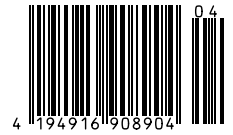


4-2026 Juli und August 8,90 €



Regionalverkehr

Regionalverkehr

Bahnen & Busse

TramTrains rollen an

Neue Zweisystem-Fahrzeuge für die Regional-Stadtbahn Linz

Autonome Straßenbahnen
im Depot Mannheim



Akkuzug-Premiere
Neuer Civity BEMU für
Nordrhein-Westfalen

Vorzeigebahnhof
Rottenbach: Barrierefrei
mit BahnHofladen

Altes Eisen
Niederflurpioniere auf
Bremens Schienen



Seite 18 Sollen ab Ende 2027 unter anderem im Niederrhein-Münsterland-Netz rollen:
76 Akkuzüge des Typs Civity BEMU in unterschiedlichen Ausführungen



Seite 36 Die Anfertigung von Faltenbälgen ist nach wie vor mit viel Handarbeit verbunden ...



Seite 55 Die LNVG Niedersachsen hebt sich von anderen Aufgabenträgern durch ihren Fahrzeugpool ab

Technik

- 10 Meldungen
- 18 **Flexibler Akkuzug** Der Hersteller CAF präsentierte in Neuss den neuen Civity BEMU, der ab Ende 2027 in Nordrhein-Westfalen fahren soll
- 20 **20 Jahre CROSSWAY** Der CROSSWAY von IVECO BUS wird nicht nur in Europa für seine Zuverlässigkeit und Vielseitigkeit geschätzt
- 22 **Test | Dynamisch unterwegs** Der neue Brennstoffzellen-Überlandbus C127 Fuel Cell Low Entry (FC LE) des Herstellers MCV

Schwerpunkt

Straßenbahnen Nach den TramTrains für Saarbrücken und Karlsruhe kommen nun auch die Bahnen für Linz. Durch ein Mannheimer Depot fahren automatisierte Straßenbahnen. Und „aus Kassel für Kassel“ werden Faltenbälge für die neuen Straßenbahnen geliefert ...

- 28 **Für Kurz- und Langstrecke** Der erste TramTrain für die geplante Regional-Stadtbahn Linz startet in seine Testphase
- 32 **Smarte Straßenbahnen** Die Škoda Group präsentierte in Mannheim ein neues System für die Automatisierung von Straßenbahnen
- 36 **Kleiner Balg, große Vielfalt** Die Hübner-Gruppe fertigt in Kassel Komponenten für die Übergänge in den (Straßen-)Bahnen dieser Welt
- 41 **Bretzenheimer Bahn saniert** Historische Stichbahn in Mainz erneuert

Infrastruktur

- 44 Meldungen
- 46 **DARi und das gläserne Gleis** Bei der Kölner Verkehrs-Betriebe AG wird ein Zweibege-LKW zur Inspektion des Oberbaus genutzt

Mobilität

- 49 Meldungen
- 52 **Neben dem Lokführer sitzen** Stadler fertigt zwei neue Triebwagen für die schweizerische Rorschach-Heiden-Bergbahn am Bodensee
- 55 **„Wir verbinden Menschen“** Die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) feiert ihr 30-jähriges Bestehen

Messen

- 58 **Bus an Bus** Die BUS2BUS 2026 wuchs: mehr Aussteller, mehr Besucher, mehr Internationalität. Ein eindeutiger Trend: elektrische Antriebe

Rubriken

- 3 **Einstieg** Mehr Oberleitungen
- 6 **Bildstrecke** Auf der Marschbahn · Im Wiener Hauptbahnhof
- 42 **Vorzeigebahnhof (Folge 2)** Rottenbach
- 62 **Altes Eisen: Niederflurpioniere** Bremens erste Niederflurbahnen
- 64 **Impressum und Termine**
- 66 **Endstation (Folge 93)** Weißenhorn

Die Autoren dieser Ausgabe:

Claus Bünnapel,
freier Journalist aus
Grafschaft

Stefan Heinz,
freier Autor aus
Mainz

Jochen Neu,
Verlagsleiter

Bernhard Schüle,
freier Autor aus
Schlehdorf

Achim Uhlenhut,
freier Journalist aus
Hannover



Der automatisierte MAN-Stadtbuss des Typs Lion's City 12 E verfügt unter anderem über fünf LiDAR-Sensoren, sechs Radare und acht Kameras – hier ist er bei der Einfahrt in eine mit Markierungskegeln simulierte Haltestelle zu sehen.

Automatisierter E-Bus für die Münchner City

MAN | Gemeinsam mit dem Partner ADASTEC hat der Hersteller MAN Truck & Bus einen Linienbus mit einem Automated Driving System (ADS) ausgestattet. Ab Herbst soll das Fahrzeug in München fahren.

MAN Truck & Bus automatisiert zusammen mit dem Software-Anbieter ADASTEC einen elektrischen Stadtbuss des Typs Lion's City 12 E. Im Rahmen des Forschungsvorhabens MINGA – die bairische Dialektform von München – soll die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) das Fahrzeug bereits ab Herbst im Linienverkehr testen. „Damit machen wir einen weiteren wichtigen Schritt hin zur automatisierten urbanen Mobilität“, sagte Barbaros Oktay, Head of Bus bei MAN Truck & Bus.

Autonomer Pilotbetrieb im Linienverkehr

In den vergangenen Monaten stattete man einen Elektrolöwen mit dem Automated Driving System (ADS) von ADASTEC aus, das in die Elektronikarchitektur des Fahrzeugs integriert wurde. Damit ist der Bus, der über fünf LiDAR-Sensoren, sechs Radare, acht Kameras und GNSS (Global Navigation Satellite System) verfügt, technisch in der Lage, automatisiert zu fahren. Seit Frühjahr finden Erprobungsfahrten auf dem Münchner MAN-Gelände statt, bei denen unter anderem spezifische Fahrmanöver wie das Heranfahen an Bushaltestellen getestet werden. Ziel dieser Phase ist die Feinjustierung des Systems, die Gewinnung von Betriebsdaten sowie die Optimierung der automatisierten Fahrfunktionen. Im Anschluss an die

Erprobung soll der Bus unter realen Bedingungen in München getestet werden – noch ohne Fahrgäste. Im Herbst 2026 wird die MVG den Pilotbetrieb mit einer geschlossenen Nutzergruppe starten. „Das Fahrzeug wird dabei unter anderem eigenständig lenken, Gas geben, bremsen und blinken. Ein Sicherheitsfahrer ist an Bord, um die Systeme zu überwachen“, erklärt Dr. Michael Roth, Leiter Bus- und Produktstrategie Bus bei MAN. Dabei ist auch vorgesehen, das Feedback der Testnutzer systematisch auszuwerten.

Mehr Sicherheit, weniger Unfälle

Mit dem Einsatz automatisierter Busse verfolgt MAN das Ziel, den ÖPNV der Zukunft effizienter, flexibler und nachhaltiger zu gestalten. Insbesondere vor dem Hintergrund wachsender Städte und zunehmendem Fahrmangel bieten automatisierte Systeme großes Potenzial zur Sicherstellung und Verbesserung des Nahverkehrs. „Darüber hinaus kann autonomes Fahren dazu beitragen, Verkehrsunfälle auf den Straßen zu reduzieren und damit die Sicherheit zu erhöhen“, so Roth. Die Erkenntnisse aus dem MINGA-Projekt fließen in die Weiterentwicklung künftiger Fahrzeuggenerationen ein. MAN arbeitet seit Jahren an fahrerlosen Bussen und plant, in der nächsten Dekade ein vollautomatisiertes Serienfahrzeug auf SAE-Level 4 auf den Markt zu bringen – dieses würde in einem begrenzten Betriebsbereich komplett autonom verkehren, ein Fahrer ist nicht mehr erforderlich.

MINGA als Schlüsselprojekt

Das Forschungsvorhaben MINGA umfasst Ridepooling, automatisierte Busse und Bus-Platoons (zwei Busse sind im geregelten Verbund unterwegs) und wird seit 2023 mit 16 Partnern aus Forschung und Wirtschaft umgesetzt. Konsortialführer ist das Mobilitätsreferat der Landeshauptstadt München. Ziel ist es, automatisierte und vernetzte Mobilitätslösungen in bestehende Verkehrssysteme zu integrieren und zentrale Fragestellungen zu Technik, Regulierung, Wirtschaftlichkeit, Barrierefreiheit und Betrieb zu beantworten. Gefördert wird das Projekt bis Mitte 2027 mit rund 13 Mio. Euro durch das Bundesverkehrsministerium. MAN-Buschef Oktay: „Nach Abschluss der Konzeptphase sollen Feldversuche mit Kunden starten. Das Interesse von Verkehrsunternehmen an autonomen Bussen ist riesig.“ (red/pr)



Autonom fahrende Fahrzeuge.
Spezielle und neuartige HMI Lösungen.

Drucktaste.
Verlässlich mit Top-Haptik.



Türöffnertaste.
Standard für Sicherheit.

Hilferuf-Taste.
Intuitiv. Sicher bei Gefahr.



NOT-HALT Taste.
Schützt Mensch und Maschine



Erfahren Sie mehr auf
www.eao.com

eao

Your Expert Partner for Human Machine Interfaces



Die ersten Sechsteiler der neuen Großprofilbaureihe J fahren auf der U5 Hauptbahnhof – Hönow.

Neue U-Bahnen für Berlin

Im Berliner Großprofil-U-Bahn-Netz beginnt eine neue Ära: Die ersten Stadler-Züge der Baureihe J nahmen am 18. Mai 2026 den Fahrgastbetrieb auf.

Für die Fahrgäste bringt die Baureihe J mehr Komfort und verbesserte Reiseinformationen. Nach einer letzten Testphase, bei der bereits Fahrgäste mitfahren konnten, sind jetzt täglich bis zu 36 Neuwagen auf der U5 Hauptbahnhof – Alexanderplatz – Hönow im Regeleinsatz. Das entspricht sechs Zügen mit der maximalen Länge von sechs Wagen. Bis Jahresende soll die Baureihe J, die in zwei- und vierteiligen Triebzügen ausgeliefert wird, auf rund 170 Wagen wachsen. Die zweiteiligen Einheiten sind über Kupplung 32,1 m lang, die vierteiligen 64,2 m. In den Zweiteilern finden 38 Personen einen Sitzplatz, in den Vierteilern 110. Jeder Wagen verfügt pro Seite über drei Doppeltüren, die mit EAO-Tastern geöffnet werden. Weitere 170 Wagen sollen 2027 kommen.

Auf der U5 ersetzen die Neuzugänge zunächst die Einheiten der Baureihe IK. Diese für die Linien U1 bis U4 entwickelten Kleinprofilbahnen sind mit angepasster Wagenbreite übergangsweise auf der U5 im Einsatz. Die neun Jahre alten IK-Züge können nach kurzem Umbau nun wie vorgesehen auf den Kleinprofilbahnen eingesetzt werden und dort die Flotte verjüngen.

Bei der Baureihe J und ihrer schmaleren Schwesterreihe JK handelt es sich um den größten Beschaffungsauftrag in der Geschichte der BVG. Die aktuell erteilten Aufträge umfassen insgesamt 484 Wagen, davon 140 Wagen der Baureihe JK für die Linien U1 bis U4, die seit September 2025 im Einsatz sind. (red/pr)



Die Doppelstocktriebzüge des Typs Desiro DoSto werden auf die Bedürfnisse des Ballungsraums Zürich ausgelegt.

116 Desiro DoSto für Zürich

Siemens Mobility liefert bis zu 200 Elektrotriebzüge an die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB): 116 sind fest bestellt, 84 weitere Züge optional.

Die Schweizerische Bundesbahnen (SBB) haben am 30. April 2026 bei Siemens Mobility 116 Doppelstocktriebzüge des Typs Desiro DoSto sowie optional bis zu 84 weitere Einheiten bestellt. Der Auftragswert liegt bei umgerechnet knapp 2,2 Mrd. Euro. Die Züge sollen ab 2031 im Netz der S-Bahn Zürich fahren.

Der sechsteilige Desiro DoSto bietet mit rund 540 Sitzplätzen und acht Multifunktionsbereichen deutlich mehr Kapazität: Gegenüber den ersten Siemens-Doppelstockzügen, die durch die neuen Fahrzeuge ersetzt werden, stehen rund 30 % mehr Stehplätze sowie 10 % mehr Sitzplätze zur Verfügung. In der 1. Klasse sorgen verstellbare Sitze, Klapptische und ein großer Sitzabstand für zusätzlichen Komfort. Steckdosen an den Sitzplätzen in der 1. und 2. Klasse ermöglichen das Laden von mobilen Geräten unterwegs; in den Multifunktionszonen stehen zudem Steckdosen zum Aufladen von E-Bikes zur Verfügung.

Die neuen Triebzüge zeichnen sich durch einen geringen Energieverbrauch aus. Beim Bau der Wagenkästen kommt zu 100 % CO₂-reduziertes Aluminium zum Einsatz. Die Auslieferung erfolgt durch Siemens Mobility im schweizerischen Wallisellen, die Fertigung der Wagenkästen ist in Krefeld vorgesehen. In der Schweiz erfolgen neben dem Projekt-Management die Tests, die Zulassungsfahrten, die Inbetriebsetzung und die Einführung in den Betrieb. (red/pr)

Zwei Betreiber teilen sich das Hansenet

LNVG | Am 14. Juni 2026 übernahm DB Regio den RE 2 Uelzen – Hannover – Göttingen von metronom. Die Züge stellt weiterhin die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) bereit.

Betreiberwechsel für den RE 2: Die DB Regio AG erbringt seit dem kleinen Fahrplanwechsel am 14. Juni 2026 die RE-Leistungen Uelzen – Hannover – Göttingen. Bisher fuhr hier die metronom Eisenbahngesellschaft mbH. Die Linie gehört zum Hansenet, das ansonsten weiterhin von metronom bedient wird.

Ursprünglich galt der Verkehrsvertrag für das Hansenet von 2018 bis 2033. metronom, eine mehrheitliche Tochter des Netinera-Konzerns, hatte wegen erheblicher wirtschaftlicher Probleme Ende 2024 um die vorzeitige Vertragsbeendigung gebeten. Der Aufgabenträger LNVG hatte das Netz daraufhin europaweit in zwei Teilen neu ausgeschrieben – dabei war vorgegeben, dass die Teile an verschiedene Betreiber gehen müssen. metronom hat sich mit seinem Angebot für den Nordteil durchgesetzt, weil es das wirtschaftlichste Angebot vorgelegt hatte. Genauso wie DB Regio das wirtschaftlichste Angebot für den Südteil bot. Das Los Nord umfasst die Verbindungen Hamburg – Lüneburg – Uelzen (RE 3), Hamburg – Lüneburg

(RB 31) sowie Hamburg – Bremen (RE 4 und RB 41). Den Südteil stellt die Verbindung Uelzen – Hannover – Göttingen (RE 2) dar.

Der Nordteil des Hansenetzes umfasst rund 6,5 Mio. Zug-km pro Jahr. Auftraggeber sind die Freie Hansestadt Bremen, die Freie und Hansestadt Hamburg, die Region Hannover und – federführend – die LNVG. Auf den Südteil des Netzes entfallen rund 2,2 Mio. Zug-km pro Jahr. Auftraggeber sind die Region Hannover und die LNVG. Für das gesamte Netz bleibt es damit im Ganzen unverändert bei 8,7 Mio. Zug-km im Jahr. Beide Verträge laufen bis Dezember 2033, eine Verlängerung bis Ende 2035 ist möglich.

Die auf dem Hansenet eingesetzten Doppelstockzüge kommen bei DB Regio und metronom weiter zum Einsatz. Sie gehören der LNVG. Alle Züge werden wie bisher in der Betriebswerkstatt Uelzen durch den Fahrzeughersteller ALSTOM instandgehalten. metronom bekommt 23 Zugverbände – für den täglichen Betrieb werden 20 davon gebraucht. Ein Zugverband steht als Reserve zur Verfügung, zwei Züge werden in der Instandhaltung sein. DB Regio erhält sieben Züge – fünf werden für den Betrieb benötigt, einer ist Reserve. Ein weiterer Zug wird geplant in der Instandhaltung sein. (red/pr)

Ein RE 2 aus Richtung Hannover ist am 2. November 2025 in Uelzen eingetroffen. Seit dem kleinen Fahrplanwechsel am 14. Juni 2026 werden die RE-Verkehre von Uelzen über Hannover nach Göttingen neu von DB Regio Niedersachsen erbracht.



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
29. Jahrgang 2026

Regionalverkehr erscheint 6× jährlich und ist im Bahnhofsbuchhandel 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. 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
anzeigen@regionalverkehr.de



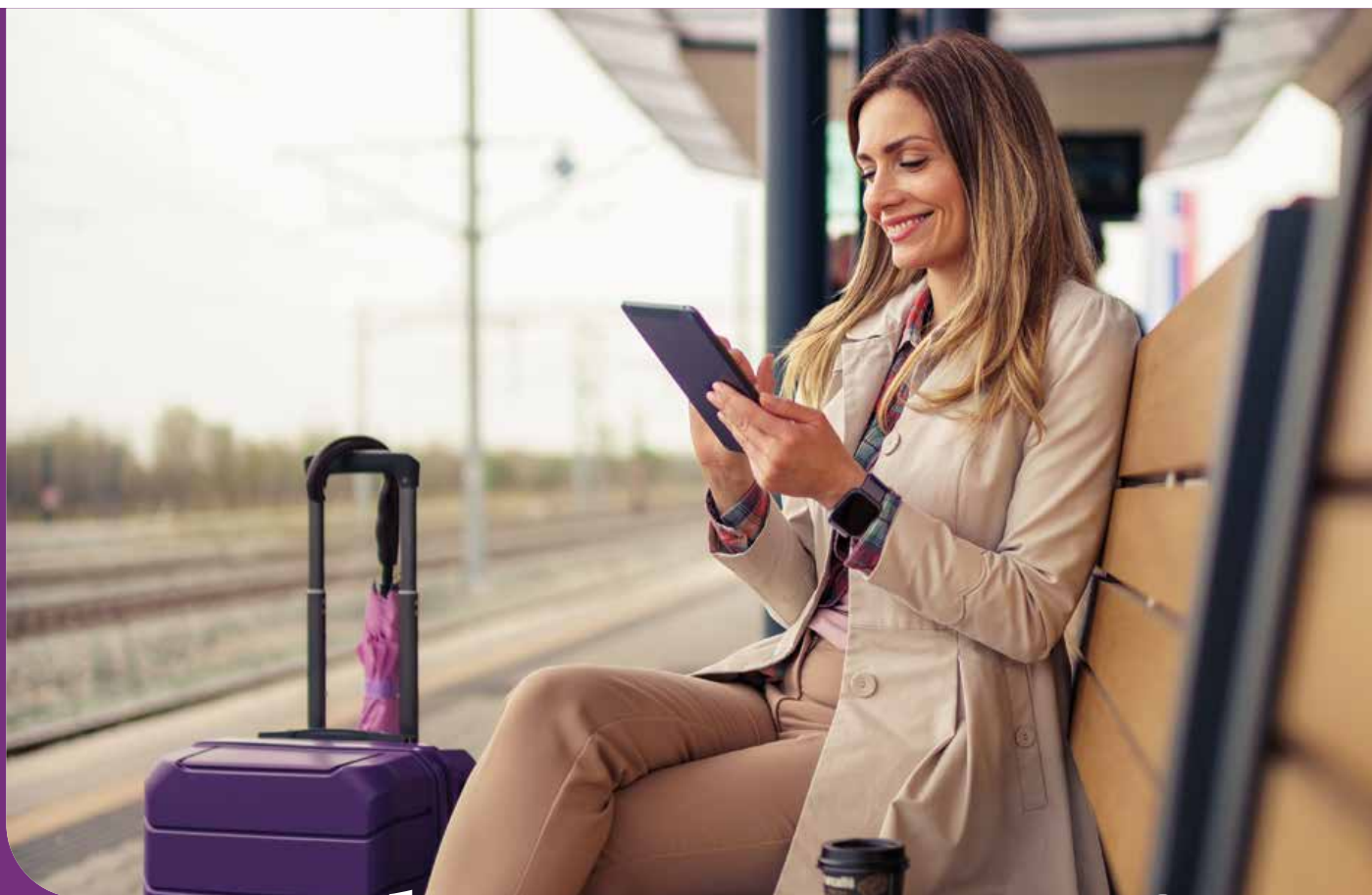
Veranstaltungen

Im Seminar **„Erfolgreich führen auf Distanz – Führungskräfte im Fahrdienst“** erarbeiten Gruppenleiter und Führungskräfte praxisnahe Strategien, um Mitarbeitende im Fahrdienst wirksam zu führen, die Bindung zu stärken und vorhandene Gestaltungsspielräume verantwortungsvoll zu nutzen. Ein besonderer Fokus liegt auf dem Umgang mit Krankenständen sowie auf arbeitsrechtlichen Grundlagen und Instrumenten für operative Führungskräfte. Das Seminar aus zwei Präsenztage und digitalem Wahlmodul findet am 8. und 9. September 2026 in Nürnberg statt. Weitere Infos unter [➔ www.vdv-akademie.de](http://www.vdv-akademie.de)

Am 15. und 16. September 2026 findet in Hamburg die **„22. Jahrestagung EU-Kraftfahrer mit Fahrlehrer Kongress“** statt. Zu den Themen gehören beispielsweise die Reform der Führerscheinausbildung, künftige Herausforderungen an Fahrlehrer/innen, die Modernisierung der Berufsausbildung sowie ein Blick über den Tellerrand mit einem Bericht zum autonomen Fahren in China sowie die Auswirkungen automatisierter Verkehre in Deutschland und Europa. Weitere Infos unter [➔ www.vdv-akademie.de](http://www.vdv-akademie.de)

„Eine praktische Einführung in den Bahnbetrieb“ gibt es am 15. und 16. September 2026 in Leipzig: Die Teilnehmenden erhalten eine ausführliche Einführung in die Grundlagen des Bahnbetriebs, bei der das Zusammenspiel zwischen Eisenbahn-Infrastruktur-Unternehmen (EIU) und Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU) sowie die enge Verzahnung der beteiligten Systeme anschaulich dargestellt wird. Das zweitägige Seminar ist insbesondere für Neu- und Quereinsteiger im Eisenbahnsektor konzipiert, darunter Planer/innen, Ingenieur/innen und Techniker/innen. Weitere Infos unter [➔ www.vdei-akademie.de](http://www.vdei-akademie.de)

Am 16. September 2026 läuft in Frankfurt (Main) der **„Hessische Mobilitätskongress“** – seit 2003 dient die Veranstaltung des hessischen Verkehrsministeriums als Plattform für den Austausch von Ideen und Lösungen rund um die Mobilität der Zukunft – zusammengebracht werden Vertreter aus Politik, Wirtschaft, Forschung, Planung und Gesellschaft. Weitere Infos unter [➔ www.mobiles Hessen2030.de](http://www.mobiles Hessen2030.de)



Nichts verpassen!

Aktuelle Meldungen von Bahn und Bus, gebündelt in regioXpress, dem kostenlosen Regionalverkehr-Newsletter. regioXpress erscheint wöchentlich, immer freitags. Jetzt anmelden: <https://regionalverkehr.de/newsletter>



C127 FC LE



DESIGNED TO LEAD . .
BUILT TO LAST

ÜBERLAND-LINIENVERKEHR NEU GEDACHT

Der C127 FC LE vereint die Vorteile des Low-Entry-Konzepts mit einem wasserstoffelektrischen Antrieb. Ein kraftvoller Motor sorgt für ruhiges Fahrverhalten und zügiges Vorankommen mit entsprechenden Reserven am Berg. Dank der großen Batterie mit 117 kWh, einer Brennstoffzelle mit 100 kW Leistung und 40 kg Wasserstoff erreicht der C127 FC LE in Punkto Reichweite neue Dimensionen. Damit ist der C127 FC LE perfekt für den Überland-Linienverkehr ausgelegt, vor allem da, wo der Einsatz einer elektrischen Ladeinfrastruktur schwierig umzusetzen ist oder sehr hohe Reichweiten in Kombination mit langen Einsatzzeiten und kurzen Standzeiten realisiert werden müssen.



Anbieter: MCV Deutschland GmbH, Am Steinbach 17, 59872 Meschede

www.mcv-de.com

