

# Regio Aktuell

Informationen für die Nahverkehrsbranche

## Bund und Bahn setzen auf Neuanfang

„Agenda für zufriedene Kunden“ markiert einen Wendepunkt

Der Bund und die Bahn rücken so eng zusammen wie nie zuvor seit der Bahnreform 1994. Das Programm dafür ist die „Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene“, die Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder Ende September in Berlin vorstellte. Sein Gegenüber für die Umsetzung bei der DB ist Evelyn Palla, die DB Regio erfolgreich geleitet hat und seit 1. Oktober den DB-Konzern führt. Bei DB Regio folgte Harmen van Zijderveld auf Evelyn Palla. Der bisherige Vorstand DB Regio Schiene übernahm zum 1. November den Vorstandsvorsitz der DB Regio AG.

Die „Agenda für zufriedene Kunden“ bedeutet einen Wendepunkt, einen „fundamentalen Neuanfang“, so der Bundesverkehrsminister. Die Bahn sei in einem schlechten Zustand, Weiter-so stelle keine Option dar. „Die Bahn muss funktionieren. Die Bahn ist für die Menschen da!“ Bei der DB soll das die neue Vorstandsvorsitzende umsetzen. Evelyn Palla verspricht eine neue Ära, „in der wir uns wieder auf das konzentrieren, was uns im innersten Kern ausmacht: das Eisenbahngeschäft, das Fahren von Zügen, die Bahn als Lebensader unseres Landes.“ Für die DB bedeutet die Agenda vor allem einen klaren Fokus auf Zuverlässigkeit und Wirtschaftlichkeit, Qualität und Kundenorientierung sowie schlankere Strukturen. Hinzu kommt eine weitere Entflechtung der DB InfraGO im integrierten Konzern. Der Bund

nimmt seine Rolle als Eigentümer wahr, indem er eine wirksame Steuerung des Gesamtkonzerns und der Infrastrukturgesellschaft aufbaut. Zudem sorgt er für adäquate gesetzliche und regulatorische Rahmenbedingungen für das Verkehrssystem Schiene. Als weiteren Akteur sieht die Agenda auch den Eisenbahnsektor selbst, der aktiviert und einbezogen werden soll.

Die DB werde ein verlässlicher, lösungsorientierter Partner sein, betonte Evelyn Palla. „Wir werden unsere Hausaufgaben machen, ohne Ausrede.“ Wichtig sei aber auch eine neue Kultur des Vertrauens zwischen Bund, Bahn und Branche. „Eisenbahn geht nur gemeinsam. Lassen sie uns die Schiene wieder zu der verlässlichen Kraft machen, die das Land braucht!“

**Mehr zur Agenda: Seite 3**



**Liebe Leserinnen und Leser,**

ich freue mich, dass ich mich Ihnen als neuer Vorstandsvorsitzender der DB Regio vorstellen darf. Viele werden mich bereits kennen. Ich war bei DB Regio bis-



her für die Schiene verantwortlich, bin es nun für DB Regio als Ganzes und vertrete das Ressort Regionalverkehr damit auch im DB-Konzernvorstand. DB Regio ist Deutschlands größter Branchenpartner für Mobilität im Alltag auf Straße und Schiene.

Damit einher geht besondere Verantwortung. Die Aufgabenträger und die Fahrgäste erwarten Verlässlichkeit auch unter schwierigen Bedingungen.

**„Wir müssen da stark sein, wo sich die Räder drehen.“**

Dem stellen wir uns. Wir verbessern, was wir selbst beeinflussen können. So haben wir die EVU-bedingten Ausfallkilometer wegen fehlendem Personal oder Fahrzeugstörungen von zuvor drei auf ein Prozent in 2025 reduziert. Wir müssen da stark sein, wo sich die Räder drehen. So richten wir auch unsere Organisation aus: schlank an der Spitze, schlagkräftig im operativen Geschäft. Hands-on und mit viel unternehmerischem Freiraum an der Basis. Ein gutes Stück dieses Weges, den der Konzern insgesamt noch vor sich hat, sind wir bei DB Regio schon gegangen. Was mir genauso wichtig ist: Wir müssen in der Branche eng zusammenarbeiten. Was uns gemeinsam betrifft, müssen wir partnerschaftlich gestalten. Und auch hier trägt DB Regio besondere Verantwortung. Wir werden ihr weiter verlässlich nachkommen.

*J. Zijd u veld.*

Harmen van Zijderveld,  
Vorstandsvorsitzender DB Regio AG

## „Ein Eisenbahner durch und durch“

Die S-Bahn Berlin und DB Regio trauern um ihren Geschäftsführer Peter Buchner, der am 4. November im Alter von 58 Jahren nach schwerer Krankheit verstorben ist. „Der Tod von Peter Buchner reißt eine Lücke, die mit Worten nicht zu beschreiben ist“, sagt Harmen van Zijderweld, Vorstand



Foto: privat

Regionalverkehr der DB AG und Vorsitzender des Aufsichtsrats der S-Bahn Berlin GmbH. „Mit Verantwortung und Weitsicht hat er die S-Bahn Berlin nach seinem Amtsantritt Schritt für Schritt aus einer der schwersten Krisen ihrer Geschichte geführt und täglich aufs Neue um das Vertrauen der Fahrgäste gekämpft. Seiner schweren Krankheit hat er bis zuletzt getrotzt und sich unermüdlich für die Fahrgäste und Mitarbeitenden seiner S-Bahn eingesetzt. Wir trauern um einen Eisenbahner durch und durch, einen hochgeschätzten Kollegen und einen unvergleichlichen Menschen. Unsere Gedanken sind bei seiner Familie und Angehörigen.“ Peter Buchner verbrachte sein ganzes Berufsleben bei der Bahn. 1997 wechselte er von der Usedomer Bäderbahn zum Regionalbereich Nordost der DB Regio. 2009 wurde er Vorsitzender der Geschäftsführung der S-Bahn Berlin. Den Vorsitz der Geschäftsführung hat kommissarisch Karsten Preißel, Geschäftsführer Produktion, übernommen.

# Autonome Shuttles bringen ÖPNV in Fahrt

KIRA erobert die Innenstadt. ULTIMO integriert Kleinbusse in Linienverkehr.

**M**it dem autonomen Shuttle zum Einkauf, zur Arbeit oder zum Zug? In Hessen ist die Vision schon im ÖPNV-Alltag angekommen, im westfälischen Herford ebenfalls: Im Rahmen des Testbetriebs für das von DB Regio koordinierte europäische Forschungsprojekt ULTIMO verkehren dort seit September erstmals autonome Kleinbusse im regulären Busverkehr. Gleichzeitig entsteht dadurch eine zusätzliche Busverbindung zwischen Bahnhof und Innenstadt, die das bestehende Angebot der DB-Tochter Busverkehr Ostwestfalen GmbH ergänzt. Die Mitfahrt ist kostenlos, den gesetzlichen Bestimmungen entsprechend aber erst nach einmaliger Registrierung als Testnutzer:in möglich. Der Erprobungsbetrieb im Linienverkehr läuft zunächst bis September 2026. Bis dahin sollen verschiedene Gefäßgrö-

ßen und Szenarien, etwa die Verzahnung autonomer Linien- und On-Demand-Verkehre oder der Aufbau autonomer integrierter Verkehre, getestet werden. Die elektrisch betriebenen und barrierefreien Shuttles bringen schon Projekterfahrung mit: Sie waren zuvor im Rahmen des RABus-Projekts in Mannheim und Friedrichshafen unterwegs. Wie üblich ist auch in Herford ein:e Sicherheitsfahrer:in an Bord.

### Ein Gewinn für Menschen und Regionen

Als sich in Westfalen die ersten Testnutzer:innen registrierten, hatten die sechs On-Demand-Shuttles des KIRA-Projekts im hessischen Langen schon über 60.000 Kilometer hinter sich und mehr als 1.000 Testnutzer:innen befördert. Mit den Fünfsitzern hat DB Regio Straße erstmals in Deutschland autonome Fahrzeuge mit Automatisierungsstufe Level 4 im Fahrgastbetrieb auf die Straße gebracht. Seit September sind die Fahrzeuge auch in Darmstadt unterwegs, um weiter entfernte Stadtteile an das Stadtzentrum und den Hauptbahnhof anzubinden.

Für die Menschen in den Bediengebieten sind die Projekte ein echter Gewinn, für Thomas Drewes, Leiter Autonomes Fahren bei DB Regio Straße, vor allem eine Etappe auf dem Weg in die Skalierung: „Autonomes Fahren bietet die Riesen-Chance, den ÖPNV attraktiver und zugleich bezahlbarer zu machen – insbesondere außerhalb der großen Ballungsräume. Als Partner der öffentlichen Hand wollen wir auch weiterhin dazu beitragen, den ÖPNV von morgen aktiv mitzugestalten.“



Foto: Oliver Lang

Seit September bedienen die KIRA-Shuttles auch den Hauptbahnhof in Darmstadt

## Glanzlicht der Mobilität mit vier Buchstaben



Foto: Oliver Lang

**B**eeindruckender Auftritt, riesiges Feedback: Mit der ÖPNV-Erlebniswelt auf der IAA Mobility in München hat die Initiative Zukunft Nahverkehr demonstriert, dass nicht nur Autos sexy sind. Moderne öffentliche Mobilität ist vielfältig, vernetzt und innovativ. Sie kommt in attraktivem Design, wie das Mock-up der neuen S-Bahn für München gleich vis-à-vis der ÖPNV-Erlebniswelt auf dem Königsplatz zeigte. Und sie ist unverzichtbar für die notwendige Verkehrswende, die gleichwohl ein Kraftakt bleibt. Fakten und Hintergründe dazu bietet „Mobilität in Zahlen 2025“. Zur IAA Mobility hat brand eins Medien den Report für die Brancheninitiative zusammengetragen. Bestellt werden kann er auf der Website [zukunftnahverkehr.de](http://zukunftnahverkehr.de)



Foto: DB AG / Volker Emersleben

# Reformpaket stellt die Weichen neu

Mehr Verantwortung und stärkere Steuerung beim Bund, klare Ziele und neue Strukturen für die Bahn

**M**it der „Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene“ hat das Bundesverkehrsministerium ein Reformpaket für die DB und die Entwicklung des Sektors geschnürt. Mit ihm nimmt sich der Bund aber auch selbst in die Pflicht. Denn die Bahn, so Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder, sei für die Mobilität von Millionen von Menschen, für die Wirtschaft, den Klimaschutz und auch die Verteidigungsfähigkeit Deutschlands enorm wichtig. „Deshalb ist für mich die Zufriedenheit der Kunden mit dem System Schiene essenziell.“

Für den DB-Konzern verlangt das Reformpaket schlankere und effizientere Strukturen und Abläufe. Dem verkleinerten Konzernvorstand werden die Transportbereiche (Fernverkehr, Nahverkehr, Güterverkehr) angehören. Sie müssen ihre Wirtschaftlichkeit verbessern, damit sie sich dauerhaft selbst refinanzieren können. Auf Konzernebene entfällt das Infrastrukturressort, stattdessen wird innerhalb des weiterhin integrierten Konzerns die gemeinwohlorientierte DB InfraGO gestärkt. Mit ihr will der Bund die infrastrukturellen Voraussetzungen für den Deutschlandtakt schaffen. Die Finanzierung will der Bund mit einer „Leistungsvereinbarung DB InfraGO“ nach dem Besteller-Er-

steller-Prinzip und einem überjährigen Infrastrukturfonds auf eine neue Basis stellen. Die gesetzlichen und regulatorischen Rahmenbedingungen sollen verbessert werden – von den Trassenpreisen bis zur Planungsbeschleunigung. Den Sektor möchte der Bund beim Infrastrukturausbau intensiv beteiligen und denkt dazu auch über eine gesetzliche Verankerung des Sektorbeirats bei DB InfraGO nach.

Gefragt ist der Sektor auch bei der Verbesserung der Zuverlässigkeit des Schienenverkehrs. Dazu will das Verkehrsministerium eine Taskforce ins Leben rufen, der auch die Länder, Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen angehören. Fahrt aufnehmen soll zudem die Digitalisierung. So wird von DB InfraGO bis Ende 2026 ein mit der Branche abgestimmter Plan für die Ausrüstung der Strecken mit dem europäischen Leit- und Sicherungssystem ETCS erwartet. Die Umrüstung der Fahrzeuge will der Bund wirksam unterstützen. Auf Verbesserungen, die die Fahrgäste unmittelbar spüren, setzt die Agenda mit drei Sofortprogrammen. Sie betreffen die Sicherheit und Sauberkeit an Bahnhöfen, die Verbesserung der Kundenkommunikation im Störungsfall sowie die Verfügbarkeit von Bordbistros und Toiletten in Fernverkehrszügen.

## Land für Land konkrete Zahlen

**W**elche Finanzmittel benötigt der ÖPNV bis 2040 und welche Leistungen kann er unter welchen Bedingungen erbringen? Zu dieser Frage legte der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) im Sommer ein Gutachten vor. Jetzt hat er die Ergebnisse auf die Ebene der Bundesländer heruntergebrochen und kommuniziert sie in der Kampagne „Bewegt uns alle“.



Das Leistungskostengutachten berechnet die nötigen öffentlichen Mittel für den ÖPNV in zwei Szenarien. Das Szenario „Modernisierung“ geht von einer Sicherung und qualitativen Verbesserung des heutigen Angebots aus. Das Szenario „Deutschlandangebot“ legt ein in Taktung und Fläche ausgebautes Angebot mit erheblichem Fahrgastzuwachs zugrunde. Die bundesweiten Mehrkosten gegenüber heute beziffert der VDV im Modernisierungsszena-

rio mit jährlich rund 1,44 Milliarden Euro zusätzlich bis 2040, im Szenario „Deutschlandangebot“ mit etwa 3,36 Milliarden. Die Kampagne „Bewegt uns alle“ zeigt nun auch Bundesland für Bundesland, welches Szenario welchen Finanzbedarf bedeutet, welche Maßnahmen damit abgedeckt und welche Effekte damit verbunden wären. Was dabei deutlich wird: Den ÖPNV attraktiv zu halten oder attraktiver zu machen, erfordert bei-

des einen deutlichen Zuwachs der öffentlichen Mittel. Ein qualitativ und quantitativ verbessertes Niveau verspricht jedoch nur das Szenario „Deutschlandangebot“.

Im Herbst hat der VDV in einer ersten Welle die spezifischen Ergebnisse für sieben Bundesländer vorgestellt. Nachzulesen sind sie auf der Website bewegt-uns-alles.de. Sie informiert auch über die weiteren Termine.

## UBA: ÖPNV muss deutlich wachsen

**U**m die Klimaziele im Verkehrssektor bis 2045 zu erreichen, muss die Betriebsleistung (Fahrzeugkilometer) im Schienenverkehr um die Hälfte zunehmen und sich im Busverkehr verdoppeln. Das geht aus einer Studie hervor, die das Umweltbundesamt (UBA) vom Beratungsunternehmen KCW hat erstellen lassen. Damit eine solche Stärkung des ÖPNV gelingt, empfiehlt das UBA die flächendeckende Einführung verbindlicher Bedien- und Erreichbarkeitsstandards. 95 Prozent der Menschen sollten in einem Umkreis von maximal 500 Metern mindestens einmal pro Stunde Anbindung an Bus oder Bahn haben. Wo der herkömmliche ÖPNV an seine Grenzen stoße, müssten flexible Angebotsformen wie Rufbusse oder Shuttles das Angebot ergänzen. Den starken Leistungszuwachs im Busverkehr unterstellt die Untersuchung auch deshalb, weil er schnell und unkompliziert zu realisieren ist. Dem ländlichen Raum kommt der Studie zufolge besondere Bedeutung zu, weil die nötigen Verkehrsverlagerungen allein in den Ballungszentren nicht zu erzielen seien.



# Standpunkt



Foto: DB Regio

## Integriert denken und handeln

**Dr. Jan Schilling,**  
Vorstand Marketing, DB Regio AG

Das Konzept der Integrierten Mobilität zieht Kreise. In Schleswig-Holstein entwickelt sich SMILE24 mit angepasstem Umfang in Richtung dauerhaftes Angebot. Das Land und die Aufgabenträger verstetigen damit das zeitlich befristete Förderprojekt durch den Bund. Und als neue Modellregion für Integrierte Mobilität kommt jetzt das Saarland hinzu. Nach dem Auftakt in Saarbrücken geht es jetzt darum, weitere Maßnahmen konkret auszubuchstabieren und umzusetzen. Ich bin optimistisch, dass sich diese Erfolgsgeschichte fortsetzen wird. Denn es spricht alles dafür. Integrierte Mobilität bedeutet zum einen, die unterschiedlichen Bedürfnisse der Fahrgäste zu erkennen und sie mit den passenden Angebotsformen zu erfüllen – vom Scooter und Leihfahrrad über das On-Demand-Shuttle und intelligente Linienbuskonzepte bis hin zur Regionalbahn, S-Bahn und zum Regionalexpress. Zum anderen geht es darum, alle diese Formen sinnvoll und effizient miteinander zu vernetzen. Was daraus entstehen soll, ist ein Angebot aus einem Guss, das mit digitalen Medien jederzeit und überall leicht zugänglich ist. Modellregionen bieten den Vorteil, das ganze Set der Möglichkeiten planerisch zu betrachten, großräumig umzusetzen, zu skalieren und passgenau in ein dauerhaftes Angebot für die Kunden zu überführen. Aber der Gedanke der Integrierten Mobilität lässt sich nicht nur im großen Sprung verwirklichen. Integrierte Mobilität entsteht auch Schritt für Schritt. Zum Beispiel da, wo für die kurzen Wege Leihfahrräder zur Verfügung stehen und die App zeigt, wo sie zu finden sind. Wo On-Demand-Verkehre Angebotslücken schließen. Wo Schnellbuslinien gezielt den Takt der Schiene in die Fläche verlängern. Integrierte Mobilität ist auch ein Mindset. Wenn es sich immer mehr durchsetzt, entstehen neue Angebote und es wächst zusammen, was zusammengehört.



Foto: DB AG/Oliver Lang

## Alles klar für die letzte Meile

Neue Features im DB Navigator ermöglichen nahtloses Mobilitätserlebnis

Raus aus dem Zug und mit Scooter- oder Bike Sharing ans Ziel? Dank der erweiterten Funktionen zur integrierten Mobilität geht das mit der App DB Navigator schneller als je zuvor: Einfach die Menüoption „Umgebung“ auswählen, schon erscheint eine Umgebungskarte, die je nach gewählter Ansicht frei verfügbare Fahrräder von Call a Bike oder Fahrräder und Scooter des Sharing-Diensts Dott anzeigt. Ein Klick auf das gewählte Angebot leitet dann zur App des jeweiligen Anbieters weiter, wo Rad oder Roller gebucht werden können. Perspektivisch sollen diese direkt über die App DB Navigator gebucht werden können. Außerdem ist geplant, das Angebotsportfolio um weitere Sharing-Dienste zu ergänzen.

### Jederzeit orientiert und informiert

Die neuen Features erweitern den bisherigen Funktionsumfang der Umgebungskarte, die 2024 mit der Visualisierung nahe gelegener Haltestellen und Bahnhöfe sowie der Lokalisierung der jeweiligen Nutzer:in

an den Start gegangen war. Nach Antippen einer Haltestelle oder eines Bahnhofs öffnen sich die dazugehörigen Abfahrten- und Ankünfte. Zusätzlich kann nach Auswahl einer Haltestelle oder eines Bahnhofs der Fußweg grafisch vom aktuellen Standort zur gewählten Haltstelle oder zum gewählten Bahnhof angezeigt werden. Kund:innen erhalten dadurch Zugang zu Mobilität aus einer Hand, können flexibel und spontan auf Angebote in der Umgebung zugreifen und profitieren von einem nahtlosen Mobilitätserlebnis.

### Fahrplanauskunft ohne Betreiberkürzel

Darüber hinaus entfallen die Betreiberkürzel in der Fahrplanauskunft. Auf der Verbindungsübersicht der App DB Navigator werden daher nur noch neutrale Linienangaben wie RB für Regionalbahn oder RE für Regionalexpress angezeigt. Gleiches gilt für bahn.de im Web. Grund ist die Harmonisierung der Linienangaben im Regionalverkehr, die eine aufgeräumtere Optik und betreiberneutrale Darstellung ermöglicht.



## NRW bringt 20

Wenn schnelle und vertaktete Buslinienverkehre den Nahverkehr auf der Schiene ergänzen, entsteht auch in der Fläche ein ÖPNV-Angebot auf neuem Niveau. Deshalb stockt das Land Nordrhein-Westfalen die finanzielle Unterstützung für solche Buslinien deutlich auf. 37 gibt es landesweit bereits, 20 weitere sollen jetzt hinzukommen. Darüber hat sich das Verkehrsministerium in Düsseldorf mit den Aufgabenträgern Verkehrsver-



# Erst die Ostsee, jetzt die Saar: Modellregionen machen Schule

Es geht voran: In Schleswig-Holstein gehen bewährte Mobilitätsangebote von SMILE24 in die Verlängerung. Gleichzeitig läuten Landesregierung und DB Regio die Modellregion für Integrierte Mobilität im Saarland ein.

**G**enau ein Jahr nach der gemeinsamen Absichtserklärung auf der Eisenbahnmesse InnoTrans ist in Saarbrücken das erste Reallabor der „Modellregion für Integrierte Mobilität im Saarland“ eröffnet worden. Egal ob ins Büro, zur Uni oder zum Einkauf – vernetzte Bahnen, Busse, On-Demand-Verkehre, Leihräder und E-Scooter sollen im Saarland künftig auch ohne eigenes Auto nahtlose Mobilität von Tür zu Tür ermöglichen. Die Federführung liegt beim saarländischen Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz (MUKMAV). DB Regio bringt die erforderliche konzeptionelle und technische Expertise ein.

Den Anfang machen neue Leihstationen für Fahrräder und E-Scooter an der Universität des Saarlandes in Saarbrücken sowie an den Bahnhöfen Dudweiler und Scheidt. Diese Mobilitätsangebote ergänzen das gut ausgebauten Schienennetz, das bis Ende 2026 zu einem S-Bahn-Netz so erweitert wird, dass wichtige Linien in einem 20-Minuten-Takt fahren werden. „Solche Angebote sind ein Schlüssel für mehr nachhaltige Mobilität, weil sie es den Menschen erleichtern, für ihre täglichen Wege auf umweltfreundliche Verkehrsmittel umzusteigen“, betont Sebastian Thul, Staatssekretär beim MUKMAV, mit Blick auf die Bedeutung nahtloser Reiseketten.

## Förderung läuft aus, Busse und Shuttles fahren weiter

Unterdessen haben sich das Land Schleswig-Holstein sowie die beiden Kreise Schleswig-Flensburg und Rendsburg-Eckernförde verständigt, bewährte Angebote des Modellprojekts SMILE24 im Jahr 2026 fortzuführen – unter anderem die Express-Busverkehre zwischen den regionalen Zentren und den On-Demand-Dienst NAH-SHUTTLE. Die Kosten liegen bei über vier Millionen Euro. Davon trägt das Land zwei Millionen, den Rest schultern die beiden Landkreise. „SMILE24 ist ein Mobilitätsgewinn und dadurch ein echter Wirtschaftsfaktor in der Region geworden“, hält Dr. Wolfgang Buschmann, Landrat des Kreises Schleswig-Flensburg, fest. Das hat sich



Foto: DB AG

Foto: DB AG/  
Jonas Wresch

Das Saarland startet die erste landesweite Modellregion für integrierte Alltagsmobilität, in Schleswig-Holstein werden bewährte SMILE24-Verkehre weiter finanziert. Bild oben: DB Regio Vorstand Jan Schilling (l.) und Staatssekretär Sebastian Thul. Bild links: Fahrzeuge der SMILE24-Flotte.

längst auch im Ausland herumgesprochen. Jüngstes Beispiel ist die Verleihung des VCÖ-Mobilitätspreis durch die Mobilitätsorganisation VCÖ, das österreichische Mobilitätsministerium und die Österreichische Bundesbahn. „Ein vorbildliches Projekt“, lobte VCÖ-Geschäftsführerin Ulla Rasmussen. „Das erweiterte Mobilitätsangebot schafft Teilhabe am gesellschaftlichen Leben für Personen, die nicht mit dem eigenen Auto unterwegs sein wollen oder können und entlastet touristische Hotspots von Staus und Parkplatzproblemen.“

## zusätzliche XBus-Linien an den Start

bund Rhein-Ruhr (VRR), go.Rheinland und Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) in Absprache mit den jeweiligen Kommunen verständigt.

Verkehrsminister Oliver Krischer: „Damit binden wir viele Orte erstmals und direkt an das Schienennetz an. Mit höheren Geschwindigkeiten, einer direkten Verbindung und verlässlichen Taktzeiten verbessern wir damit in vie-

len Regionen das Nahverkehrsangebot.“ Die 20 zusätzlichen Buslinien werden stündlich von morgens früh bis in den Abend verkehren und sollen eine Fahrleistung von rund 9,2 Millionen Buskilometern pro Jahr auf die Straße bringen. Für ihren Betrieb stellt das Land bis zum Jahr 2032 Fördermittel von 140 Millionen Euro bereit. Das bedeutet mehr als eine Verdopplung der bisherigen Schnellbusförderung. Auf die Strecke gehen werden Schnell-

busse landesweit unter der Marke „XBus“, die bereits der VRR verwendet.

Auch in anderen Ländern werden Schnellbuslinien zur gezielten Ergänzung des SPNV gefördert und als Markenangebot auf die Straße gebracht. Ein bekanntes Beispiel ist „PlusBus“. Vom Mitteldeutschen Verkehrsverbund 2013 konzipiert, gibt es heute in sieben Bundesländern mehr als 160 PlusBus-Linien.

## Weltpremiere im hohen Norden

In Kiel bringt DB Regio weltweit erstmals einen Dieselbus mit umweltfreundlicher Propangasklimaanlage auf die Straße. Seit September betreibt das Tochterunternehmen Autokraft dort im Rahmen eines Pilotprojekts einen umgerüsteten MAN A20, Baujahr 2017 im überwachten Betrieb im Linienverkehr. Mit der Premiere adressiert DB Regio Straße gemeinsam mit den Partnern Eberspächer, OES-Line und HYDAC eine zentrale Herausforderung der Bus-Branche: Einerseits schränkt die Neufassung der EU-Verordnung über fluorierte Treibhausgase die Verwendung herkömmlicher synthetischer Kältemittel massiv ein. Andererseits kommt Propan bisher nicht infrage, weil der standardmäßig in Klimaanlagen von Dieselbussen verwendete Systemaufbau dafür nicht geeignet ist und serienreife Alternativen für eine Umrüstung bisher fehlen. „Auch Bus-Hersteller bieten ab Werk keine Lösung an“, berichtet Daniel Marx, Vorsitzender der Regionalleitung bei DB Regio Bus Nord.

Mit dem Kieler Piloten will das Projektteam diese Lücke schließen und zeigen, wie sich der Umstieg auf klimafreundliche Kältemittel in der Praxis realisieren lässt. Eine Schlüsselrolle spielen dabei jüngst zur Serienreife entwickelte elektrisch angetriebene Kompressoren, die von einem Generator mit Strom versorgt werden und ihre mechanisch angetriebenen Vorgänger ersetzen. Die Aufsicht des Linienbetriebs und die engmaschige Erfassung der Betriebsdaten erfolgt durch Niederlassungsleiterin Dana Schulz und Flottenmanager Marco Pacholke.



## Zielbahnhof Zukunft

Projekt „Ideenzug“ hat den Nahverkehr wie kaum ein anderes geprägt

**B**eleuchtung und Displays, Innenlayout, Zonierung, Orientierung und Fahrgastinformation, Farben, Formen und Materialien: Kaum ein Projekt hat das Design und den Komfort des Nahverkehrs auf der Schiene so nachhaltig beeinflusst wie der Ideenzug. Was der Ideenzug vorgedacht und exemplarisch umgesetzt hat, schlägt sich heute im Redesign vieler Fahrzeuge nieder und wird das Ambiente künftiger Zuggenerationen prägen. „Mission accomplished“, blickt Designer Julian Fordon zurück, der das Projekt gemeinsam mit vier Kollegen aus der DB Regio-Zentrale entwickelt und vermarktet hat. „Der Ideenzug hat sein Ziel erreicht.“ Genau genommen waren es drei Ideenzüge, die das Team entwickelt hat. Den Anfang machte 2017/18 das Mock-up eines Doppelstockwagens mit einem Feuerwerk kreativer Vorschläge. Die besten davon wurden gemeinsam mit der Bayerischen Eisenbahngesellschaft in einem umgebauten Fahrzeug für die Südostbayernbahn verwirklicht, das heute auf der Strecke München–Mühldorf unterwegs ist. Auch zehn Wagen auf der Taunusstrecke Frankfurt a.M.–Limburg

wurden mit Komponenten des Ideenzug-Regio bestückt. Es folgte das Mock-up IdeenzugCity für die Metropol-S-Bahnen und die Adaption IdeenzugUrban mit einem Mock-up und einem Umbaufahrzeug für die S-Bahn Hamburg. Aus dem IdeenzugCity gingen nicht nur Redesign-Programme wie für die S-Bahn Stuttgart hervor. Viele Bausteine fanden auch Eingang in die Anforderungen der Aufgabenträger für kommende S-Bahnflotten.

Mit Unterstützung der Designagentur neomind hat der Ideenzug rund 50 Industriepartner eingebunden und vernetzt, um innovativen und an den Bedürfnissen der Fahrgäste orientierten Innenräumen den Weg zu ebnen. „Wir haben das Projekt als Schaufenster und Impulsgeber für die Aufgabenträger und die Branche auf den Weg gebracht“, sagt Philipp Kühn, Leiter Marketingstrategie und -kommunikation bei DB Regio. „Wir können den Ideenzug als Projekt abschließen, er hat sein Ziel erreicht. Jetzt freuen wir uns auf viele Umsetzungen, die den Nahverkehr attraktiver machen.“

## Schöner reisen am Rhein und an der Spree

Im Rheinland geht das S-Bahn-Redesign in die zweite Runde und in Berlin ein Mammutprojekt auf die Zielgerade

**B**ei der S-Bahn Berlin nähert sich die Modernisierung der Baureihe 481 dem Ende. Bei der S-Bahn Rheinland ist das Redesign der Baureihen 422 und 423 gerade angelaufen. Hier wie da können sich die Fahrgäste über attraktive und komfortable Fahrzeuge freuen.

Bereits 2019 hat in Berlin die Modernisierung der Baureihe 481 begonnen, die das Rückgrat der S-Bahnflotte bildet. Fast alle der insgesamt 500 Viertelzüge (Zwei-Wagen-Einheiten) erhielten in der Werkstatt Schöneiche inzwischen eine neue Lackierung, neue Bodenbeläge, Sitzgestelle und Polster, zusätzliche Haltestangen und eine Videoüberwachung des Fahrgastrams. In der ersten Jahreshälfte 2026 werden die letzten erneuerten Züge in den Betrieb eingetaktet. „Ich bin stolz auf alle Mitarbeitenden, die ein Projekt dieser Größenordnung in unserer Hauptwerkstatt

gestemmt haben“, sagte S-Bahnchef Peter Buchner bei einem Pressetermin im September. Mit 250 Millionen Euro finanzierten die Länder Berlin und Brandenburg über den Verkehrsvertrag den Umbau.



Bei der S-Bahn Rheinland geht die Flottenmodernisierung nach der Baureihe 424 (24 Züge) nun in die zweite Runde. Die Baureihen 422 und 423, insgesamt 99 Fahrzeuge, bekommen ein neues Innendesign, Komfortfeatures wie WLAN, Steckdosen, USB-Anschlüsse und ein verbessertes Fahrgastinformationssystem. Musterumbau und Zulassung stimmte das DB Regio-Projektteam gemeinsam mit DB Systemtechnik und Talbot Services (Aachen) in nur einem Jahr. Seit 1. Oktober sind die ersten Züge im Einsatz, Ende 2026 soll die Modernisierung abgeschlossen sein. In das Redesign aller drei Baureihen investieren die Aufgabenträger rund 300 Millionen Euro.

(v.l.n.r.) Frederik Ley, (DB Regio NRW), Oliver Wittke (Verkehrsverbund Rhein-Ruhr) und Marcel Winter (go.Rheinland) stellen das neue Redsign-Projekt der S-Bahn Rheinland vor.



Fahrgäste und Verkehr

Fotos: Flughafen München GmbH/  
Stephan Göttlich

Bild rechts: Freuen sich über den Erfolg des Zugs zum Flug (v.l.): Heiko Reitz, Lufthansa Airlines; Heiko Büttner, Deutsche Bahn; Christian Bernreiter, bayerischer Verkehrsminister; Jost Lammers, Flughafen München

# Flughafenexpress startet in Berlin und Bayern durch

Berlins FEX fährt im neuen Fahrplanjahr öfter und schneller. In Bayern gewinnt der ÜFEX 61.000 Fahrgäste hinzu.

**M**it dem Fahrplanwechsel am 14. Dezember bringt Berlins Flughafenexpresslinie FEX Passagiere doppelt so oft und fast in der Hälfte der Zeit zum Flughafen: Dank neuer Linienführung ab Berlin Hauptbahnhof über Berlin Potsdamer Platz und Berlin Südkreuz verkürzt sich die Fahrzeit vom Hauptbahnhof zum Flughafen BER von heute 39 Minuten auf etwa 23 Minuten. Ab Potsdamer Platz sind es 19, ab Südkreuz nur 14 Minuten. Zudem wird der von DB Regio betriebene FEX besser mit Regional- und Fernverkehrszügen sowie S-Bahnen verknüpft. Er möglich wird die Angebotsverbesserung durch die Inbetriebnahme der Dresdner Bahn, wodurch der bisher aus Kapazitätsgründen nötige Umweg über den nördlichen Innenstadtring entfällt. Trotz deutlicher Angebotsverbesserung fahren Fahrgäste weiterhin ohne Aufpreis im regulären VBB-Tarif. „Im Vergleich zu anderen europäischen Metropolen ist das außergewöhnlich“, freut sich Christoph Heuing, Geschäftsführer des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg (VBB).

Unterdessen zeigt der Blick nach Bayern, dass attraktive Verbindungen für Flugreisende auch in der Fläche bestens ankommen: Der zum Fahrplanwechsel 2024 von Regensburg nach Nürnberg verlängerte überregionale Flughafenexpress ÜFEX hatte schon ein halbes Jahr nach dem Start der Direktverbindung von Nürnberg zum Münchner Flughafen 61.000 neue Fahrgäste hinzugewonnen. Insgesamt entschieden sich in diesem Zeitraum 445.000 Fahrgäste für den Zug zum Flug, der von DB Regio Bayern und agilis abwechselnd im Zweistunden-Takt betrieben wird und Reisende direkt zum Terminal bringt. Damit es künftig noch mehr werden, werben nun vier kunstvoll gestaltete Züge mit dem Motto „Aus Bayern in die weite Welt“ für den Zug zum Flug. „Der ÜFEX ist eine Erfolgsstory und Ausdruck dafür, dass wir in Bayern die Verkehrs träger Flugzeug und Bahn bestmöglich miteinander vernetzen“, sagte Christian Bernreiter, bayerischer Staatsminister für Wohnen, Bau und Verkehr.

## Akku-Flirts läuten Pfalznetz der Zukunft ein

**E**nde September konnte die Öffentlichkeit am Tag der Schiene in Kaiserslautern schon mal einen Blick auf die neuen Akku-Triebfahrzeuge von Stadler werfen. Nach Beendigung des Probetreibens, der ab Frühjahr 2026 vorgesehen ist, werden Fahrgäste die Flirts auch live erleben können: Ab Mitte 2026 beginnen die planmäßigen Fahrten der Regionalexpress- und Regionalbahnlinien zwischen Kaiserslautern, Neustadt an der Weinstraße, Landau und Karlsruhe (RE 6/RB 51). Dann soll der Einsatz auf den Regionalbahnverbindungen in Richtung Saarland folgen – zunächst zwischen Saar-

brücken, Zweibrücken und Pirmasens (RB 68), anschließend zwischen Dillingen und Niedaltdorf (RB 77). Die zweiteiligen Züge sind 140 km/h schnell, haben im Batteriebetrieb eine Reichweite von 80 Kilometern und werden auf dem 240 km umfassenden Bahnstreckennetz in der West- und Südpfalz schrittweise nahezu alle Dieseltriebwagen ersetzen. Das gilt auch für die weiteren Linien RB 64, 66 und 67 ab Kaiserslautern, RB 55 im Queichtal und RB 54 zwischen Winnenden und Bad Bergzabern. Im Pfalznetz misst der künftig längste Streckenabschnitt ohne Fahrdrift 48 Kilometer.



Foto: Stadler

## Start frei für die Generalsanierung

**N**achdem der Bund dem von DB InfraGO, Ländern und Branche überarbeiteten Sanierungszeitplan zugestimmt hat, kann die Generalsanierung planmäßig beginnen: 2026 werden die Korridore Hagen–Wuppertal–Köln, Nürnberg–Regensburg, Obertraubling–Passau und Troisdorf–Unkel/Unkel–Wiesbaden saniert. Im Jahr darauf folgen die Korridore Rosenheim–Salzburg, Lehrte–Berlin, Bremerhaven–Bremen und Fulda–Hanau. Letzte Etappe des bis 2036 durchgetakteten Sanierungs marathons ist der Korridor Hamburg–Flensburg. Dass der neue Zeitplan Sanierungsmaßnahmen, betriebliche Belange und die Konditionalitäten des Sondervermögens für Infrastruktur und Klimaneutralität unter einen Hut bringt, weiß auch der Bundesverband Schienen-Nahverkehr (BSN) zu schätzen. „Siebzig Prozent der Züge in Deutschland sind Teil des Schienennpersonennahverkehrs. Wir sind froh, mit dieser breit abgestimmten Abfolge der Generalsanierungen im ganzen Land nun Planungssicherheit für die nächsten zehn Jahre zu haben“, kommentierte der Verband.

# Echter Alltagsheld

Lieblingsbusfahrer Sendi Brka holt Auszeichnung nach Wesel

**D**er Fahrgast war ganz offensichtlich beeindruckt. „Immer freundlich, hilfsbereit und auch in Pausen für uns Fahrgäste da. Es ist eine Freude, zu sehen, dass einer Spaß hat, an dem, was er tut und Verantwortung übernimmt.“

Gemeint war Sendi Brka, Fahrer bei der DB Regio-Tochter Busverkehr Rheinland und nun auch „LieblingsbusfahrIn 2025“ in der Kategorie AlltagsheldIn. Bei dem jährlich ausgerichteten Wettbewerb rufen der Fahrgastverband Pro Bahn, DB Regio und Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) Fahrgäste dazu auf, mit einer persönlichen Geschichte ihre LieblingsfahrerIn zu nominieren. Aus den Vorschlägen wählt eine Jury die TOP 30 aus, um aus deren Mitte stellvertretend für ihre bundesweit 100.000 Kolleg:innen fünf Lieblingsbusfahrer:innen des Jahres zu küren.



„Ich finde es großartig, dass wir der wichtigen Arbeit der BusfahreInnen und Busfahrer mit diesem Wettbewerb eine Bühne geben“, führte Arne Schneemann, DB Regio Vorstand Straße, bei der Verleihung des Preises aus, der in den Kategorien „AlltagsheldIn“, „Außergewöhnliche Leistung“ und „Schülerverkehr“ vergeben wird.



Foto: Michael Färtig

## Radeln für die gute Sache

**A**pp starten, losradeln und die gesammelten Kilometer im DB Bordbistro oder bei Prämienpartnern eintauschen: Das klappt mit DB Rad+ seit September auch deutschlandweit, ganz gleich, ob mit Leihrad, eigenem Fahrrad oder E-Bike. Die Fahrrad-App der Deutschen Bahn hat aber noch mehr drauf: Wer mag, kann mit ihr generierte Mobilitätsdaten anonymisiert an Kommunen spenden und die Verbesserung der örtlichen Fahrradinfrastruktur unterstützen.

### Datenspenden für bessere Radwege

Knapp 40 Millionen Fahrradkilometer sind so bereits gesammelt und die darin enthaltenen Daten über Verkehrsmengen, Geschwindigkeiten oder Strecken von kooperierenden Kommunen mit einem speziellen Tool ausgewertet worden. Hamburg etwa verwendet die Ergebnisse für die Standortbestimmung von Radzählstationen. Berlin wiederum ermittelt mit ihnen die Akzeptanz geschützter Radfahrstreifen. Bei DB Infra-GO fallen sie ebenfalls auf fruchtbaren Boden: Während die Prämien das Radfahren selbst incentivieren und die App zur klimafreundlichen Anreise zum Zug motiviert, fließen die Daten beispielsweise in die bedarfsgerechte Planung von Fahrradwegen und Abstellanlagen.

## Lausitz geht mit Regio auf Tour



Foto: DB AG

Spreewaldtracht neu interpretiert im Regio-Sitzbezug-Design.

In Lausitzer Tracht ist der Triebzug von DB Regio Nordost zwar nicht unterwegs, aber die aktuelle Imagekampagne der Wirtschaftsregion Lausitz GmbH steht ihm auch sehr gut. In sattem Blau, knalligem Orange und hellem Grün foliert, bringt ein Talent2-Zug der Linie RE7 seit Oktober die zentrale Botschaft aus der Lausitz unter die Leute: „Bei uns wird es krass gut“.

Zufall ist das nicht. Schließlich verbindet der RE7 Senftenberg stündlich mit Berlin und soll die Botschaft verbreiten, dass der Strukturwandel in vollem Gange ist und die Lausitz-Region damit als potenzieller Lebensmittelpunkt immer attraktiver wird. „Der Zug macht die Veränderungen sichtbar und zeigt Millionen von Menschen, dass die Lausitz auf dem Weg in eine erfolgreiche Zukunft ist“, erläutert Dr. Klaus Freytag, Lausitz-Beauftragter der brandenburgischen Staatskanzlei. Carsten Moll, Vorsitzender von DB Regio Nordost, ergänzt: „Die Linie RE7 ist jeden Tag stark nachgefragt. Wir freuen uns sehr, mit unserem frisch folierten Talent2 zu fahren.“

## Impressum

### Herausgeber

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

DB Regio im Internet:  
[www.dbregio.de](http://www.dbregio.de)

### Verantwortlich

Joachim Kraft  
Tel. 069 265-7330  
[regioaktuell@deutschebahn.com](mailto:regioaktuell@deutschebahn.com)

### Realisation

Lemon Media KG, Siegen

### Druck

DB Kommunikationstechnik  
GmbH, Karlsruhe

### Stand

Dezember  
2025

Zusatz-Infos im  
E-Paper

