil ist, tue auch der Natur Gutes. „Die Bahn ist dafür die beste Option und ‚Fahrtziel Natur‘ der verlässliche Kompass zu den schönsten Orten.“

Der Watzmann ruft doppelt

Von Berlin aus den Watzmann besteigen? Kein Problem, er liegt ja quasi vor der Haustür. Los gehts mit dem RE 3 und Umstieg in Eberswalde zum Märkischen Bergwanderpark. Der erstreckt sich nach nicht mal eineinhalb Stunden Fahrzeit um Bad Freienwalde – eine ideale Tour für alle, die ein Deutschlandticket haben. Schmale Pfade verlaufen am Rand des Oderbruchs auf und ab, die Kuppen bieten Panoramablicke mit Gebirgsflair. Einer der Höhepunkte ist der „Märkische Watzmann“. Der ist genau 1.062 Dezimeter (= 106,20 Meter) hoch, wie augenzwinkernd das Gipfelkreuz verrät. In der Nähe wartet sogar eine malerische Klamm.

Wer höher hinaus will, ist in den Berchtesgadener Alpen allerdings besser aufgehoben.

Der dortige Watzmann bringt es auf 2.713 Meter, und natürlich sind die Wandergebiete der Region mit dem Nahverkehr gut erschlossen. Dafür sorgt vor allem der Watzmann-Express, mit dem die Regionalverkehr Oberbayern GmbH den Königssee und Berchtesgaden grenzüberschreitend per Bus mit Salzburg verbindet. Unterwegs bieten sich zahlreiche Toureneinstiege und Ausflugsziele, etwa die Almbachklamm oder das Berchtesgadener Salzbergwerk. Also dann: rein in die Wanderstiefel!



Foto: istock/amriphoto

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
2026

Zusatz-Infos im
E-Paper

