

Die 150. Ausgabe mit 100 Seiten!

Regionalverkehr

5-2023 Sept.-Okt. 8,90 €

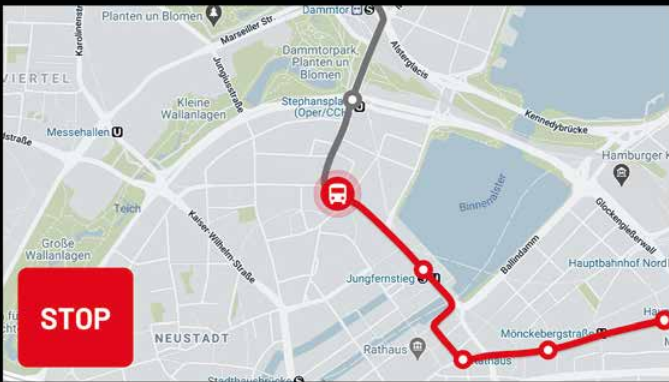
Neue Züge für Bayern

DB Regio startet in den Netzen Franken-Südthüringen und Donau-Isar

**S-Bahn München
90 XXL-Züge bestellt****Schwerpunkt**
Digitalisierung auf
Schiene & Straße**Im Praxistext**
Der elektrische Midibus
MAN Lion's City 10 E**Rückblick**
Keine Zukunft für den
leichten „Futuro“

DYNAMISCHE FGI

Ein Guss für Bus, Bahn & Stationen



4 Hauptbahnhof/ZOB

- Gerhart-Hauptmann-Platz 14 Min.
- Rathausmarkt 12 Min.
- U S Jungfernstieg 4 Min.

Nächster Halt/Next stop:

Gänsemarkt

31 X3 U2

STOP

INFOTAINMENT in Bus & Bahn

STELEN, VITRINEN & Stationäre DISPLAYS



Vertriebsleitung DACH
Christian Reidl
Tel.: +49 8582 9790434
Christian.reidl@vianova-tn.de

www.vianova-tn.de | info@vianova-tn.de

VT vianova
Technologies

Nein zur Werntalbahn

Auf der Bahnlinie Gemünden (Main) – Waigolshausen werden auch künftig keine Personenzüge fahren. *Von Tim Schulz*

Schon länger ist eine Reaktivierung der unterfränkischen Werntalbahn von Gemünden (Main) nach Waigolshausen für den SPNV im Gespräch. Nun kam das Aus: Am 27. Juli 2023 veröffentlichte die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) die Ergebnisse einer Fahrgast-Potenzialanalyse, der zufolge eine Wiederaufnahme des Personenverkehrs nicht infrage kommt. Das erstaunt, da zum einen eine nicht unerhebliche Nachfrage ermittelt wurde, und es sich zum anderen um eine bereits in Betrieb befindliche Strecke handelt.

Die Werntalbahn ist 39 Kilometer lang, eingleisig und durchgehend elektrifiziert. Seitdem der SPNV 1976 eingestellt wurde, wird die Linie nur noch von Güterzügen zur Umfahrung des Bahnknotens Würzburg genutzt. Lediglich an Wochenenden verkehren einzelne Regionalzüge („Radlzüge“), die auf der Strecke jedoch nicht halten.

Laut einem Gutachten der BEG beläuft sich das Nachfragepotenzial auf 729 Personenkilometer pro Streckenkilometer. Dieser Wert drückt die durchschnittliche Auslastung der Bahnstrecke auf ihrer gesamten Länge aus. Sollten die Gemeinden an den Stationen Abstellanlagen für Autos und Fahrräder errichten, würde das Fahrgastaufkommen auf 823 Personenkilometer steigen. Auch damit erreicht die Werntalbahn aber nicht den maßgeblichen Schwellenwert von 1000 Personenkilometern pro Kilometer Streckenlänge. Diese Mindestanforderung ist Teil der bayernweit einheitlichen Voraussetzungen, die für eine Reaktivierung von Bahnstrecken im SPNV erfüllt sein müssen.



Die unterfränkische Werntalbahn, hier bei der Burganlage Thüngen, wird weiter nur dem Güterverkehr dienen.

Damit zeigt sich erneut, dass die starren Vorgaben des Freistaats Wiederinbetriebnahmen eher verhindern als begünstigen. Denn bei der Werntalbahn handelt es sich nicht um eine brachliegende Strecke, die erst aufwendig saniert werden muss, sondern um eine leistungsfähige Verbindung, der nur ein paar Bahnsteige fehlen. Schon jetzt existieren vier Kreuzungsbahnhöfe – Personenzüge sollten also leicht in den Güterverkehr zu integrieren sein. Positiv ist der Umstand, dass die Ortschaften dicht an der Bahn liegen: Die Reisenden hätten kurze Wege zum Zug. Außerdem ist die Strecke elektrifiziert – von Beginn an könnte ein emissionsfreier SPNV angeboten werden.

Mit dem Nein zur Werntalbahn wurde in Unterfranken der Einstieg in die Verkehrswende verpasst. Schade! ●

Auf dem Titel: Der neue Siemens Desiro HC von DB Regio für das Netz Franken-Südthüringen.



Seite 43 Der neue 10-Meter-Stadtbuss MAN Lion's City 10 E überzeugte bei einem Praxistest in den Dolomiten durch seine Wendigkeit und einen niedrigen Verbrauch ...



Seite 16 Siemens Mobility liefert 90 neue XXL-Züge mit einer Länge von 200 Metern an die S-Bahn München



Seite 74 Mit der Bahnreform kamen viele neue Betreiber, Farben und Fahrzeuge auf die Schiene

Technik

Themen der Titelseite

8 Meldungen

- 16 **Wichtiger Baustein** Die neuen XXL-Züge für die S-Bahn München
- 20 **Zentraler Anlaufpunkt** Neues Daimler Buses Service Center in Berlin
- 22 **Das Hammerkonzept** Stadler hat den 2500. FLIRT verkauft
- 26 **Test | Neue Formensprache** Die Setra MultiClass 500 LE
- 31 **Basis-Arbeit** Aufarbeitung und Instandsetzung von Drehgestellen bei der IFTEC GmbH & Co. KG in Leipzig
- 34 **Neue Züge für Bayern** Desiro HC und Mireo für DB Regio
- 38 **Fernverkehr | Die Flotte wird flotter** Die DB verjüngt mit 56 neuen ICE L sowie 17 neuen ICE 3neo ihren Fernverkehrsfuhrpark
- 43 **Test | Perfekter Begleiter** Der Midibus MAN Lion's City 10 E
- 46 **Gastbeitrag | Grüne Zukunft** Der Wasserstoffbus ARTHUR ZERO

Schwerpunkt

- **Digitalisierung** Digitale Services erleichtern die ÖPNV-Nutzung, die DB ist mit Künstlicher Intelligenz auf dem Weg zum Echtzeitfahrplan, und in München sollen automatisierte Busse und Bus-Platoons rollen ...

50 Meldungen

- 54 **Gastbeitrag | Attraktives Portfolio** An Rhein und Mosel profitieren die Fahrgäste von kostenfreiem WLAN plus Unterhaltungsangebot
- 56 **Aus einer Hand** Die Stadtwerke Solingen setzen auf die IVU.suite
- 58 **Gastbeitrag | Optimierter Bedarfsverkehr** Die neue Buchungs- und Steuerungslösung MOBILE-FLEX bindet On-Demand-Verkehr ein
- 60 **Gastbeitrag | Einheitlicher Zugang** Ticket-Vertrieb mit der Mobilitybox
- 62 **Virtuelle Deichsel** Automatisierte Busse und Bus-Platoons in München

Infrastruktur

- 64 **Viele Vorteile** Die Verkehrsbetriebe Karlsruhe (VBK) setzen bei der Gestaltung ihrer Straßenbahntrassen verstärkt auf Rasengleise
- 66 **Einsatzort Bahn** Das DB-Notfallmanagement in Fulda

Mobilität

69 Meldungen

- 74 **Die 150. Ausgabe · Bunte Bahnreform** Die Privatisierung brachte neue Betreiber, neue Züge und neue Farben auf die Gleise
- 84 **Die 150. Ausgabe · Rationell im Regionalverkehr** SLM stellte 1996 den dreiteiligen Leichttriebzug Futuro vor. Er wurde nie gebaut ...
- 88 **Auf dem neuesten Stand** Redesignte Züge für das Bremer S-Bahn-Netz
- 92 **Interview | Einstieg in den Umstieg** Wie nachhaltiges Pendeln gelingt
- 94 **Attraktives Angebot** Zwischenbilanz zum Deutschlandticket

Rubriken

- 3 **Einstieg** Nein zur Werntalbahn
- 6 **Regionalverkehr im Bild** Eifelbahn, Einfahrt in den Bahnhof Gerolstein
- 68 **Impressum und Termine**
- 98 **Endstation (76): Unter Denkmalschutz** Wörlitz

Die Autoren dieser Ausgabe:

Claus Bünningel,
freier Journalist aus
Grafschaft

Linus Frank, Gründer
der Vesputi GmbH

Philipp Glonner,
Co-Founder und CEO
der Arthur Bus GmbH

Stefan Heinz, freier
Autor aus Mainz

Jürgen Lorenz,
freier Autor aus
Lentföhrden

Jochen Neu,
Verlagsleiter

Bernhard Schüle,
freier Autor aus
Schlehdorf

Tim Schulz,
Herausgeber und
Chefredakteur

Ines Schwarz,
Marketing Manager,
hotsplots GmbH

Achim Uhlenhut,
freier Journalist aus
Hannover

Smarte Trams Škoda-Transportation liefert ab 2026 bis zu 40 neue Niederflurstraßenbahnen nach Kassel



An der genauen Außen- und Innenraumgestaltung der neuen Škoda ForCity-Smart für Kassel wird noch gearbeitet ...

Škoda | Auch die Fahrgäste in der Stadt Kassel werden künftig in Straßenbahnen von Škoda unterwegs sein: Der Aufsichtsrat der Kasseler Verkehrs-Gesellschaft (KVG) hat am 24. Juli 2023 bei Škoda-Transportation 22 neue 30-Meter-Zweirichtungsstraßenbahnen des Typs ForCity-Smart bestellt. Hinzu kommt eine Option über 18 weitere Züge. Der Vertragswert (ohne die mögliche Bestellung weiterer Bahnen) beträgt 88 Millionen Euro und ist die größte Fahrzeuginvestition in der Geschichte der KVG. Die Auslieferung der ersten Trams ist für 2026 geplant. Škoda-Straßenbahnen werden derzeit an die Stadtwerke Bonn GmbH (➔ **Regionalverkehr** 3-2023) und an die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv; ➔ **Regionalverkehr** 4-2023) ausgeliefert. Weitere Einheiten sind außerdem von den Verkehrsbetrieben der Städte Frankfurt (Oder), Brandenburg (Havel) und Cottbus bestellt.

Die Produktion der niederflurigen ForCity-Smart für Kassel soll Ende 2024 beginnen. Die 2,4 Meter breiten Bahnen werden über eine Albertkupplung (eine starre Mittelpufferkupplung) verfügen, sodass sie mit einem

weiteren Zug oder einem Beiwagen gekuppelt werden können. Pro Seite wird es vier Einstiege geben, davon drei Doppeltüren. Die genaue Außen- und Innengestaltung steht noch nicht fest. Die Züge werden zudem mit dem neu entwickelten Antikollisionssystem von Škoda ausgestattet, das die Sicherheit erhöht und Fahrgäste wie Fußgänger schützt. Das System erstellt vor der Bahn einen virtuellen Tunnel, in dem von mehreren Sensoren alle statischen und dynamischen Hindernisse erfasst werden. Befinden sich andere Verkehrsteilnehmer auf den Gleisen oder auf Kollisionskurs mit der Bahn, wird der Fahrer alarmiert und ggf. die Notbremse aktiviert.

Noch 2026, nach Anlieferung der ersten Bahnen in Kassel, sollen technische Tests und Erprobungen auf den Straßen der Stadt erfolgen. Nach der Genehmigung durch die Technische Aufsichtsbehörde (TAB) in Darmstadt können die ersten Bahnen ab 2027 in den Regelbetrieb gehen. Sie werden im städtischen Netz der KVG fahren, das neben Kassel auch Vellmar, Baunatal, Lossetal und weitere Gebiete umfasst. (red/pr)

Bild: Škoda-Transportation



Mehr Stromer

MAN | Die Reutlinger Stadtverkehrsgesellschaft (RSV) setzt bereits seit 2019 Elektrobusse ein. Die bisherigen Erfahrungen sind positiv, sodass der Fuhrpark am 14. Juli 2023 erweitert wurde: MAN Truck & Bus lieferte vier Solobusse des Typs Lion's City 12 E sowie zehn Gelenkbusse des Typs Lion's City 18 E. Die Solobusse bieten Platz für 85 Fahrgäste, in den Gelenkbussen können 130 Personen befördert werden. Alle Fahrzeuge haben eine große Sondernutzungsfläche für Rollstuhlfahrer und Reisende mit Kinderwagen oder Fahrrad. Zudem ist jede Einheit mit einem Abbiegeassistenten ausgestattet. Eine LED-Ambientebeleuchtung in wechselnden Farben, USB-Ladebuchsen an den Sitzen sowie kostenfreies WLAN machen den Komfort komplett. Beide Modelle haben eine Kapazität von 480 bzw. 640 Kilowattstunden aus sechs bzw. acht Batteriepaketen auf dem Dach. Die Busse werden über Nacht im Depot mit Ökostrom geladen, die Reichweite liegt bei 250 Kilometern. Laut RSV sparen die 14 neuen Stromer gegenüber den bisherigen Dieselnissen jährlich rund 600 Tonnen CO₂ ein. (pr)

Bild: MAN Truck & Bus



EAO Baureihe 57. *Setzt den neuen Standard.*

EAO, der Leuchtdrucktasten-Pionier, präsentiert seine neue Baureihe 57 – die «all-in-one» Türöffnertaste mit vielen innovativen Eigenschaften:

- Erste Wahl, um die EN 14752 vollständig zu erfüllen
- Anwenderfreundliche, extra große Ø 74 mm Betätigungsfläche
- Zwei einzigartige, individuell ausleuchtbare Feedback-Ringe
- Erhabene Symbole erfüllen TSI PRM & ADA
- Integrierter Auffindeton hilft sehbehinderten Personen
- Leuchtmelder mit sehr gut sichtbarer Beschriftung
- Smarte, werkzeuglose Endmontage spart Zeit und Geld

eao ■

www.eao.de

Your Expert Partner for Human Machine Interfaces



Endlich wieder Busworld mit spektakulären Neuheiten-Präsentationen ...

Weltgrößte Busmesse öffnet ihre Tore

Busworld Europe | Nach vier Jahren pandemiebedingter Pause findet vom 7. bis 12. Oktober 2023 in Brüssel wieder die Busworld Europe statt. 2019 wurden fast 40.000 Besucher aus 143 Ländern begrüßt, die sich auf nahezu 80.000 Quadratmetern Ausstellungsfläche über die Exponate der 511 Aussteller informierten und dabei fünf Kilometer roten Teppich beschritten. Auch 2023 hoffen die Veranstalter auf neue Rekorde. Mehrere hundert Aussteller haben sich angemeldet, darunter große Hersteller wie Daimler Buses, Ebusco, IVECO, MAN, Solaris und VDL ebenso wie kleinere Hersteller und Zulieferer. Weitere Infos und Tickets gibt es unter www.busworldeurope.org.

Regionalverkehr berichtet im nächsten Heft ausführlich über die Neuheiten der Busworld. (red)



Kompakt

Mit dem AI Mobility Lab bietet die InnoTrans einen neuen Ausstellungsbereich an, der die Themen Künstliche Intelligenz (KI), Robotics, Datenschutz und Cybersecurity umfasst. Die Erweiterung des Segments Public Transport wird auf der kommenden InnoTrans vorgestellt, die vom 24. bis 27. September 2024 stattfindet.

Alpha Trains, Leasinggeber für Lokomotiven und Züge, feierte Ende Juli 2023 einen Meilenstein: Durch den Kauf von drei Personenzügen und einer zusätzlichen Bestellung von 15 Stadler-EURO6000-Lokomotiven hat das 2001 gegründete Unternehmen nun mehr als 1000 Fahrzeuge im Portfolio. Mit seinem diversifizierten Fuhrpark ist Alpha Trains bestens gerüstet, um den unterschiedlichen Anforderungen auf Europas Schienennetzen zu entsprechen.

Die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) haben Stadler am 21. Juli 2023 den Zuschlag für bis zu 120 FLIRT Akku erteilt. Die Batteriezüge sind als Ersatz für die bestehende Dieselflotte vorgesehen. Ein Erstabruf über 16 FLIRT Akku soll noch im Herbst 2023 erfolgen.

EAO erweitert die Baureihe 09 Rugged Keypads um eine zusätzliche Produktversion: die besonders robusten Keypads mit nunmehr acht individuell konfigurierbaren Drucktasten. Wie die Rugged Keypads mit sechs Drucktasten überzeugt auch die neue Version durch ihre frei konfigurierbare Ausleuchtung, die das Anzeigen von Betriebszuständen sowie – je nach Anwendung – eine intelligente optische Rückmeldung des Keypads ermöglicht. Die Flexibilität bezüglich der Anwendung wird durch austauschbare Symbole und der Möglichkeit von farbigen Symboleinlegern abgerundet. (red/pr)



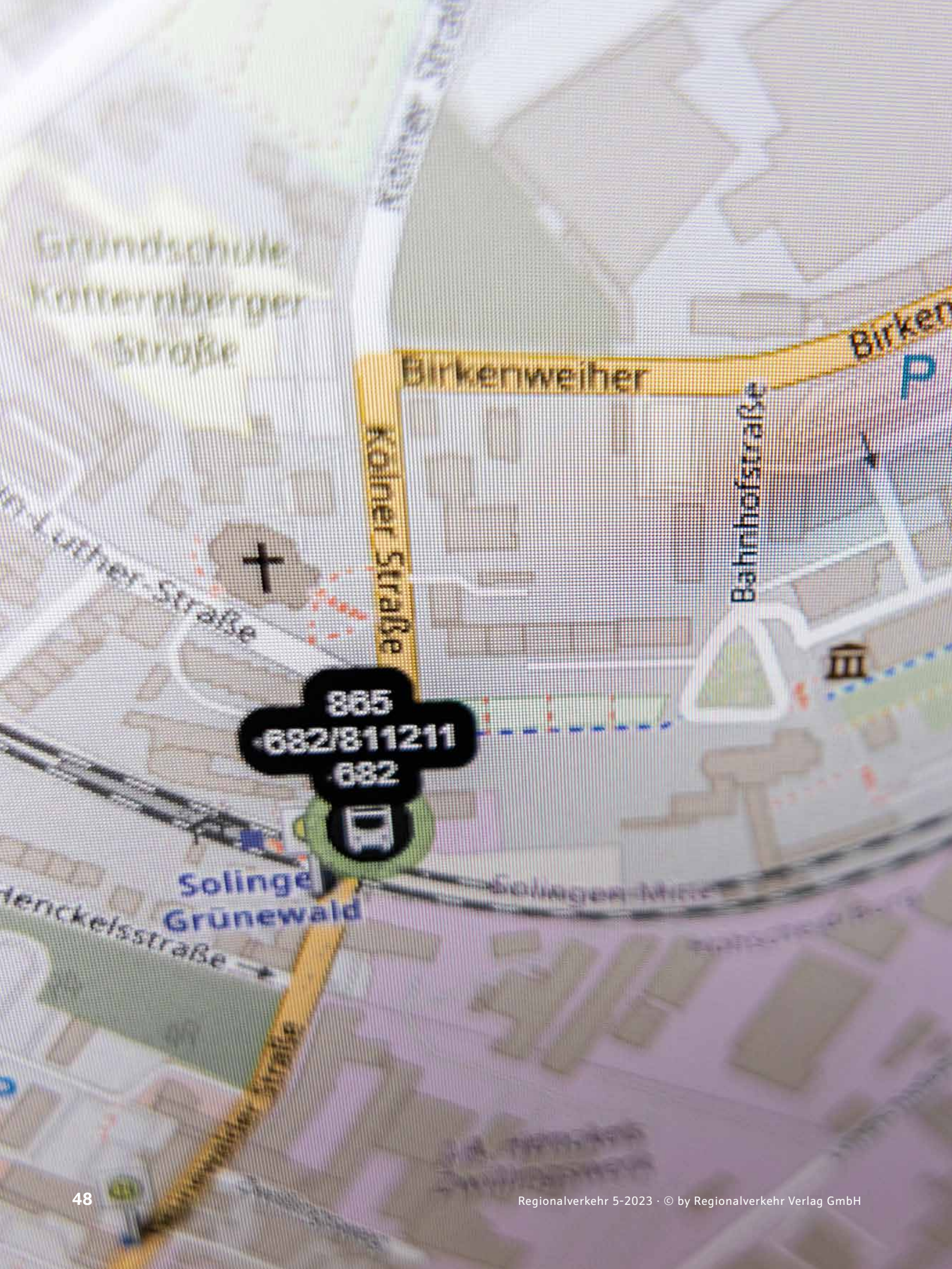
»»» Shape the future. Mit einem starken Finanzierungspartner.

Wir unterstützen alle, die in die Zukunft der Mobilität investieren.

Für Privatunternehmen sowie die öffentliche Hand: Gemeinsam erarbeiten wir mit Ihnen Lösungen, die Ihren besonderen Bedürfnissen gerecht werden. Wir bieten Ihnen Wissen und Erfahrung aus aktuellen Projekten Ihrer Branche – aus aller Welt. Mit Ihnen gestalten wir die Zukunft – mit langfristigen und individuell strukturierten Finanzierungen. Denn die Zukunft gehört denen, die weiterdenken. Let's shape it together.



KfW IPEX-Bank



Mit der IVU.suite hat die Leitstelle der Stadtwerke Solingen GmbH (SWS) die Standorte ihrer 120 Busse jederzeit im Blick.

Schwerpunkt

Digitalisierung

Digitale Services erleichtern den Fahrgästen die ÖPNV-Nutzung: Per App lassen sich schnell und einfach Tickets erwerben, kostenloses WLAN und ein Unterhaltungsangebot machen die Reise angenehm. Die Deutsche Bahn ist mit Künstlicher Intelligenz (KI) auf dem Weg zum Echtzeitfahrplan, zudem wird ein digitales Warenlager vorgehalten. Und in München sollen bald automatisierte Linienbusse und Bus-Platoons rollen ...

Aus einer Hand

Um den Busverkehr in Solingen einheitlich zu steuern, setzen die Stadtwerke seit diesem Sommer auf die integrierte Komplettlösung IVU.suite.

Text: Tim Schulz Bilder: Stadtwerke Solingen GmbH · Sascha Kreklau



Neben reinen Oberleitungsbussen setzt die Stadtwerke Solingen GmbH (SWS) auch 20 batterie-elektrische O-Busse ein, die abschnittsweise ohne Oberleitung verkehren können.

Die Stadtwerke Solingen GmbH (SWS) erbringt in der für ihre Schneidwaren bekannten „Klingensstadt“ an der Wupper den ÖPNV mit Diesel- und Oberleitungsbussen. Um ihre knapp 120 Fahrzeuge bestmöglich zu steuern und gleichzeitig das Ticketing sowie die Fahrgastinformation zu vereinheitlichen, setzt das Verkehrsunternehmen seit Juni 2023 auf die IVU.suite, die komplett in der IVU.cloud bereitgestellt wird. So hat die Leitstelle der SWS jederzeit die Standorte ihrer Busse im Blick und kann bei Bedarf schnell und einfach über ein VoIP-basiertes Sprechfunksystem (Internettelefonie) mit dem Fahrpersonal kommunizieren. Gleichzeitig steuern die Fahrerinnen und Fahrer mithilfe der IVU.ticket.box

die gesamte Bordelektronik wie Audio- und Lichtsignal-Analog-Funkgeräte, die Türsteuerung oder IBIS-Geräte (Integriertes Bordinformationssystem) an. Zudem zeigt der Bordrechner alle relevanten Informationen auf dem Kundendisplay an, druckt die Fahrkarten und verarbeitet selbst anspruchsvolle Ticketdaten problemlos.

„Mit der IVU.suite haben wir nun ein wesentlich moderneres, komplett integriertes System, das uns die gesamte Betriebslenkung erleichtert“, erläutert Adrian Kobayashi, Projektleiter bei der SWS GmbH. „Das kommt nicht zuletzt auch unseren Fahrgästen zugute, denen wir nun konsistente Echtzeitinformationen direkt aus der Leitstelle zur Verfügung stellen können.“

Bastian Dittbrenner, Geschäftsbereichsleiter Public Transport bei IVU Traffic Technologies, sagte: „Die Stadtwerke Solingen sind ein wichtiger Neukunde für uns, der mit seiner großen Anzahl an O-Bussen eine ganz besondere Flotte mit sich bringt. Dass auch die SWS auf das Hosting unserer Systeme in der IVU.cloud setzen, bestärkt uns in unserem Weg hin zu Software und Betriebsführung aus einer Hand.“ Die IVU Traffic Technologies AG mit Hauptsitz in Berlin sorgt seit über 45 Jahren mit mehr als 800 Ingenieurinnen und Ingenieuren für einen effizienten und umweltfreundlichen öffentlichen Personenverkehr. Die integrierten Standardprodukte der IVU.suite bilden alle Prozesse von Bus- und Bahnunternehmen ab: von der Planung und Disposition über die Betriebssteuerung, das Ticketing und die Fahrgastinformation bis hin zur Abrechnung von Verkehrsverträgen.

Jahr für Jahr nutzen über 24 Millionen Fahrgäste die Busse der SWS GmbH. Die Fahrerinnen und Fahrer legen in ihren Fahrzeugen alljährlich 4,5 Millionen Kilometer zurück, dabei steuern sie alle 465 Meter eine von insgesamt 508 Haltestellen an. Knapp 120 Fahrzeuge nennt der Verkehrsbetrieb sein Eigen, darunter 45 Gelenk-Obusse sowie 20 batterie-elektrische O-Busse (acht Solo- und zwölf Gelenkbusse). Das aus 24 Linien bestehende Streckennetz ist rund 200 Kilometer lang, davon werden rund 100 Kilometer mit O-Bussen befahren. Der Verkehrsbetrieb ist seit fast 110 Jahren für den ÖPNV in Solingen verantwortlich. Zum ersten Mal fuhren am 19. Juni 1952 O-Busse auf Solingens Straßen. Seither sind sie aus dem Stadtbild nicht mehr wegzudenken – und ein Aushängeschild für die SWS GmbH: Alljährlich sparen die O-Busse auf ihren Fahrten 4934 Tonnen CO₂ ein.



Bei Bedarf kann die Leitstelle über ein VoIP-basiertes Sprechfunksystem mit dem Fahrpersonal kommunizieren.

Für einen reibungslosen Ablauf sorgen aber nicht nur die rund 200 Fahrer. Hinter den Kulissen arbeitet die Werkstatt. Ein defekter Wagen wird hier über Nacht wieder einsatzfähig gemacht. Für den störungsfreien Ablauf auf der Strecke sorgt die Betriebssteuerung. Hinzu kommen noch die Arbeiten in der Verwaltung sowie im KundenCenter – pro Tag werden etwa 300 Kundenkontakte bearbeitet. Darüber hinaus wird einmal im Jahr der Fahrplan überarbeitet und aktualisiert.

Kontaktdaten hinterlassen ...



... und einen Baum in Boaca/Nicaragua pflanzen!

HERSTELLERÜBERGREIFEND • LEISTUNGSSTARK • AUTOMATISIERT • NETZWERK MANAGEMENT SYSTEM

VERNETZEN SIE EINFACH IHRE FAHRZEUGE & HALTESTELLEN!

Sichere IP-Vernetzung und alle Geräte im Griff mit unserem zentralen Netzwerk Management System. Eine Software, uneingeschränkte Einbindungsmöglichkeiten! Unser Vertriebsteam unterstützt Sie gern bei Ihren individuellen Anforderungen.

STAHL
computertechnik

Stahl Computertechnik GmbH • Senefelderstraße 9 • 85276 Pfaffenhofen/Ilm
+49 8441 408 58-10 • vertrieb@stahlgmbh.de • www.stahlgmbh.de

Impressum

Regionalverkehr Verlag GmbH

Rohrdommelweg 10, 81249 München
Tel. (0 89) 86 48 73-44, Fax -33
redaktion@regionalverkehr.de
www.regionalverkehr.de

Abo-Service + Heftnachbestellungen:

vertrieb@regionalverkehr.de

Geschäftsführer: Tim Schulz

Verlagsleitung: Jochen Neu

Herausgeber: Tim Schulz (v. i. S. d. P.)

Amtsgericht München HRB 176726
ISSN: 1615-7281
Postvertriebskennzeichen: C 49169
26. Jahrgang 2023

Regionalverkehr erscheint 6× jährlich und ist erhältlich im Zeitschriftenhandel sowie in Bahnhofs- und Flughafenbuchhandlungen. Das Abo kostet 46 Euro (im Ausland zzgl. 9 Euro Portoanteil). Bei Störung oder Ausbleiben durch höhere Gewalt oder Streik können keine Ersatz- und Rückzahlungsansprüche geltend gemacht werden. Alle Texte und Bilder sind urheberrechtlich geschützt. Ein Nachdruck ist nur mit schriftlicher Genehmigung der Redaktion gestattet. Das gilt auch für die Aufnahme in elektronische Datenbanken sowie für Vervielfältigungen auf Datenträgern. Namentlich gekennzeichnete Artikel stellen nicht unbedingt die Ansicht der Redaktion dar. Eine Haftung für unverlangt eingesandte Texte und Bilder wird nicht übernommen. Die Arbeiten werden nach den Sätzen des Verlags honoriert. Eine Abgeltung von Urheberrechten oder anderen Ansprüchen Dritter obliegt dem Einsender.

Druck: Druckhaus Gera GmbH, www.druckhaus-gera.de

Vertrieb: PressUp GmbH, Hamburg

Inserate:

S. Fahr Verlags- und Pressebüro
Breitenbergstraße 17, 87629 Füssen
Tel. (0 83 62) 5 07 49 96, Fax (0 83 62) 5 05 49 92
E-Mail: anzeigen@regionalverkehr.de

Veranstaltungen

Vom 13. bis 15. September 2023 findet in Bonn der **11. VDV-Personalkongress** statt. Weitere Infos

➔ www.vdv-akademie.de

Am 19. und 20. September 2023 läuft in Frankfurt am Main das **Symposium BahnBasic plus**, bei dem Basiswissen zur Eisenbahn vermittelt wird.

Weitere Infos ➔ www.vdei-akademie.de

In Fulda wird am 21. und 22. September die **Fachtagung Oberbauschweißtechnik 2023** ausgerichtet, auf der es um lückenlos verschweißte Gleise sowie Schienentechnik-Überwachung geht. Weitere Infos ➔ www.vdei-akademie.de

Die **19. Fachtagung Konstruktiver Ingenieurbau** wird am 28. September 2023 in Berlin veranstaltet. Schwerpunktthema sind Eisenbahnbrücken. Weitere Infos ➔ www.vdei-akademie.de

Vom 7. bis 12. Oktober 2023 findet in Brüssel endlich wieder die **Busworld Europe** statt, die 2021 pandemiebedingt ausfallen musste. Weitere Infos und Tickets ➔ www.busworldeurope.org

Mit Cyberangriffen auf die Bahn beschäftigt sich eine **Eventreihe** des Vereins Deutscher Ingenieure (VDI), die am 24. und 25. Oktober 2023 in Braunschweig startet. Weitere Infos ➔ www.vdi.de

Am 16. und 17. November 2023 laufen in Karlsruhe die **9. VDV-Omnibustage** zu den Themen Digitalisierung, Abgasnorm Euro 7 und alternative Kraftstoffe. Weitere Infos ➔ www.vdv-akademie.de

Dieses Heft wurde klimaneutral auf Recycling-Papier gedruckt. Die hierbei entstandenen CO₂-Emissionen werden durch ein Klimaschutzvorhaben ausgeglichen: Wir haben uns für das Projekt „Deutschland Plus Rhön“ entschieden, das zum Erhalt der Rhön als Biosphärenreservat beiträgt.





Die 34 neuen Coradia Stream High Capacity (HC) für das Expresskreuz Bremen/Niedersachsen verspäten sich.

Neue Züge, alter Betreiber DB Regio fährt auf dem Expresskreuz Bremen/Niedersachsen weiter

LNVG | Der neue ist auch der alte Betreiber: DB Regio wird ab Ende 2024 weiterhin das Expresskreuz Bremen/Niedersachsen betreiben, künftig aber mit Alstom-Triebzügen des Typs Coradia Stream High Capacity (HC). Das ist das Ergebnis einer europaweiten Ausschreibung – an der sich allerdings nur DB Regio beteiligt hatte. Federführender SPNV-Aufgabenträger ist die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG). Eingebunden sind zudem die Region Hannover, die Freie Hansestadt Bremen und der Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL). Der neue Verkehrsvertrag soll 13 Jahre laufen, eine Verlängerung um zwei weitere Jahre ist möglich.

Das Expresskreuz umfasst die Linien Hannover – Bremen – Oldenburg – Norddeich Mole/Wilhelmshaven (RE 1; neue Züge ab Ende 2025), Hannover – Bremen – Bremerhaven-Lehe (RE 8) sowie Osnabrück – Bremen – Bremerhaven-Lehe (RE 9; neue Züge ab Ende 2025). Für die drei Verbindungen kauft die LNVG 34 neue Triebzüge.

Die Coradia Stream HC sind drei-, fünf- oder sechsteilig. Sie setzen sich aus zwei Steuerwagen (doppelstöckig) und ein oder zwei angetriebenen Mittelwagen (einstöckig) sowie ggf. weiteren Doppelstockmittelwagen zusammen. Insgesamt werden 156 Wagen beschafft. Alstom fertigt die Züge nicht nur, sondern ist auch 30 Jahre für deren Instandhaltung in einer Werkstatt in Bremen verantwortlich (➔ **Regionalverkehr** 3-2022).

Alstom sollte die Züge ursprünglich bis Mitte Dezember 2024 liefern. Der Hersteller informierte allerdings Ende vergangenen Jahres darüber, dass bis zum geplanten Lieferdatum nur zehn Einheiten fertig sein werden. Die Bahn wird die ersten neuen Züge zunächst auf dem RE 8 von Hannover nach Bremerhaven einsetzen. Dazu gehören auch die Verstärkerzüge zwischen Hannover und Bremen. Auf den übrigen Verbindungen verkehren zunächst weiterhin die lokbespannten Wendezüge, die von DB Regio schon heute eingesetzt werden. (red/pr)

Bild: Alstom

Attraktives Angebot

Auf seiner Jahrestagung 2023 in Leipzig zog der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) eine Zwischenbilanz zum Deutschlandticket.

Text: Tim Schulz Bild: Deutsche Bahn AG / Volker Emersleben

Der 1. Mai 2023 markiert eine Tarifrevolution im ÖPNV: Seit diesem Tag gilt das Deutschlandticket, ein bundesweites ÖPNV-Abo für 49 Euro im Monat, das aus Sicht der Bahn- und Busbranche vieles bewegt hat. Nach rund sieben Wochen zog der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) auf seiner Jahrestagung 2023, die vom 21. bis 23. Juni in Leipzig stattfand, eine Zwischenbilanz zur Einführung und zu den Erfahrungen der Fahrgäste, Betreiber und Verkehrsverbünde mit dem D-Ticket.

Quote an Neukunden leicht gestiegen

Mitte Juni waren zirka elf Millionen Deutschlandticket-Abos verkauft. Der größte Anteil davon, etwa 46 Prozent, sind umgestellte ÖPNV-Abonnements von Fahrgästen, die bereits Stammkunden waren und nun in das günstigere D-Ticket-Abo gewechselt sind. Darüber hinaus gibt es rund 44 Prozent Neuabonnenten, die in der Vergangenheit den ÖPNV bereits hin und wieder oder regelmäßiger genutzt haben und mit dem D-Ticket jetzt aus teureren und damit einnahmestarken Ticketangeboten in das günstige Abo wechselten. Die Quote an Neukunden, die bisher so gut wie nie Bus und Bahn gefahren sind, ist – gegenüber ersten Erhebungen im Mai – leicht gestiegen und liegt bei rund acht Prozent. Erstmals lagen auch bundesweite Daten zur Nutzung des D-Tickets vor: Danach haben im Juni etwa 9,6 Millionen Fahrgäste das Ticket genutzt, im Mai waren es etwa neun Millionen Nutzer.

VDV-Präsident Ingo Wortmann sagte in Leipzig: „Die aktuellen Zahlen und die Entwicklung seit dem Start des Deutschland-Tickets zeigen, dass dieses Angebot für viele Bürgerinnen und Bürger attraktiv ist.“ Das Ticket wirkt dabei laut Wortmann in zwei Richtungen: Zum einen bewegt es die Menschen zum Umstieg oder zur häufigeren Nutzung des klimafreundlichen ÖPNV und unterstützt damit die Klimaschutzziele im Verkehrssektor. Und zum

anderen sorgt das günstige Deutschland-Ticket bei vielen Pendlern für eine finanzielle Entlastung in ihrer alltäglichen Mobilität. Wortmann: „Wenn sich die Nachfrage weiter so entwickelt, dann werden wir die von der Branche prognostizierten Verkaufszahlen in der nächsten Zeit erreichen.“ Allerdings sei zu berücksichtigen, dass mit einer bundesweiten Nutzung des Tickets auch eine Erwartungshaltung einhergeht, die der ÖPNV nicht immer adäquat einlösen kann. So kaufen die Fahrgäste das Ticket nicht nur, weil es günstig ist, sondern auch, weil sie es überall in Deutschland nutzen wollen. Wortmann verwies auf die Angebotsdichte und die Qualität des ÖPNV, die bundesweit sehr unterschiedlich ausfällt: „In den Ballungsräumen brauchen wir bei gutem Angebot dringend zusätzliche Kapazitäten. Und in vielen ländlichen Räumen brauchen wir ebenso dringend insgesamt ein besseres Angebot. Deshalb ist es von immenser Bedeutung, dass nach dem Deutschland-Ticket jetzt das Deutschland-Angebot im ÖPNV folgt. Hierzu werden wir intensiv mit Bund und Ländern in den fachlichen Austausch gehen. Wir müssen den Schwung des Deutschland-Tickets nutzen, um den ÖPNV bundesweit nachhaltig auf ein neues Qualitätsniveau zu heben.“

Erste Marktforschungsergebnisse

Der VDV koordiniert im Auftrag von Bund und Ländern, wie schon beim 9-Euro-Ticket, auch beim Deutschlandticket die bundesweite begleitende Marktforschung: Monatlich werden 6000 mobile Personen ab 14 Jahren bevölkerungsrepräsentativ befragt. Die ersten Ergebnisse dieser Marktforschung – die sich noch nicht auf einzelne Bundesländer oder Regionen herunterbrechen lassen – zeigen, dass die Hauptgründe für den Kauf des D-Tickets die bundesweite Gültigkeit (41 Prozent) und der günstige Preis (36 Prozent) sind. Immerhin 18 Prozent der Befragten gaben als Kaufgrund an, dass sie damit bewusst auf Auto-

Ein Fahrschein für alle: Mit dem Deutschlandticket müssen die Reisenden nicht mehr auf die regionalen Tarife achten, sondern können einfach einsteigen und losfahren. Hier ein Blick in den Bahnhof Halle (Saale), in dem Regionalzüge und S-Bahnen unterschiedlicher Betreiber bereitstehen.



fahrten verzichten. 22 Prozent nannten als Kaufgrund den Umweltschutz.

Bei den Gründen, das D-Ticket nicht zu kaufen, wurde der grundsätzlich fehlende Bedarf („lohnt sich für mich nicht/würde ich zu selten nutzen“) mit 41 Prozent am häufigsten genannt, gefolgt vom fehlenden Bedarf für ein ÖPNV-Abo (38 Prozent). 26 Prozent der Befragten gaben an, dass sie kein deutschlandweites ÖPNV-Ticket benötigen. Den Ticketpreis in Höhe von 49 Euro empfinden nur elf Prozent der Nichtkäufer als zu teuer und damit als Grund, das Ticket nicht zu kaufen. Sechs Prozent geben an, dass sie sich den Preis nicht leisten können.

Bei der Frage nach dem erworbenen Ticketformat, also in welcher Form das D-Ticket gekauft wurde, liegt die digitale Variante auf dem Smartphone mit weitem Abstand vorne (49 Prozent), gefolgt von der Chipkarte (37 Prozent) und dem Papierticket (elf Prozent). Von den zur Verfügung stehenden Ticketvarianten haben fast zwei Drittel der Befragten das Ticket als „Standard-Ticket“ erworben (75 Prozent), immerhin schon 18 Prozent haben ein D-Ticket als Job- oder Firmenticket.

VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff sagte: „Die Ergebnisse zeigen, dass der Trend eindeutig zum digitalen Ticket geht und die Entscheidung von Bund und Ländern, das Deutschlandticket nur für eine kurze Übergangsphase als Papierticket zuzulassen, richtig ist.“ Der Anteil von 18 Prozent Jobtickets beim D-Ticket verdeutlicht nach Angaben von Wolff, dass schon viele Unternehmen ihren Mitarbeitern diese Variante anbieten. Allerdings erwartet die Bahn- und Busbranche hier noch einen deutlichen

Nachfragezuwachs, denn das Jobticketangebot im Rahmen des D-Tickets ist nicht nur preislich attraktiv. Es kann für die Betriebe zudem ein Imagefaktor in Sachen moderner, umweltfreundlicher Mobilitätsangebote für ihre Beschäftigten sein. Wolff: „Wir werden deshalb über das Jobticket noch mal gesondert informieren, gerade auch bei kleineren und mittleren Unternehmen, um diese auch in der Umsetzung zu unterstützen und Kontakte zu den Verkehrsunternehmen vor Ort herzustellen.“

Beschleunigte Digitalisierung

Die bundesweite Marktforschung und die ausgewerteten Daten der Verkehrsunternehmen und -verbünde belegen nicht nur, dass die Kunden mehrheitlich ein digitales Deutschlandticket auf dem Smartphone oder als Chipkarte bevorzugen. Es wird zudem deutlich, dass die weit überwiegende Anzahl der Tickets online gekauft wird: Über 60 Prozent der D-Tickets wurden digital über eine Webseite (37 Prozent) oder App (24 Prozent) gekauft. Dies hat auch für eine Beschleunigung bei der Digitalisierung vieler Prozesse in den Verkehrsunternehmen und -verbünden gesorgt. Die dafür nötigen technischen Anpassungen sind aktuell noch nicht überall abgeschlossen, auch weil seitens der Dienstleister aufgrund der kurzfristig gestiegenen Nachfrage bei Bahn- und Busbetreibern entsprechende Engpässe entstanden sind. Selbst bei großen kommunalen Verkehrsunternehmen wie den Leipziger Verkehrsbetrieben (LVB), Gastgeber der VDV-Jahrestagung, entsteht durch das D-Ticket ein hoher zusätzlicher Aufwand im Service und in der Kundenbetreuung. ●



Grüner lesen

Regionalverkehr berichtet nicht nur über die umweltfreundliche Mobilität mit Eisenbahn, Straßenbahn und Bus, sondern geht auch mit gutem Beispiel voran: Seit Mitte 2020 werden alle Hefte klimaneutral auf zertifiziertem Recycling-Papier gedruckt! Alternativ ist jede Ausgabe auch als E-Paper für Tablet und Smartphone erhältlich. Grüner lesen können Sie Regionalverkehr im praktischen Abo, das Ihnen viele Vorteile bietet:

- ✓ Sie verpassen keine Ausgabe mehr.
- ✓ Jedes Heft landet pünktlich im Briefkasten oder als PDF im E-Mail-Eingang.
- ✓ Das Print-Abo kostet nur 46 Euro pro Jahr – gegenüber dem Einzelkauf sparen Sie 13 Prozent. Beim E-Paper-Abo sind Sie mit nur 38 Euro dabei.
- ✓ In Deutschland erfolgt die Lieferung des Print-Abos frei Haus.
- ✓ Außerdem erhalten Sie den großen Regionalverkehr-Wandkalender 2024 geschenkt, einen farbigen Planer für das ganze Jahr im repräsentativen Format DIN A1, der exklusiv für Abonnenten mit Ausgabe 6-2023 geliefert wird.

Einfach den unten stehenden Abo-Bestellschein ausfüllen, scannen oder mit dem Smartphone fotografieren und an vertrieb@regionalverkehr.de mailen.

Oder den ausgefüllten Abo-Bestellschein abtrennen und per Brief oder Fax einsenden an Regionalverkehr, Rohrdommelweg 10, 81249 München, Fax (0 89) 86 48 73 33.

Ihr Abo-Bestellschein:

 **Ja, ich möchte Regionalverkehr abonnieren.**

Zutreffendes bitte ankreuzen:

☐ **Print-Abo:** Schicken Sie mir Regionalverkehr ab Ausgabe 6-2023 im Print-Abo zu. Ich erhalte jährlich 6 Hefte zum Preis von 46 Euro (7,67 Euro pro Ausgabe statt 8,90 Euro im Einzelkauf). Innerhalb Deutschlands erhalte ich Regionalverkehr frei Haus geliefert, im Ausland zzgl. 9 Euro Portoanteil.

☐ **E-Paper-Abo:** Schicken Sie mir Regionalverkehr ab Ausgabe 6-2023 als E-Paper zu. Ich erhalte jährlich 6 Hefte als PDF zum Preis von 38 Euro an meine E-Mail-Adresse gesendet.

Regionalverkehr erscheint alle 2 Monate und kommt immer zum Ende der geraden Monate heraus. Abos, die im Lauf eines Jahres beginnen, werden zunächst nur bis zum Jahresende berechnet. Der Mindestbezugszeitraum beträgt ein Jahr. Das Abo verlängert sich automatisch auf unbestimmte Zeit. Es kann nach einer Laufzeit von einem Jahr jederzeit mit einer Frist von einem Monat gekündigt werden, eine kurze Mitteilung an Regionalverkehr genügt.

Mit der Angabe meiner E-Mail-Adresse stimme ich der Kontaktaufnahme per E-Mail rund um mein Abonnement zu.

☐ Ich bin damit einverstanden, dass mich die Regionalverkehr Verlag GmbH per E-Mail über Vorteilsangebote informiert. Diese Zustimmung kann ich jederzeit ohne Angabe von Gründen widerrufen.

Wir benötigen Ihre persönlichen Daten zur Einrichtung und Verwaltung des Print- bzw. E-Paper-Abonnements. Ihre Daten werden ausschließlich zu diesem Zweck genutzt. Es gilt die Datenschutzerklärung der Regionalverkehr Verlag GmbH.

Vorname, Name

Firma

Straße und Hausnummer

PLZ und Ort

E-Mail

Ihre USt-IdNr. (nur für Geschäftskunden aus dem EU-Ausland)

Datum und Unterschrift des Bestellers

Diesen Aboauftrag kann ich innerhalb von 2 Wochen durch eine kurze Nachricht an Regionalverkehr, Rohrdommelweg 10, 81249 München, widerrufen. Zur Fristwahrung genügt die rechtzeitige Absendung. Die Kenntnis hiervon bestätige ich durch meine

zweite Unterschrift.

TAKES ME ANYWHERE.

So individuell, wie Sie ihn sich wünschen –
der neue MAN Lion's Intercity LE.



Der neue MAN Lion's Intercity LE ist das flexible Einstiegsmodell im Low Entry Segment, das mit seiner Modularbauweise begeistern kann. Der Alleskönner ist in drei Längen erhältlich und Sie können ihn ganz nach Ihren Bedürfnissen sowie denen Ihrer Fahrgäste konfigurieren – für den stadtorientierten oder den überlandorientierten Einsatz. Und das alles bei optimaler Wirtschaftlichkeit. Erfahren Sie mehr unter: www.man.eu/lionsintercity-le

