

Regio Aktuell

Informationen für die Nahverkehrsbranche

„Sicherheit braucht eine klare Haltung“

Politik, Gewerkschaften und Branche bringen Aktionsplan auf den Weg

Entschlossen und gemeinsam haben die Deutsche Bahn und Vertreter von Bund, Ländern, Gewerkschaften und Branche auf die tödliche Attacke auf einen Kundenbetreuer in Rheinland-Pfalz reagiert. Nur elf Tage nach der Tat steckten sie die Handlungsfelder für einen Aktionsplan ab und vereinbarten erste konkrete Schritte. „Unser Anspruch ist klar: Sicherheit braucht eine klare Haltung – personell, technisch und rechtlich“, sagte DB-Vorstandsvorstandsvorsitzende Evelyn Palla (Bild unten, 2. v.l.), die zum Sicherheitsgipfel eingeladen hatte. Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder (3. v.l.) zeigte sich zuversichtlich, „dass wir auf Grundlage des Aktionsplans schnell Verbesserungen auf den Weg bringen.“

So wird die DB die Bodycams, die bei DB Regio bereits im Einsatz sind, allen Mitarbeitenden mit Kundenkontakt im Nahverkehr, Fernverkehr und an den Bahnhöfen zur freiwilligen Nutzung zur Verfügung stellen. Für schnelle Hilfe im Ernstfall wird der Hilferuf-Knopf „Prio Ruf“ weiter ausgerollt und weiter entwickelt. Nach dem Prinzip „Eigensicherung vor Prüfung“ liegt es seit 1. März im Ermessen des Kontrollpersonals, ob ein Ausweis vorgezeigt werden muss. An den Bahnhöfen setzt die DB 200 zusätzliche Sicherheitskräfte ein.

Gemeinsam mit der Bundespolizei will die DB in regionalen Sicherheitswerkstätten die Sicherheitskonzepte vor Ort anpassen.

Weitere Maßnahmen sollen gemeinsam geprüft und konkretisiert werden. Dazu gehören der Ausbau der Videoüberwachung in Zügen und Bahnhöfen, die rechtlichen Grundlagen einer Auswertung mit dem Ziel der Früherkennung sowie ein verbesserter strafrechtlicher Schutz der Beschäftigten. Mit der Frage der personellen Besetzung der Nahverkehrszüge wird sich die Verkehrsministerkonferenz im März befassen. DB Regio verfolgt das Ziel, dass die Kundenbetreuer:innen nicht allein auf dem Zug sind. „Als Aufgabenträger im Schienenpersonennahverkehr treibt uns Länder das Thema Sicherheit immens um“, hob der bayerische Verkehrsminister und Vorsitzende der Verkehrsministerkonferenz Christian Bernreiter (Bild unten, rechts) hervor. „Wir unterstützen Modelle einer sicherheitsorientierten Personalpräsenz in den Nahverkehrszügen.“



Foto: DB AG/Oliver Lang

Liebe Leserinnen und Leser,

der tragische Tod unseres Kundenbetreuers Serkan Çalar hat DB Regio und hat auch mich persönlich tief erschüttert.



Foto: Volker Emersleben

Wir trauern um einen Kollegen, der durch eine sinnlose und brutale Tat sein Leben verloren hat. Mein tiefes Mitgefühl gilt seinen Angehörigen. Den Kolleginnen und Kollegen der Einsatzstelle

Mannheim haben der DB Regio-Betriebsratsvorsitzender Ralf Damde, Silke Janser als Leiterin der Region Mitte und ich unser Beileid

persönlich überbracht. Vielen dort war Serkan Çalar ein persönlicher Freund. Seit Jahren beobachten wir, wie die Hemmschwelle für Gewalt sinkt. Wir bemühen uns um Antworten – von De-Eskalationstrainings über Video-Überwachung bis zu Körperkame- ras. Aber gesellschaftliche Verrohung ist keine Besonderheit des ÖPNV, sondern ein gesellschaftliches Problem. Es wird keine einfachen Lösungen geben, auch keine absolute Sicherheit. Was es aber gibt: die Verpflichtung zu einer gemeinsamen Anstrengung von Unternehmen und Aufgabenträgern, Bund, Ländern und Behörden. Alle müssen ihr Möglichstes tun, um Risiken für die Beschäftigten und die Fahrgäste zu minimieren. Das erwarten unsere Kolleginnen und Kollegen. Und das sind wir Serkan Çalar schuldig.

„Wir trauern um einen Kollegen, der durch eine sinnlose und brutale Tat sein Leben verloren hat.“

v. Zijd v. veld.

Harmen van Zijderveld,
Vorstandsvorsitzender DB Regio AG

„Teamplayer mit klarem Kompass“

Nicole Berlin und Frederik Ley für die Ressorts Schiene und Straße in den DB Regio-Vorstand berufen

Im DB Regio-Vorstand haben Nicole Berlin das Ressort Schiene und Frederik Ley das Ressort Straße übernommen. Der Aufsichtsrat bestellte sie zum 1. Januar 2026 für drei Jahre. Im Ressort Schiene folgt Nicole Berlin auf Harmen van Zijderveld, der zum 1. November den Vorstandsvorsitz der DB Regio AG übernommen hat. Frederick Ley löste im Ressort Straße Arne Schneemann ab, der in die Konzernleitung wechselte. „Mit Nicole Berlin und Frederik Ley kommen zwei Menschen in den Vorstand mit einer ausgeprägten Expertise im ÖPNV, die Regio in den vergangenen Jahren in zentraler und regionaler Rolle vorangebracht haben“, sagte DB Regio-Vor-



Foto: DB Regio

standsvorsitzender Harmen van Zijderveld. „Sie sind Teamplayer mit klarem Kompass – und genau die Richtigen, um unsere Straße- und Schiene-Teams weiter zu stärken.“

Nicole Berlin (57) hat Betriebswirtschaftslehre studiert und kam direkt nach ihrem Studium zur Deutschen Bahn. Zuletzt war sie Vorsitzende der Regionalleitung Nord von DB Regio Schiene. Frederik Ley (53) ist Volkswirt und seit mehr als 20 Jahren bei der DB. In den vergangenen Jahren führte er die Regionalleitung von DB Regio Schiene NRW. Davor war er in verschiedenen Führungs-, Betriebs- und Steuerungsfunktionen bei DB Regio im Schiene- und Straße-Geschäft tätig.

Ebenso wie Arne Schneemann übernahm auch der bisherige Marketingvorstand Jan Schilling zum 1. Januar eine Funktion in der

Konzernleitung. Das Marketingressort bei DB Regio wurde im Rahmen der konzernweiten Verschlankung der Strukturen aufgelöst, die



Foto: DB Regio

Aufgaben werden in den bestehenden Vorstandsbereichen wahrgenommen. Vorstandsvorsitzender van Zijderveld: „Arne Schneemann und Jan Schilling haben Regio in herausfordernden Jahren geprägt. Arne hat mit seinem Team unser Straße-Geschäft wirt-

schaftlich stabilisiert und in eine neue Phase geführt. Jan hat mit seinem Team unsere Marke geschärft, das Deutschlandticket vorangetrieben und wichtige Brücken zu Verbänden und Aufgabenträgern gebaut. Dafür danke ich ihnen sehr.“

Auf dem Weg zu „Schiene.NRW“

In Nordrhein-Westfalen soll künftig nur noch ein Aufgabenträger den Nahverkehr auf der Schiene planen und bestellen. Das sieht ein Gesetzentwurf vor, mit dem die Landesregierung für einfachere und effizientere Strukturen sorgen will. Danach sollen die heutigen SPNV-Aufgabenträger, die Zweckverbände go.Rheinland, Verkehrsverbund Rhein-Ruhr und Nahverkehr Westfalen Lippe, Träger einer neuen landesweiten Anstalt des öffentlichen Rechts werden. Unter dem Namen „Schiene.NRW“ soll sie die SPNV-Aufgabenträgerschaft für das ganze Land wahrnehmen, während die drei Zweckverbände das ÖPNV-Angebot koordinieren und vernetzen, Tariffragen klären und die Infrastruktur fördern. Gesteuert werden soll Schiene. NRW von einem Verwaltungsrat mit je acht Mitgliedern aus jedem Zweckverband. Das operative Geschäft leitet ein Vorstand. Der Landtag in Düsseldorf hat den Gesetzentwurf Ende Januar in erster Lesung in die Ausschüsse überwiesen. Alle Fraktionen signalisierten, dass sie eine Organisationsreform grundsätzlich für sinnvoll und nötig halten. Der Verkehrsausschuss berät den Entwurf nun federführend, der Ausschuss für Heimat und Kommunales befasst sich ebenfalls mit dem Thema. Nach dem Zeitplan der Landesregierung soll Schiene.NRW zum 1. Januar 2027 die Arbeit aufnehmen.



Eine Flotte von 42 Coradia Max hat das Land Schleswig-Holstein bei Alstom bestellt.

Quelle: ZUG.SH/Alstom

Netz Mitte unter Dach und Fach

Neuvergabe in Schleswig-Holstein musste manche Hürden nehmen

In drei Etappen hat das Land Schleswig-Holstein den Regionalverkehr auf den Linien Hamburg – Kiel sowie Hamburg – Kiel/Flensburg/Tinglev (Dänemark) aufs Gleis gesetzt. Mit Zuschlag an DB Regio für den Betrieb des Netzes Mitte und der Vertragsunterzeichnung kam das Projekt im Dezember 2025 endgültig ans Ziel. „Mit DB Regio haben wir weiter einen erfahrenen Partner an unserer Seite für zwei der am stärksten frequentierten Strecken des Landes“, so Dr. Arne Beck, Geschäftsführer des Aufgabenträgers NAH.SH.

An den Start gehen wird DB Regio im Dezember 2027 mit neuen Doppelstockzügen des Typs Coradia Max. Bereits 2023 hatte NAH.SH sie einschließlich der Instandhaltung beim Hersteller Alstom bestellt. Die Finanzierung hatte NAH.SH ebenfalls ausgeschrieben, mangels Angeboten dann aber auf eine andere Lösung zurückgegriffen. Übernehmen und finanzieren wird die Fahrzeuge die ZUG.SH, die im Juli 2024 als Anstalt des Landes gegründet wurde. Zwei Anläufe brauchte

schließlich auch die Vergabe des Betriebs. Das erste Verfahren mit zwei Anbietern hob NAH.SH auf, am zweiten nahmen nach Angaben des Aufgabenträgers vier Unternehmen teil. Die 42 bei Alstom bestellten Vierteiler werden im Innen- und Außendesign des Landes über das Netz Mitte hinaus auch im Netz Südwest zum Einsatz kommen. Für dessen Betrieb hatte NBE nordbahn den Zuschlag erhalten. Bei der Wartung der Flotte kooperiert Alstom mit DB Regio. Stattfinden wird sie in der Werkstatt Kiel, die dafür modernisiert wird.

Vergabeentscheidungen auch im Rheinland

Für DB Regio entschieden hat sich auch der nordrhein-westfälische Aufgabenträger go.Rheinland. Der neue Verkehrsvertrag für die Linie RE 9 Siegen – Köln ist seit dem Fahrplanwechsel im Dezember in Kraft und beinhaltet den Wechsel von einstöckigen Triebwagen auf Doppelstockzüge. Das euregio-Verkehrsnetz im Raum Aachen und Düren wird DB Regio ebenfalls weiter betreiben.

Effizienter fahren, besser leben

DB Regio Studie: Autonomes Fahren im ÖPNV stärkt Regionen, senkt Kosten und eröffnet attraktive Märkte

Wie können autonome Fahrzeuge so eingesetzt werden, dass ein hoher gesellschaftlicher Nutzen entsteht und alle Menschen davon profitieren? Die von DB Regio AG in Auftrag gegebene Studie „Autonomes Fahren – Schlüssel für die Mobilität von morgen“ hat Antworten gefunden. Dafür haben die Studienautor:innen von ioki, dem Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt sowie dem Karlsruher Institut für Technologie und Prognos für drei Szenarien Verkehrsanalysen durchgeführt und in einer repräsentativen Beispielregion im Rhein-Main-Gebiet detailliert ausgeplant. Als konzeptionelle Modelle angelegt, bilden die Szenarien unterschiedliche Nutzungskonzepte autonomer Level-4-Fahrzeuge ab und machen deren potenzielle Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten und den ÖPNV nachvollziehbar. Danach entfaltet autonomes Fahren, wie im sogenannten Daseinsvorsorge-Szenario beschrieben, seinen verkehrlichen und gesellschaftlichen Nutzen dann am besten, wenn es in den ÖPNV integriert wird.

Tatsächlich ist das Potenzial beeindruckend. Haben heute 14 Prozent der Menschen ein attraktives ÖPNV-Angebot, könnte das mit dem richtigen Einsatz autonomer Fahrzeuge künftig für alle Menschen gelten. Konkret würden vom Mobilitätswunsch bis zum Einsteigen in Metropolen fünf und im ländlichen Raum 13 Minuten vergehen; die Reisezeiten wären ähnlich wie im privaten Auto. Gleichzeitig wäre der Finanzierungsbeitrag der öffentlichen Hand im Vergleich zu heute 20 Prozent ge-

ringer, während ein 74 Milliarden Euro starker Markt für KI- und digitalgestützte Produkte und Dienstleistungen entstehen würde. „Wenn wir in einer Ausschreibung die Hälfte der Busse außerhalb der Hauptverkehrszeiten durch doppelt so viele autonome Shuttles ersetzen, können wir unseren Fahrgästen zu denselben Kosten und Preisen ein attraktiveres, flexibleres Angebot rund um die Uhr machen“, zitiert die Studie Prof. Knut Ringat, Vorsitzender der Geschäftsführung des Rhein-Main Verkehrsverbundes RMV.

„Autonomes Fahren kann den ÖPNV überall in Deutschland attraktiver machen. Das Resultat sind steigende Nutzerzahlen, die im Zusammenspiel mit technologischen Effizienzvorteilen bewirken, dass sich der ÖPNV besser finanzieren lässt“, erläutert Thomas Drewes, Leiter Autonomes Fahren bei DB Regio Straße. Grund für die hohen Einspar- und die Skalierungspotenziale ist die Verschiebung der Kostenstruktur bei fahrerlosen Systemen: Anders als bisher führt jede Angebotserweiterung zu sinkenden Grenzkosten, weil der Fixkostenanteil den der variablen Kosten bei Weitem überschreitet.

Drewes: „Im nächsten Schritt muss es darum gehen, das Mobilitätsangebot des Daseinsvorsorge-Szenarios in Modellregionen für autonomes Fahren mit dem Kunden zu verproben.“ Die Studie ist unter <https://www.deutschebahn.com/studie-autonomes-fahren> erhältlich.

„Ein Allheilmittel gibt es nicht“

Nach Jahren weitgehend wettbewerblicher Ausschreibungen erlebt die Kommunalisierung regionaler Busverkehre vielerorts eine Renaissance. Aber ist eine Direktvergabe an ein neues eigenes Verkehrsunternehmen wirklich die ökonomischere Lösung, der Einfluss auf die Qualität tatsächlich größer? Für das NaNa-Forum guter Grund, mit der Frage „Kommunalisierung als Allheilmittel?“ Ende vergangenen Jahres nach Bielefeld einzuladen, um mit 120 Gästen zentrale Faktoren der Marktorganisation für einen attraktiven Regionalbusverkehr zu diskutieren.

Moderiert von DVV-Verlagsleiter Manuel Bosch, waren sich Speaker und Gäste schnell einig, dass es so etwas wie ein Allheilmittel nicht gebe. Etwas mehr

Raum für Positionierung bot die Debatte um die goldene Mitte zwischen Daseinsvorsorge, Eigenwirtschaftlichkeit und Kommunalisierung, die sich an die Darstellung der Beweggründe für Kommunalisierungen anschloss. Letztlich überwog aber auch hier die Diagnose, dass jede Vergabereform ihre Vor- und Nachteile und je nach Priorität und örtlichen Voraussetzungen ihre Berechtigung habe. Karl Hülsmann, der als Präsident des BDO rund 3000 Busunternehmen vertritt, will da nicht mitgehen, sieht aber die Chance

für eine Trendwende: Man scheine langsam wieder zu erkennen, dass Geld und Fahrgast auch eine Rolle spielten. Hülsmann: „Wir müssen wieder dahin kommen, dass die Verantwortung gegenüber dem Fahrgast beim Unternehmer liegt. Dafür brauchen wir dringend wieder einen echten Wettbewerb. Einen, bei dem es nicht um die reine Fahrleistung geht, sondern bei dem Innovationen, Ideen und Planung im Fokus stehen.“ Mindestens so schwer wiegt für ihn die Tatsache, dass es für Busunternehmen immer schwieriger werde, Vergaben für sich zu entscheiden. „Viele unserer Mitgliedsunternehmen sind gar nicht in der Lage, bei großen Ausschreibungen zu bieten.“

Manuel Bosch (l.) moderierte. BDO-Präsident Karl Hülsmann forderte „echten Wettbewerb“.



Standpunkt



Foto: DB Regio

Auf die nächsten drei Jahrzehnte!

von Dr. Dirk Rothenstein, Leiter Markt- und Produktmanagement DB Regio AG

Vor 30 Jahren, am 1. Januar 1996, wurde die Regionalisierung des Nahverkehrs auf der Schiene wirksam. Sie ist unbestreitbar eine Erfolgsgeschichte für den SPNV und besonders für die Länder. Für sie tat sich ein völlig neues Politikfeld auf, das sie mit finanziellen Mitteln des Bundes auf unterschiedlichen Wegen gestalten. Wir als DB Regio verstehen uns als Dienstleister der Länder und gehen in jedem Land jeden Weg mit. Aber wenn wir Wünsche für die Zukunft frei hätten, dann wären es zum Beispiel diese: mehr Mut und finanzielles Engagement auch über die Regionalisierungsmittel des Bundes hinaus und mehr Partnerschaft mit den Verkehrsunternehmen. Mobilität im Nahverkehr zu gestalten ist Ländersache. Mobilität muss aber mehr sein als nackte Daseinsvorsorge. Mobilität hat eine soziale Dimension, weil sie gesellschaftliche Teilhabe ermöglicht, und eine ökonomische Funktion, weil sie volkswirtschaftliche Wertschöpfung bewirkt. In öffentliche Mobilität zu investieren, ist für jedes Land gut investiertes Geld – auch wenn die Mittel nicht vom Bund kommen. Außer Frage steht dabei, dass die Mittel knapp sind. Aber die Länder haben es in der Hand, ein möglichst gutes Nahverkehrsangebot daraus zu machen. Dazu braucht es über Zuständigkeitsgrenzen hinweg Partnerschaft mit den Verkehrsunternehmen. Deren Know-how deckt die ganze Leistungskette ab. Leistungsketten zu zerstückeln, hat dagegen Schnittstellen zur Folge, erhöht die Fehleranfälligkeit des Systems, treibt den Koordinationsaufwand in die Höhe und führt so zu mehr Ineffizienzen und somit höheren Kosten. Hier die Richtung zu ändern, birgt Chancen für die Qualität und Leistungsfähigkeit des SPNV. Das sollten die Länder nutzen.

Die Regionalisierung ist eine Erfolgsstory. Das muss sie auch bleiben. Zusammen mit den Ländern werden wir alles dafür tun. Auf die nächsten 30 Jahre!

VDV: Politik entscheidet, Gutachten liefert Grundlage

Nach der Publikation des Leistungskostengutachtens im Mai 2025 hat der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) die Resultate des Gutachtens nun auf die Länder heruntergebrochen. „Die Ergebnisse bilden einen detaillierten Transformationsfahrplan bis zum Jahr 2040 und stellen aus Sicht der Branche zugleich die fachlich fundierte Basis für den künftigen Finanzierungsbedarf dar“, heißt es darin.

Wie im Gutachten für ganz Deutschland werden die Leistungskosten auch hier für die beiden Szenarien „Modernisierung 2040“ und das „Deutschlandangebot 2040“ berechnet. Ersteres zielt auf Zukunftssicherung durch Substanzerhaltung, Letzteres auf eine Erschließungs- und Angebotsqualität, die einen „ÖPNV für alle und überall“ ermöglicht. Beide setzen ein klares Bekenntnis der Politik zu ÖPNV und öffentlicher Finanzierung voraus, das mit einem angemessenen Eigenbeitrag der Branche einhergeht: So sollen interne Prozesse optimiert, die Produktivität erhöht, Kosten gesenkt und die Digitalisierung beschleunigt werden.

In den Kernbotschaften der regionalisierten Leistungskostengutachten heißt es dazu unisono: „Insbesondere das Land ist gefordert, in seinem Haushalt langfristig zusätzliche und zweckgebundene Mittel für den ÖPNV bereitzustellen.“ Zudem plädiert der VDV für legislaturübergreifende Finanzierungsvereinbarungen zwischen Bund und Ländern.

Ein Blick nach Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz und Sachsen-Anhalt – allesamt Flächenstaaten, in denen 2026 Landtagswahlen anstehen – verdeutlicht die Größenordnung der Investitionen, um die es dabei geht. Danach wäre in Baden-Württemberg bis 2040 ein jährlicher Mittelaufwuchs von 453 Millionen Euro erforderlich, um die für das Deutschlandangebot erforderliche Erschließungs- und Angebotsqualität zu gewährleisten. Genug, um das ÖPNV-Angebot, gemessen in Sitzplatzkilometern pro Jahr, um 119 Prozent und die Nachfrage um 38 Prozent zu erhöhen. Beim Modernisierungsszenario wären es fünf beziehungsweise zehn Prozent.

In Rheinland-Pfalz wäre das Deutschlandangebot mit einem jährlichen Mittelaufwuchs von 164 Millionen Euro realisierbar. Das ÖPNV-Angebot würde dann um 50 Prozent, die Nachfrage um 26 Prozent wachsen. Beim Modernisierungsszenario bliebe das Angebot hingegen gleich, während die Nachfrage um zwei Prozent sinke.

Sachsen-Anhalt könnte das Qualitätsniveau des Deutschlandangebots mit einem Mittelaufwuchs von jährlich 77 Millionen Euro erreichen. Das Sitzplatzangebot wüchse dann um ein Drittel und die ÖPNV-Nachfrage um elf Prozent. Beim Modernisierungsszenario bliebe das ÖPNV-Angebot bei einer um sieben Prozent geschrumpften Nachfrage nahezu gleich.

„Unsere Adressaten in der Poli

Der Bundesverband SchienenNahverkehr (BSN) hat im November 2025 Peter Panitz zum neuen Präsidenten gewählt. Panitz ist Geschäftsführer der Nahverkehrs Sachsen-Anhalt GmbH (NASA).

Herr Panitz, in einem Statement nach Ihrer Wahl als neuer BSN-Präsident haben sie vier Herausforderungen hervorgehoben: das drohende Aus der Trassenpreissbremse, die Unterfinanzierung der Regionalisierungsmittel, die Kapazitätsengpässe auf der Schiene und den Zustand der Infrastruktur. Was davon ist für Sie am wichtigsten?

„Das lässt sich nicht priorisieren, weil alle Themen miteinander zusammenhängen. Wir brauchen eine angemessen finanzierte Infrastruktur. Deren Nutzung

muss fair bepreist werden, möglichst auch so, dass Mehrverkehr angereizt wird. Die Dimensionierung der Regionalisierungsmittel muss dazu im Verhältnis stehen. Sie muss die Kostensteigerung der letzten und der kommenden Jahre abfangen, mögliche Veränderungen beim Trassenpreissystem ausgleichen und die Angebotsanpassungen aufgrund des Deutschlandtickets berücksichtigen.“

Wie schätzen Sie die Bereitschaft ein, die Probleme entschlossen und nachhaltig anzugehen?

„Die Bereitschaft der Politik ist grundsätzlich groß. Die Probleme sind erkannt, auch in ihrer Bedeutung. Aber sie reihen sich ein in viele andere Herausforderungen, mit denen Deutschland bis hin zur geopolitischen Lage aktuell zu tun



Foto: NASA GmbH

„Komplexität rausnehmen“

Weniger Schnittstellen: Produktion aus einer Hand kommt Fahrgästen und Aufgabenträgern zugute

Wenn es um den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und seine Bedeutung für die landesweite Mobilität geht, spielt Baden-Württemberg in der ersten Liga: mehr als sechs Milliarden Kilometer sind Pendler und Pendlerinnen, Urlaubsreisende und Ausflügler jährlich im baden-württembergischen Regionalverkehr unterwegs. Rund 90 Millionen Kilometer haben die Regionalzüge des Landes im vergangenen Jahr zwischen Rhein-Neckar-Region und Bodensee, Schwarzwald und Schwäbischer Alb für ihre Fahrgäste zurückgelegt. Mit rund 38 Millionen Zugkilometern bringt DB Regio den Löwenanteil davon auf die Schiene.

„Aktuell bedienen unsere Teams 25 Netze und geben dort täglich ihr Bestes, um die Züge mit der vorgesehenen Kapazität aufs Gleis und die Fahrgäste pünktlich an ihr Ziel zu bringen“, erläutert Markus Kaupper, Vorsitzender der Regionalleitung von DB Regio Baden-Württemberg. Trivial ist das nicht. Denn um Mobilität auf der Schiene in der Qualität anbieten zu können, wie es Fahrgäste zu Recht erwarten, müssen alle Bestandteile im laufenden Bahnbetrieb exakt miteinander gematcht werden. Die Züge wollen instandgehalten, gereinigt und technisch überwacht, Umläuf-

fe entsprechend geplant, der Zugbetrieb tagtäglich durch Triebfahrzeugführer, Zugbegleiter und Disposition sichergestellt sein. „Mobilität ist eine Dienstleistung, die produziert wird, während sie konsumiert wird“, bilanziert Kaupper. Weil Baustellen oder Extremwetterereignisse zunehmend auf den Betrieb durchschlagen und Produktionsprozesse immer öfter neu geplant werden müssen, plädiert er dafür, Schnittstellen wo es geht zu vermeiden. „Wenn äußere Einflüsse die Komplexität im System erhöhen, sollten wir Komplexität dort herausnehmen, wo wir es können. Denn weniger Schnittstellen ermöglichen eine effizientere Produktion, und davon profitieren Fahrgäste ebenso wie Aufgabenträger.“ Tatsächlich werden Teilbereiche wie Betrieb und Instandhaltung aber zunehmend auf verschiedene Unternehmen verteilt. Kaupper: „Das Land erhofft sich davon höhere Verfügbarkeit. Mit der Zahl der Schnittstellen wächst aber auch der Produktionsaufwand und damit das Risiko geringerer Zuverlässigkeit für den Fahrgast. Die vollständigen Auswirkungen dieser Fragmentierung wird erst die Zukunft zeigen.“



Foto: Deutsche Bahn AG/Thomas Niedermüller

Politik erwarten klare Botschaften der Branche“

hat. Die Politik muss abwägen. Und wir kämpfen darum, wahrgenommen zu werden.“

Welchen Beitrag kann die Branche leisten?

„Sie kann effizienter werden und den Fahrgästen deutschlandweit eine gute Qualität liefern. Bei vielen Themen ringen wir seit Jahren um gemeinsame Lösungen – von der Reisendeninformation über das Ticketing bis zur Standardisierung der Fahrzeugausrüstung. Jetzt muss die Zeit der Umsetzung kommen, bei der wir als Branche gemeinsam unterwegs sind.“

Die Länder und deren Aufgabenträger setzen die Rahmenbedingungen für den Wettbewerb der SPNV-Unternehmen. Auch deren Bedingungen sind herausfordernd. Die Stichworte: hoher Kosten- und Wettbewerbsdruck, zersplitterte Leistungsketten mit vielen Schnittstellen sowie Verkehrsverträge, die Risiken auf die Unternehmen abwälzen. Ist auch hier ein Neubeginn nötig?

„Das ist die Sicht der Verkehrsunternehmen, die Aufgabenträger betrachten manches naturgemäß ein Stück weit anders. Das Miteinander von Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern ist ein Wechselspiel, bei dem beide Seiten aufeinander reagieren. Gemeinsam versuchen wir, Regelungen zu verschlanken und Risiken ausgewogen zu verteilen. Das darf für keine Seite eine Einbahnstraße sein. Es geht darum, sich aufeinander zuzubewegen und die Themen partnerschaftlich zu bearbeiten.“

Die Trassenpreisbremse kappt die Steigerungen der Trassenpreise für den SPNV. Durch ein Verfahren beim Europäischen Gerichtshof könnte das bald Geschichte sein, was die Aufgabenträger extrem belasten würde. Was wären die Folgen und welche Optionen sehen Sie für eine Reform des Trassenpreissystems?

„Das würde zu Leistungskürzungen führen und trübe die Fahrgäste direkt, was auf jeden Fall

vermieden werden muss. Unsere Forderung besteht darin, eine solche Schieflage mit einer sofortigen Zuweisung aus dem Regionalisierungsgesetz zu heilen. Bei der Gestaltung des Trassenpreissystems muss die Lösung in die Finanzierung der Infrastruktur insgesamt eingebettet sein. Eine Senkung der Trassenpreise ist auf jeden Fall erstrebenswert. Aber wir hätten nichts davon, wenn dann die Infrastruktur weiter auf Verschleiß betrieben wird.“

Sie haben auch betont, dass die Herausforderungen für die Branche gemeinsam angegangen und gegenüber der Politik kommuniziert werden müssen. Warum ist das wichtig und wie äußert sich das praktisch?

„Die Verbände arbeiten bereits eng zusammen. Wir stimmen uns ab und agieren bei allen großen Fragen gemeinschaftlich. Nur so erreichen wir Wirkung. Und auch unsere Adressaten in der Politik erwarten für ihre Arbeit abgestimmte und klare Botschaften der Branche.“

Rangierfahrten im Werk ferngesteuert

Die S-Bahn München erprobt im Werk Steinhausen ferngesteuertes Rangieren. Versuchsfahrzeug ist ein S-Bahnzug der Baureihe 423, der mit Technik von Alstom ausgestattet wurde. In einem Werksgebäude entstand ein Bedienplatz, der wie ein Führerstand ausgestattet ist und auf großen Displays Livebilder der Fahrt empfängt. Die Kommunikation mit dem Zug erfolgt über ein lokales 5G-Netz. Die Tests sollen Erkenntnisse zur Technik sowie für die Zulassung und Anwendung von Remote Train Operation (RTO) im Rangierbetrieb liefern. Das mögliche Anwendungsfeld ist groß: Allein im Werk Steinhausen finden täglich rund 350 Rangierbewegungen statt. Bei einem erweiterten Rollout wäre zudem die Bereitstellung in den Startbahnhöfen ein möglicher Anwendungsfall.

Am Auftakt Ende Januar nahm auch der bayerische Verkehrsminister Christian Bernreiter teil. DB Regio-Vorstandsvorsitzender Harmen van Zijderveld betonte, dass ferngesteuertes Rangieren die Mitarbeitenden entlasten und Abläufe in den Werken erheblich beschleunigen könne. Das Testsystem habe man in nur vier Monaten auf die Schiene gebracht. „Damit beweisen wir, dass technische Innovationen auch mit bestehenden Fahrzeugen realisierbar sind.“

Regio fährt bei zwei Messen mit

Den Auftakt bildet mobility move'26 vom 10. bis 12. März im Estrel Berlin. Auf Deutschlands größter Konferenz und Fachmesse für straßengebundene öffentliche Mobilität ist DB Regio auf dem VDV-Zukunftskongress Autonomes Fahren vertreten. Vorstand Frederik Ley diskutiert mit anderen Panelisten, wie Deutschland zum Leitmarkt im autonomen ÖPNV werden könnte. Weitere Themen sind datengetriebene Instandhaltung, Entwicklungen der technischen Aufsicht bei ULTIMO und autonomes Fahren als Game Changer.

Trendbarometer BUS2BUS 2026

Autonomes Fahren steht auch am 15. und 16. April bei der BUS2BUS auf dem Gelände der Messe Berlin im Fokus. Das Regio-Team bringt ein Fahrzeug aus dem KI-RA-Projekt und Produktionsthemen wie Predictive Maintenance oder Ladeinfrastruktur mit an den Stand. Im Rahmenprogramm spielen klimafreundliche Kühlmittel für Bus-Klimaanlagen eine prominente Rolle, außerdem wird die Studie zum autonomen Fahren vorgestellt.



Foto: DB Regio Bus Nord

Weser-Ems-Bus fährt mit Wasserstoff

Landkreis Friesland investiert in zukunftsfähigen ÖPNV

Bereits im Dezember ist Weser-Ems-Bus im Landkreis Friesland mit sechs Wasserstoffbussen in die emissionsfreie Zukunft aufgebrochen. Die Brennstoffzellenbusse stammen vom portugiesischen Hersteller Caetano. Sie haben eine Reichweite von bis zu 590 Kilometern. Die auf dem Dach verbauten Wasserstofftanks verfügen über eine Kapazität von 37,5 Kilogramm Wasserstoff. Die Brennstoffzelle des Herstellers Toyota lädt permanent eine Batterie, die den Bus antreibt. Tanken können die Busse auf dem Betriebshof in Oldenburg. Die dafür erforderliche Befüllungssinfrastruktur wurde gemeinsam mit der unabhängigen Forschungseinrichtung Technologie-Transfer-Zentrum Bremerhaven und dem Wasserstoffhersteller und -lieferanten Lhyfe in-

stalliert. Betrieben wird die Anlage vom Projektpartner Moviatec. Die Busse gehören zu den 152 Fahrzeugen mit alternativem Antrieb bei DB Regio Bus Nord, die im Rahmen der „Richtlinie zur Förderung alternativer Antriebe von Bussen im Personenverkehr“ mit insgesamt 16,5 Millionen Euro vom Bundesministerium für Verkehr gefördert werden. Der Landkreis Friesland trägt Mehrkosten von 450.000 Euro und investiert damit aktiv in einen modernen und zukunftsfähigen ÖPNV. „Ich bin stolz, dass wir unser Wasserstoffbus-Projekt nun in den Betrieb nehmen können. Gerade in unserer Weltnaturerbe-Region sind wir gefordert, unsere Klimaschutz-Ziele weiter zu verfolgen“, sagte Sven Ambrosy, Landrat im Landkreis Friesland.

Ersatzverkehr ist angelaufen

Strecke Hagen – Köln wird saniert. 200 Busse halten die Region mobil

Anfang Februar hat die Generalsanierung der Strecke Hagen – Wuppertal – Köln begonnen. Etwa ein Drittel der Bauzeit wird die Strecke für alle Züge voll gesperrt sein, bevor sie am 10. Juli wieder eröffnet wird. Bis dahin kommen auf den betroffenen Nahverkehrslinien bis zu 200 Busse zum Einsatz, die von DB Regio und go.on auf die Straße gebracht werden. Die Busse sind in unterschiedlichen Takten von zehn bis 60 Minuten unterwegs und bedienen alle oder im Fall von Expressbussen ausgewählte Haltestellen. Qualitätsvorgaben und Erscheinungsbild der Ersatzverkehre entsprechen unter anderem den für die Strecke zwischen Hamburg und Berlin vereinbarten

Standards – beispielsweise neuwertige und barrierefrei zugängliche Fahrzeuge, die ausreichend Stauraum für Gepäck und WLAN an Bord bieten. Die Fahrplankonzepte beruhen auf Erfahrungswerten aus vorherigen Baumaßnahmen.

Der Schienenersatzverkehr wurde im letzten Monat ausgiebig getestet. Bei Probefahrten wurden die Personale auch in der realen Umgebung geschult. Während der Generalsanierung sind in der Spitze rund 430 Fahrpersonale der DB Regio im Einsatz. Die Busfahrer:innen kommen aus insgesamt zwölf europäischen

Ländern. Die DB stellt allen, die eine Unterkunft benötigen, kostenlosen Wohnraum in der ganzen Region zur Verfügung.





Busse



Straßenbahn



S-Bahn



U-Bahn



Regionalbahn



Fähren

Standarddesign kostenlos nutzbar

Brancheninitiative zur Standardisierung visueller Fahrgastinformation in allen Verkehrsmitteln

Die Fahrgastinformation auf Displays in Bussen und Bahnen ist je nach Verkehrsunternehmen und Region sehr unterschiedlich. Für die Fahrgäste ist die Vielfalt verwirrend, der Branche entstehen hohe Kosten. Daher setzt sich DB Regio gemeinsam mit der Branche für eine Standardisierung ein. Ein Standard bedeutet dabei nicht, dass es überall gleich aussehen muss. Notwendige Inhalte oder Farben, Logos und Texte bei Begrüßung und Verabschiedung können an regionale Bedürfnisse angepasst werden.

Die Idee der Standardisierung ist in der Arbeitsgruppe Fahrgastinformation des Bundesverbands Schienennahverkehr (BSN) entstanden und wurde vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) aufgegriffen. Die DB unterstützt diese Initiative mit ihrer Erfahrung und Expertise. „Zum ersten Mal ist ein Fahrgastinformationsdesign konsequent aus Sicht der Nutzer:innen gestaltet und in umfangreichen Tests validiert“, sagt Daniel Höh, Produktmanager Reisendeninformation bei der DB AG. „Wir wollen die Reise in unseren Zügen durch gute User Experience so angenehm wie möglich machen

und hoffen, dass sich möglichst viele dieser Idee anschließen werden“, ergänzt Anna Schipper, Produkt- und Innovationsmanagement bei der DB Regio.



Das „Standarddesign Fahrgastinformation“ ist eine intuitiv verständliche Darstellung der Fahrgastinformation für alle Verkehrsmittel. Bei DB Regio kommt es bereits in verschiedenen Regionen zum Einsatz. Andere Verkehrsunternehmen sowie Aufgabenträger, Fahrzeug- und Systemhersteller sind eingeladen, es ebenfalls zu nutzen und können sich über die Website www.standarddesign-fahrgastinformation.de und bereits veröffentlichte Teile der

VDV-Schriftenreihe 713-3 informieren oder mit der Initiative in Kontakt treten. Das „Standarddesign Fahrgastinformation“ unterliegt einer offenen Lizenz und ist kostenlos nutzbar.

Digital im Bus bezahlen

Das ausschließlich bargeldlose Bezahlen gewinnt auch in Deutschland immer mehr an Beliebtheit, während Münzen und Scheine zunehmend an Bedeutung verlieren. Nach einer Umfrage des Portals Verivox zahlten im Sommer 2023 noch 43 Prozent der Befragten am liebsten bar. Im August 2025 fand das nur noch jeder dritte Befragte. Mit Giro-, Kredit- oder Prepaid-Karten, Bezahlen per Wallet oder App mangelt es auch nicht an Alternativen. In urbanen Verkehrsgebieten folgt der ÖPNV diesem Trend bereits. Schon 2024 haben sich zum Beispiel der Hamburger Verkehrsverbund und die Berliner Verkehrsgesellschaft vom Barverkauf beim Busfahrer verabschiedet.



Foto: iStock/PixelEffect

DB Regio erwartet auch im ländlichen Raum Vorteile bei einer Umstellung auf ausschließlich bargeldlosen Ticketvertrieb

im Bus und plant ein Pilotprojekt, um die Akzeptanz und Umsetzung zu erproben. Tatsächlich verursacht der Barverkauf bei den Verkehrsunternehmen viel Mühe und Kosten. Münzen und Scheine anzunehmen, zu verwahren und nach der Fahrt einzuzahlen ist aufwändig und belastet auch das Sicherheitsempfinden des Fahrpersonals. Positiv wirkt sich bargeldloses Zahlen dagegen auf die Pünktlichkeit aus. Ein wichtiger Aspekt ist seit der Corona-Pandemie die Hygiene: Münzen und Scheine gehen durch viele Hände – wer bargeldlos zahlt, zahlt kontaktlos. Insgesamt nehmen seit dem Siegeszug des Deutschland-Tickets auch deutlich weniger Fahrgäste ein Angebot des Bartarif-Sortiments in Anspruch. Die Infrastruktur für die Bargeldzahlung wird also von immer weniger Fahrgästen genutzt und benötigt.

Rufbus-Service mit Digitalkomfort

Fahrgäste im Verkehrsverbund Ems-Jade (VEJ) können Fahrten mit dem Rufbus jetzt bequem per App buchen und bezahlen. Möglich macht das die für die Fahrgäste kostenlose App „Wohin•Du•Willst“. Die App zeigt passende Verbindungen von A nach B an, berücksichtigt dabei auch den Bedarfsverkehr und ermöglicht die Buchung mit wenigen Klicks. Der VEJ und die zu DB Regio gehörende Weser-Ems-Busverkehr wollen damit die Digitalisierung im Busverkehr vorantreiben und das Rufbus-Angebot noch besser in das regionale Mobilitätsangebot integrieren. Auch die Fahrkarten für die konventionellen Linien von Weser-Ems-Bus, die im VEJ unterwegs sind, können direkt über die „Wohin•Du•Willst“-App gebucht und bargeldlos bezahlt werden. Planung, Buchung und Bezahlung sind damit in einer Anwendung gebündelt. „Wohin Du Willst“ ist eine White-Label-Lösung von DB Regio und kann die gesamten Mobilitätsangebote einer Region abbilden. Die Implementierung als individuelles Angebot des Aufgabenträgers für die Fahrgäste dauert nur wenige Wochen.

Mobiltelefonie: Die Bahn war zuerst am Zug



Foto: MfK Frankfurt

100 Jahre Mobiltelefon. Die Reise begann zwischen Hamburg und Berlin

Für drei Reichsmark – heute etwa 13,50 Euro – schaltete das Fräulein vom Amt die Leitung frei, danach waren für jede weitere Minute 4,50 Euro fällig: Wer wollte, konnte in Zügen der Deutschen Reichsbahn ab Januar 1926 das Zeitalter der Mobiltelefonie einläuten, musste dafür aber nicht nur zum Hörer und tief in die Tasche greifen, sondern auch zwischen Hamburg und Berlin unterwegs sein.

„Am 7. Januar ist bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft die Telephonie vom fahrenden Zuge aus zur Einführung gelangt. Zunächst wird der Zugfunk auf der Strecke

Berlin – Hamburg in den FD-Zügen 23/24 der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen. Für die Einrichtung und den Betrieb dieses Nachrichtenverkehrs (Zugfunk) hat die Deutsche Reichspost (...) die Berechtigung erteilt“, berichtete das Zentralblatt der Bauverwaltung drei Wochen später nüchtern. Eine Antenne auf dem Dach empfing die Wellen der parallel zur Strecke verlaufenden Freileitung oder übertrug Telefonate dorthin. Zwei zusammengelegte Waschräume dienten als Sprechkabine. Wer wollte, konnte beim Telefonieren auch rauchen. Das funktioniert heute nicht einmal mit Smartphone und 5 G.

Kölns Jecken feiern ihre Karnevals-S-Bahn

Närrische S-Bahn startet zum elften Mal in die fünfte Jahreszeit

Beim zweiten Mal ist es Tradition, beim dritten Mal Brauchtum. Jetzt hat Wimmelkünstler Heiko Wrusch es wieder getan: Er hat die elfte Karnevals-S-Bahn mit Konterfeis des amtierenden Kölner Dreigestirns und weiterer närrischer Prominenz verziert, sodass DB Regio, go.Rheinland und das Festkomitee Kölner Karneval das Fahrzeug saisongerecht kostümiert im Netz der S-Bahn Rheinland starten lassen konnten.

Frederik Ley, seit 1. Januar 2026 Vorstand Regio Straße und bis zum 31.12.2025 Vorsitzender der Regionalleitung von DB Regio NRW, lobte bei der Präsentation vor allem die gute Zusammenarbeit: „Dieser Zug wird nicht nur für alle Närrinnen und Narren ein wunderbares Symbol für die Gemeinschaft

in unserer schönen Stadt sein. Auch in diesem Jahr bringen wir damit wieder Menschen zusammen und zu den vielen karnevalistischen Veranstaltungen nach Köln. Herzlichen Dank allen, die an diesem Projekt mitgewirkt haben!“

Sebastian Schuster, Verbandsvorsteher Verkehrsverbund Rhein-Sieg, zeigte sich von dem Motiv der vielen bunten Hände beeindruckt: Die Karnevals-S-Bahn ist ein sympathischer Botschafter des Nahverkehrs und zeigt, dass er die Menschen verbindet. Wir wünschen allen Fahrgästen eine gute Reise in diesem großartigen Zug. Das Festkomitee Kölner Karneval, sah es ähnlich: „Unser Motto ‚ALAAF – Mer dun et för Kölle‘ wurde hier wunderbar in tolle Bilder umgesetzt.“



Foto: go.Rheinland/Alina Çakar

Moderator Lukas Wachten, Sebastian Schuster, Jungfrau Aenne, Karnevalslegende Ludwig Sebus, Prinz Niklas, Bauer Clemens und Frederik Ley (v. l.)

Mit Solidarität gegen die Kälte

Die Brandstiftungen lösten eine Welle der Hilfsbereitschaft aus: Nachdem zwischen den Jahren zwei von drei Kältebussen der Berliner Stadtmission komplett zerstört worden waren, mischte sich Freude über die Hilfsbereitschaft in das Entsetzen über die Tat. Werkstätten boten an, den beschädigten dritten Bus zu reparieren. Ein anderer Träger der Obdachlosenhilfe half mit einem seiner Busse aus. Die Deutsche Bahn Stiftung, die vor drei Jahren einen der zerstörten Busse finanziert hatte, spendete 70.000 Euro für den Erwerb eines neuen Busses. „Wir sind von der Solidarität der Menschen überwältigt“, sagte Stadtmissionssprecherin Barbara Breuer.

Impressum

Herausgeber

DB Regio AG
Marktstrategie und Kommunikation
Europa-Allee 70-76
60486 Frankfurt am Main

DB Regio im Internet:
www.dbr regio.de

Verantwortlich

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

Realisation

Lemon Media KG, Siegen

Druck

DB Kommunikationstechnik
GmbH, Karlsruhe

Stand

März 2026

Zusatz-Infos im
E-Paper

