

Regio Aktuell

Informationen für die Nahverkehrsbranche

Foto: MVV GmbH

IAA Mobility: Der ÖPNV fährt mit

ZUKUNFT NAHVERKEHR mit großem Stand. regiosignale-Kongress tagt.

Die Deutsche Bahn ist auf der IAA Mobility in München erstmals mit einem großen Stand vertreten: In der von ZUKUNFT NAHVERKEHR konzipierten „Erlebniswelt ÖPNV“ können sich Besucher:innen bei freiem Eintritt über den ÖPNV, Buchungsplattformen und multimodale Apps informieren, Mobilitäts-hubs kennenlernen oder erfahren, wie per App buchbare autonome Shuttles funktionieren. Nicht weit davon entfernt, stellen der Freistaat Bayern, die S-Bahn München und Siemens Mobility erstmals ein begehbare Modell der neuen XXL-S-Bahn vor, die ab Ende 2028 in Betrieb gehen wird.

DB und IAA vertiefen Partnerschaft

„Ein zukunftsfähiger ÖPNV verknüpft Bahnen und Busse intelligent mit Sharing- und individuellen Mobilitätslösungen und richtet sich konsequent an den Bedürfnissen der Menschen aus. Auf der IAA Mobility in München zeigen wir, wie wir uns gemeinsam mit unseren Partnern für die Zukunft aufstellen. Klar ist: Mobilität geht nur gemeinsam,“ bringt Richard Lutz, Vorstandsvorsitzender der Deutsche Bahn AG, die Kooperation auf den Punkt.

Ganz ähnlich die zentrale Botschaft des Verbands der Automobilindustrie VDA: „Wir freuen uns, dass wir das Thema ÖPNV

zusammen mit der Zukunft Nahverkehr und der Deutschen Bahn auf der IAA Mobility ausbauen können“, erklärt Präsidentin Hildegard Müller mit Blick auf die gemeinsame Gestaltung der klimaneutralen Mobilität von morgen.



Branchentreff im ICM

Beim regiosignale-Kongress im Internationalen Congress Center München diskutieren rund 500 Branchenvertreter:innen die Frage, wie sich Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und Verbünde effizienter in die Transformation der ÖPNV-Landschaft einbringen

können. Im Fokus stehen unter anderem integrierte Mobilität, die Entwicklung im Vergabemarkt von Schiene und Straße sowie die Bedeutung autonomer Fahrzeuge bei der Neugestaltung der Mobilität in Deutschland. Eröffnet wird der Kongress von Evelyn Palla, Vorstandsvorsitzende der DB Regio AG, und Dr. Richard Lutz, Vorstandsvorsitzender der DB AG. Verkehrspolitische Akzente setzt Bayerns Staatsminister Christian Bernreiter, der gegenwärtig auch Vorsitzender der Verkehrsministerkonferenz ist.

Die IAA Mobility 2025 findet vom 9. bis 14. September 2025 in München statt. Das ZNV-Programm ist via www.zukunftnahverkehr.de/iaa/ abrufbar.

Weitere Informationen im E-Paper

Liebe Leserinnen und Leser,

ich freue mich sehr, dass die Initiative ZUKUNFT NAHVERKEHR in diesem Jahr erstmals auf dem Open Space der IAA Mobility in München vertreten



Foto: DB AG/Plambeck

sein wird – mitten in der Stadt, mitten im Dialog zur Mobilität der Zukunft. Das Motto „Mobilität geht nur gemeinsam“ könnte passender nicht sein. Denn genau darum geht es: Stadt und Land

besser verbinden, Verkehrsträger intelligent verknüpfen, Mobilität für alle zugänglich machen und dabei offen über Herausforderungen und Lösungen sprechen. Was ich besonders wichtig finde: Der Open Space ist frei zugänglich für alle, die sich für Mobilität interessieren, mitreden oder sich inspirieren lassen wollen. Wir schaffen einen Raum für Teilhabe, für Menschen, die den ÖPNV bereits täglich nutzen, und für alle, die wir noch davon überzeugen möchten. Wie Branche und Politik den ÖPNV zukunftsfest machen können, ist auf der IAA Mobility ebenfalls ein Thema: Am 10. September diskutiert der regiosignale-Kongress die Potenziale integrierter Mobilität, den Vergabemarkt und die Rolle der Mobilität als Wirtschaftsfaktor.

„Ich freue mich auf einen starken gemeinsamen Auftritt der ÖPNV-Branche.“

Jan Schilling,
Vorstand Marketing DB Regio AG



LNVG geht auf Nummer sicher

Viele Jahre früher als geplant musste die norddeutschen Aufgabenträger unter Führung der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) das „Hansenetz“ ausschreiben: Der Betreiber metronom, eine mehrheitliche Tochter des Netinera-Konzerns, hatte wegen wirtschaftlicher Probleme Ende 2024 um die vorzeitige Vertragsbeendigung gebeten. Jetzt steht das Ergebnis der Neuvergabe fest. „Wir freuen uns, mit DB Regio einen weiteren Partner mit viel Erfahrung gewonnen zu haben“, sagt Carmen Schwabl, Sprecherin der LNVG-Geschäftsführung. Das Hansenetz umfasst verkehrsstarke Hauptstreckenverkehre im Raum Göttingen/Hannover/Hamburg/Bremen. Die LNVG schrieb das Netz in zwei Losen und unter der Bedingung aus, dass kein Bieter beide Lose gewinnen kann. Für die nördlichen Linien bekam metronom erneut den Zuschlag (6,5 Millionen Zugkilometer), die südliche Linie Uelzen – Hannover – Göttingen gewann DB Regio (2,2 Millionen Zugkilometer). Wie zuvor stellt die LNVG die Züge (Bild oben), die weiterhin vom Fahrzeughersteller instandgehalten werden. Der neue Verkehrsvertrag startet im Juni 2026, läuft bis Ende 2033 und kann um zwei Jahre verlängert werden. „Die Angebote bestätigen Erkenntnisse aus anderen Vergabeverfahren“, so Schwabl. „Die Summe, die die Aufgabenträger für das Hansenetz zahlen, liegt nun deutlich über den bisherigen Zahlungen.“

Sause zum Geburtstag

Aus einem kleinen Anfang vor 50 Jahren wurde die S-Bahn Köln

Ein historischer Sonderzug brachte die Gratulanten ins Werk Köln-Nippes. Sechs Ehrengäste schnitten die Torte an: NRW-Verkehrsminister Oliver Krischer, die Kölner Oberbürgermeisterin Henriette Reker, Norbert Reinkober, Geschäftsführer des Verkehrsverbunds go.Rheinland, Oliver Wittke, Vorstandssprecher des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr, Harmen van Zijderveld, Vorstand DB Regio Schiene, und Frederik Ley, Vorsitzender der Regionalleitung DB Regio NRW. Großer Bahnhof zum 50. Jubiläum der S-Bahn Köln. Auf die Welt gekommen war das Geburtstagskind dagegen unspektakulär. Ohne große Zeremonie startete am 1. Juni 1975 der elektrische Betrieb zwischen Ber-

gisch Gladbach über Köln Hbf nach Chorweiler. Daraus entwickelte sich stufenweise die S-Bahn Köln. Die wichtigste Etappe war der Bau der innerstädtischen Stammstrecke. In dicht besiedeltem Gebiet entstanden zusätzliche S-Bahngleise, auch die Hohenzollernbrücke über den Rhein wurde erweitert. Nach der Inbetriebnahme 1990 expandierte die S-Bahn dann zum Netz mit heute fünf Linien. Rund 80 Millionen Fahrgäste befördert DB Regio pro Jahr. Bis Ende 2026 werden alle 123 Züge modernisiert. Auch in das Personal hat DB Regio investiert. Dank einer Rekrutierungs- und Ausbildungsinitiative liegen die personalbedingten Ausfälle auf historisch niedrigem Niveau.



Das S-Bahnnetz am Rhein soll wachsen. Bis zu 90 Neufahrzeuge beschaffen die Aufgabenträger dafür beim Hersteller Alstom. Die mitbestellte Wartung lässt Alstom von DB Regio erbringen. Den Vertrag darüber brachten beim Jubiläumsfest in Nippes (v. l.) Christoph Klaes und Manuela Olbrich von Alstom sowie Frederik Ley, Vorsitzender der Regionalleitung DB Regio NRW, und DB Regio-Vorstand Schiene Harmen van Zijderveld unter Dach und Fach. Mit einer Laufzeit bis 2062 sind die Arbeitsplätze in den DB Regio-Werken Köln Nippes und Düsseldorf unabhängig von Verkehrsverträgen damit langfristig gesichert. Harmen van Zijderveld: „DB Regio bleibt eine verlässliche Partnerin und ein stabilisierender Anker für den Nahverkehr in NRW.“

Vorhang auf für Münchens neue S-Bahn

Bei der IAA Mobility vom 9. bis 14. September geben DB Regio, der Freistaat Bayern und Siemens Mobility einen Vorgeschmack auf die neuen Züge der S-Bahn München. Auf dem Münchner Königsplatz, einem IAA Open Space-Areal, veranschaulicht ein lebensgroßes Mock-up die Fahrzeuge. Zu sehen sein werden verschiedene Fahrgastbereiche, beispielsweise für Gruppen und Familien, für mobilitäts-eingeschränkte Reisende sowie für Fahrgäste mit Fahrrädern und Kinderwagen. IAA Open Space vermittelt an verschiedenen Plätzen der Münchner Innenstadt Einblicke in innovative Mobilitätslösungen und ist kostenlos für alle Interessierten zugänglich.



Die ersten der insgesamt 90 neuen Züge sollen im Dezember 2028 im Münchner S-Bahnnetz den Probetrieb aufnehmen. Sie sind 200 Meter lang und bieten Platz für mehr als 1.820 Fahrgäste. Tageszeitabhängige Beleuchtung, USB-Steckdosen, WLAN, mobilfunkdurchlässige Fenster und viele weitere Annehmlichkeiten machen die Fahrzeuge besonders komfortabel. Über 160 Innen- und Außendisplays informieren auf einem völlig neuen Niveau in Echtzeit über Fahrtverlauf, Stationen und Auslastung. Dank breiter Türen, großzügiger Einstiegsbereiche und kompletter Durchgängigkeit können die Fahrgäste schneller ein- und aussteigen und sich leichter im Zug verteilen.

Aus der Krise zum neuen Anfang

Übernahme durch DB Regio setzt einen Schlusstrich unter die Abellio-Insolvenz in Baden-Württemberg

Intensives Krisenmanagement des Landes war notwendig, als vor drei Jahren die Abellio Rail Baden-Württemberg GmbH Insolvenz anmeldete. Zunächst sprang die Südwestdeutsche Eisenbahngesellschaft (SWEG), die dem Land Baden-Württemberg gehört, in die Bresche, übernahm das Unternehmen und seine Verkehre. Dann schrieb das Land die Verkehrsleistungen neu aus und verband dies mit dem Verkauf der aus der Abellio-Insolvenz hervorgegangenen SWEG-Tochter an den Ausschreibungsgewinner. Jetzt ist auch dieses Kapitel „zu einem guten Ende gekommen“, so der baden-württembergische Verkehrsminister Winfried Hermann.

DB Regio entschied die Neuausschreibung der Leistungen für sich, übernahm zum 1. August das Unternehmen und betreibt die Verkehre im Neckartal und auf der Südbahn zunächst in unveränderten Strukturen als DB Regio Stuttgart GmbH.

„Im August sind wir im Neckartal mit unserem neuen Verkehrsvertrag und der bestehenden Mannschaft der SBS gestartet. So profitieren die Reisenden von einem guten Angebot und die Mitarbeitenden von einer sicheren Perspektive in der Region“, sagt Markus Kaupper, Vorsitzender der Regionalleitung DB Regio Schiene Baden-Württemberg. Die Flotte aus drei- und fünfteiligen Elektrotriebwagen des Typs Talent stellt das Land zur Verfügung. DB Regio Stuttgart wartet die Fahrzeuge in der landeseigenen Werkstatt in Pforzheim. Geschäftsführer der neuen Tochtergesellschaft sind Martin Selig und Markus Otte. Geplant ist, sie im August 2026 mit DB Regio Baden-Württemberg zu verschmelzen. Der Vertrag über die Verkehre im Neckartal und auf der Südbahn läuft bis Dezember 2032.



Foto: DB AG/Thomas Kiewing

BSN drängt bei Fahrzeugen auf einheitliche Standards

Verband der Aufgabenträger im SPNV kündigt Selbstverpflichtung an

Einheitliche Fahrzeugstandards sparen Kosten bei der Beschaffung und in der Instandhaltung. Mit einer Fachtagung hatte sich der Bundesverband Schienenbahnverkehr (BSN) bereits im März 2025 dafür stark gemacht. Bei seiner Mitgliederversammlung im Juni legte der Aufgabenträgerverband noch einmal nach und kündigte eine Selbstverpflichtung an. Dem BSN zufolge soll sie „in naher Zukunft von weiteren Akteuren aus der Bahnbranche unterzeichnet und dann gemeinsam veröffentlicht werden.“

„Die Luftfahrt macht es vor“

Die Akteure des SPNV, darunter neben den Aufgabenträgern auch Verkehrsunternehmen, Hersteller, Leasingunternehmen und Verbände, hätten in einer gemeinsamen Initiative bereits konkrete Lösungsansätze entwickelt, so der BSN. Eine Selbstverpflichtung solle jetzt ein klares Signal für eine zu-

kunfts-fähige Fahrzeugbeschaffung setzten. Als Beispiele für Standardisierung nennt der BSN Fahrzeuglängen, Türbreiten und barrierefreie WC-Anlagen. Der Verband weist auch darauf hin, dass sich die Inbetriebnahme von Neufahrzeugen verzögert, weil neue Baureihen ein Zulassungsverfahren durchlaufen müssen. „Wenn für jeden Verkehrsvertrag individuelle Fahrzeuge beschafft werden, verschenden wir ein riesiges Potenzial“, erläutert BSN-Präsident Thomas Prechtl. „Wenn fast jedes Fahrzeug eine Maßanfertigung ist, ist der Stückpreis hoch, die Werkstätten müssen Ersatzteile für dutzende verschiedener Fahrzeuge vorhalten, und das Personal muss auf alle Fahrzeuge geschult werden. Wenn dann mal ein Fahrzeug ausfällt, sind Ersatzfahrzeuge schwer aufzutreiben, weil sie nicht universell einsetzbar sind.“ Eine Vereinheitlichung der SPNV-Flotten sei aus betrieblicher und wirtschaftlicher Sicht überfällig, betont Prechtl. „Die Luftfahrt macht es vor.“

Starthilfe durch DB Regio

Im Auftrag der Gruppe EcoVista übernimmt DB Regio Leistungen am Hochleistungs-Ersatzverkehr (HEV) zwischen Berlin und Hamburg. Da dem Ausschreibungsgewinner zum Start am 1. August Fahrzeuge fehlten, bringen zwei DB-Gesellschaften bis zum Jahresende insgesamt 2,4 Millionen Buskilometer auf die Straße. DB Regio Bus Ost springt mit 24 Bussen plus Reserve sowie ca. hundert Fahrer:innen ein. Regionalbus Braunschweig stellt acht Busse und 17 Fahrer:innen. Alle Busse entsprechen dem HEV-Standard und waren bereits bei der Riedbahnsperre im Einsatz. Die nächsten eigenen HEV stehen für DB Regio Straße 2026 bei den Generalsanierungen Hagen – Köln sowie der rechten Rheinstrecke an.



Foto: DB AG/Stefan Wildhirt



Standpunkt



Foto: VDV

Qualität sichern, Angebote stärken

Alexander Möller,
VDV-Geschäftsführer ÖPNV

Der ÖPNV steht vor einem entscheidenden Jahrzehnt. Er ist zentral für soziale Teilhabe, Klimaschutz und wirtschaftliche Stärke im ganzen Land. Durch das politisch gewollte und von der Branche umgesetzte Deutschland-Ticket steht ein bundesweit gültiges Tarifprodukt zur Verfügung, das Menschen einen einfachen Zugang zu Bus und Bahn ermöglicht. Das heutige ÖPNV-Angebot ist von dieser Bedeutung noch weit entfernt. Außerdem sorgt der Modernisierungsbedarf unserer Infrastrukturen für Qualitätsverluste. Jetzt gibt es einen konkreten Plan für ein Angebot der Zukunft durch die Transformation der Branche: das neue Leistungskosten-gutachten für den ÖPNV 2024–2040.

Das Gutachten zeigt: Ohne zusätzliche Mittel wird nicht einmal der Status quo zu halten sein – von einer Ausweitung und Verbesserung des Angebots ganz zu schweigen. Es braucht deshalb einen Modernisierungspfad, der Qualität sichert und Angebote stärkt. Und es braucht ein ambitioniertes Zielbild – das Deutschlandangebot 2040. Das steht für einen bundesweit leistungsfähigen ÖPNV mit dichteren Takten, mehr Flexibilität und Linien sowie besserer Erreichbarkeit – auch jenseits der Ballungszentren. Die aktuelle Bundesregierung hat diesen Handlungsbedarf erkannt. Ein ÖPNV-Modernisierungspakt ist im Koalitionsvertrag vereinbart. Jetzt gilt es, daraus ein konkretes, langfristiges Programm zu machen – mit klarer Finanzierungsperspektive von jetzt bis 2040. Nur so kann die Branche planen und investieren. Für die Menschen und das Land. Die Verkehrsunternehmen sind bereit: Sie digitalisieren, automatisieren, verbessern Tarife und Kommunikation – und wollen wachsen. Das Gutachten ist das Angebot, gemeinsam mit der Politik ein zukunftsfähiges Mobilitätsversprechen einzulösen. Für die Menschen. Für das Klima. Für ein funktionierendes Land.

VDV: Ein besserer ÖPNV für alle wäre in 15 Jahren machbar

Modernisieren oder mit dem Deutschlandangebot in die Vollen gehen? Das VDV-Gutachten rechnet beide Szenarien durch und zeigt Lösungen.

Welche Maßnahmen sind nötig, um bis 2040 einen leistungsstarken ÖPNV für alle auf die Beine zu stellen? Wie hoch wären die zusätzlichen jährlichen Ausgaben auf Basis des Finanzierungsbeitrags von 2024, und was würde der ÖPNV im Jahr 2040 abhängig von den gesteckten Zielen kosten? Das Gutachten gibt detaillierte Auskunft für zwei Szenarien mit verschiedenen Lösungspfaden.

Das Szenario Modernisierung 2040 erhält den Status quo, verhindert Substanzverlust, quantifiziert den Mindestbedarf zur Ertüchtigung der Infrastruktur und verwirklicht die Antriebswende. Dazu gehören der Austausch der Gesamtflotten durch emissionsfreie Fahrzeuge samt Ladeinfrastruktur, Ertüchtigung oder Neubau von Betriebshöfen und Werkstätten, der Abbau des Sanierungsstaus sowie bedarfsgerechte Ersatzinvestitionen. Hinzu kommt die Umsetzung aller durch Finanzhilfen aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) geförderten Projekte mit Baubeginn bis 2028 sowie die Festlegung der Gesamtkosten aller GVFG-Projekte mit Baubeginn bis 2028.

Das Deutschlandangebot 2040 basiert auf dem Kapazitätsausbau des Gesamtsystems, er-

gänzt um eine Erschließungskomponente, die Umsetzung des Fahrplans für den Deutschlandtakt und die Realisierung des dafür erforderlichen Infrastrukturausbaus Schiene. Weitere Qualitätsgewinne ergeben sich aus der Anschlusssicherung innerhalb des Schienenpersonenverkehrs, der Angebotsverdichtung bei Tram und U-Bahn um 40 Prozent, einer Fahrplanbeschleunigung um fünf Prozent und den Ausbau des Angebots im ländlichen Raum. Letzteres wird vor allem durch kreistypenspezifische Umsetzung flächendeckender Mindestbedienstandards für Haltestellen und den Angebotsausbau zur Erschließung des ländlichen Raums realisiert. Weitere Impulse kommen aus der Umsetzung aller GVFG-Maßnahmen mit Baubeginn ab 2028.

Legt man die 26 Milliarden Euro zugrunde, die die öffentliche Hand im Jahr 2024 für den ÖPNV bereitgestellt hat, wäre das Modernisierungsszenario mit einem jährlichen Mittelzuwachs von 1,44 Milliarden

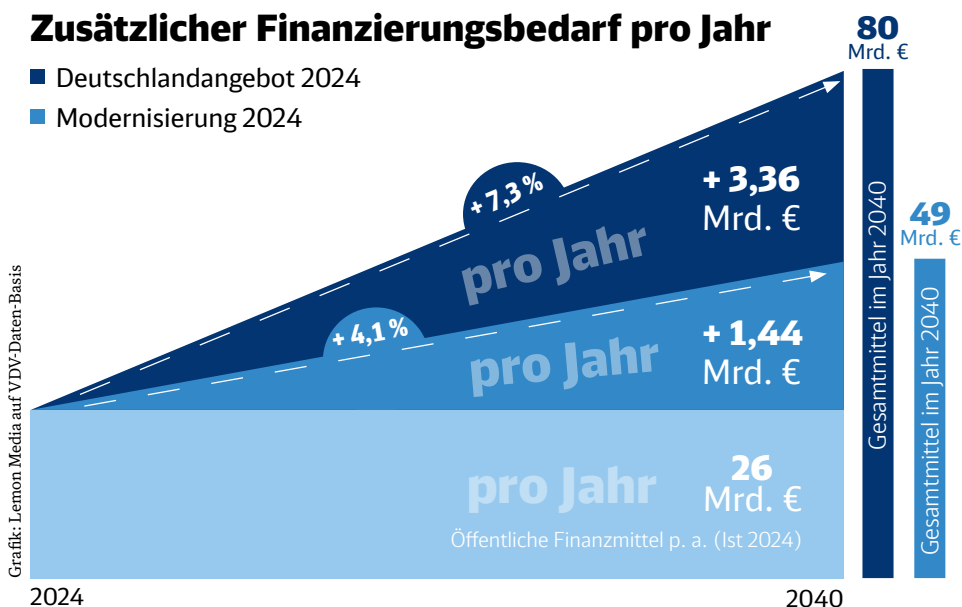
Euro verbunden. Beim Deutschlandangebot wären es 3,36 Milliarden Euro. Bis 2040 beliefen sich der zusätzliche Finanzierungsbedarf dann auf 23 bzw. 54 Milliarden Euro pro Jahr. Zusammen mit dem fortgeschriebenen Mittelbedarf von 2024 ergäbe sich daraus ein Finanzierungsbedarf von insgesamt 49 bzw. 80 Milliarden Euro pro Jahr.

„Der ÖPNV trägt dreimal mehr zur Wertschöpfung bei, als er kostet. Das sollte ein weiterer Anreiz für Bund und Länder sein, in den Ausbau des Angebots zu investieren.“

Jan Schilling

Zusätzlicher Finanzierungsbedarf pro Jahr

- Deutschlandangebot 2024
- Modernisierung 2024



Leistungsgutachten weist den Weg in die Zukunft

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) stellt in München Zielbild für den ÖPNV im Jahr 2040 vor

Bildmontage: VDV

Ort und Zeitpunkt waren gut gewählt: Die Süddeutsche Zeitung hatte zum „Gipfalsalon für einen attraktiven und zukunfts-fähigen Nahverkehr“ nach München geladen, der VDV mit der Vorstellung des Leistungsgutachtens rechtzeitig vor der parlamentarischen Sommerpause einen detaillierten Transformationsfahrplan für die nächsten 15 Jahre präsentiert. „Dieses Gutachten soll auf den Pakt für die Modernisierung des ÖPNV einzahlen und damit den Entscheidungsraum öffnen, den Bund und Länder für die Umsetzung der vereinbarten Ziele benötigen“, bringt Alexander Möller, Geschäftsführer ÖPNV beim VDV, das Anliegen der Branche vor über 100 Gästen aus Politik, Wirtschaft und ÖPNV-Branche auf den Punkt.

Mit dem Gutachten liegt nicht nur ein Zielbild für den Nahverkehr in Deutschland bis 2040 vor. Die Branche hat auch den im Koalitionsvertrag formulierten Gestaltungsauftrag in konkrete Maßnahmen übersetzt. Bei der anschließenden Podiumsdiskussion wird aber ebenso klar: Bis neue Schienentrassen, Betriebshöfe oder digitale Systeme im Alltag ankommen, werden selbst dann 12 bis 15 Jahre vergehen, wenn Bund und Länder die nötigen Mittel sofort bereitstellen und Planungs- und Genehmigungsverfahren zügig beschleunigt würden.

Die Branche nimmt sich mit dem Gutachten auch selbst in die Pflicht. VDV-Präsident Ingo Wortmann betont vor allem die

Notwendigkeit, Fahrzeuge, Werkstätten und IT-Systeme zu standardisieren, interne Abläufe zu optimieren und effizientere Strukturen zu entwickeln. Sein Fazit: „Wir sind teilweise viel zu kompliziert geworden.“ DB Regio Vorstand Jan Schilling sieht das ähnlich: „Wir haben in der Branche eine Komplexität geschaffen, die wir zum Teil selbst nicht mehr beherrschen. Die einzigen, die daran verdienen, sind Berater und Rechtsanwälte. Das müssen wir ändern“, hält er fest. Thomas Prechtel, Sprecher der Geschäftsführung der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG), wüsste schon wie, räumt aber ein, dass die Idee nicht jedem schmeckt: „Wir müssen an unsere Aufgabenträgerstrukturen ran und sollten uns fragen, ob wir wirklich 27 Aufgabenträger für den SPNV und so viele Verbünde brauchen.“

Mit Blick auf die Mobilitätswende wäre wohl schon viel gewonnen, wenn Aufgabenträger Mobilität künftig integriert dächten. Schilling: „In der Modellregion SMILE24 haben wir mit integrierter Mobilität in einem Jahr 50 Prozent mehr Fahrgäste gewonnen.“



Foto: Daniel Schepers

SZ-Redakteurin Lisa Nienhaus (v.l.) mit Dr. Josef Rott (Staatsministerium Bayern), Ingo Wortmann (VDV), Dr. Jan Schilling (DB Regio) und Thomas Prechtel (BEG).

Wie es ist, kann es nicht bleiben

Rund 26 Milliarden Euro hat die Öffentliche Hand im vergangenen Jahr in den ÖPNV gesteckt. Mehr als je zuvor. Trotzdem reichen die Mittel nur noch für die Sicherung des Bestands. „Ein besserer ÖPNV ist mit heutigen Finanzmitteln nicht möglich“, diagnostiziert der VDV. Sein Befund: Infrastruktur und Betrieb leben von der Substanz. Digitalisierung und Antriebswende verharren im Modernisierungstau. Die Kosten für Energie, Material und Personal explodieren durch die nachgeholte Inflation einer ganzen Dekade. Gleichzeitig gefährden hohe Investitionen in die Energie- und Wärmewende den kommunalen Querverbund, während Fahrgeldeinnahmen infolge politisch gewollter Preisrabatte für Tickets drastisch gesunken sind und nur noch ein Drittel der Aufwendungen für den ÖPNV decken. „Leistungseinschränkungen im Liniennahverkehr mit Bussen und Straßenbahnen addierten sich 2024 auf zwei Prozent des Planwerts. Im SPNV waren es sogar über sechs Prozent“, bilanziert Alexander Möller, Geschäftsführer ÖPNV beim VDV und mahnt: „Die öffentliche Hand deckt zwei Drittel der Gesamtaufwendungen. Der Fahrgast und sein Ticketkauf müssen wieder wichtiger werden als politische Prioritäten und Entscheidungen über einen Zuschuss.“

Job-Gipfel auf der Zugspitze

Grandioses Panorama, Jobs mit besten Aus-sichten und 12 Einstellungszusagen bei 16 Bewerbungsgesprächen – keine Frage: Die Bilanz des jüngsten Recruiting-Events auf Deutschlands höchstem Gipfel beeindruckt und die Bewerber:innen waren offensichtlich auch in 2.962 Meter Höhe topfit. Eingeladen hatte DB Regio Bayern. Das Unternehmen baut das Angebot in der Region um Garmisch-Partenkirchen und im südlichen Bayern aus und holt deshalb verstärkt neues Personal an Bord. Gefragt sind vor allem Lokführer:innen, Kundenbetreuer:innen für den Nahverkehr und Auszubildende für den Lokführer:innen-Beruf. Bundesweit stellt die Deutsche Bahn dieses Jahr mehr als 20.000 Mitarbeitende ein, darunter 5.700 Nachwuchskräfte. Es gibt rund 500 Berufsbilder, 50 Ausbildungsberufe und 25 duale Studiengänge.

Per Knopfdruck Kontakt im Notfall

Was auf den ersten Blick aussieht wie eine kleine Smartwatch am Handgelenk oder ein Schlüsselanhänger an der Unternehmensbekleidung, kann für die Kundenbetreuer:innen im Nahverkehr (KiN) in einer Notsituation entscheidend sein: Mit dem Gerät lässt sich schnell und unkompliziert ein Hilferuf absetzen. „Prio-Ruf“ nennt DB Regio Schiene das System, der Roll-out befindet sich auf der Zielgeraden. Wird der Prio-Ruf aktiviert, geht umgehend eine Meldung bei der Leitstelle ein, die dann die nötigen Maßnahmen einleitet. Der Prio-Ruf ergänzt die Bodycam, deren Einsatz auf Freiwilligkeit beruht und die ebenfalls bundesweit im Einsatz ist. Der Einführung des Prio-Rufs vorausgegangen war ein Pilotprojekt mit rund 100 freiwilligen KiN und Leitstellen-Mitarbeitenden in der Region Mitte. André Collin, Senior Manager Zentrales Securitymanagement, sieht zwei Vorteile der neuen Anwendung: Sie verbessere die Sicherheit und zugleich die Arbeitsbedingungen der KiN, stärke also das Berufsbild. „Mit dem Prio-Ruf nehmen wir eine Vorreiterrolle im Nahverkehr ein“, so Collin. „Vergleichbare Systeme gibt es so bisher nicht.“



Mit einem einfachen Knopfdruck nehmen die KiN Kontakt zur Leitstelle auf.

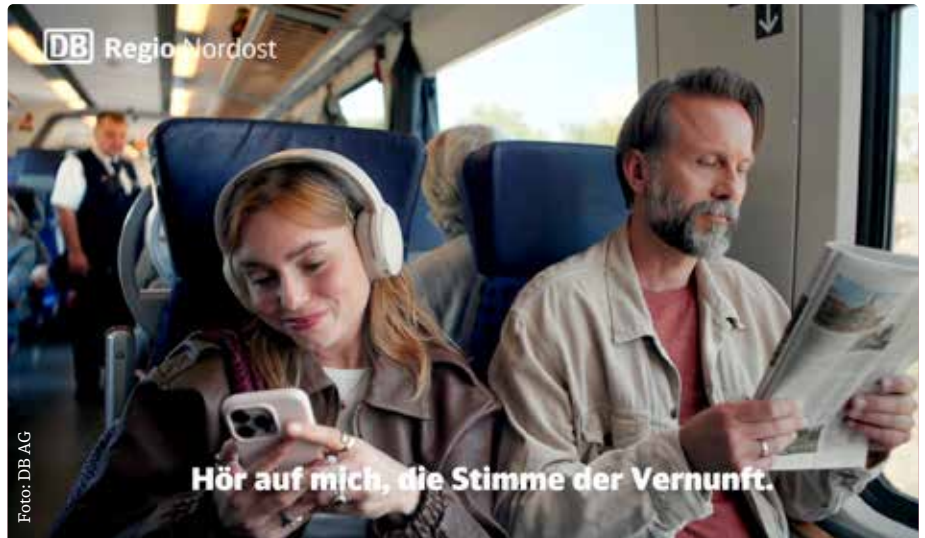


Foto: DB AG

Hör auf mich, die Stimme der Vernunft.

Respekt bringt alle weiter

Taschen sollten keine Sitze blockieren. Müll gehört in den Mülleimer. Mit dem Kopfhörer stören Musik und Videos die anderen Fahrgäste nicht. Wer sich selbst so verhält, wie man es von den Mitreisenden erwartet, sammelt Sympathiepunkte. Daran erinnert bei DB Regio Nordost jetzt die „Stimme der Vernunft“, die sich in Filmsequenzen, auf einer Website und als Life Hack im Social-Media-Feed zu Wort meldet. „Respekt füreinander bringt uns alle weiter“, sagt Carsten Moll, Vorsitzender der Regionalleitung Nordost. „Indem wir Menschen verbinden, möchten wir zu einem positiven Gemeinschaftsgefühl und gegenseitiger Toleranz in unserer Gesellschaft beitragen.“

Qualifizierung macht den Unterschied

DB Regio bildet Sicherheitsfahrer:innen für autonome Verkehre aus

Ganz gleich ob Hamburg, Leipzig oder München – autonomes Fahren kommt langsam aber sicher in der Wirklichkeit an. Für den Verband Deutscher Verkehrsunternehmen ist klar: Der ÖPNV der Zukunft fährt autonom und das vor allem in integrierten Linienbedarfsverkehren, die Fahrten bündeln und planungsseitig in Echtzeit optimieren können. Tatsache ist aber auch, dass die Skalierung nur mit genügend Sicherheitsfahrer:innen funktionieren wird, weil bei Erprobungsprojekten ein Fahrzeugführer im Fahrzeug sein muss.

Hohe Anforderungen an Fahrer:innen

Für DB Regio Straße ist das Grund genug, die Ausbildung von Sicherheitsfahrer:innen in die eigenen Hände zu nehmen. „Mit der Skalierung wird der Bedarf rasch wachsen. Deshalb stellen wir sicher, dass wir auch künftig top qualifizierte Fahrer:innen im Team haben“, erläutert Markus Köppinger, Niederlassungsleiter Demand-Responsive Transport (DRT) und autonome Verkehre bei DB Regio Mitte.

Tatsächlich sind die Anforderungen hoch. Sicherheitsfahrer:innen müssen nicht nur den Verkehr im Blick haben und die Aktionen des Fahrzeugs antizipieren. Sie müssen auch das Display überwachen, dessen Darstellungen mit der Wirklichkeit abgleichen oder das Verhalten des Fahrzeugs in komplexen Verkehrssituationen dokumentieren.

Weiterbildung sichert Qualität

Das geschieht mal per Knopfdruck, mal per Voice Message, aber immer digital, damit die Notizen bei der späteren Analyse mit den Sensordaten des Fahrzeugs abgeglichen und die Resultate bei Bedarf in die Systemoptimierung fließen können. Weil Daten allein oft nicht das ganze Bild wiedergeben, sollten die Fahrer:innen auch ein qualifiziertes Feedback geben können. Manche sind darin so gut, dass sie sich inzwischen intern weiterqualifiziert haben. Nach Schulungen mit Technologiepartnern wie Mobileye und didaktischem Training bereiten sie nun neu eingestellte Fahrer:innen auf ihre Aufgabe vor.

In zehn Jahren eintausend neue Tf ausgebildet

Schulungszentrum der S-Bahn
Berlin sichert den Nachwuchs für
den Dienst im Führerstand

Viele Verkehrsunternehmen klagen über Fachkräftemangel. Dass sich die Lücken schließen, wenn man es richtig anpackt, zeigt die S-Bahn Berlin: Innerhalb von zehn Jahren hat sie im Rahmen einer Ausbildungs-offensive 1.000 Männer und Frauen als Triebfahrzeugführer:in (Tf) qualifiziert. „Wir bilden genügend aus, um unser Angebot stabil fahren zu können“, sagt S-Bahnchef Peter Buchner. „Aktuell können wir sogar andere Regionen unterstützen, wo der Arbeitsmarkt noch angespannter ist.“

Die S-Bahn Berlin hat ihre Kapazitäten für die Tf-Ausbildung massiv ausgebaut. Im Schulungszentrum auf dem Gelände des S-Bahnwerks Schöne-weide stehen in diesem Jahr 192 Ausbildungsplätze zur Verfügung, im vergangenen Jahr waren es 204. Jeden Monat beginnen zum Teil mehrere Klassen die zwölfmonatige Qualifizierung mit Theorieunterricht sowie Praxistraining an Fahrsimu-



Mohammad Omidi (r.) hat die Ausbildung „wie ein Komet“ durchlaufen. Im Juni überreichte S-Bahnchef Peter Buchner ihm den Lokführerschein.

Foto: DB/Hey-Jensen

latoren und in Fahrzeugen. 23 Trainer:innen und rund 80 Ausbildungslokführer:innen kümmern sich um die Anwärter:innen. Etwa zwei Drittel bestehen die Prüfung. Die Nummer 1.000 seit Beginn der Ausbildungs-offensive war Mohammad Omidi. Der 31-Jährige kam vor sieben Jahren aus dem Iran nach Deutschland. Die Qualifizierung sei hart

gewesen, aber der Maschinenbauingenieur verlor nie den Optimismus: „Wenn man sich Mühe gibt, dann erreicht man auch sein Ziel“, ist seine Devise. Jens Klischies, Ausbildungsleiter bei der S-Bahn Berlin, kann das bestätigen: „Er hat gelernt, gelernt, gelernt und seine Ausbildung wie ein Komet durchlaufen.“

Linienteilung brachte mehr Pünktlichkeit ins System

Die Idee galt als ein No-go – jetzt überzeugen die Ergebnisse

Das Liniensystem einer S-Bahn ist das Grundgerüst des Angebots. Die Fahrgäste orientieren sich daran, alle Planungen sind darauf ausgerichtet. Da wollen Änderungen gut überlegt sein. Die S-Bahn München hat trotzdem ihr Liniensystem geändert. Es hat sich gelohnt.

Von Wolfratshausen (Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen) über die Stammstrecke unter der Münchner Innenstadt zum Bahnhof Kreuzstraße (Landkreis Miesbach): Wie ein umgedrehtes U schlug die frühere Linie S 7 einen Bogen durch das südliche Einzugsgebiet der S-Bahn München. Das Problem: Durch lange eingleisige Abschnitte auf beiden Linienästen war sie sehr verspätungsanfällig. Damit brachte die S 7 häufig auch den Verkehr im dicht befahrenen Tunnel der Stammstrecke aus dem Takt. Die Verspätungen übertrugen sich. Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2024 ist das anders: Der Laufweg der Linie S 7 wurde zweigeteilt. Von Wolfratshausen kommend,



Foto: DB Regio

fährt die neue Linie S 7 jetzt oberirdisch parallel zur Stammstrecke zum Hauptbahnhof. Den Verkehr zwischen der bayerischen Landeshauptstadt und dem Bahnhof Kreuzstraße im Landkreis Miesbach deckt nun die neue Linie S 5 ab. Sie nutzt den S-Bahn-Tunnel und fährt jetzt ganztägig nach München-Pasing.

Kommunen mit ins Boot geholt

„Dass eine Linie die Stammstrecke nicht befährt, galt im Münchner S-Bahnssystem eigentlich als No-Go“, sagt Verkehrsvertragsmanager Bernd Flagge (Foto). Deshalb sei es wichtig gewesen, das Projekt gemeinsam mit den Stakeholdern, insbesondere vielen Anrainerkommunen auf den Weg zu bringen. Inzwischen steht das Ergebnis fest: Auf den beiden neuen Linien S 5 und S 7 ist die Pünktlichkeit deutlich gestiegen, in der Spitze um bis zu 14 Prozent. „Das ist schon ein enormer Hub“, erläutert Flagge. „Wir haben mehr Pünktlichkeit im System und werden für alle Fahrgäste zuverlässiger und pünktlicher.“

Gut gerüstet für die Leitstelle

Mit einem innovativen Konzept zur Ausbildung von Disponent:innen in Leitstellen trägt DB Regio zur weiteren Verbesserung der Betriebsqualität auf der Schiene bei. Die Funktionsausbildung enthält acht nach individuellen Vorkenntnissen kombinierbare Module und dauert zwischen fünf und 20 Wochen. „Damit stellen wir Dispositionstätigkeiten systematisch auf ein solides fachliches Fundament“, sagt Jens-Armin Hüsken, zuständiger Teamleiter in der DB Regio-Zentrale. Um den hohen Bedarf an qualifiziertem Personal zu decken, richtet sich das Konzept auch an Quereinsteiger:innen ohne Vorkenntnisse im Bahnbetrieb. Mehr als 200 Teilnehmende haben die Ausbildung inzwischen absolviert und verbessern die Personalsituation in den Leitstellen. Disponent:innen spielen bei der Gewährleistung eines pünktlichen, wirtschaftlichen und sicheren Bahnbetriebs eine Schlüsselrolle. In der Branche ist es bislang jedoch üblich, dass geeignete Kräfte in den Leitstellendienst wechseln und die zusätzlich nötigen Kenntnisse am Arbeitsplatz erwerben. Insgesamt sind bei DB Regio Schiene rund 1.200 Disponent:innen beschäftigt.

Autokraft rockt Wacken

Ein Gelenkbus voller Metalheads?!? Klingt nach Roadmovie, ist für Vanessa Hoss-Rembold (kleines Foto, rechts) und ihr Autokraft-Team aber Alltag. Jedenfalls immer dann, wenn Tausende von Metafans mit Tickets für das Wacken Open Air am Bahnhof Itzehoe aufschlagen. Schließlich ist die Weiterfahrt mit dem Shuttlebus zum Campingplatz des Festivals im Ticket inkludiert, damit die Metalheads nicht nur sicher, sondern auch klimafreundlich an ihr Ziel kommen. Dieses Mal waren bis zu 16 Gelenkbusse im Einsatz, außerdem auch erstmals der Pride Bus, der Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sicher über das Gelände brachte.



Foto: Autokraft



Foto: WOA Festival

#NahVerbunden: Regio auf LinkedIn

Rund 2,3 Milliarden Fahrgäste hat DB Regio im vergangenen Jahr im Dienst von Aufgabenträgern, Verbünden und Kommunen an ihr Ziel gebracht. Seit diesem Sommer gilt das Motto „Verbinden, was bewegt“ auch im Business-Netzwerk von LinkedIn. Anschluss gesucht? Einfach den nebenstehenden QR-Code scannen, schon kann die gemeinsame Reise durch die Welt des Öffentlichen Nahverkehrs beginnen.



Impressum

Herausgeber

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

Verantwortlich

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

Realisation

Lemon Media KG, Siegen

Druck

DB Kommunikationstechnik GmbH,
Karlsruhe

Stand

September 2025

DB Regio im
Internet:
www.dbregio.de

Zusatz-Infos im
E-Paper



Tierisches Gewinnspiel

Weser-Ems-Bus verlost Robben-Patenschaft mit Upgrade

Sie heißen „Frodo“ oder „Flocke“, haben als Seehundwelpen im Frühsommer ihre Mütter aus den Augen verloren und sind gerade noch mal davon gekommen: Zu jung, um alleine zu überleben, werden die kleinen Heuler in der Seehundstation Nationalpark-Haus in Norddeich aufgepäppelt, bis ihre Speckschicht im August dick genug ist, um sie wieder in der Nordsee aussetzen zu können. Bis zu 150 Robben werden in dieser Zeit durchgefüttert und beschenken der Seehundstation neben vielen Besucher:innen auch die ein oder andere Heuler-Patenschaft: Gegen eine Spende winken eine Urkunde mit Foto des Paten-Heulers, Infos zu Fundort, Funddatum und Ge-

wicht sowie das Angebot, dem Heuler einen Namen zu geben und bei der Aussetzfahrt dabei zu sein. Der Weser-Ems-Bus bot bei der diesjährigen Urlauberbus-Aktion aber noch einen komfortableren Weg ins Patenglück: Wer beim Gewinnspiel die richtigen Antworten parat hatte, konnte sich mit Fortunas Beistand nicht nur über die Beförderung zum Heuler-Paten, sondern auch über ein Ameropa-Upgrade mit Anreise und Übernachtung freuen.



Foto: Andreas Trepte

S-Bahn Berlin fördert Vereinsprojekte

Im Kreuzberger Himmel – einem Restaurant, das vom Verein „Be an Angel“ geführt wird – bekochen geflüchtete Jugendliche aus aller Welt bei „Meet & Eat“ ihre ebenfalls jungen Gäste. Im Bezirk Pankow unterstützen die Johanniter mit ihrem Projekt „Fit in Finanzen“ junge Erwachsene dabei, ihr Geld zusammenzuhalten. Der Verein „Sonay soziales Leben“ bringt Jugendliche und Senior:innen in generationenübergreifenden Lernprojekten zusammen.

So unterschiedlich die Projekte sind – eines eint die Vereine, die sie schon seit vielen

Jahren engagiert vorantreiben: Sie haben die Jury des Wettbewerbs „Umwelt- und Sozialprojekte des Jahres“ von ihrer Arbeit überzeugt und können sich jetzt gemeinsam über 20.000 Euro von der S-Bahn Berlin freuen. „Die Hauptstadtregion ist voller Menschen und Initiativen, die sich mit Herzblut für die Gesellschaft oder die Umwelt engagieren“, heißt es bei der S-Bahn Berlin, die seit 2018 gemeinsam mit dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) sowie den Ländern Berlin und Brandenburg Projekte unterstützt, die sich für den gesellschaftlichen Zusammenhalt in der Region einsetzen.