

Stadt Land Schiene

**10 Beispiele erfolgreicher
Bahnen im Nahverkehr**

5. AUFLAGE
OKTOBER 2021



Stadt Land Schiene

HERAUSGEBER

Allianz pro Schiene e.V.
Reinhardtstraße 31
10117 Berlin

T +49.30. 24 62 599-0
F +49.30. 24 62 599-29
M info@allianz-pro-schiene.de
W www.allianz-pro-schiene.de

REDAKTION

Markus Sievers, Allianz pro Schiene e.V.
Dennis Junghans, Allianz pro Schiene e.V.
Patrick Balasa, Allianz pro Schiene e.V.

V. I. S. D. P.

Dirk Flege, Geschäftsführer
Allianz pro Schiene e.V.

GESTALTUNG

Layout und Design:
Annika Hübner Design
www.annikahuebner.de

Karten:
Cliff Nußbaum, Allianz pro Schiene e.V.

STAND

5. Auflage, Oktober 2021

Klimaneutraler Druck auf 100 % Recyclingpapier

BILDNACHWEISE

S. 10: Allianz pro Schiene / Christian Lütgens
S. 12: Allianz pro Schiene / Richard Bohn
S. 14: Allianz pro Schiene / Felix Kayser
S. 16: Allianz pro Schiene / Felix Kayser
S. 22: Allianz pro Schiene / Richard Bohn
S. 24: Allianz pro Schiene / Mika Baumeister
S. 26: Allianz pro Schiene / Christian Lütgens
S. 28: Allianz pro Schiene / Alexander Bagno
S. 30: Allianz pro Schiene / Alexander Bagno
S. 32: Allianz pro Schiene / Luke Driemer



Schienenpersonennahverkehr – eine Zukunftsbranche

Was will die Politik? Seite 6

Warum brauchen wir mehr Personennahverkehr auf der Schiene? Seite 7

Was kann die Politik jetzt dafür tun? Seite 8

Spezial: Alternative Antriebe

Wasserstoffzug: Weltweite Premiere bei der EVB an Elbe und Weser Seite 18-19

Batterietriebzug: Nachhaltigkeit bei Siemens Mobility auch ohne Oberleitungen Seite 20-21

Fragen und Antworten

So funktioniert der Personennahverkehr auf der Schiene in Deutschland Seite 34-35

Die Strecken im Überblick

Baden-Württemberg

Stadtbahn Heilbronn: Vom Supermarkt direkt in die S-Bahn Seite 10-11

Bayern

Bayerische Regiobahn: Aus Bayern nicht mehr wegzudenken Seite 12-13

Sachsen

S-Bahn Dresden: Eine S-Bahn mit zauberhafter Perspektive Seite 14-15

Niedersachsen

enno: Eine echte Marke in Niedersachsen Seite 16-17

Bayern

Filzenexpress: Das Umland näher an München herangeführt Seite 22-23

Nordrhein-Westfalen

Regiobahn: Quicklebendig im Neandertal Seite 24-25

Baden-Württemberg

Schönbuchbahn: Wieder da – besser als je zuvor Seite 26-27

Schleswig-Holstein/Hamburg

RE 7 und RE 70: Ein Regionalzug auf Erfolgskurs Seite 28-29

Schleswig-Holstein/Hamburg

nordbahn: Schnell und bequem nach Hamburg und zurück Seite 30-31

Niedersachsen

Regiopa: Mit Regiopa durch Europa Seite 32-33

Liebe Leserinnen und Leser,

welch wichtigen Beitrag der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) für unsere Gesellschaft leistet, hat die Klimadebatte der vergangenen Jahre erneut gezeigt. Schon lange vorher glänzten S-Bahnen und Regionalzüge mit steigenden Passagierzahlen. Das ist eine gewaltige Leistung nicht zuletzt der Eisenbahnverkehrsunternehmen, die mit ihrem Angebot ihre Kundschaft überzeugt haben. Diese Erfolgsgeschichte ist derzeit durch die Corona-Pandemie erst einmal unterbrochen. Für die Boom-Branche Schienenpersonennahverkehr steht nach einem jahre- und jahrzehntelangen Aufschwung eine entscheidende Phase an. Kann es gelingen, nach Abklingen der virusbedingten Einschränkungen das alte Wachstumstempo wieder zu erreichen und zu erhöhen? Die politischen Ziele sind klar: Verdoppelung der Fahrgastzahlen und Einführung des Deutschlandtaktes bis 2030.

Viel wird davon abhängen, wie schnell nach der Bundestagswahl 2021 die Weichen in Richtung Umsetzung gestellt werden. Die politischen Verhandlungen über die Regionalisierungsmittel als bedeutende Finanzquelle für den SPNV und der Ausbau der Schieneninfrastruktur werden wichtige Eckpunkte für die weitere Entwicklung in diesem Jahrzehnt setzen.

Für diese Umbruchphase mit Weichenstellungen weit über den Tag hinaus liefert diese Broschüre jede Menge spannende Informationen, Argumente und Einblicke aus der Praxis in ganz Deutschland. Die folgenden Seiten zeigen, wie der SPNV überall in Deutschland die Lebensqualität verbessert, wie er Umwelt- und Klimaschutz voranbringt und wie er Menschen begeistern kann. Im Mittelpunkt dieser Publikation steht der Blick auf besonders erfolgreiche Strecken und die vielversprechenden Innovationen durch Wasserstoff- und Batterietriebzüge. Diese Erfolgsbeispiele zeigen bei allen regionalen Unterschieden gemeinsam eine kundenfreundliche und kreative Branche mit jeder Menge Ideen und Freude am Gestalten einer nachhaltigen Zukunft. Lassen Sie sich inspirieren von den Erfolgs-Geschichten des SPNV, die Lust machen auf mehr.

Ihr Dirk Flege

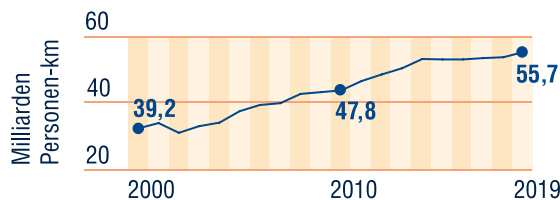
Geschäftsführer Allianz pro Schiene



Die Zukunftsbranche

Von einem solchen Wachstum können andere Branchen nur träumen: Fast ein Viertel mehr Menschen als zehn Jahre zuvor haben 2019 den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) genutzt. In 2,8 Milliarden Fällen entschieden sich Arbeitnehmer, Konsumenten, Schülerinnen, Studenten, Rentner und andere für S-Bahnen oder Regionalzüge, um zum Betrieb, zum Kaufhaus, zum Theater, ins Schwimmbad oder zur Vorlesung zu kommen.

Verkehrsleistung Eisenbahn-Nahverkehr



Stand 2019 | Quelle: Destatis

Die Corona-Pandemie hat diesen Aufschwung unerwartet unterbrochen. Doch klar ist: Der Boom des SPNV ist nicht durch Zufall entstanden, sondern hat gewichtige Gründe, die nicht an Bedeutung verlieren werden. Ganz im Gegenteil. Erstens wollen die Menschen mehr Schienenverkehr – das haben sie mit der ständig steigenden Nachfrage eindrucksvoll demonstriert. Durch den öffentlichen Verkehr gewinnen die Bürger Freiheit bei der Wahl des Verkehrsmittels. Er steht allen offen, auch denen, die für Beruf und Freizeit keinen Pkw nutzen wollen oder können. Zweitens braucht Deutschland mehr Verkehr auf der Schiene, um seine Klimaziele zu erreichen, um die Lebensqualität in dicht besiedelten Städten zu steigern und in ländlichen Regionen allen Menschen die Anbindung an zentrale Dienstleistungen vom Arzt über Theater bis zum Kaufhaus zu ermöglichen. Fakten und Hintergründe zum Schienenpersonennahverkehr, einer der wichtigsten Zukunftsbranchen im 21. Jahrhundert.



WAS WILL DIE POLITIK?

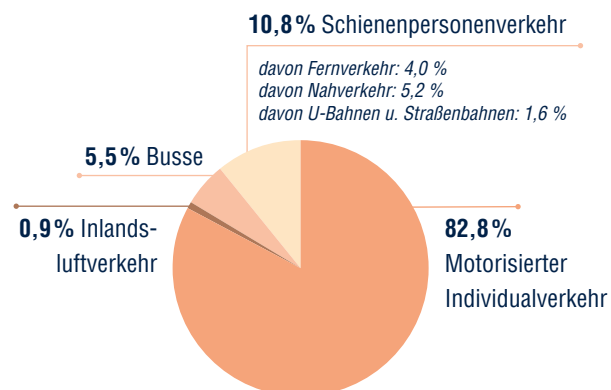
Bis 2030 will die Politik eine Verdoppelung der Fahrgastzahlen erreichen. Mit dem Deutschlandtakt hat die Bundesrepublik darüber hinaus nach langer Leere wieder eine bahnpolitische Vision. „Schneller, öfter, überall“ lautet das Motto. Das Leitbild steht für ein neues Zeitalter im Schienenverkehr, in dem flächendeckend Züge verlässlich, regelmäßig und häufig zwischen den Städten und auch auf dem Land unterwegs sind. Das ist das große Versprechen des Deutschlandtakts: Mit ihm sind alle Fahrpläne so aufeinander abgestimmt, dass sich optimale Anschlüsse mit kurzen Umsteigezeiten ergeben. Die Schiene wird also künftig in ganz Deutschland im Takt fahren. Durch einen massiven Ausbau der Infrastruktur erhält sie die Kapazitäten, um doppelt so viele Menschen pünktlich und planbar ans Ziel zu bringen. Dabei spielt der SPNV eine zentrale Rolle. Der Deutschlandtakt entfaltet sein ganzes Potenzial, wenn die Menschen an allen Knotenpunkten einen attraktiven Anschluss haben. Deutschlandtakt heißt daher auch: Die Schiene muss zurück in die Fläche, mit einem gestärkten SPNV.

Auf den Fahrgasteinbruch in der Corona-Pandemie reagierten Bund und Länder mit einem klaren Bekenntnis zum Schienenpersonennahverkehr. Der Bund stockte die Regionalisierungsmittel als wichtige Finanzquelle für den SPNV auf, um die Ausfälle bei den Fahrgeldeinnahmen auszugleichen. Dies ermöglichte es den Unternehmen, das Fahrplanangebot im Wesentlichen aufrecht zu erhalten. Die Länder beteiligten sich ebenfalls an dem Hilfspaket, wenn auch im unterschiedlichen Ausmaß. Damit demonstrierte die Politik, dass sie für die Zukunft auf einen leistungsfähigen und wieder wachsenden Nahverkehr auf Gleisen setzt. Denn nur so kann sie ihre ehrgeizigen Ziele für eine nachhaltige Mobilität erreichen. Die Regierungskoalition der Legislaturperiode 2017 bis 2021 legte sich darauf fest, dass sich die Zahl der Bahnkundinnen und Bahnkunden

bis 2030 verdoppeln sollen. Dies gilt für den Fern- wie für den Nahverkehr. Durch die noch einmal verschärften Klimaziele ist es noch dringlicher geworden, diese Ankündigungen in die Tat umzusetzen.

Das finanzielle Fundament des Schienenpersonennahverkehrs sind die Regionalisierungsmittel, die der Bund den Ländern jährlich für diese Aufgabe bereitstellt. Sie kommen zu den Fahrgeld-Einnahmen hinzu, die allein den SPNV nicht tragen können. Kurz vor der Bundestagswahl 2021 forderten die Länder den Bund auf, die Regionalisierungsmittel in diesem Jahrzehnt noch einmal deutlich aufzustocken. Die Länderverkehrsminister appellierten gemeinsam an den Bund, die Gelder von 2022 jährlich um 1,5 Milliarden Euro steigen zu lassen.

Marktanteile der Verkehrsträger im Personenverkehr



Stand: 2019 | mit Material von BMVI & Destatis | auf Grundlage der Verkehrsleistung in Personenkilometern

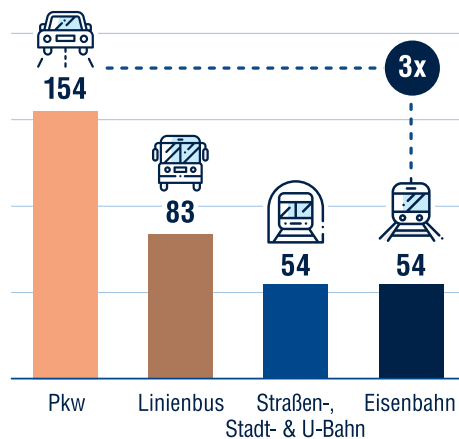
WARUM BRAUCHEN WIR MEHR SPNV?



Umwelt- und Klimaschutz voranbringen

Wer mit dem Zug statt dem Pkw zur Arbeit anreist, schützt jeden Tag das Klima. Die Schiene verbraucht weniger Energie und greift zudem überwiegend auf bereits ökologisch und nachhaltig erzeugten Strom zurück. Das Ergebnis: Die Fahrt mit Nahverkehrszügen, aber auch mit Straßen-, Stadt- oder U-Bahn belastet das Klima um zwei Drittel weniger als die Tour mit dem Auto. Und der Umweltvorsprung der Schiene wächst weiter. Sie hat ihre Treibhausgasemissionen im Personen-Nahverkehr zwischen 2013 und 2019 um fast ein Viertel gesenkt. Der Pkw konnte allen technischen Innovationen zum Trotz seine Klimabilanz kaum verbessern und erreichte lediglich eine minimale Entlastung um ein Zwanzigstel.

Treibhausgas-Emissionen des Personen-Nahverkehrs



Allianz pro Schiene | 12/2020 | Auf Basis von Umweltbundesamt



Räume zurückgewinnen für lebendige Städte

Es wird eng in Deutschlands Städten. Zwischen Straßen und Parkplätzen suchen Kinder und ihre Eltern nach Freiräumen. Die Bürgermeister fahnden nach Flächen, um bezahlbare Wohnungen bauen zu können. Nicht nur Naturschützer dringen darauf, Parks und Grünflächen zu erhalten und die Zubetonierung der Landschaft zu stoppen. Wie gut, wenn ein Verkehrsmittel wenig Platz beansprucht. Mit sieben Quadratmetern pro beförderte Person kommt die Eisenbahn aus, eine Straßenbahn benötigt mit acht Quadratmetern kaum mehr. Der motorisierte Individualverkehr kommt dagegen auf das Zwölf- bis Fünfzehnfache.

Mit 100 Quadratmetern pro beförderte Person verdrängt er Mensch und Natur aus den Städten. Weil der Verkehr immer weiter zunimmt, haben Städteplaner jahrzehntelang auf immer mehr Asphalt gesetzt. Doch kaum war das Band zur Eröffnung der neuen Straße feierlich durchgeschnitten, war der Stau bald wieder so groß wie zuvor. Kein Wunder, dass immer mehr Bürger nicht nur für ihren persönlichen Alltag den SPNV bevorzugen. Sie setzen sich für den Nahverkehr auf Schienen ein, weil der die Lebensqualität für alle erhöht. Städtische Räume zurückgewinnen für lebendige Citys – dieses Motto verkörpert kein Verkehrsmittel so wie der Schienenpersonennahverkehr.



Wirtschaftliche Vorteile

Wo ein leistungsfähiges Bahn-Angebot hinkommt, gewinnt eine Region an Lebensqualität. Diesen Zusammenhang erleben die Menschen bundesweit. Ein Anschluss an den SPNV erhöht die Attraktivität jeder Lage, weil für die Bewohner die Wege zur Arbeit oder zu den Freizeitaktivitäten einfacher werden. Daher wissen auch mehr und mehr Unternehmen die Vorzüge des öffentlichen Verkehrs auf der Schiene zu schätzen. Große Autokonzerne schließen

Bündnisse mit den Verkehrsbetrieben, damit ihre Belegschaften mit der Bahn zum Werk kommen können. Einzelhändler setzten auf dichte Takte an den Haltestellen vor ihren Supermärkten oder Kaufhäusern, weil die Kunden dies so wünschen. Der SPNV ist nicht nur ein erstklassiger Umwelt- und Klimaschutz, sondern ebenso ein wichtiger Standortfaktor, von dem die Wirtschaft der gesamten Region profitiert.

WAS KANN DIE POLITIK JETZT TUN?



Neu – und Ausbau stärken: Mehr Schiene braucht mehr Infrastruktur

Ein zukunftsfähiger Schienenverkehr braucht eine leistungsfähige Infrastruktur. Zentrale Aufgabe für die Politik in diesem Jahrzehnt ist daher, den Neu- und Ausbau zu stärken. Dies ist die Basis nicht nur für den SPNV, sondern auch für den ebenfalls wachsenden Fern- und Güterverkehr. Wer Ja sagt zum Deutschlandtakt, muss die konkreten Schritte auf dem Weg dorthin benennen und für jede

einzelne Etappe die nötigen finanziellen Mittel bereitstellen. In ihren gemeinsamen Positionen an die Politik haben die acht Bahnverbände daher vor der Bundestagswahl 2021 eine Forderung ganz nach oben gestellt: Infrastruktur ausbauen. Mehr Züge erfordern eine deutlich höhere Kapazität. Daher gilt es, den Ausbau des Schienennetzes zu beschleunigen und dafür mehr Geld bereit zu stellen.



Angebotsoffensive absichern – Regionalisierungsmittel müssen steigen

Weiterer unverzichtbarer Baustein ist die Finanzierung künftiger Angebotsausweitungen. Dichtere Takte sind heute schon auf vielen Strecken überfällig und zugleich auch Kern des Zielfahrplans für den Deutschlandtakt. Außerdem

steigen auch im laufenden Betrieb die Kosten. Daher ist eine deutliche Aufstockung der Regionalisierungsmittel zentral für einen erfolgreichen SPNV.



Schiene zum ersten CO₂-freien Verkehrsmittel machen – mit dem Abschied vom Diesel

Drittes Element ist eine Elektrifizierungsoffensive. Auf der Schiene ist die E-Mobilität zu Hause, auf ihr funktioniert sie auch im 21. Jahrhundert am besten und mit der höchsten Effizienz. Dennoch gibt es gerade im Nahverkehr heute noch eine nennenswerte Zahl von Strecken mit Dieselbetrieb. Um dies zu ändern, müssen rasch weitere Strecken elektrifiziert werden. Aber nicht überall müssen dafür neue Oberleitungen her. Alternative Antriebe, Wasserstoff- und Batteriezüge, können dort die Lücken füllen, wo kurz- und mittelfristig keine Streckenelektrifizierung erfolgt.

In den ersten Regionen ist der Abschied vom Diesel bereits fest vereinbart. Damit steigt der Umweltvorteil des Schienenverkehrs weiter, zumal die Stromerzeugung immer stärker erneuerbare Energien nutzt. Eine faszinierende Vision ist daher keine Utopie mehr: Die Schiene wird der erste motorisierte Verkehrsträger sein, der komplett CO₂-frei unterwegs ist. Der SPNV bietet dafür die besten Voraussetzungen und kann damit seine Attraktivität und seinen Nutzen für die gesamte Gesellschaft noch einmal ausbauen.

Stadtbahn Heilbronn



Betreiber

- Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (AVG)
- Stadtwerke Heilbronn GmbH (SWHN)

Aufgabenträger

Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH (NVBW) für die Eisenbahnabschnitte, Stadt Heilbronn für den Straßenbahnabschnitt

Infrastruktur

Stadtwerke Heilbronn:

Heilbronn Hauptbahnhof – Stadtgrenze Heilbronn

AVG: Stadtgrenze Heilbronn – Neckarsulm Bahnhof

DB Netz AG: Neckarsulm Bahnhof – Bad Friedrichshall – Mosbach (S 41) und Sinsheim (S 42)

Streckenlänge

Stadtbahn Heilbronn Nord 59,4 km

Linienlänge S 41 33,1 km und S 42 39,0 km

Fahrtzeit

Heilbronn – Mosbach (S 41) 58 Minuten,

Heilbronn – Sinsheim (S 42) 65 bis 82 Minuten

Taktung

bis 20 Minuten in Spitzenzeiten, sonst Stunden- oder Halbstundentakt

Höchstgeschwindigkeit

100 km/h

Zugkilometer

Ca. 1.231.446 km/Jahr für Liniengruppe S 41 / S 42

Fahrzeuge

Zweissystem-Stadtbahnwagen vom Typ

„ET 2010 Flexity Swift“ von Bombardier

Kontakt

Daniel Sartorius

Unternehmensbereichsleiter Verkehr

Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH

Tullastraße 71

76131 Karlsruhe



T +49(0)721-6107-6200

M daniel.sartorius@avg.karlsruhe.de

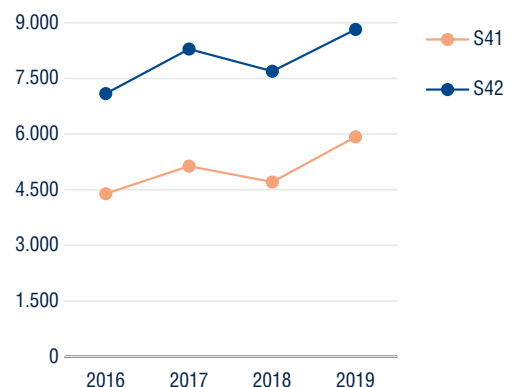
W www.avg.info



FAHRGASTZAHLEN

Montag bis Freitag

PRO TAG



Vom Supermarkt direkt in die S-Bahn

Für den ungewöhnlichen Erfolg der Stadtbahn Heilbronn Nord gibt es viele Gründe. Einer findet sich im Supermarkt im Industriegebiet am Neckar, genauer gesagt im Kaufland auf den Bildschirmen hinter den Kassen. Statt der neuesten Sonderangebote für Schokoriegel ziehen dort diese Hinweise die Aufmerksamkeit auf sich: „S 41 Mosbach-Neckarelz 16:54. S 41 Heilbronn HBF in 4 min.“ Auch dies trägt sicher zur Beliebtheit der Stadtbahn bei: Wer als Autobauer pünktlich zur Frühschicht in Neckarsulm kommen möchte, kann seinen privaten Audi stehen lassen und in die S 42 einsteigen. Der „Audi-Zug“ hält direkt am Werk. Für Nachtschwärmer gibt es am Wochenende eine zusätzliche Spätverbindung nach Mosbach. Drei von vielen Beispielen für die Kundenfreundlichkeit der Stadtbahn Heilbronn Nord. Das Ergebnis kann sich sehen lassen: Mit ihren beiden Linien glänzt sie im bundesweiten Vergleich durch starke, weit überdurchschnittliche Fahrgastzuwächse. Die S 41 oder Neckartalbahn führt von Heilbronn Hauptbahnhof nach Mosbach (Baden). Die als Elsenzalbahn bekannte S 42 sorgt für attraktive Verbindungen zwischen Heilbronn Hauptbahnhof und Sinsheim (Elsenz).

Auf beiden Linien profitieren die Fahrgäste vom „Karlsruher Modell“, das die Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG) in den 1990er Jahren entwickelt hat. Bis heute lockt das innovative Nahverkehrskonzept staunende Fachleute aus der ganzen Welt an. Gemeint ist die Zweisystemstadtbahn, mit der die „kleine“ Straßenbahn auf dem Netz der „großen“ Eisenbahn fahren kann. „Bei uns steigen nicht die Fahrgäste um, sondern die Züge“, heißt es jetzt auch in der Stadt am Neckar. Für die Kunden des SPNV bringt die Stadtbahn Heilbronn Nord damit eine Riesenerleichterung:

In Heilbronn gelangen sie in die Innenstadt zur Schule, zum Theater und in die Fußgängerzone sowie im Industriegebiet Neckar zum Arbeitsplatz und Supermarkt, ohne wie früher am Hauptbahnhof den Regionalzug verlassen und in die Stadtbusse wechseln zu müssen. Auch sind für viele Fahrgäste die Wege zur Bahn kürzer und bequemer geworden, weil sie in Bad Wimpfen und Bad Rappenau an mehr als einem Haltepunkt zusteigen können. In Neckarsulm gibt es statt einer Station jetzt sogar vier. Eine wichtige Rolle für die gute Entwicklung spielt zudem der Infrastrukturausbau vor dem Start der Stadtbahn. In Heilbronn errichtete die Stadt eine neue Straßenbahnstrecke, die in Neckarsulm in die vorhandene Eisenbahnstrecke mündet. DB Netz als Eigentümerin der Bestandsstrecken elektrifizierte die Elsenztalbahn, erweiterte den Bahnhof Bad Wimpfen zum Kreuzungsbahnhof und legte neue Haltepunkte an. Schon vorher war in der Nähe des Technik-Museums und der neuen Rhein-Neckar-Arena, dem Stadion des Fußballbundesligisten TSG 1899 Hoffenheim, eine Station hinzugekommen.

Die Zahlen sprechen für sich: Die Stadtbahn Heilbronn Nord erschließt rund 40 000 Arbeitsplätze; rund 69 000 Einwohner können sie zu Fuß erreichen. Und der Ehrgeiz, weiter voran zu kommen, ist groß: Im Mobilitätspakt von 2017 legten sich die öffentliche Hand, die Verkehrsgesellschaften und die großen Unternehmen vor Ort wie Audi und die Schwarz-Gruppe auf ein ehrgeiziges Ziel fest: Bis 2025 soll jede vierte Fahrt nicht mehr mit dem Auto erfolgen. Die Stadtbahn Heilbronn bietet die besten Voraussetzungen, um auch das zu schaffen.

Auf einen Blick:

DREI PLUSPUNKTE



Züge statt Kunden steigen um



Kürzere Wege zur Bahn, dank zusätzlicher Haltepunkte



Unternehmen wie Audi und die Schwarz-Gruppe bieten vergünstigte Jahreskarten für ihre Beschäftigte an

BAYERN

BRB – Chiemgau-Inntal



Betreiber

Bayerische Oberlandbahn GmbH

Aufgabenträger

Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (BEG)

Infrastruktur

DB Netz AG, ÖBB-Infrastruktur AG

Streckenlänge

260 km

Fahrtzeit

München – Salzburg 106 min

München – Kufstein 74 min

München – Rosenheim 74 min

Taktung

Stundentakt. In Hauptverkehrszeit und an Schultagen fahren einzelne Verstärkerzüge.

Höchstgeschwindigkeit

160 km/h

Zugkilometer

5,1 Millionen pro Jahr

Fahrzeuge

28 Elektrische Triebwagen FLIRT 6-Teiler,

7 Elektrische Triebwagen FLIRT 3-Teiler

Kontakt

Fabian Amini

Vorsitzender der Geschäftsführung

Bayerische Oberlandbahn GmbH

Bahnhofplatz 9 83607 Holzkirchen



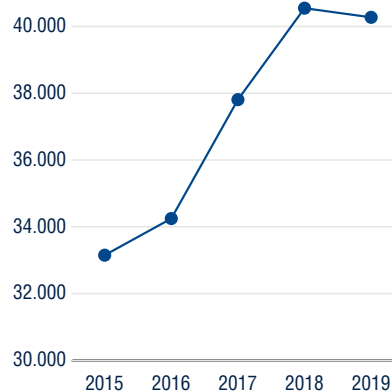
T 08024 9971-71

M info@brb.de

W www.brb.de



FAHRGASTZAHLEN PRO TAG



Aus Bayern nicht mehr wegzudenken

Entspannt ohne stressige Parkplatzsuche in München bummeln, in der Mozartstadt Salzburg Musik vom Feinsten genießen, wandern am malerischen Chiemsee: All das ist an einer der schönsten Strecken des Schienenpersonen-nahverkehrs (SPNV) in Deutschland möglich, die bis über die Grenze nach Österreich reicht. Nicht nur die Ausflügler nehmen das Angebot der Bayerischen Regiobahn (BRB) im Netz Chiemgau-Inntal wahr, auch die Pendler wissen die Regionalzüge in ihrer Heimat mehr und mehr zu schätzen. Um über ein Fünftel nahm die Zahl der Fahrgäste auf den beiden Strecken München – Rosenheim – Salzburg/ Kufstein und München – Holzkirchen – Rosenheim zwischen 2014 und 2019 zu. Die Nutzer schätzen die komfortablen Fahrzeuge, die hohe Zuverlässigkeit, das sehr gute Fahrplanangebot und nicht zuletzt die kompetenten und stets freundlichen Kundenbetreuerinnen und Kundenbetreuer an Bord.

Ein wesentlicher Grund für den Aufschwung ist die Angebotsverbesserung – sie ging dem Nachfragewachstum voraus. Die kontinuierliche Steigerung von Quantität und Qualität bewegt mehr und mehr Einheimische und Touristen, das Auto öfter stehen zu lassen und in die Bayerische

Regiobahn zu steigen. Als Erfolg erwiesen sich rasch die neu eingeführten, durchgehenden Verbindungen von München nach Kufstein sowie die Expresszüge von München Hauptbahnhof nach Salzburg. Der Umstieg in Rosenheim entfällt, die Reisezeiten der Expressverbindungen, die mit einer Höchstgeschwindigkeit von 160 Stundenkilometern als Nonstop-Fahrten von Rosenheim nach München Ost unterwegs sind, verkürzten sich zwischen dem Chiemgau und der bayerischen Landeshauptstadt um bis zu zehn Minuten. Eine wichtige Rolle spielen dabei die Elektrotriebfahrzeuge, die eine solche Geschwindigkeit und eine rasche Beschleunigung ermöglichen. Für alle Menschen mit einer Mobilitätseinschränkung bieten sie zudem mit Spaltüberbrückung und Hublift den problemlosen Zugang am Bahnsteig. Ausreichend Platz für Gepäck, Klimaanlage und behindertengerechte Toiletten gehören ebenso zum Service wie Mehrzweckräume für Fahrräder und breite Außentüren zur Erleichterung des Ein- und Aussteigens. Die Marke BRB ist zur festen Größe in der Region geworden und für viele Menschen als ihr Partner für den Weg zur Arbeit oder in die Natur nicht mehr wegzudenken.

Auf einen Blick:

DREI PLUSPUNKTE



Schnell ohne Umsteigen von München nach Rosenheim, Kufstein und Salzburg

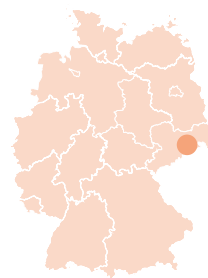
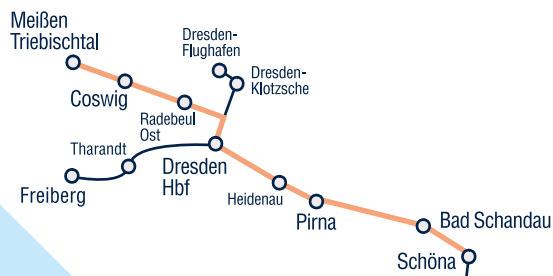


Komfortabel, pünktlich und zuverlässig, freundlich



Angebot spricht Pendler und Ausflügler gleichermaßen an

S-Bahn Dresden



Betreiber

DB Regio

Aufgabenträger

Verkehrsverbund Oberelbe

Infrastruktur

DB Netz AG

Streckenlänge

S1 78 km, Gesamtnetz: 128 km

Fahrtzeit

S1 Meißen Triebischtal – Schöna 98 min

Taktung

Halbstundentakt auf allen Linien; Taktverdichtung in Stoßzeiten auf der S1 zwischen Meißen-Triebischtal und Pirna. In den Hauptverkehrszeiten zwischen Dresden-Neustadt und Pirna zusammen mit der Linie S 2 sechsmal in der Stunde. Zusätzliche Ausflugszüge an Wochenenden im Sommer.

Höchstgeschwindigkeit

120 km/h

Zugkilometer

Ca. 3,4 Millionen pro Jahr

Fahrzeuge

24 Lok-Wagenzüge (mit Dosto)

Kontakt

Stephan Naue
Leiter Verkehrsvertragsmanagement Sachsen
Richard-Wagner-Str. 1
04109 Leipzig



M stephan.naue@deutschebahn.com
W <https://regional.bahn.de/regionen/sachsen/wir>

FAHRGASTZAHLEN PRO TAG



Eine S-Bahn mit zauberhafter Perspektive

Wer bei S-Bahn an städtischen Verkehr mit vielen Pendlerinnen und Pendlern denkt, liegt bei der S-Bahn Dresden nicht falsch. Selbstverständlich bringt die S 1 schon seit über 40 Jahren die Menschen auf dem täglichen Weg zur Arbeit in die Elbmetropole und wieder nach Hause. Sie führt durch die Neustadt, quert die Elbe auf der innenstädtischen Marienbrücke und steuert den Hauptbahnhof an. Aber wer die Einwohner der sächsischen Landeshauptstadt fragt, was sie mit ihrer S 1 am meisten verbinden, wird eine klare Antwort bekommen. Für die Dresdner ist das Besondere an ihrer S-Bahn, dass sie damit schnell, bequem und zuverlässig in die wunderschöne Umgebung kommen – insbesondere in den Nationalpark Sächsische Schweiz oder auch in die Weinbauorte bis Meißen. Durch so zauberhafte Landschaften im Elbstandteingebirge und im Elbtal fährt die S 1, dass andere Regionen die Dresdner für eine solche S-Bahn nur beneiden können. Nutzen wird sie auch, wer die Festung Königsstein besucht. Von dort bietet das Felsplateau einen der schönsten Blicke auf eine S-Bahn-Strecke in ganz Deutschland.

Aber auch mit den nackten Fahrgastzahlen beeindruckt die Verbindung bundesweit. Dazu tragen auch die S 2 vom Flughafen nach Pirna und die S 3 vom Hauptbahnhof nach Tharandt(-Freiberg) bei. Zusammen brachten sie 2019 über 16 Millionen Menschen ans Ziel, ein Zuwachs von fast 30 Prozent seit 2015. Gegenüber 2008 beträgt das Plus sogar fast 50 Prozent – herausragende Werte auch im Bundesvergleich.

Die hohe Beliebtheit wäre ohne die zahlreichen Angebotsverbesserungen nicht denkbar. Im März 2016 ermöglichte der Ausbau auf vier Gleise zwischen Dresden-Neustadt und Coswig, den Fern- und Güterverkehr zu entflechten und zudem den neuen Haltepunkt Dresden Bischofsplatz in Betrieb zu nehmen. Kurz darauf folgte die Taktverdichtung, erst zwischen Meißen Triebischtal und Hauptbahnhof, anschließend für die Strecke durchgängig von Meißen bis Pirna. Mittlerweile sind die Züge zwischen der Neustadt und Pirna in den Hauptverkehrszeiten sechs Mal in der Stunde unterwegs, so dass niemand mehr den Fahrplan studieren muss. Es reicht, am Haltepunkt kurz zu warten und verlässlich kommt der nächste Zug. Ein weiterer Erfolgsfaktor ist die für eine S-Bahn hohe Geschwindigkeit mit bis zu 120 Kilometern in der Stunde. Flott geht es dank der engen Verknüpfung mit dem städtischen öffentlichen Verkehr auch von den Bahnhöfen weiter. So sind die Perspektiven für die S-Bahn Dresden mehr als günstig.

Auf einen Blick:

DREI PLUSPUNKTE



Pendlerstrecke und Ausflugsbahn in toller Landschaft



Enge Taktung



Pünktlich und schnell

NIEDERSACHSEN

enno



Betreiber

metronom Eisenbahngesellschaft mbH in Uelzen

Aufgabenträger

Regionalverband Großraum Braunschweig,
Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH
(LNVG), Region Hannover

Infrastruktur

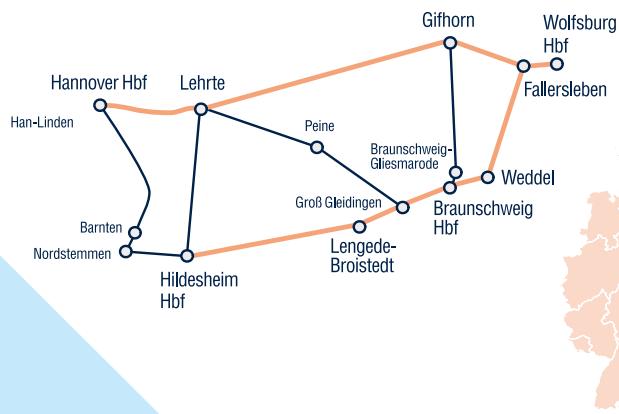
DB Netz AG

Streckenlänge

150 km

Fahrtzeit

Hannover – Gifhorn – Wolfsburg 56 Minuten,
Wolfsburg – Braunschweig – Hildesheim 48 Minuten



Taktung

Stundentakt mit Verstärkerfahrten in der Hauptverkehrszeit

Höchstgeschwindigkeit

160 km/h

Zugkilometer

2,1 Millionen

Fahrzeuge

Typ Coradia Continental des Herstellers Alstom

Kontakt

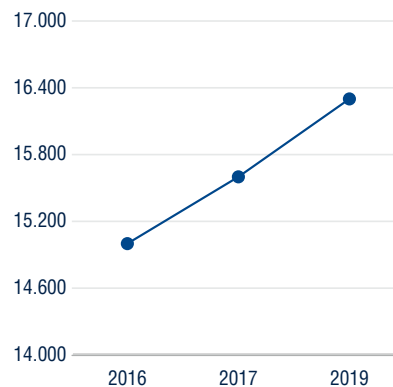
Björn Pamperin
Pressesprecher
St.-Viti-Str. 15
29525 Uelzen



T 0581 97164-220
M pamperin@der-metronom.de
W www.der-enno.de



FAHRGASTZAHLEN PRO TAG



enno – eine echte Marke in Niedersachsen

Wer mit dem enno zwischen Hildesheim, Wolfsburg und Hannover unterwegs ist, stößt mit ein bisschen Glück auf eine Eisenbahnerin mit Herz. Claudia Menges, Zugbegleiterin bei enno, gewann diesen bundesweiten Preis, weil sie nach einem längeren Stopp wegen eines Personenschadens mehrere Fahrgäste nach Mitternacht in Wolfsburg persönlich nach Hause brachte. enno – eine Marke der *metronom* Eisenbahngesellschaft – steht in der Region in Niedersachsen für eine moderne, komfortable Mobilität, zu der selbstverständlich ein freundlicher Umgang mit den Kundinnen und Kunden gehört.

Ein früher vor sich hin dümpelnder Nahverkehr, ein Angebot ohne speziellen Zuschnitt für Jugendliche und Freizeitreisende – all das wirkt heute wie aus einer anderen Zeit. Für viele Menschen hat enno die Schiene als attraktives Fortbewegungsmittel wieder salonfähig gemacht. Wolfsburg und Braunschweig wirken auf der Schiene heute wie eine Einheit, die eine fast S-Bahn-ähnliche Verbindung zusammenführt. Auch zwischen Hildesheim und Braunschweig spielt die Schiene im Nahverkehr wieder eine Rolle; auf der wichtigen Pendlerstrecke Hannover - Wolfsburg ohnehin. Die Nachfrage ist in normalen Zeiten ohne Pandemie-Einschränkungen so groß, dass die Züge verlängert werden müssen, wo vorher höchstens alle zwei Stunden eine Bahn vorbeikam.

Damit ist die Strecke ein Beispiel dafür, wie hilfreich ein dichter Takt zusammen mit einer frischen, regionalen Marke sein kann, durch die Menschen den SPNV mit etwas Positivem in Verbindung bringen. Aber denkbar wäre der Erfolg nicht ohne die Investitionen in Infrastruktur und Fahrzeuge. Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2015 kamen neue, spurtstarke Züge vom Typ Coradia Continental des Herstellers Alstom. Sie bieten nicht nur eine hochwertige Innenausstattung und ein innovatives Design, sondern ermöglichen auch Serviceleistungen wie schnelle Infos für die Reisenden oder Sitzplatzreservierungen für Stammkunden. Viele Details wie Sonnenschutzrollos oder Steckdosen runden das kundenfreundliche Angebot ab. Zudem war das WLAN im enno das erste WLAN im deutschen Regionalverkehr. Wichtig für den Aufschwung aber war auch die Kapazitätserhöhung durch zwei Triebfahrzeuge (Doppeltraktion). In Hauptverkehrszeiten bietet enno damit fast 500 Sitzplätze, doppelt so viele wie in ruhigeren Phasen mit weniger Betrieb.

„Wenn ich morgens am Bahnsteig stehe, freue ich mich“, sagt enno-Zugbegleiterin Claudia Menges. „Und im Zug freue ich mich, mit einem schönen ‚Guten Morgen‘ die Fahrgäste begrüßen zu können.“ Und so freuen sich die Hildesheimer, Hannoveraner, Braunschweiger und Wolfsburger, in ihren Zug steigen zu können.

Auf einen Blick:

DREI PLUSPUNKTE



**Mit frischer, regionaler Marke SPNV
wieder attraktiv gemacht**



**Schnelle, komfortable Fahrten durch
moderne, spurtstarke Züge**



Taktverdichtung nach Streckenausbau geplant

Weltweite Premiere an Elbe und Weser

Der stellvertretende japanische Wirtschaftsminister kam zur Besichtigung. Der indonesische Botschafter war da. Die New York Times empfahl ihren Leserinnen und Lesern einen Besuch in Niedersachsen, um eine echte Weltneuheit zu bestaunen. Wasserstoff statt Diesel – diesen großen Traum von einem emissionsfreien Schienenpersonennahverkehr (SPNV) haben als erste die Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser (evb) gemeinsam mit ihren Partnern LNVG als Aufgabenträger und Alstom als Hersteller in die Realität umgesetzt. Bereits 2018 begannen die Tests mit zwei Vorserienfahrzeugen des Typs Coradia iLint mit Brennstoffzellenantrieb. Bis Februar 2020 fuhren die beiden Pionierzüge im Fahrgastbetrieb sehr zuverlässig. Ab Mitte 2022 startet der Regelbetrieb mit den Serienfahrzeugen. Nach und nach wird dann die evb ihre Dieselflotte ausmustern und durch Wasserstoffzüge ersetzen. Diese sind sehr leise und stoßen nichts weiter als Wasserdampf und Kondenswasser aus. Dank einer Reichweite von 1.000 Kilometern können sie den ganzen Tag mit einer Tankfüllung die Passagiere ans Ziel bringen. Den Anstoß zu dieser Innovation gab die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG). Als erster Aufgabenträger in Deutschland entschied sie, für Strecken ohne Oberleitungen keine Dieselfahrzeuge mehr anzuschaffen.

Ein wichtiges Signal für Innovation und Klimaschutz hierzulande. Denn fast 40 Prozent der Gleise in Deutschland sind nicht elektrifiziert. Zwar soll dieser Anteil in den nächsten Jahren durch weitere Streckenelektrifizierungen deutlich kleiner werden, aber auch dann werden Abschnitte ohne Oberleitung verbleiben. Hier können alternative Antriebe wie Wasserstoff- oder Batteriezüge helfen, die Lücken zu füllen und den Umweltvorteil der Schiene gegenüber anderen Verkehrsträgern weiter auszubauen. Ein Kilogramm Wasserstoff ersetzt nach Schätzungen des Gase-Herstellers Linde 4,5 Liter Dieselmotorkraftstoff.

Und die evb und ihre Partner haben noch viel vor, um den Klimaschutz weiter voranzutreiben und zu perfektionieren. Bereits jetzt gibt es Planungen, perspektivisch den gesamten Strom für die Erzeugung des neuen Antriebsstoffes aus Windkraft in der Region und damit aus erneuerbaren Energien herzustellen. Die erste Wasserstofftankstelle für Passagierzüge soll Ende 2021 die nächste Stufe in dem Projekt einläuten. Auch hiermit sind die Niedersachsen weltweit Vorreiter.

Wer auch auf nichtelektrifizierten Strecken emissionsfreien SPNV kennenlernen wollte, konnte in der Region zwischen Cuxhaven, Bremerhaven, Bremervörde und Buxtehude bereits einen Vorgeschmack bekommen. Das dachten sich auch die Fahrgäste. Viele reisten in der Pilotphase von weit an, um einmal mit dem ersten Brennstoffzellenzug zu fahren. Bald können sie das Erlebnis wiederholen, wenn die Technik des 21. Jahrhunderts Ende 2022 in den Normalbetrieb geht.





Nachhaltig – auch ohne Oberleitungen

Ein Verkehr ohne Klimabelastung – dieser Vision kommt die Schiene immer näher. Eine wichtige Rolle spielen dabei gerade im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) alternative Antriebe als Ersatz für Dieseltriebzüge. Warum Siemens Mobility in gleichem Maße auf Batterie- wie Wasserstoffzüge setzt, erläutert Albrecht Neumann, CEO Rolling Stock (Leiter der Business Unit Fahrzeuge).



Herr Neumann, im Kampf gegen die Klimakrise ist der Verkehrssektor in den Fokus der öffentlichen Debatte geraten. Was können neue Mobilitätskonzepte zur Senkung der Treibhausgas-Emissionen beitragen?

Albrecht Neumann: In der Tat kommt dem Mobilitätssektor bei der Reduktion der CO₂-Emissionen eine besondere Verantwortung zu. Weil hier eine große Hebelwirkung zu erwarten ist. Die Elektrifizierung des Schienenverkehrs ist dabei entscheidend. Deshalb hat die Allianz pro Schiene das Ziel formuliert, das deutsche Schienennetz bis 2025 zu 70 Prozent zu elektrifizieren. Das ist machbar, aber es gibt auch Herausforderungen.

Was meinen Sie damit genau?

Albrecht Neumann: Nicht alle Strecken können über Oberleitungen mit elektrischer Energie versorgt werden. So erschweren beispielsweise Tunnel und Brücken die Installation eines Oberleitungssystems. Da wird Elektrifizierung kostspielig und zeitaufwendig. Daher ist ein 100-prozentig elektrifiziertes Schienennetz in Deutschland und Europa vorerst nicht realistisch. Die gute Nachricht: Auch für nicht-elektrifizierte Strecken haben wir umweltfreundliche Lösungen!

Wie lange wird das noch dauern?

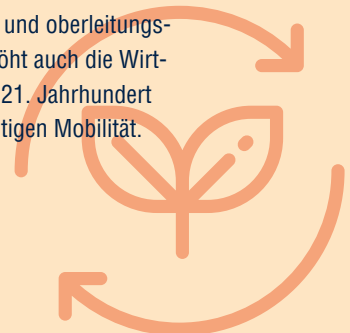
Albrecht Neumann: Diese Lösungen werden bereits eingesetzt. Die Rede ist von hybriden Antrieben. Also zum Beispiel Züge, die wie der Mireo Plus B elektrisch fahren, aber auf reinen Batteriebetrieb umstellen können, wenn sie Streckenabschnitte überbrücken müssen, die nicht elektrifiziert sind. Oder Wasserstoff-Züge wie der Mireo Plus H, die ihre Stärke besonders auf längeren, nicht-elektrifizierten Strecken ausspielen können. Nachhaltigkeit im Schienenregionalverkehr geht also auch ohne Oberleitungen – dafür sorgen diese Innovationen.

Für welche Strecken eignen sich Batteriezüge am besten?

Albrecht Neumann: Ganz grundsätzlich können sie ihre Vorteile auf kürzeren Streckenabschnitten ohne oder mit partieller Oberleitung am besten ausspielen. Hier geht es um Distanzen zwischen 40 und 130 Kilometern ohne Oberleitungen. Bei längeren Entfernungen eignen sich in der Regel Wasserstoffzüge besser, die mit einer Tankladung bis zu 1000 Kilometern fahren können.

Was sind die Hauptvorteile gegenüber einem Dieselzug?

Albrecht Neumann: Ein Batteriehybrid hat klare Vorteile durch die deutlich geringere Klimabelastung, die im Fahrbetrieb beim Einsatz von 100 Prozent grünen Strom bis auf Null sinkt. Reine Dieselzüge können bestehende Oberleitungen zum Beispiel in Stadtzentren aktuell nicht nutzen und produzieren bei der Einfahrt lokal vermeidbare Emissionen. Der Batteriezug kann hier helfen, die CO₂- und Schadstoffbelastung innerhalb von Städten zu reduzieren. Er arbeitet auch effizienter, etwa indem er beim Bremsen Energie in die Batterie zurückspeist. Auch braucht er keine Infrastruktur wie Dieseltankstellen, sofern er sich an bestehender Oberleitung aufladen kann und oberleitungsfreie Abschnitte überbrückt. All das erhöht auch die Wirtschaftlichkeit. Der Batteriehybrid ist im 21. Jahrhundert ein wesentlicher Baustein einer nachhaltigen Mobilität.





BAYERN

Filzenexpress



Südostbayernbahn

Betreiber

- DB RegioNetz Verkehrs GmbH
- Südostbayernbahn

Aufgabenträger

Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH

Infrastruktur

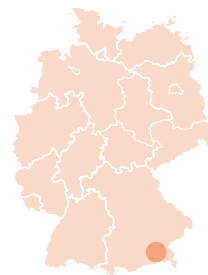
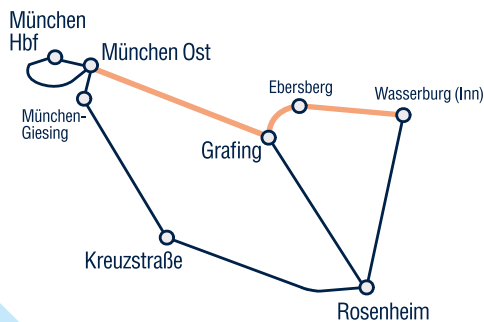
DB RegioNetz Infrastruktur GmbH, Südostbayernbahn für Strecke Wasserburg – Ebersberg. DB Netz AG für Strecke Ebersberg – Grafting – München Ost

Streckenlänge

Ca. 25 km

Fahrtzeit

Wasserburg – Grafting 37 min (wg. Standzeit in Steinhöring, Kreuzung). Grafting – Wasserburg 36 min.



Taktung

Stundentakt. Taktverdichtung in der Woche in der Hauptverkehrszeit am Morgen, zudem für Schülerverkehr

Höchstgeschwindigkeit

80 km/h

Zugkilometer

431.543 km/Jahr (seit Fahrplan 2017)

Fahrzeuge

Triebwagen der Baureihe 628

Kontakt

Christian Steinbacher
Geschäftsleiter Infrastruktur der Südostbayernbahn
Friedrich-Ebert-Straße 7
84453 Mühldorf



M christian.steinbacher@deutschebahn.com

W www.suedostbayernbahn.de

FAHRGASTZAHLEN

PRO TAG

2014-2019

+160 %



Das Umland näher an München herangeführt

Ihre Heimat ohne die Südostbayerbahn mögen sich die Menschen im östlichen Umland von München gar nicht erst vorstellen. Von dem Angebot, auf der Schiene in die Metropole an der Isar zu fahren, machen sie jedenfalls reichlich Gebrauch. Um 160 Prozent stiegen die Fahrgastzahlen zwischen 2014 und 2019 – eine tolle Entwicklung auch im innerdeutschen Vergleich.

Dabei wäre es mit dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) auf der Strecke des so genannten Filzenexpress zwischen Ebersberg und Wasserburg vor einigen Jahrzehnten um ein Haar vorbei gewesen. Doch die Bürger wehrten sich gegen die schon sehr konkreten Stilllegungspläne – mit Erfolg. Und die Entwicklung seitdem gibt ihnen Recht.

Die Renaissance des Filzenexpress ist ein Lehrstück, wie ein kluges, kundenfreundliches Management den Schienenverkehr in der Fläche nachhaltig beleben kann. Stetig weiteten Aufgabenträger und Betreiber das Angebot aus

und bewogen so mehr und mehr Pendler, in den Zug umzusteigen. Die Liste der Verbesserung reicht vom Bayern-Takt Mitte der 90er Jahre über einen Ausbau der Infrastruktur und eine Steigerung des Fahrtempos durch gezielte Investitionen in die Strecke bis hin zur Einführung mehrerer umsteigefreier Verbindungen am Tag bis nach München. Heute präsentiert sich der Filzenexpress als flotte, moderne Linie. Doch die nächsten deutlichen Qualitätssteigerungen sind bereits fest geplant. So soll die Strecke eine Oberleitung erhalten, was den Abschied vom Dieseldieselbetrieb bedeutet. Auch ist vorgesehen, den Filzenexpress in das Münchner S-Bahn-System zu integrieren. Und so zeigt die Strecke Grafing - Ebersberg - Wasserburg, was Investitionen und Modernisierungen im SPNV bewirken können. Seinen Namen verdankt der Filzenexpress übrigens den einstigen Hochmooren in einer Gegend, in der sich die Menschen früher weit weg von der Großstadt München fühlten. Heute ist das Umland dank eines attraktiven Nahverkehrs auf der Schiene näher denn je an die Metropole herangerückt.

Auf einen Blick:

DREI PLUSPUNKTE



**Nach Ausbau der Infrastruktur
80 Prozent mehr Züge**



**Stundentakt in der Woche, verlängertes Angebot
bis in den späten Abend**



Direktverbindungen von und nach München auf 12 verdoppelt

Regiobahn S 28



Betreiber

Regiobahn Fahrbetriebsgesellschaft mbH

Aufgabenträger

VRR AöR

Infrastruktur

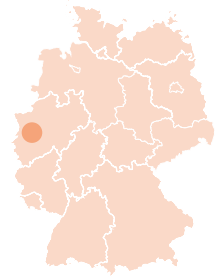
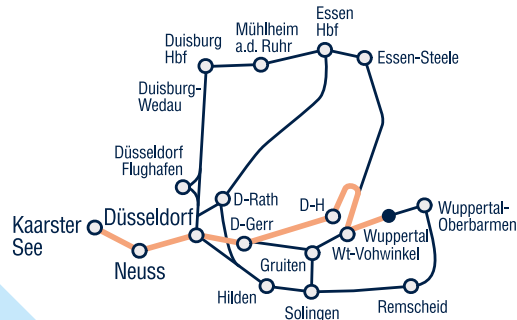
Regiobahn GmbH; im Abschnitt Neuss Hbf – Düsseldorf-Gerresheim sowie Abzweig Domap – Wuppertal Hbf DB Netz AG

Streckenlänge

Kaarst – Düsseldorf – Mettmann 2019: 31,5 km
Kaarst – Düsseldorf – Mettmann – Wuppertal 2021: 45 km

Fahrtzeit

54 Minuten (Kaarst – Mettmann)
74 Minuten (Kaarst – Wuppertal)



Taktung

20 Minuten Kaarst – Mettmann
20/40 Minuten Mettmann – Wuppertal

Höchstgeschwindigkeit

100 km/h

Zugkilometer

bis Dezember 2020 1,2 Millionen km pro Jahr,
seit Streckenverlängerung 1,6 Millionen

Fahrzeuge

bis März 2021 Talente, ab Dezember 2020 Integral

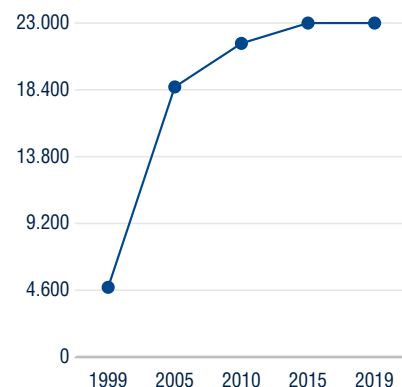
Kontakt

Dip.-Ing. Sabine Hovermann
Pressesprecherin
Bahnstraße 58
40822 Mettmann



T 02104 305401
M sabine.hovermann@regio-bahn.de
W www.regio-bahn.de

FAHRGASTZAHLEN PRO TAG



Quicklebendig im Neandertal

Wer nach einer Bürgerbahn im besten Wortsinn sucht, sollte in den Düsseldorfer Speckgürtel fahren. Dort fährt die S 28 seit zwei Jahrzehnten zwischen Kaarst, Neuss und Mettmann auf der Erfolgsspur. Die Anwohner wollten sich mit dem Aus der Bahnverbindung in ihrer Heimat nicht abfinden. Mit ihren Protesten widersetzten sich die Menschen den Stilllegungsplänen so beherzt, dass die Städte und Kreise der Region durch Gründung der Regiobahn GmbH den Weiterbetrieb der Strecke selbst in die Hand nahmen. Ohne dieses einzigartige Engagement gäbe es heute „im Neandertal zwar ein weltbekanntes Museum um die Urmensch-Fundstelle, aber keine Haltestelle mehr“ – so die Westdeutsche Allgemeine Zeitung.

Zum Glück kam es anders. Der Schienenpersonennahverkehr starb nicht aus, sondern präsentiert sich quicklebendig. Die Regiobahn übernahm und sanierte die Strecke, ließ die Züge in dichtem Takt fahren, baute acht neue Stationen sowie vier neue P+R-Plätze. Und freute sich rasch über einen gewaltigen Zuspruch. Schon bald stiegen fast 5.000 Menschen pro Tag in die neue S-Bahn, beinahe zehnmal so

viele wie vor der Übernahme durch die Regiobahn. Wenige Jahre später legte die tägliche Fahrgastzahl auf 23.000 zu. Damit übertraf die Erfolgsbahn nicht nur alle Prognosen, sondern erreichte ihre damalige Kapazitätsgrenze. All das überzeugte die Pendler und Touristen: kurze Fahrtzeiten im 20-Minuten-Takt in die größeren Städte, moderne, klimatisierte Fahrzeuge, helle und videoüberwachte Stationen sowie große P+R-Plätze und ein direkter Umstieg in den Bus zur Weiterfahrt.

Und die Renaissance des SPNV rund um die nordrhein-westfälische Landeshauptstadt geht weiter. Im Dezember 2020 ging die lang erwartete Verlängerung von Mettmann Stadtwald nach Wuppertal in Betrieb. Bis Hahnenfurth wurden die bis dahin nur vom Güterverkehr genutzten Gleise für den SPNV reaktiviert. Und von dort bis zum Abzweig Düssel baute die Regiobahn sogar ein kurzes Streckenstück neu. Als nächsten Schritt hat der Aufgabenträger die Elektrifizierung vorgesehen, um den Umweltvorteil der Regiobahn weiter auszubauen.

Auf einen Blick:

DREI PLUSPUNKTE



Vom Stilllegungskandidaten zum Fahrgastmagneten

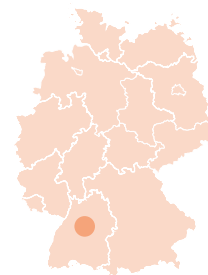
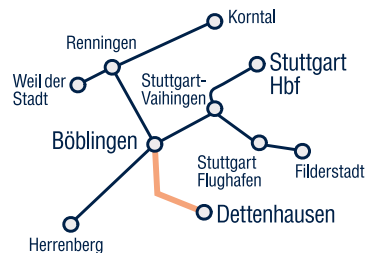


Kurze Wege vom Zug zu Bussen und Parkplätzen



Guter Service mit modernen Fahrzeugen und hellen Stationen

Schönbuchbahn



Betreiber

Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft mbH

Aufgabenträger

Zweckverband Schönbuchbahn

Infrastruktur

Zweckverband Schönbuchbahn (ZVS)

Streckenlänge

17 km

Fahrtzeit

23 Minuten je Richtung

Taktung

in Spitzenzeiten 15-Minuten-Takt,
sonst 30-Minuten-Takt, spät abends Stundentakt

Höchstgeschwindigkeit

100 km/h

Zugkilometer

Ca. 490.000 Zugkilometer

Fahrzeuge

Acht RegioShuttle RS 1 (Br 650); vier angemietete ET 426;
sobald Zulassung vorliegt: 12 ET 455 (Fa. CAF)

Kontakt

Günther Springer
Geschäftsstellenleiter des Zweckverband Schönbuchbahn
Parkstraße 16
71034 Böblingen



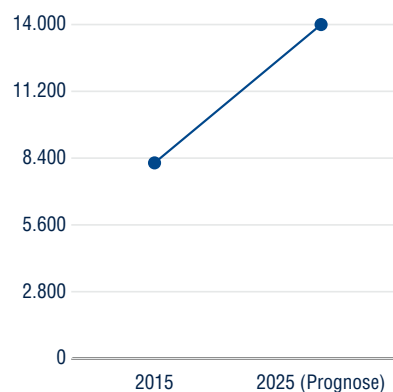
T 07031 663 1887
M g.springer@lrabb.de
W www.schoenbuchbahn.de

Jens-Ulrich Beck,
Geschäftsführer Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft mbH
Seewiesenstraße 19-23
71334 Waiblingen



T 07151 303800
M info@weg-bahn.de
W www.weg-bahn.de

FAHRGASTZAHLEN PRO TAG



Schönbuchbahn ist wieder da – besser als je zuvor

Paradebeispiel, Modellprojekt, Pionierin – fleißig sammelt die Schönbuchbahn Lobpreisungen für die gelungene Reaktivierung und zieht Interessierte aus aller Welt an. Kein Wunder: Das Comeback der Schiene ist nach jahre- und jahrzehntelanger Stilllegung an kaum einer Strecke so gelungen wie hier auf den Gleisen zwischen Böblingen und Dettenhausen südwestlich von Stuttgart. Als zuverlässige Zubringerin für die stark frequentierten S-Bahn-Achsen Herrenberg – Stuttgart und Renningen – Leonberg hat sich die Schönbuchbahn unverzichtbar gemacht für den öffentlichen Personenverkehr in Baden-Württemberg. Mit ihren 17 Kilometern erschließt sie neben großen Teilen der Stadt Böblingen die Anliegergemeinden Holzgerlingen, Weil im Schönbuch und Dettenhausen.

Damit steht die Schönbuchbahn beispielhaft für das Potential von Reaktivierungen. Im Dezember 1966 erlebte sie einen traurigen Abschied. Gerade 90 Fahrgäste nutzten sie noch im Schnitt am Tag, bevor sie ihren Dornröschenschlaf antrat. Doch die Bürger der Anliegergemeinden wollten sich nicht damit abfinden, allein auf Bus oder Pkw angewiesen zu sein. Unermüdlich setzten sie sich für die Wiederbelebung ihrer Schönbuchbahn ein – die Hartnäckigkeit sollte sich auszahlen. Als Reaktivierungen noch nicht in aller Munde waren und der Zeitgeist anders tickte, legte die

Schönbuchbahn im Dezember 1996 einen überzeugenden Neustart hin. Bereits 1997 übertraf sie mit über 5.000 Fahrgästen pro Werktag die Prognose um 100 Prozent. So begeistert nahmen die Menschen südwestlich von Stuttgart ihre neue, alte Schönbuchbahn an, dass schon bald klar war: Auf die Reaktivierung muss die Elektrifizierung folgen. Das verbessert nicht nur die Umweltbilanz der Verbindung weiter, sondern erlaubt auch den Einsatz größerer Fahrzeuge. Außerdem ermöglicht ein abschnittsweiser zweigleisiger Ausbau einen noch dichteren Takt, ohne den der Kundenansturm auf Dauer kaum zu bewältigen wäre. Die Zahl der täglichen Nutzer war da schon auf 8.200 angewachsen. Nach zweijährigem Ausbau inklusive Elektrifizierung hieß es im Dezember 2019 aufs Neue: „Die Schönbuchbahn ist wieder da.“ Und mit den neuen Triebfahrzeugen ab 2022 klimafreundlicher als jemals zuvor.

Durch die Investitionen bietet die Strecke zwischen Böblingen und Holzgerlingen zwei Gleise, so dass die Züge im 15-Minuten-Takt fahren können. Neue Haltepunkte und barrierefreie Bahnsteige erhöhen die Attraktivität weiter. Und so rechnet der Zweckverband Schönbuchbahn damit, die Zahl der Fahrgäste bis 2025 noch einmal deutlich auf 14.000 erhöhen zu können.

Auf einen Blick:

DREI PLUSPUNKTE



Musterbeispiel für Reaktivierung



Zubringer für Achse Herrenberg – Stuttgart



Taktverdichtung auf 15 Minuten-Takt

RE 7/RE 70



Regio Schleswig-Holstein

Betreiber

DB Regio AG

Aufgabenträger

NAH.SH (federführend), HVV

Infrastruktur

DB Netz AG

Streckenlänge

Flensburg – Neumünster – Hamburg 181 km,
Kiel – Neumünster – Hamburg 110 km

Fahrtzeit

RE 70: 70 Minuten, RE 7 120 Minuten Flensburg –
Hamburg, 73 Minuten Kiel – Hamburg

Taktung

Stundentakt, durch Überlagerung der Linien auf Strecke
Hamburg-Kiel 30 Minuten-Takt

Höchstgeschwindigkeit

160 km/h

Zugkilometer

Ca. 4.600.000 km/Jahr

Fahrzeuge

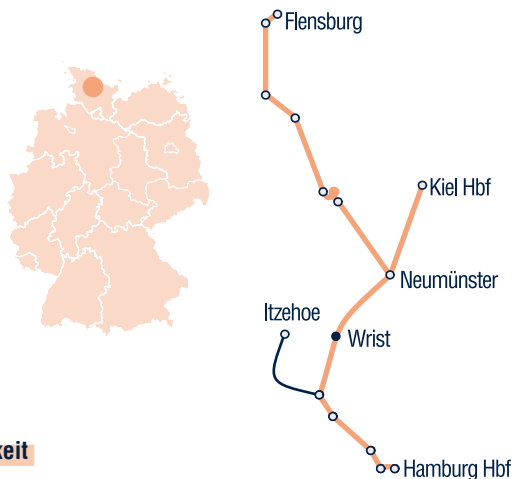
Bombardier Twindexx (ET 445), zusätzlich lokbespannte
Doppelstockgarnituren mit BR 146

Kontakt

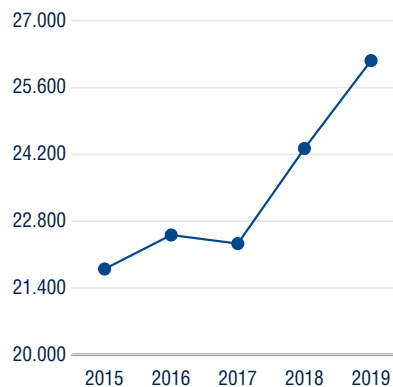
Thomas Jackschies
Verkehrsvertragsmanager Netz Mitte
Alte Lüneburger Chaussee 15
24114 Kiel



M thomas.jackschies@deutschebahn.com
W www.bahn.de/regio-sh



FAHRGASTZAHLEN PRO TAG



Ein Regionalzug auf Erfolgskurs

In Schleswig-Holstein können auch einem Zug Flügel wachsen. Dafür sorgt im hohen Norden DB Regio gemeinsam mit dem Aufgabenträger NAH.SH im Schienenpersonennahverkehr (SPNV): Sie entschieden, den von Hamburg kommenden Regionalexpress (RE 7) in Neumünster zu teilen. Für die einen Fahrgäste geht es weiter nach Flensburg, für die anderen Richtung Kiel. Flügelung nennen die Eisenbahner diese Zugteilung. Sie sorgt dafür, dass zwei verschiedene Fahrtziele umsteigefrei erreichbar sind. Ein ebenso einfaches wie geniales Konzept, mit dem der Nahverkehr in der Region in neue Höhen aufsteigen konnte. Auf dem Weg nach Hamburg entstand für die Pendler eine stündliche, durchgehende Verbindung von Flensburg aus und von Kiel. Zusammen mit der bestehenden RE 70 entstand von Kiel somit eine umsteigefreie Anfahrt im Halbstunden-Takt. Dadurch verbesserte sich auf einer der zentralen Achsen im Norden die Anbindung an die Metropole Hamburg deutlich. Die Linie RE 7 bindet Einfeld sowie Flintbek an und die RE 70 hält auch in Brokstedt, so dass die Einwohner kleinerer Orte am Heimatbahnhof in den schnelleren Regionalverkehr einsteigen können und ohne Umsteigen in die Hansestadt an der Elbe gelangen.

Dieser Flügel-Verlauf der Linie RE 7 trug wesentlich dazu bei, einer der zentralen Herausforderungen für den Schienenverkehr im Bundesland zwischen Nord- und Ostsee zu meistern. Das sind die Engpässe in der stark wachsenden Stadt Hamburg mit der intensiven Konkurrenz um die begehrten Flächen in der City. So gebündelt wie möglich müssen die Züge daher auf dem letzten Abschnitt ein Gleis pro Richtung nutzen und mit den begrenzten Platzverhältnissen am Hamburger Hauptbahnhof mit den dicht belegten Bahnsteigen fertig werden. Die Macher aus dem echten Norden zeigten, wie sich mit Phantasie und Kreativität das Beste aus schwierigen Umständen machen lässt. Die Flügelung im Linienverlauf bedeutet außerdem zwischen Neumünster und der Hansestadt zwei Triebwagen pro Zug, was die Kapazitäten im direkten Einzugsbereich von Hamburg erhöht. Durch diese so genannte Doppeltraktion können bis Neumünster pro Zug 700 Fahrgäste Platz nehmen, doppelt so viele wie zuvor. Viel Platz und Komfort bieten die Fahrzeuge, die vom Hersteller Bombardier stammen. So können sie auch die zahlreichen Touristen nach Kiel aufnehmen, die mit jeder Menge Gepäck an der Ostsee auf Seereise mit dem Kreuzfahrtschiff gehen. All dies führte auf den Gleisen zu einer erfreulichen Entwicklung der Fahrgastzahlen.

Auf einen Blick:

DREI PLUSPUNKTE



**Attraktive, umsteigefreie Verbindungen
von Hamburg in den Norden**



**Auch kleine Bahnhöfe an schnellen
Regionalverkehr angebunden**



Moderne, extrem spurtstarke Fahrzeuge sorgen für hohen Komfort

RB 61 / RB 71



Betreiber

NBE nordbahn Eisenbahngesellschaft mbH & Co. KG

Aufgabenträger

Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH (NAH.SH)

Infrastruktur

Deutsche Bahn AG

Streckenlänge

94 km

Fahrtzeit

Hamburg zum Knotenpunkt Elmshorn in unter 30 Minuten

Taktung

Stundentakt, Teilabschnitt zwischen Elmshorn und Hamburg bis zu drei Verbindungen pro Stunde

Höchstgeschwindigkeit

160 km/h

Zugkilometer

2.085.784 km

Fahrzeuge

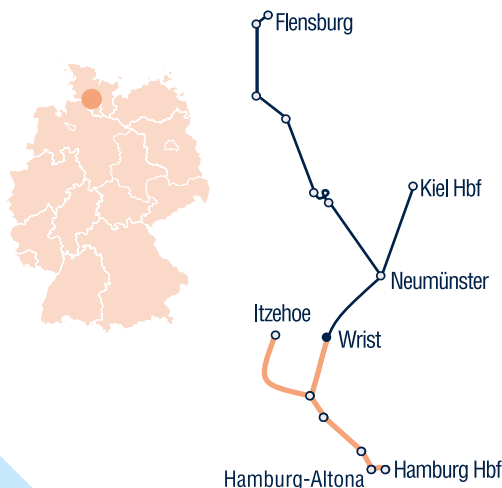
elektrische Niederflurtriebzüge des Typs FLIRT 3 der Firma Stadler (sieben 5-teilige und acht 6-teilige)

Kontakt

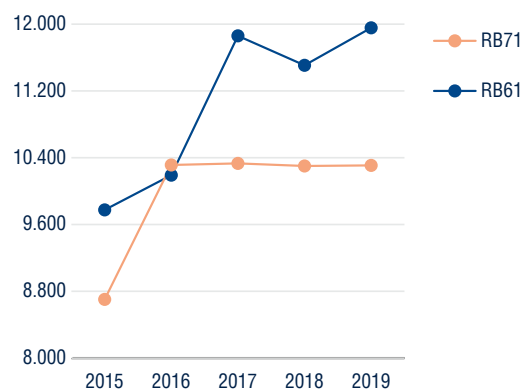
Christiane Lage-Kress
Pressesprecherin nordbahn
Rudolf-Diesel-Str. 2
24568 Kaltenkirchen



T 04191/ 933-100
M presse@nordbahn.de
W www.nordbahn.de



FAHRGASTZAHLEN PRO TAG



Schnell und bequem nach Hamburg und zurück

Im hohen Norden wächst der Verkehr besonders zwischen Schleswig-Holstein und Hamburg stetig. Wie man das Beste daraus macht und mit extrem schweren Infrastrukturbedingungen durch Engpässe im Netz fertig wird, zeigt die nordbahn im westlichen Schleswig-Holstein. Um mehr als ein Fünftel wuchs die Fahrgastzahl zwischen 2015 und 2019. Das hat viel mit dem ausgedehnten Angebot für die Kunden zu tun. Seit die nordbahn die Regionalbahn 61 von Itzehoe und die Regionalbahn 71 von Wrist im Auftrag des Nahverkehrsverbundes NAH.SH nach Hamburg betreibt, haben die Fahrgäste häufiger die Möglichkeit, in die Hansestadt und zurück zu kommen. Von Wrist ist die nordbahn im Stundentakt nach Altona unterwegs, von Itzehoe fährt sie stündlich zum Hamburger Hauptbahnhof. Und in den Spitzenzeiten verstärken zusätzliche Züge den Verkehr nach Altona. Ähnlich wie weiter nördlich auf den Strecken Richtung Kiel und Flensburg hilft das Flügelkonzept, durch das sich die Regionalbahnlinien auf dem gemeinsamen Abschnitt Elmshorn-Hamburg überlagern. Den Pendlern und anderen stehen damit in der Hauptverkehrszeit bis zu drei Verbindungen pro Stunde nach Hamburg zur Verfügung – dies gilt zum Beispiel für die kleine Stadt Tornesch im Kreis Pinneberg.

Ein dichter Takt ist das eine – moderne, komfortable Fahrzeuge das andere. Die Triebwagen vom Typ FLIRT 3 der Firma Stadler verkürzen dank ihrer Sprintstärke die Fahrtzeit spürbar. Eine Wohlfühlatmosphäre verspricht und bietet die nordbahn auch im Inneren mit einem frischen Design, einer hochwertigen Ausstattung und dem großzügigen Raumgefühl. Dazu gehören bequeme Sitzplätze, jede Menge Gepäckstauraum und viel Platz für Kinderwagen, Räder und Rollstühle in den Mehrzweckbereichen. Nicht nur Menschen mit Mobilitätseinschränkungen erleichtert die so genannte Spaltenüberbrückung das Einsteigen. Das Wechseln in einen anderen Wagen ist kein Problem durch die durchgängige Verbindung zwischen den Wagenteilen. In der ersten Klasse im vordersten und hintersten Teil erwarten die Nutzer zudem noch mehr Beinfreiheit, große Tische und Steckdosen an jedem Platz. Und so gelingt es, mit einem zeitgemäßen und kundenorientierten Angebot das Bahnfahren im SPNV im Norden so attraktiv wie möglich zu machen. Die nordbahn kurbelt aktiv die Fahrgastnachfrage an – sei es durch einen interaktiven Erlebnisfinder auf nordbahn.de oder durch zusätzliche Fahrten zum Wacken:Open:Air und anderen Veranstaltungen in der Region.

Auf einen Blick:

DREI PLUSPUNKTE



Hohe Transportleistung durch Flügelkonzept



Rasches Fahrgast-Wachstum auf stark beanspruchten Strecken



Experte im Freizeitverkehr

Bentheimer Eisenbahn



Betreiber

Bentheimer Eisenbahn AG

Aufgabenträger

LNVG

Infrastruktur

BE Netz GmbH

Streckenlänge

28 km

Fahrtzeit

32 min

Taktung

Stundentakt

Höchstgeschwindigkeit

80 km/h

Zugkilometer

Ca. 326.000 km

Fahrzeuge

Coradia LINT 41 von Alstom

Kontakt

Joachim Berends

Vorstandsvorsitzender Bentheimer Eisenbahn AG

Otto-Hahn-Straße 1

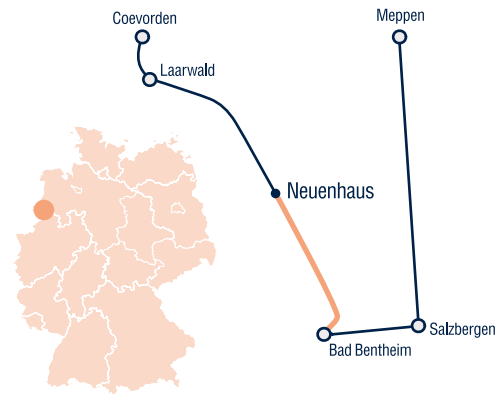
48529 Nordhorn



T 05921 8033-0

M info@bentheimer-eisenbahn.de

W www.bentheimer-eisenbahn.de



FAHRGASTZAHLEN PRO MONAT



Mit Regiopa durch Europa

Als vorerst das letzte Mal ein Zug die Menschen von Bad Bentheim nach Neuenhaus brachte, schoss noch Gerd Müller die Tore für die (west-)deutsche Fußball-Nationalmannschaft. Bis der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in die Region zurückkam, war die Mauer längst gefallen und die Kunden zahlten routiniert mit dem Euro statt der D-Mark. Eine gefühlte Ewigkeit von 45 Jahren warteten die Grafschafter nach der Stilllegung 1974 auf den nächsten Personenzug. Am 7. Juli 2019 feierte die Strecke ein glanzvolles Comeback. Schon bald beförderte die Bentheimer Eisenbahn 2500 statt der erwarteten 1700 Fahrgäste am Tag.

Man kann sich die Erleichterung und Freude vorstellen, als die ersten Schüler von Bad Bentheim die Bahn für den Schulweg zum Gymnasium in Nordhorn nutzten. Damit erlebten sie, was sie bis dahin nur aus den Erzählungen der Großeltern kannten. Seitdem können sie auch morgens ein bisschen länger schlafen: Der „Regiopa Express“ bringt sie 20 Minuten schneller von Bad Bentheim nach Neuenhaus als der Bus. Umweltfreundlicher als die Konkurrenz ist er ohnehin. Zwar fahren die Züge noch mit Diesel. Dennoch sorgen sie auf der 28 Kilometer langen Strecke laut Bentheimer Eisenbahner AG im Vergleich mit dem Auto für eine beachtliche Einsparung an Kohlendioxid-Emissionen von fast 60 Prozent. Ein wichtiger Faktor für den Erfolg von Regiopa ist der gute Service. In die Niederflurbahnen der Marke LINT 41 steigen Radfahrer, Rollstuhlfahrer und Eltern mit Kinderwagen bequem ein und aus. Jeder Zug bietet 118 Sitzplätze, die teilweise mit Klapptischen und Steckdosen ausgestattet sind, ausreichend Platz für zwölf

Fahrräder sowie kostenloses WLAN. Natürlich gehört zu einem gelungenen Comeback der Schiene auch eine Revitalisierung der Bahnhöfe. Als letzte Kreisstadt in der Grafschaft mit über 50 000 Einwohnern bekam Nordhorn wieder einen Anschluss an den Bahnverkehr – der Bahnhof wird aktuell modernisiert und voraussichtlich im Sommer 2022 fertig sein. In Bad Bentheim gelang die Modernisierung so gut, dass die Station 2019 in dem bundesweiten Wettbewerb der Allianz pro Schiene den begehrten Titel „Bahnhof des Jahres“ erhielt. „Nach umfangreichen Sanierungsarbeiten ist der Bahnhof Bad Bentheim heute ein Ort, an dem sich Reisende und Pendler gleichermaßen wohl fühlen“, schrieb die Jury in ihrer Begründung für die Auszeichnung. Und weiter: „Schon bei Betreten des in frischem Glanz erstrahlenden Gebäudes aus der Kaiserzeit spüren sie, dass sie willkommen sind. Hier ist alles vorbereitet, um eine Zugfahrt angenehm und in schöner, freundlicher Atmosphäre beginnen oder enden zu lassen.“

Und so ist die ganze Grafschaft wieder am Zug. Bundesweit sorgte die Reaktivierung mit der begeisterten Reaktion der Kunden und der hohen Qualität des Angebots für Furore. Doch die Grafschafter wollen noch mehr. Weitere Haltepunkte und barrierefreie Bahnsteige sind geplant. Vor allem soll nun auch der grenzüberschreitende Schienenpersonennahverkehr reaktiviert werden. Mit den Nachbarn in den Niederlanden ist vereinbart, die Strecke Neuenhaus – Coevorden – Emmen wieder in Betrieb zu nehmen. Eine neue Schienenverbindung, die Menschen aus ganz Europa einander näherbringen wird.

Auf einen Blick:

DREI PLUSPUNKTE



Bundesweites Vorbild für Reaktivierungen



Hoher Kundenservice



Weiterer Ausbau in die Niederlande in Planung

Fragen und Antworten

Schienenpersonennahverkehr



Wer an den Personenverkehr auf der Schiene denkt, hat oft Fernzüge vor Augen. Dabei ist der Löwenanteil der Bahnkunden auf kurzen Strecken unterwegs. 95 Prozent aller Fahrgäste reisen im Schienenpersonennahverkehr (kurz: SPNV), nur fünf Prozent im Fernverkehr. Nicht immer ist es leicht für Bürger oder auch für Journalisten und andere Interessierte, die Strukturen des SPNV zu verstehen. Hier die Antworten auf wichtige Fragen zu einer spannenden Branche.

1. Wie ist der Nahverkehr auf der Schiene in Deutschland organisiert? Wer bestimmt, wo ein Nahverkehrszug fährt?

Über Art und Umfang des Schienenpersonennahverkehrs in Deutschland entscheiden seit der großen Bahnreform Mitte der 1990er Jahre die Bundesländer, also die regionale politische Ebene. Für die Organisation und Finanzierung des SPNV haben sie eigene Institutionen gegründet – die so genannten Aufgabenträger. Diese bestellen den regionalen Verkehr auf der Schiene, die Eisenbahnverkehrsunternehmen führen ihn durch.

2. Was genau sind „Aufgabenträger“?

Die Bundesländer haben in eigenen Nahverkehrsgesetzen festgelegt, wer im betreffenden Bundesland als Aufgabenträger für den SPNV agiert. Hier gibt es verschiedene Lösungen. Es können Landesgesellschaften sein oder auch Organisationen wie Zweckverbände oder Verkehrsverbünde. Als Besteller legen die Aufgabenträger den Angebotsumfang im SPNV fest. Sie entscheiden, welche Strecken im SPNV befahren werden, an welchen Bahnhöfen die Züge halten, wie viele Sitzplätze zur Verfügung stehen, wann der Betrieb morgens beginnt und wann er abends endet und wie dicht der Takt ist. In diesem „Besteller-Ersteller-System“ vergeben die Aufgabenträger die Aufträge für einzelne Strecken oder Streckennetze, in der Regel für einen längeren Zeitraum von beispielsweise zehn Jahren. Um diese Vergaben bewerben sich die verschiedenen Eisenbahnverkehrsunternehmen. Wer in diesem Vergabeverfahren gewinnt und den Zuschlag erhält, führt anschließend den SPNV durch.

3. Wie viele Menschen sind im SPNV unterwegs?

Im Jahr 2019 nutzten 2,78 Milliarden Fahrgäste den SPNV in Deutschland, fast ein Viertel mehr als zehn Jahre zuvor. Zum SPNV zählen dabei alle Regionalzüge einschließlich der S-Bahnen.

Rechtlich und statistisch nicht zum SPNV zählen dagegen die städtischen Schienenverkehrsmittel U-Bahn und Straßenbahn. Hier sind weitere 4,13 Milliarden Fahrgäste jährlich unterwegs.

Mit den Kundenzahlen ist auch die Verkehrsleistung gewachsen – bis 2019 auf über 100 Milliarden Personenkilometer im Eisenbahnverkehr. Auf den SPNV entfielen dabei 55,7 Milliarden und auf den Fernverkehr 44,7 Milliarden Personenkilometer. Die Kennziffer Personenkilometer berücksichtigt neben der Zahl der Reisenden auch die zurückgelegte Strecke.

Auch hier kommt die Verkehrsleistung von U- und Straßenbahnen mit 17,7 Milliarden Personenkilometern noch hinzu. Damit erreichen alle Bereiche des schienengebundenen Personenverkehrs zusammen in Deutschland einen Marktanteil von knapp elf Prozent.

4. Was leistet der SPNV für die Gesellschaft?

Ein Leben ohne einen leistungsfähigen SPNV mag man sich nicht vorstellen. Die Städte wären vollends verstopft, die Menschen ohne Auto auf dem Land abgekoppelt und die Klimlasten des Verkehrs erheblich höher. Die Fahrt mit Nahverkehrszügen, aber auch mit Straßen-, Stadt- oder

U-Bahn belastet das Klima um zwei Drittel weniger als die Tour mit dem Auto. Und der Umweltvorsprung der Schiene wächst weiter. Sie hat pro Personenkilometer ihre Treibhausgasemissionen im Personen-Nahverkehr zwischen 2013 und 2019 um fast ein Viertel gesenkt. Der Pkw konnte allen technischen Innovationen zum Trotz seine Klimabilanz kaum verbessern und erreicht lediglich eine minimale Entlastung um ein Zwanzigstel. Mehr Raum für Mensch und Natur, mehr Platz in den Städten, eine höhere Verkehrssicherheit und eine bessere Anbindung ländlicher Räume – all das zählt zu den gewichtigen Vorteilen und Leistungen des SPNV, der daher völlig zu Recht auf breite politische Unterstützung zählen kann.

5. Wer finanziert den Nahverkehr auf der Schiene in Deutschland?

Als erstes natürlich die Fahrgäste mit dem Kauf von Tickets, seien es Einzelfahrkarten oder Jahreskarten. Doch während sich der Fernverkehr durch den Ticketverkauf selbst trägt, reichen beim SPNV die Fahrgeldeinnahmen allein nicht aus. Daher müssen öffentliche Mittel hinzukommen. Hierfür erhalten die Länder seit der Bahnreform vom Bund die sogenannten „Regionalisierungsmittel“.

Die Länder sind, wie beschrieben, seit Mitte der 1990er Jahre verantwortlich für die Organisation des SPNV. Weil damit auch die Finanzierungsverantwortung vom Bund auf die Länder übergegangen ist, bekommen diese seit 1996 aus dem Steueraufkommen des Bundes einen finanziellen Ausgleich in Gestalt der „Regionalisierungsmittel“. Der Betrag wird dabei nach einem festen Verteilungsschlüssel auf die 16 Länder aufgeteilt. Die Regionalisierungsmittel sind zweckgebunden, d.h. die Bundesländer dürfen diese Gelder nur für den öffentlichen Nahverkehr ausgeben. Ein Großteil der Mittel wird für die Bestellung des Zugangebotes eingesetzt, also für den Einkauf von Zugleistungen bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen. Ein Teil der Gelder wird aber auch für Investitionen in die Schieneninfrastruktur oder in moderne Fahrzeuge verwendet.

6. Wie hoch sind die Regionalisierungsmittel?

Die Höhe der Regionalisierungsmittel belief sich 2019 auf 8,65 Milliarden Euro. Dieser Betrag wird jährlich um 1,8 Prozent erhöht. Zusätzlich wurde im Rahmen des Klimaschutzpaketes der Bundesregierung eine weitere Aufstockung der Regionalisierungsmittel umgesetzt, die seit dem Jahr 2020 greift. Eine dringende Anpassung, denn auch die Kosten im SPNV steigen stetig. Zum Beispiel durch die EEG-Umlage sowie die Stationsgebühren und die Trassenpreise, die die Infrastrukturbetreiber für die Bereitstellung

der Infrastruktur erheben. Aber auch die Tarifsteigerungen etwa für die Eisenbahner machen sich in den Bilanzen stark bemerkbar. Befristet für den Zeitraum der Corona-Krise hat der Bund die Regionalisierungsmittel außerplanmäßig nochmals deutlich aufgestockt, um die Einnahmeverluste im SPNV infolge des Einbruchs der Fahrgastzahlen auszugleichen. Dadurch konnte erreicht werden, dass trotz der geringeren Fahrgeldeinnahmen das SPNV-Angebot im bisherigen Umfang aufrechterhalten werden konnte.

6. Ist der SPNV teuer?

Im Rahmen der Bahnreform Mitte der 1990er Jahre wurde klargestellt, dass der SPNV eine Aufgabe der Daseinsvorsorge ist. Damit ist anerkannt, dass der SPNV zur Grundversorgung gehört, die der Staat gegenüber seinen Bürgern absichert. Dies ist auch der Hintergrund für die anteilige Finanzierung des SPNV aus öffentlichen Mitteln über die Regionalisierungsmittel. Wenig beachtet wird aber, dass der Schienenverkehr insgesamt und damit auch der SPNV mit erheblichen Wettbewerbsnachteilen zu kämpfen hat. Derzeit zahlt der Schienenverkehr die europaweit höchste Stromsteuer auf Fahrstrom, er zahlt Ökosteuern, EEG-Umlage, Schienenmaut und muss für 100 Prozent der CO₂-Zertifikate im Emissionshandel kostenpflichtig aufkommen. Die konkurrierenden Verkehrsträger hingegen leisten kaum einen Beitrag zur Energiewende. Auch erzeugt die heute vom Straßenverkehr dominierte Mobilität zahlreiche Belastungen für die Gesellschaft, die nicht in die Preise eingehen. Experten sprechen von externen Kosten, weil sie nicht den Verursachern angelastet werden. Nach einer Studie des Infras-Instituts für die Allianz pro Schiene belastet der Verkehr die Allgemeinheit in Deutschland mit Folgekosten von 149 Milliarden Euro pro Jahr. Von diesen externen Kosten etwa durch Klimabelastung, Unfälle, Lärm oder Luftverschmutzung verursacht allein der Straßenverkehr fast 95 Prozent, die Schiene dagegen nur vier Prozent. Auch ein mit Regionalisierungsmitteln co-finanzierter SPNV ist also bei einer gesamthaften Betrachtung ausgesprochen kosteneffizient.

