

3-2025 Mai und Juni 8,90 €



Regionalverkehr

Regionalverkehr

Bahnen & Busse

Desiro HC für den RE 1

Ab 2028: Neue Triebzüge auf der Schnellfahrstrecke Nürnberg – München

Große Vorschau auf die
iaf 2025 in Münster!



Wiederinbetriebnahme
Linke Moselstrecke nach
40 Jahren reaktiviert

Neue Minibusse
Umfangreiches Update
für den MAN TGE

Altes Eisen
Auf den Spuren der
Zuckerbahn

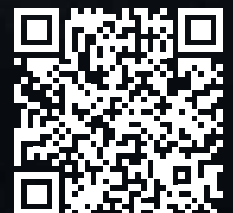


SOLARIS

A CAF GROUP COMPANY



Bus of the Year 2025
Solaris Urbino 18 hydrogen



D-Ticket trägt sich selbst

Das Deutschland-Ticket hilft, mehr Kosten zu sparen, als es Zuschüsse erfordert – so eine neue Greenpeace-Studie.

Das Deutschland-Ticket bringt der Gesellschaft finanziellen Gewinn, indem es hohe ökologische, gesundheitliche und wirtschaftliche Folgekosten des Autoverkehrs vermeidet. Eine neue Greenpeace-Studie belegt die volkswirtschaftlichen Vorteile: Der vermehrte Umstieg vom Auto auf Bus und Bahn sparte mit dem 49-Euro-Ticket im vergangenen Jahr mindestens 4 Mrd. Euro an externen Kosten für Staat und Gesellschaft. Dem standen im gleichen Jahr Zuschüsse von Bund und Ländern in Höhe von 3,45 Mrd. gegenüber.

„Unter dem Strich trägt sich das Deutschland-Ticket selbst“, sagt Greenpeace-Verkehrsexpertin Marissa Reiserer. „Statt den Preis weiter zu erhöhen, sollten Union und SPD es mit einem Sozialticket und dem Ausbau von Bus und Bahn für noch mehr Menschen nutzbar machen.“ Während die Finanzierung des Tickets oft als Belastung diskutiert wird, bleiben die versteckten Kosten des Autoverkehrs in der Regel unsichtbar. Autofahrende tragen nur einen Teil der tatsächlichen Kosten ihres Mobilitätsverhaltens, den Rest übernimmt die Gesellschaft. Externe Kosten des Autoverkehrs entstehen etwa durch Unfälle und Staus, Luftschadstoffe und Lärm, sowie durch Klimaschäden infolge der CO₂-Emissionen.

Weitere Kosten für die Gesellschaft ließen sich langfristig durch weniger Infrastruktur und weniger Fahrzeuge einsparen. Allein die vermiedenen externen Kosten der CO₂-Emissionen und Luftschadstoffe, die im



Wären Deutschlands Bahnen dem Ansturm von Reisenden mit 29-Euro-Ticket gewachsen?

Betrieb durch die Verbrennung von Diesel und Benzin entstehen, entsprechen laut Greenpeace in etwa dem finanziellen Beitrag des Bundes zum D-Ticket.

„Jeder Kilometer, der vom Auto auf Bus und Bahn verlagert wird, spart der Gesellschaft bares Geld“, sagt Reiserer. Ein von Greenpeace gefordertes D-Ticket für 29 Euro würde die Gesamtbilanz weiter verbessern: Weil dadurch – verglichen mit dem 49-Euro-Ticket – etwa doppelt so viel Kilometer mit Bus und Bahn statt mit dem Auto zurückgelegt würden, könnten sich auch die vermiedenen externen Kosten auf jährlich über 8 Mrd. Euro verdoppeln. Dem stünde laut einer Erhebung von Exeo Consulting neben den bestehenden Zuschüssen von 3,45 Mrd. Euro ein zusätzlicher Finanzbedarf von nur rund 1,8 Mrd. Euro gegenüber. (red/pr)

Auf dem Titel: Von Nürnberg nach Erfurt fährt der Desiro HC bereits über die Schnellfahrstrecke.



Seite 16 Es gibt nur wenige europäische Länder, in denen die Vectron-Elektrolokomotiven von Siemens nicht fahren – mit dem Vectrain gibt es nun auch die passenden Personenzüge dazu ...



Seite 36 Nein, das ist kein Schienen-Taxi, sondern ein neues Robel-Prüffahrzeug zur Gleisvermessung ...



Seite 25 Ausgesprochen vielseitig sind die Minibusse von MAN, die jetzt in neuen Versionen kommen

**Themen der
Titelseite**

Technik

- 10 **Meldungen** Desiro HC für Nürnberg – München, ...
- 16 **Erfolgslok in neuer Vielfalt** Seit nunmehr 15 Jahren auf der Schiene, erweist sich der Vectron als wahres Multitalent
- 22 **Panoramabahn am Meer** Neue TINA-Straßenbahnen für Rostock
- 25 **Umfangreiches Update** 2025 will MAN Truck & Bus erstmals mehr als 30.000 Vans absetzen, auf deren Basis auch Minibusse entstehen
- 28 **Gastbeitrag | Intelligente Instandhaltung** EUCO Rail bietet an drei Standorten in Deutschland Wartungslösungen für Schienenfahrzeuge

Schwerpunkt

Fahrwegebau Auf der Internationalen Ausstellung Fahrwegtechnik (iaf) in Münster werden wieder viele neue Gleisbaumaschinen zu sehen sein. Zum Einsatz kommen sie in in Schleswig-Holstein und Rheinland-Pfalz, wo gleich mehrere Bahnstrecken reaktiviert werden ...

- 32 **Besehen und begehen** Die Gleisbauwelt trifft sich im Maschinen-Mekka Münster zur 29. Internationalen Ausstellung Fahrwegtechnik (iaf)
- 36 **Prüfen und messen** Auf der iaf gewährt Robel unter anderem Einblicke in seine neue Inspektionsplattform ROSPECT
- 38 **Neue Lösungen** KRAIBURG STRAIL präsentiert auf der iaf neben neuen Lösungen für Bahnübergänge nachhaltige Kunststoffschwellen
- 40 **Vorausschauende Planung** In Schleswig-Holstein werden derzeit gleich mehrere Strecken im Personenverkehr reaktiviert
- 43 **Lückenschluss an der Mosel** In Rheinland-Pfalz wurde die Weststrecke Trier reaktiviert und so die Trierer Innenstadt besser angebunden
- 46 **Integration in den ÖPNV** Die Ende 2024 eingestellte Turmbergbahn in Karlsruhe soll bis Ende 2026 komplett neu entstehen
- 48 **Gastbeitrag | Grüne Haltestellen in Graz** Bäume sorgen für ein angenehmeres Klima an Bus- und Straßenbahn-Haltestellen

Messen

- 52 **Doppeltes Spitzentreffen** Mit UITP Summit und VDV-Jahrestagung finden im Juni 2025 gleich zwei große Messen in Hamburg statt

Mobilität

- 54 **Meldungen** DB Regio gewinnt Neckartal und Südbahn, ...
- 58 **Auf dem Hochbahn-Kreis** Wer Hamburg „von oben“ kennenlernen möchte, sollte eine Fahrt mit der U-Bahn-Ringlinie einplanen

Rubriken

- 3 **Einstieg** D-Ticket trägt sich selbst
- 6 **Bildstrecke** Gäubahn, Rovaniemi (Finnland)
- 53 **Impressum und Termine**
- 62 **Altes Eisen: Industriekultur erradeln** Auf den Spuren der Zuckerbahn
- 66 **Endstation (Folge 86): Eichstätt Stadt** Stufenfreie Reisekette

Die Autoren dieser Ausgabe:

Dipl.-Ing. Michael
Deutsch, Martin
Schmidt, Dipl.-Ing.
Tomas Stoisser,
Autoren aus Graz

Susanne Franz,
Lektorat, Riemerling

Stefan Heinz,
freier Autor aus
Mainz

Jürgen Lorenz,
freier Autor aus
Lentföhrden

Jochen Neu,
Verlagsleiter

Bernhard Schülein,
freier Autor aus
Schlehdorf

Achim Uhlenhut,
freier Journalist aus
Hannover

Intelligente Instandhaltung

Gastbeitrag | EUCO Rail mit Sitz in der Schweiz bietet an drei Standorten in Deutschland umfassende Wartungslösungen für Schienenfahrzeuge.

Text: DJM | Communication GmbH Bilder: EUCO Rail

Die Wartung und Instandhaltung von Schienenfahrzeugen bilden das Rückgrat eines leistungsstarken Bahnverkehrs. Das 2022 gegründete Unternehmen EUCO Rail bietet an drei Standorten in Süddeutschland individuell zugeschnittene Dienstleistungen für private und öffentliche Bahnbetreiber. Trotz der jungen Unternehmensgeschichte vertrauen bereits renommierte Partner auf die Expertise von EUCO Rail. „Unser Leitmotiv ‚Passion meets Mobility‘ steht für die Symbiose aus technologischer Innovation und unserer Begeisterung für den Bahnsektor“, erklärt Jörg Ernst, President und CEO von EUCO Rail. „Diese Leidenschaft zeigt sich in all unseren Instandhaltungsleistungen – von der routinemäßigen Wartung bis zur Konzeption zukunftsweisender

Betriebswerke.“ Ein Beispiel dafür ist das eigene moderne Betriebswerk in Langweid am Lech bei Augsburg, das zu den fortschrittlichsten in Europa zählt.

Hightech-Depots für die Bahnbranche

EUCO Rail betreibt die Depots in Langweid am Lech, Essingen bei Aalen und Gersthofen, um den Anforderungen der Branche gerecht zu werden. Das Werk in Langweid bietet auf 9000 m² modernste Infrastruktur, darunter eine Tandem-Unterflur-Radsatzdrehmaschine, acht Gleise in drei Hallen sowie aufgeständerte und Grubengleise für unterschiedliche Wartungsarbeiten. Das Werk in Essingen konzentriert sich auf prädiktive Wartung und ergänzt so das Leistungsspektrum. Beide Standorte sind strategisch günstig gelegen, wobei Langweid durch den direkten Anschluss an die Fernbahn hervorragend in das europäische Verkehrsnetz eingebunden ist. In beiden Werken werden unter anderem die elektrischen Triebzüge des Bahn-





Das Werk von EUCO Rail in Langweid bietet zahlreiche Gleise in drei Hallen, darunter auch aufgeständerte und Grubengleise. EUCO Rail-Techniker analysieren Betriebsdaten direkt im Fahrzeug und planen Wartungen digital voraus.

unternehmens Arverio gewartet, das mehrere SPNV-Netze in Bayern und Baden-Württemberg betreibt.

Ende 2024 wurde in Langweid ein neues, nachhaltig gebautes Customer Center eröffnet, das Kunden-Meetings, Schulungen und den Wissenstransfer zwischen Partnern, Kunden und Technikern fördert.

Innovative Instandhaltungslösungen

EUCO Rail setzt seit dem ersten Tag auf Digitalisierung, um Instandhaltungsprozesse noch effizienter und zuverlässiger zu gestalten. Ein zentraler Bestandteil dieser Strategie ist die prädiktive Wartung, die mithilfe moderner Technologien wie dem digitalen Zwilling realisiert wird: Bereits bei der Inbetriebnahme eines Fahrzeugs erfasst EUCO Rail alle relevanten Komponenten – von der Elektronik bis zu den Radsätzen – und bildet diese in einer spezialisierten Software ab. Dieses digitale Abbild wird kontinuierlich mit Betriebs- und Wartungsdaten angereichert. Durch die Kombination dieser Daten und automatisierten Analysen können Abnutzungserscheinungen frühzeitig erkannt werden. So werden Wartungsmaßnahmen präzise geplant und flexibel durchgeführt, bevor es zu Störungen kommt. Diese Innovation steigert die Verfügbarkeit der Züge im zweistelligen Prozentbereich, senkt Kosten, verbessert die Planbarkeit für Betreiber und garantiert lückenlose Nachvollziehbarkeit.

Mobile Serviceteams von EUCO Rail ergänzen diesen Ansatz: Auf Basis der erfassten Daten können kleinere Wartungsarbeiten direkt vor Ort während nächtlicher Abstellzeiten im Radius von bis zu 150 km durchgeführt werden. So werden größere Werkstattaufenthalte minimiert und die Betriebseffizienz maximiert.

Der EUCO Rail-Wartungskreis

Der Wartungskreis ist ein zentrales Element der Instandhaltungsstrategie von EUCO Rail, in dem alle Schritte – von der Depotplanung bis zur Radbearbeitung – in einen klar strukturierten Prozess integriert sind. Basierend auf den vier zertifizierten ECM-Standards gewährleistet EUCO Rail eine normgerechte und nachhaltige Wartung: ECM 1 umfasst das Instandhaltungsmanagement, ECM 2 die Entwicklung mit modernen Reparaturservices und digitaler Optimierung, ECM 3 das Flottenmanagement und ECM 4 die Durchführung der Instandhaltung. „Mit flexiblen und intelligenten Lösungen optimieren wir Betriebsabläufe und schaffen eine nachhaltige Wertschöpfung in der Bahnwartung für alle uns übertragenen Flotten, egal von welchem Hersteller“, erläutert Jörg Ernst.

Weichenstellung für die Zukunft

Mit Investitionen in moderne Infrastruktur und fortschrittliche Wartungskonzepte schafft EUCO Rail die Grundlage für zukunftsfähige Lösungen in der Bahnbranche. Eine erstklassige digitale Basis gewährleistet professionelle, zuverlässige und wettbewerbsfähige Leistungen. Technologie, Flexibilität, Kundennähe und ein Open-Source-Ansatz prägen diesen Weg. „Als unabhängiger Partner in der Bahnbranche entwickeln wir diesen Ansatz konsequent weiter. Mit digitaler Expertise und praxisnaher Mentalität stellen wir die Weichen für die Zukunft und stärken unsere Position als verlässliche Alternative im Markt. Hierfür werden wir weiter investieren“, führt Jörg Ernst aus. Um dieses Wachstum voranzutreiben, sucht EUCO Rail immer nach Mitarbeitenden, die die Zukunft der Bahnwartung aktiv mitgestalten möchten. ●

Doppeltes Spitzentreffen

Mit dem UITP Summit und der VDV-Jahrestagung finden im Juni 2025 gleich zwei große Fachveranstaltungen parallel zueinander in Hamburg statt.



Hamburg bietet ein sehr umweltfreundliches ÖPNV-Angebot: Neben elektrischen U- und S-Bahnen sind bereits große Flotten von E-Bussen unterwegs. Die Hamburger Hochbahn AG (HOCHBAHN) und die Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH (vhh.mobility) setzen Fahrzeuge von Mercedes-Benz, MAN Truck & Bus sowie Solaris Bus & Coach ein.

Der Internationale Verband für öffentliches Verkehrswesen (UITP) und der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) „treffen“ sich in der Freien und Hansestadt Hamburg: Der UITP Summit 2025 – früher bekannt als UITP Global Public Transport Summit –, öffnet seine Tore vom 15. bis 18. Juni. Etwas später folgt die VDV-Jahrestagung vom 17. bis 19. Juni. Beide Verbandstreffen werden auf dem Messegelände und im Congress Center Hamburg (CHH) veranstaltet. Die Orte sind einfach über den Bahnhof Hamburg-Dammtor sowie per U-Bahn über die Haltestellen Stephansplatz (U1) und Messehallen (U2) zu erreichen.

Der UITP Summit bietet wieder einen abwechslungsreichen Mix aus Kongress und Fachmesse. 340 Redner und Rednerinnen werden in sechs Session Tracks unter anderem auf die Themen „Klimaneutrale Städte“, „Nachhaltige Mobilität“, „Mobilitätsplanung“ und „Techno-

logien für den Wandel“ eingehen. Der Kongress wird ergänzt durch eine Fachmesse mit 350 Ausstellern auf einer Fläche von mehr als 40.000 m². Vertreten sind unter anderem die Hersteller Almex, Alstom, ATRON electronic, BYD, CAF, cn-mobility, Daimler Buses, FAIRTIQ, HanseCom, highQ, HÜBNER, ICA, INIT, iris, IVECO BUS, MCV, PSI Transcom, Robel, Siemens Mobility, Solaris Bus & Coach, Trapeze und Voith.

Gastgeberin der VDV-Jahrestagung, die unter dem Leitthema „Transformation braucht Verlässlichkeit – der Mobilität in Deutschland eine Richtung geben“ stattfindet, ist die Hamburger Hochbahn AG (HOCHBAHN). Zu den Vorträgen, Diskussionsrunden und Networking-Treffen werden rund 1000 Teilnehmer erwartet.

Die Besucher können ein Kombiticket erwerben, das zum Besuch beider Events berechtigt. Weitere Infos unter www.uitpsummit.org und www.vdv.de. (red) ●

Veranstaltungen

Am 20. und 21. Mai 2025 findet in Esslingen am Neckar das **10. VDV-Symposium zur Multimodalität** statt. Themen sind die Planungs- und Ausschreibungspraxis von On-Demand-Verkehren sowie die Integration multimodaler Angebote in Mobilitätsplattformen. Weitere Infos [➔ www.vdv-akademie.de](http://www.vdv-akademie.de)

Die **VDV-Veranstaltung „ÖPNV im ländlichen Raum – Potenziale, Erkenntnisse und neue Wege“**, die am 15. und 16. Juni 2025 in Hannover läuft, stellt Lösungen von On-Demand-Verkehren bis zu geteilten Mobilitätsangeboten auf Schiene und Straße vor. Weitere Infos [➔ www.vdv-akademie.de](http://www.vdv-akademie.de)

Der VDV lädt am 26. und 27. Juni 2025 zum **14. Fachkongress Eisenbahnbetriebsleiter*in** nach Leipzig ein. Vortragsthemen sind die Ertüchtigung von Nebenstrecken für Umleiterverkehre und die digitale Streckenkunde. Außerdem werden Projekte wie automatisierte Abstellfahrten und der Einsatz von Frontkameras in den Niederlanden vorgestellt. Weitere Infos [➔ www.vdv-akademie.de](http://www.vdv-akademie.de)

Der VDEI Fachausschuss „Integrierte Verkehrsplanung und Mobilität“ richtet am 14. Juli 2025 in Wolfsburg eine **Tagung zum Thema „Nachhaltiger Stationsbau“** aus. Analysiert werden aktuelle Sachstände und Planungen von Stationen samt Umfeld unter ökologischen und ökonomischen Aspekten. Weitere Infos [➔ www.vdei-akademie.de](http://www.vdei-akademie.de)

Dieses Heft wurde klimaneutral auf Recycling-Papier gedruckt. Die hierbei entstandenen CO₂-Emissionen werden durch Klimaschutzvorhaben ausgeglichen: Wir unterstützen mehrere Waldökologieprojekte im Schwarzwald, im Thüringer Wald sowie im Ahrtal.



natureOffice.com/DE-591-2HXCS12



Impressum

Regionalverkehr Verlag GmbH

Rohrdommelweg 10, 81249 München
Tel. (0 89) 86 48 73-44, Fax -33
redaktion@regionalverkehr.de
<https://regionalverkehr.de>

Abo-Service + Heftnachbestellungen:

vertrieb@regionalverkehr.de

Kontaktadresse nach EU-Produktsicherheits-

verordnung: produktsicherheit@regionalverkehr.de
Weitere Informationen: <https://regionalverkehr.de/produktsicherheitsverordnung>

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

Verlagsleitung: Jochen Neu

Amtsgericht München HRB 176726

ISSN: 1615-7281

Postvertriebskennzeichen: C 49169

28. Jahrgang 2025

Regionalverkehr erscheint 6× jährlich und ist in Bahnhofsbuchhandlungen erhältlich. Das Printabo kostet 46 Euro, das E-Paper-Abo 38 Euro. 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 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

Vertrieb: PressUp GmbH, Hamburg

Inserate: S. Fahr Verlags- und Pressebüro

Tel. (0 83 62) 5 07 49 96, Fax (0 83 62) 5 05 49 92
anzeigen@regionalverkehr.de

Neue Perspektiven für Begatal- und Extertalbahn?

KVG | Eine Studie der Kommunalen Verkehrsgesellschaft Lippe (KVG) zeigt, dass sich die Strecken von Lemgo nach Barntrup und von Barntrup nach Exten mit Monocabs erfolgreich reaktivieren ließen.

Die aktuelle Studie wurde vom Verkehrsverbund Ostwestfalen-Lippe (VVOWL) gefördert und „zeigt eindrucksvoll, welche positive Effekte das Monocab auf die Mobilität gerade im ländlichen Raum hätte“, sagte Dr. Axel Lehmann, Landrat des Kreises Lippe und Schirmherr des Monocab-Projekts Ende Januar 2025. Der Einsatz von Monocabs auf dieser Strecke würde sich sowohl bei den Fahrgastzahlen als auch beim Umstieg vom Auto auf den ÖPNV deutlich bemerkbar machen.

Hinter Monocabs verbergen sich Ein-Schienen-Fahrzeuge, die derzeit von der Technischen Hochschule Ostwestfalen-Lippe (TH OWL) mit der Hochschule Bielefeld und der Forschungseinrichtung Fraunhofer IOSB INA entwickelt werden. Monocabs kommen nicht nur ohne Fahrer aus, sie sind auch nur auf einer Schiene unterwegs, wodurch zwei Kabinen auf eingleisigen Strecken problemlos aneinander vorbeifahren können.

Bei einem 15-Minuten-Takt auf Begatal- und Extertalbahn könnten die Ein-Schienen-Fahrzeuge rund 600.000 Fahrgäste im Jahr befördern, bei einer engeren Taktung sogar noch mehr. Im direkten Einzugsbereich der beiden Bahnstrecken würden mehr Menschen das Auto stehen

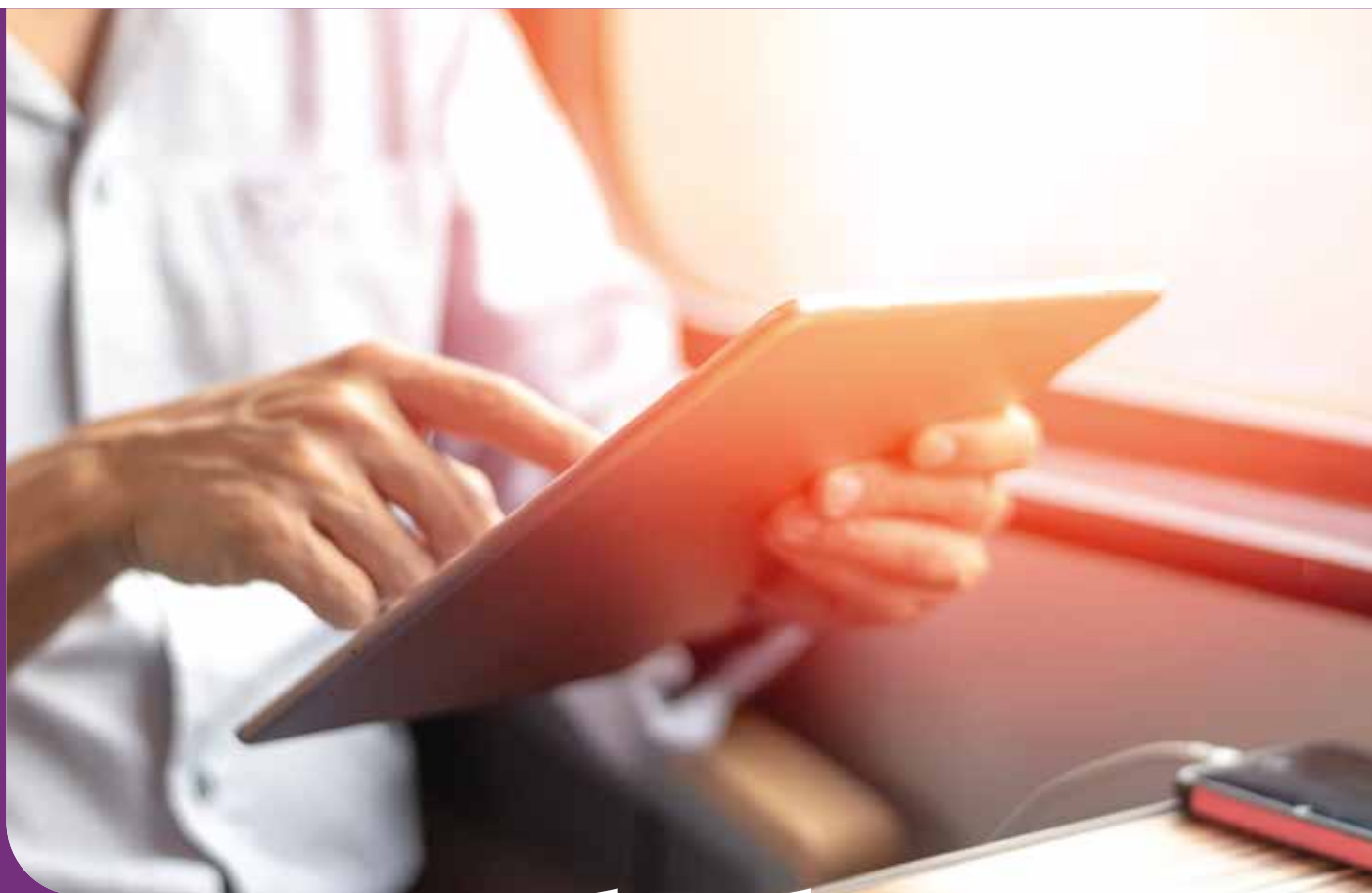
lassen und häufiger mit Bus und Bahn bzw. dem Monocab fahren. Von Effekten von bis zu 15 % ist die Rede. Dabei fällt das Potenzial der Linie Lemgo – Barntrup wesentlich höher aus als zwischen Barntrup und Exten. Dies liegt darin begründet, dass Lemgo als größte Stadt mit Hochschulen und Schulen, Firmen, Ärzten und Einkaufsmöglichkeiten ein häufig angesteuertes Ziel ist.

Für einen Betrieb von Monocabs spricht zusätzlich, dass Bahnverbindungen eine höhere Akzeptanz genießen als beispielsweise Busse, eine komplette Reaktivierung stillgelegter Zugstrecken wie die der Begatalbahn aber sehr zeit- und kostenintensiv ist. Wann und ob es dazu kommen wird, ist derzeit noch offen. Als Zwischenlösung könnten Monocabs zu vergleichsweise geringen Kosten die Akzeptanzvorteile der Schiene nutzen.

Auch der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NVWL) steht dem Einsatz von Monocabs offen gegenüber. Prof. Dr. Thomas Schulte von der TH OWL und Monocab-Gesamtprojektleiter berichtet zudem, dass man für die Entwicklung von leistungsfähigeren Fahrzeugen eine Förderung von 7 Mio. Euro vom Bundesverkehrsministerium erhalten habe. Eine neu zu gründende Testbetriebsgesellschaft soll nun die notwendigen Regelwerke etablieren und den sicheren Betrieb mit Fahrgästen nachweisen. Weitere Aufgaben sind die digitale Vernetzung mit anderen Verkehrssystemen sowie die Entwicklung der Informations- und Buchungskanäle. (red/pr)



Die Monocabs benötigen jeweils nur eine Schiene, sodass sich die Fahrzeuge auch auf eingleisigen Strecken begegnen können.



... mehr lesen!

Seit Februar erscheint alle zwei Wochen regioXpress,
der kostenlose Regionalverkehr-Newsletter!

Jetzt anmelden: <https://regionalverkehr.de/newsletter>





Voller 3D-Genuss ...

Hochwertig erstellte Zeitschriften haben ihren eigenen Charme! Auch Regionalverkehr ist wie gewohnt im klassischen Print-Abo erhältlich: Alle Hefte werden – ganz zeitgemäß – klimaneutral auf zertifiziertem Recycling-Papier gedruckt.

Das Print-Abo bietet Ihnen zahlreiche Vorteile:

- ✓ Sie verpassen keine Ausgabe mehr.
- ✓ Jedes Heft landet pünktlich bei Ihnen im Briefkasten.
- ✓ Das Print-Abo kostet nur 46 Euro pro Jahr – gegenüber dem Einzelkauf sparen Sie 13 %.
- ✓ Die Lieferung des Print-Abos erfolgt frei Haus (nur in Deutschland).
- ✓ Außerdem erhalten Sie den großen Regionalverkehr-Wandkalender 2026 geschenkt, einen praktischen Planer im Format DIN A1. Der Kalender wird zusammen mit Ausgabe 6-2025 exklusiv an Regionalverkehr-Abonnenten verschickt.

**Regionalverkehr 4-2025
erscheint am 27. Juni 2025!**

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:

Ich möchte Regionalverkehr als Print-Ausgabe abonnieren.

Schicken Sie mir Regionalverkehr ab Ausgabe 4-2025 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).

Dieses Angebot gilt nur in Deutschland. Unseren internationalen Lesern empfehlen wir den Abschluss eines E-Paper-Abos. Einen Bestellschein finden Sie unter <https://regionalverkehr.de>.

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, hierfür genügt eine kurze Mitteilung an Regionalverkehr.

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-Abonnements. Ihre Daten werden ausschließlich zu diesem Zweck genutzt. Es gilt die Datenschutzerklärung der Regionalverkehr Verlag GmbH, die unter regionalverkehr.de/datenschutz eingesehen werden kann.

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.

We believe in EFFICIENCY You save time and costs

Eine Maschine – vielseitig einsetzbar. Multifunktionale Maschinen von Plasser & Theurer optimieren Arbeitsabläufe durch Integration verschiedener Aufgaben in einen Prozess.

Innovative Technologien und digitale Assistenzsysteme steigern die Effizienz und verbessern die Ressourcennutzung. Das senkt Kosten und erhöht die Gleisverfügbarkeit.

We believe in railways.



iaf 2025