

5-2025 September und Oktober 8,90 €



Regionalverkehr

Regionalverkehr

Bahnen & Busse

Neue Straßenbahnen

Fahrzeug-Bestellungen in Köln, Mainz, Saarbrücken und Gotha



**Generalsanierung
Hamburg – Berlin gestartet**

Technik
Autonomes Fahren auf
Schiene und Straße

Mobilität
Die neue Werkstatt der
S-Bahn Hannover

Messe-Vorschau
Die Neuheiten auf der
Busworld Europe

Nächste Haltestelle next stop
Pirnaischer Platz 

16:43
14.01.2014

Nächste Abfahrten	next departures	
 261	Hauptbahnhof	wartet
 1	Prohlis	2 min
 2	Gorbitz	3 min
Weitere Abfahrten Further departures	 4  75	

7 ▶ **Pennrich**



On VT Air

HD INFOTAINMENT

HD PASSENGER INFOTAINMENT

KOMPLETTLÖSUNGEN MIT SOFTWARE

KOMPLETTLÖSUNG - ALLES AUS EINER HAND

Hardware, Software, Schulung, Projektierung und Wartung.

Alles aus einer Hand und in professioneller Perfektion.

Ein erfahrenes Team setzt Maßstäbe bei mobilen Informationssystemen.

Das gilt auch für die Software **bitcontrol® LISA**.

Dynamische Fahrgastinformation, Sondermeldungen und Infotainment.

Durchgängig vom Disponentenarbeitsplatz bis zur Anzeige in den Fahrzeugen.

Selbst die Einbindung der Fahrzeuge in Betriebshofmanagementsysteme ist mit **bitcontrol® LISA** problemlos möglich.

VIANOVA Technologies ist nach DIN EN ISO 9001 zertifiziert.

Alle Produkte erfüllen die relevanten Bus- und Bahnnormen, wie ECE-R10 oder EN50155.



Intelligent Urban Transport Systems

3. bis 5. März 2026
Messe Karlsruhe
Besuchen Sie uns:
Halle 1, Stand H10

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

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

VT vianova
Technologies

Zu kurz gesprungen

Deutschlands Investitionen in die Schienen hinken anderen europäischen Ländern immer noch weit hinterher ...

Die staatlichen Investitionen in die Schieneninfrastruktur sind 2024 auf ein Rekordniveau von 198 Euro pro Kopf gestiegen. Das entspricht einem Sprung um 74 % im Vergleich zum Vorjahr, in dem der Bund 115 Euro pro Kopf investierte. Deutschland rückt damit im europäischen Vergleich ins obere Mittelfeld auf. Dennoch bleibt es weiter hinter Ländern wie Norwegen (294 Euro), Österreich (352 Euro) oder der Schweiz (480 Euro) zurück, die ebenso wie der Spitzenreiter Luxemburg (587 Euro) seit Jahren konsequent in Gleise, Brücken, Bahnhöfe und Signaltechnik investieren.

„Wir sehen zwar einen deutlichen Aufwärtstrend bei den Investitionen in die Schieneninfrastruktur, planmäßig auch für die nächsten Jahre – aber mehr Geld allein reicht nicht“, sagte Dirk Flege. Der Geschäftsführer des gemeinnützigen Verkehrsbündnisses Allianz pro Schiene (APS) präsentierte die Zahlen am 21. Juli 2025 in Berlin zusammen mit Maria Leenen, der Geschäftsführerin des Beratungsunternehmens SCI Verkehr. Flege weiter: „Der Abbau des Investitionsstaus ist kein Sprint, sondern ein Marathon. Diese Aufgabe ist mit dem neuen Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität noch nicht gelöst.“ Vielmehr brauche es eine Verstärkung der Mittel im Bundeshaushalt, um eine überjährige Finanzierung von Schienenprojekten zu ermöglichen. Daher solle die Regierung so schnell wie möglich den im Koalitionsvertrag angekündigten Eisenbahn-Infrastrukturfonds schaffen. Zudem müsse

der Bund viel stärker als bisher steuern, wofür die Mittel eingesetzt werden. SCI-Chefin Leenen ergänzte: „Österreich und die Schweiz zeigen schon lange, wie man Schiene richtig macht: Neben einer mehrjährigen Finanzierung gibt der Staat dort klare Ziele vor, deren Einhaltung konsequent gesteuert und überwacht wird.“

Laut APS und SCI Verkehr stockt es in Deutschland vor allem beim Kapazitätsausbau. Beim Zugbeeinflussungssystem ETCS, eine zentrale Komponente bei der Digitalisierung von Bahnen, geht es beispielsweise in Italien viel schneller voran als in Deutschland. Für mehr Platz auf der Schiene seien auch die lange vernachlässigten Neu- und Ausbauprojekte ganz entscheidend, so Flege. Sie dürften nicht immer wieder auf die lange Bank geschoben werden, sondern müssten im Haushalt mit eingepreist werden. Flege: „Trotz der Rekordinvestitionen kommt der Neu- und Ausbau des Schienennetzes weiterhin zu kurz. In der Finanzplanung des Bundes klafft eine Milliardenlücke.“

Um den Erhalt und den Ausbau des Schienennetzes zu beschleunigen und somit auch den Mittelabfluss zu garantieren, hat die Beschleunigungskommission Schiene bereits im Jahr 2022 eine detaillierte Maßnahmenliste vorgelegt. Von den 73 Empfehlungen wurden bisher jedoch nur neun umgesetzt. Die schwarz-rote Bundesregierung hält den Schlüssel in der Hand, den „Beschleunigungsturbo Schiene“ zu aktivieren – sie muss ihn nur noch starten. (rd/pr) ●

Auf dem Titel: Bogen- und steigungsreich windet sich die Mainzelbahn den Lerchenberg hinauf.



Seite 30 Die Mainzer Verkehrsgesellschaft (MVG) steigt um auf Škoda – bis 2030 sollen 22 fünfteilige Niederflerbahnen des Typs ForCity Smart rund die Hälfte der bestehenden Tramflotte ersetzen



Seite 50 Die Strecke Hamburg – Berlin wird saniert – mehr als 170 Busse ersetzen die Züge im Nahverkehr



Seite 60 In Celle wurde die neue Fahrzeugwerkstatt der Transdev-Tochter S-Bahn Hannover GmbH eingeweiht

**Themen der
Titelseite**

Technik

- 8 Meldungen
- ➔ 16 **ahoi, ULTIMO, KIRA & Co.** Autonome Fahrzeuge auf Straße und Schiene können ÖPNV wie Güterverkehr effizienter und flexibler machen
- 22 **Autonom durch Burgdorf** Ein automatischer Bus in der Region Hannover
- 23 **Autonome Instandhaltung** Mit der Automatisierung von Gleisbaumaschinen reagiert Plasser & Theurer auf verkürzte Sperrzeiten

Schwerpunkt

- ➔ **Neue Straßenbahnen** In Mainz und Saarbrücken werden die Niederflurbahnen der ersten Generation abgelöst, Köln bestellt neue Hochflurzüge. Im Raum Aachen soll eine ganz neue Regiotram entstehen ...
- 30 **Mehr Kapazität** Die Tram in Mainz steht vor einem Modernisierungsschub: Das Netz wird erweitert, der Fuhrpark deutlich verjüngt
- 34 **Neue Stadtbahnen für Köln** Die Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) hat bei Stadler 132 erweiterungsfähige Hochflurbahnen bestellt
- 36 **Eine Regiotram für Aachen?** Im TramTrain bis nach Baesweiler
- 38 **Nachhaltig in den Wald** Neue TRAMLINK für die Thüringerwaldbahn
- 40 **Märchenhaftes Design** Die Kasseler RegioTram wird modernisiert
- 42 **Saarbrücken testet vor** Stadler hat den ersten TramTrain an die Saarbahn übergeben. Bis zu den ersten Einsätzen dauert es aber noch ...

Messen

- ➔ 44 **Etliche Premieren** Vorschau auf die Busworld Europe 2025
- 46 **Pläne, Projekte und Premieren** Nachlese zum „UITP-Summit 2025“ in Hamburg, der von einer großen Ausstellung begleitet wurde

Infrastruktur

- ➔ 50 **Zweite Generalsanierung** Die Strecke Hamburg – Berlin wird erneuert
- 52 **Gastbeitrag | Spitze(n) für mehr Sicherheit** STRAILgrid Universalplatten verhindern das unbefugte Betreten der Gleise

Mobilität

- 54 Meldungen
- 58 **Umsteigen wie früher** Auf der Kleinbahn Niebüll – Dagebüll Mole läuft die Zeit der Kurswagenverkehre ab ...
- ➔ 60 **Gesicherte Zukunft** Die neue Werkstatt der S-Bahn Hannover GmbH

Rubriken

- 3 **Einstieg** Zu kurz gesprungen
- 6 **Bildstrecke** Lindaunis, Schleibrücke
- 26 **Streckenvisite: Durch Himmel und Hölle** Höllental- und Dreiseenbahn
- 62 **Altes Eisen: Hafenbahn-Spuren** Die Mainzer Rangierlok Mz 200 101
- 63 **Termine und Impressum**
- 66 **Endstation (Folge 88): Bayrischzell** Umsteigefrei in die Berge

Die Autoren dieser Ausgabe:

Stefan Heinz,
freier Autor aus
Mainz

Jochen Neu,
Verlagsleiter

Bernhard Schülein,
freier Autor aus
Schlehdorf

**Dr. Maximilian
Steger,** Technischer
Leiter bei KRAIBURG
STRAIL, Tittmoning

Achim Uhlenhut,
freier Journalist aus
Hannover

Günther Wagner,
Geschäftsführer
KRAIBURG STRAIL,
Tittmoning





Lindaunis, alte (und neue) Schleibrücke

Die Bahnlinie von Kiel nach Flensburg kreuzt auf einer Straßen- und Eisenbahnklappbrücke bei Lindaunis die Schlei. Korrekt müsste es heißen „kreuzte“, denn seit vier Jahren ist das 1927 eröffnete Bauwerk für den Auto- und Zugverkehr gesperrt. Man entfernte das nicht mehr funktionsfähige und befahrbare Klappteil, das mehrmals täglich für den Schiffsverkehr geöffnet wurde, und ersetzte es 2024 durch einen Fußgängersteg. Für den Bahnverkehr wurden zwei provisorische Haltepunkte südlich und nördlich der Brücke eingerichtet: Die Züge aus Kiel enden in „Schleibrücke Süd“ (Bild links oben), die Züge aus Flensburg in „Schleibrücke Nord“ (links unten). Zur Weiterfahrt müssen die Fahrgäste in den jeweils anderen Zug wechseln und über die Behelfsbrücke laufen.

Von dieser hat man einen guten Blick auf die neue Schleibrücke, an der die Bahn seit 2019 arbeitet. Pfeiler 3, der das neue Klappteil mitsamt Antrieb tragen wird, war im Juli 2025 bereits im Rohbau fertig (Bild oben). Die Reisenden werden aber noch länger zu Fuß unterwegs sein – ursprünglich sollte der Neubau 2023 fertig werden, dann Ende 2025. Inzwischen wird 2027 für möglich gehalten. (red)



Anlässlich der Erweiterung des Werks in München-Allach präsentierte Siemens Mobility die 1750. Vectron-Lokomotive.

Alle Vectron-Produkte unter einem Dach

Siemens | Am 7. Juli 2025 hat Siemens Mobility seine erweiterte Zugfabrik in München-Allach eingeweiht. Künftig werden hier auch Reisezugwagen gefertigt und Lokomotiven instandgehalten.

Mit dem Ausbau des Standorts, dessen Nutzungsfläche sich auf 100.000 m² verdoppelt hat, schafft der Hersteller über 500 neue Arbeitsplätze in technischen Bereichen wie Schweißen, Schlosserei, Mechatronik und Elektrik. Damit erhöht sich die Belegschaft auf etwa 2500 Mitarbeitende. Neu ist, dass in München-Allach neben Lokomotiven der Vectron-Plattform fortan auch Vectouro-Reisezugwagen produziert werden. Erstmals fertigt Siemens damit alle Vectron-Produkte unter einem Dach. Ebenfalls erweitert wird das Rail Service Center für Lokomotiven. Zudem ist Allach nun Hauptsitz von Siemens Mobility, an dem die Bereiche Forschung, Entwicklung, Produktion, Service und Management vereint werden.

Durch die Erweiterung in Allach hat Siemens die Grundlage für eine deutliche Steigerung der Produktionskapazitäten geschaffen. Künftig können hier bis zu 385

Loks und bis zu 180 Reisezugwagen pro Jahr gefertigt werden. Zum Einsatz kommen modernste Technologien wie lasergeführte Installation, Robotik, KI-gestütztes Qualitäts-Management, digitale Zwillinge und KI-basierte Software-Entwicklung. Karl Blaim, CFO von Siemens Mobility, sagte: „Mit über 1,2 Mrd. Kilometer im Betrieb beweisen unsere Vectron-Lokomotiven, dass Spitzenprodukte in Deutschland erfolgreich produzierbar sind.“ Zur Eröffnung des erweiterten Werks zeigte Siemens den 1750. Vectron, der den Slogan „Galaktische Leistung – Made in München“ trägt.

Derzeit wird noch das Rail Service Center erweitert, sodass es bis zu 80 Lokomotiv-Revisionen und Unfall-Instandsetzungen jährlich abwickeln kann – bisher sind es 25. Hierfür entsteht eine neue Werkstatt, die über vier Gleise sowie Abteilungen für Drehgestelle und Radsätze verfügen wird. Der Neubau soll Anfang 2026 fertig werden. Darüber hinaus wird das Service-Portfolio durch rund 70 Data- und Software-Spezialisten ergänzt, die mit dem Angebot „Railigent X“ die Kunden bei der digitalen Transformation unterstützen. (red/pr)

Shape the future. Mit einem starken Finanzierungspartner.

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

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



Strom-Versorgung mit Energy-as-a-Service

enerkii | Durch eine neue Photovoltaik-Anlage samt Batteriespeicher erreicht die KomBus GmbH auf dem Betriebsgelände in Bad Lobenstein eine Stromautarkie von rund 80 % – ohne eigene Investitionskosten.

Zumindest in Teilen ist die Zukunft des Busverkehrs elektrisch – da ist sich Dirk Bergner, Geschäftsführer der KomBus GmbH, sicher. Deshalb hat der Betreiber, der den ÖPNV in den Landkreisen Saalfeld-Rudolstadt und Saale-Orla in Thüringen erbringt, schon länger daran gedacht, in eine Photovoltaik-Anlage (PV-Anlage) zu investieren. Das Problem: Hallendächer sind zwar da, doch die Statik bereitet Kopfzerbrechen, ebenso wie die hohen Investitionskosten. Bergner: „Wir waren auf der Suche nach einem Partner, der entsprechende Expertise mitbringt und uns bei der Umsetzung einer PV-Anlage umfassend unterstützt, von der technischen Machbarkeit bis zur Finanzierung.“

Strom zum günstigen kWh-Preis

Hier kam die enerkii GmbH ins Spiel. Das Unternehmen mit Standorten in München, Hamburg und Waltershausen (Thüringen) realisiert Gewerbe-Energielösungen in einem Energy-as-a-Service-Modell. Für die Kunden fallen hierbei keine Investitionen für die PV-Anlagen an, sie beziehen von enerkii nur den Strom der Anlage auf dem eigenen Dach zu einem günstigen kWh-Preis – da netz-entgelt- und umlagenbefreit. Für KomBus zahlt sich das



Auf dem Dach einer Halle von KomBus in Bad Lobenstein wurde eine Photovoltaik-Anlage installiert.

aus, wie Dr. David Welsche, Bereichsleiter Liegenschaften/Infrastrukturprojekte bei KomBus, erläutert: „Zusätzlich zur 170-Kilowatt-Peak-PV-Anlage haben wir auch einen 215-kWh-Batteriespeicher installiert. Mit dieser Lösung werden wir am Standort in Bad Lobenstein zu 80 % autark vom Stromnetz. Durch den günstigen Preis, den uns enerkii für den Solarstrom vom eigenen Dach anbietet, können wir unsere Stromkosten künftig halbieren.“

Elektrifizierung des Fuhrparks

Die PV-Anlage wurde am 22. Juli 2025 im Rahmen einer Feier auf dem KomBus-Betriebsgelände in Bad Lobenstein eingeweiht. Dabei betonte Christian Herrgott, CDU-Landrat des Saale-Orla-Kreises, den Leuchtturmcharakter der Energielösung: „Hier gibt es viele Hallendächer, die noch nicht mit PV belegt sind. Dabei ist es wichtig, dass wir bestehende Infrastruktur für solche Projekte nutzen und gleichzeitig Unternehmen wie die KomBus einen direkten Vorteil daraus generieren.“

Die Installation der Anlage bei KomBus ist nur der erste Schritt in Richtung einer nachhaltigeren Busflotte. Sobald der Betreiber damit beginnt, Teile seines Fuhrparks zu elektrifizieren, wird der Stromverbrauch erheblich steigen, und eine entsprechende Lade-Infrastruktur muss geschaffen werden. Hier hat enerkii bereits vorgeplant, wie Hendrik Abel, Geschäftsführer des Unternehmens, ausführt: „Unsere bestehenden Anlagen können jederzeit erweitert und modular an den steigenden Energiebedarf und die benötigte Lade-Infrastruktur angepasst werden. So stellen wir sicher, dass KomBus auch in Zukunft optimal versorgt ist.“

Zahlen und Daten

Die neue PV-Anlage wird pro Jahr voraussichtlich rund 160.000 kWh grünen Strom erzeugen. In Kombination mit dem Batteriespeicher sorgt sie dafür, dass KomBus am Standort in Bad Lobenstein künftig nur noch 20 % seines Strombedarfs über das Netz beziehen muss. Durch ihr Energy-as-a-Service-Modell ermöglicht enerkii Unternehmen die Nutzung eigener erneuerbarer Energien ohne Investitionskosten. Auf diese Weise können nicht nur die Stromkosten bereits ab Tag Eins gesenkt, sondern auch die Versorgungssicherheit erhöht sowie nachhaltig CO₂-Emissionen reduziert werden. (red/pr)

Hochbahn: Redesign des Busleitsystems

Trapeze | Die Hamburger Hochbahn AG hat Trapeze mit dem Redesign ihres Fahrgastinformations- und Managementsystems (FIMS) beauftragt.

Öffentliche Verkehrsnetze wie das der Hochbahn werden im Zuge der zunehmenden Digitalisierung und Vernetzung als kritische Infrastruktur (KRITIS) eingestuft. Das verpflichtet die Betreiber dazu, hohe Anforderungen an IT-Sicherheit und Systemverfügbarkeit zu erfüllen, da ein Ausfall zentraler Steuerungs- und Informationssysteme, zu denen auch das FIMS zählt, unmittelbare Auswirkungen auf die tägliche Mobilität zehntausender Menschen hätte. Die jetzt geplante Modernisierung des FIMS, hinter dem sich das Leitsystem LIO (Leiten, Informieren, Organisieren) des Unternehmens Trapeze verbirgt, trägt diesen Anforderungen Rechnung – sie stärkt die Resilienz des Busverkehrs, schützt sensible Datenübertragungsprozesse

und schafft eine technologische Grundlage, die künftige regulatorische Entwicklungen proaktiv abbilden kann. Damit wird auch eine nachhaltige digitale Transformation des öffentlichen Verkehrs ermöglicht.

Ein zentraler Bestandteil des Modernisierungsprojekts ist die Ablösung des bisherigen FTP-Protokolls durch moderne, verschlüsselte Verfahren. Die Kommunikation zwischen dem LIO-DDM (Depot-Daten-Management) und den Bussen wird künftig über das Nachrichtenprotokoll MQTT (Message Queuing Telemetry Transport) für Steuerinformationen und das Kommunikationsprotokoll HTTPS (Hypertext Transfer Protocol Secure) für Datei-Übertragungen erfolgen – mit TLS-Verschlüsselung (Transport Layer Security) und OAuth-Authentifizierung (Open Authorization). Dies stellt sicher, dass die Datenintegrität jederzeit gewährleistet ist und erhöht zudem die Resilienz gegenüber Cyber-Bedrohungen. (red/pr)



Sitzplatz-Reservierungssystem. *Innovativ, flexibel und effizient.*

EAOs Sitzplatz-Reservierungssystem der neuesten Generation – für einen optimierten Passagierfluss.

- Frühzeitige Erkennung von Reservierungen dank leuchtstarken LED-Indikatoren
- Gesteigerte Passagierfluss-Effizienz
- Energie-, kosteneffiziente und kontrastreiche Display-Technologie
- Eine Displaylösung für flexible Einbausituationen
- Nahtlose Integration mittels vielseitigen kundenspezifischen Anpassungsmöglichkeiten



www.eao.com/srs

eao ■

Your Expert Partner for Human Machine Interfaces

Acht neue Stadler-Hybridtriebzüge für die Provence

Stadler | Das französische Eisenbahnunternehmen Chemins de fer de Provence (CP), das auf der meter-spurigen Strecke Nizza – Digne-les-Bains fährt, erhält von Stadler acht neue Hybridzüge.

Bestellt wurden die maßgeschneiderten Fahrzeuge von der Region Provence-Alpes-Côte d'Azur (Région Sud), produziert werden sie im Stadler-Werk Bussnang (CH). Die zweiteiligen Triebzüge ersetzen die ältere Dieselflotte der CP auf ihrer 151 km langen Strecke. Im Stadtgebiet von Nizza werden sie mit Batteriestrom verkehren, im „Fernverkehr“ nach Digne-les-Bains im Hybridmodus mit Batterie und einem mit Biodiesel angetriebenen Motor. Eine Ladestation für die Batterie wird in Nizza errichtet. Durch den Hybridantrieb sollen die CO₂-Emissionen gegenüber einem reinen Dieselfahrzeug um bis zu 77 % reduziert werden.

Die Triebzüge des Typs BEMU Bem 4/8 sind 40 m lang und 2,5 m breit. Sie bieten Platz für 180 Personen, von denen 86 sitzend befördert werden können. Die maximale Leistung am Rad beträgt 800 kW, als Höchst-

geschwindigkeit werden 100 km/h genannt. Die Inbetriebnahme ist für 2028 geplant.

Die Bahnlinie von Nizza über Colomars und Saint-André-les-Alpes nach Digne-les-Bains wurde zwischen 1891 und 1911 in mehreren Abschnitten eröffnet. Seit 1935 kommen auf der steigungs- und bogenreichen Meterspurstrecke im Personenverkehr Triebwagen zum Einsatz. In den 1950er Jahren ging die Verantwortung für die Linie auf die heutige Region Provence-Alpes-Côte d'Azur über, in den 1980er Jahren verkehrten die ersten touristischen Züge. Seit einigen Jahren modernisiert die Region Gleise, Brücken und Tunnel, damit die Züge künftig schneller unterwegs sein können.

Auf der Gesamtstrecke fahren täglich vier Zugpaare, die Reisezeit beträgt etwa drei Stunden. Zwischen Nizza und dem 13 km entfernten Colomars findet ein Vorortverkehr mit 20 werktäglichen Zugpaaren statt, sieben davon fahren weiter nach Plan-du-Var (25 km ab Nizza). Derzeit werden sechs CFD-Triebwagen des Typs SY von Mitte der 1970er Jahre sowie drei CFD-Triebzüge des Typs AMP 800 von 2010 eingesetzt. (red/pr)

Bild: Stadler



Im Stadtgebiet von Nizza sollen die neuen Stadler-Hybridzüge mit Batteriestrom fahren, ansonsten mit Biodiesel.

SYSTEME & KOMPONENTEN FÜR SCHIENENFAHRZEUGE

**AFTER SALES
& SERVICE SOLUTIONS**

**WINDOW
SOLUTIONS**

INTERCAR SOLUTIONS

**INSULATION
SOLUTIONS**

**ENTRY
SOLUTIONS**

BOGIE SOLUTIONS

**FRONT END
SOLUTIONS**

**BESUCHEN
SIE UNSERE
WEBSITE!**



**MAKING
MOBILITY
HAPPEN.**

www.hubner-group.com



Flexible Arbeitsplattform mit Geländerkorb

KRAUSE | Mit einer neuen Arbeitsbühne ermöglicht KRAUSE die sichere Durchführung von Reparaturen auf den Dächern von Stadt- und Reisebussen.

Wenn Stadt- oder Reisebusse zur Wartung in die Werkstatt kommen, betrifft das längst nicht nur Komponenten im Fahrzeugunterbau. Viele technische Systeme befinden sich auf dem Dach – Klimaanlage, Lüftungseinheiten, Steuertechnik, Solarpanels oder Antennen erfordern regelmäßige Sichtprüfungen, Reparaturen oder den Austausch. Für das Werkstattpersonal heißt das: wiederkehrende Arbeiten in großer Höhe, oft unter Zeitdruck und mit schwerem Werkzeug – ein gefährliches Zusammenspiel, wenn keine passende Zugangslösung vorhanden ist. Genau hier setzt die neue, standardisierte und höhenverstellbare, fahrbare Arbeitsbühne mit Geländerkorb des Herstellers KRAUSE-Werk GmbH & Co. KG an, die speziell für diesen Einsatzzweck entwickelt wurde.

Einfache Höhenverstellung

Die Plattform erreicht eine Arbeitshöhe von 2,7 bis 3,7 m, die sich über eine Zahnstange per Handkurbel anpassen lässt. Alternativ kann die Höhenverstellung auch per Akkuschauber erfolgen. So kann an verschiedenen Bustypen ohne Umrüstungen oder Zwischenlösungen gearbeitet werden. Die obere Plattform hat einen rutsch-



Die Arbeitsbühne von KRAUSE lässt sich leicht verschieben und schnell auf die gewünschte Arbeitshöhe bringen.

hemmenden Aluminiumboden mit geriefter Struktur, während die untere Ebene mit robustem Warzenblech ausgelegt ist. Der Zugang erfolgt seitlich über eine mit Doppelrollen ausgestattete Schlepptreppe, deren Stufen ebenfalls aus gerieftem Aluminium bestehen. Sicherheit beim Auf- und Abstieg bietet ein beidseitiges Geländer mit Handlauf und Knieleiste. Oben angekommen bietet der klappbare Geländerkorb eine um rund $2,6 \times 5$ m erweiterte Arbeitsfläche. Beim Ausklappen rasten die Geländer automatisch ein, was nicht nur Zeit spart, sondern auch für maximale Sicherheit sorgt. Die Fußleisten lassen sich absenken, um die Lücke zwischen Geländer und Fahrzeugdach zu schließen.

Leicht zu verschieben

Die Arbeitsbühne lässt sich durch vier an den Stirnseiten platzierte Griffe einfach und präzise verfahren. Spindelfüße ermöglichen den Ausgleich von Bodenunebenheiten, während stabile Fahrrollen mit Feststellbremse für einen sicheren Stand sorgen. Ein gummierter Anprallschutz an der Plattformkante schützt sowohl die Bühne selbst als auch das Fahrzeug bei der Annäherung. Durch das großzügige Platzangebot auf der Plattform, die Tragfähigkeit von bis zu 300 kg und die ergonomisch optimierte Zugangslösung wird nicht nur der Arbeitskomfort erhöht, sondern auch die Unfallgefahr deutlich reduziert. Wer täglich mit Technik auf Busdächern zu tun hat, wird die neue Lösung schnell zu schätzen wissen.

Hohe Anpassungsfähigkeit

Die neue Arbeitsbühne ist als standardisierte Lösung kurzfristig verfügbar und somit schnell einsatzbereit. Zudem bietet sie Variationsmöglichkeiten für unterschiedliche Einsatzzwecke: Neben der Ausführung mit einseitigem Geländerkorb ist auch eine Variante mit beidseitigem Geländerkorb erhältlich. Damit lässt sich die Plattform optimal an verschiedene Werkstattkonzepte oder bauliche Gegebenheiten anpassen.

Zusammengefasst: Mit der höhenverstellbaren und fahrbaren Arbeitsplattform mit Geländerkorb beweist KRAUSE, dass standardisierte Lösungen den individuellen Anforderungen im Werkstattalltag durchaus gerecht werden können – und zwar in einem Maß, das bisher oft nur mit Sonderlösungen erreichbar war. (red/pr)

Leichte E-Busse für Sizilien

K-Bus | Der Hersteller K-Bus hat zehn vollelektrische Kleinbusse des Typs E-Solar XL an das italienische Verkehrsunternehmen AMTS Catania geliefert. Die Neuzugänge sollen im ÖPNV der 300.000-Einwohner-Stadt an der Ostküste Siziliens eingesetzt werden. Die zehn klimatisierten E-Solar XL entstanden in Leichtbauweise, um den Energieverbrauch im Einsatz möglichst gering zu halten. K-Bus „zauberte“ aus den Basisfahrzeugen von Mercedes-Benz lichtdurchflutete ÖPNV-Busse, die durch eine breite Doppeltür betreten werden können. Jeder Bus ist durchgehend niederflurig, bietet 17 Fahrgastplätze und kann bis zu 30 Fahrgäste befördern. In einem Mehrzweckbereich gegenüber der Einstiegstür ist Platz für einen Rollstuhl. Die „Sizilianer“ haben eine Batteriekapazität von 100 kWh sowie eine Motorleistung von 150 kW. Eine freundliche Lackierung in Rot, Blau und Weiß macht die flotten Zweiachser zu Hinguckern im Straßenbild der Hafenstadt Catania. (red/pr)

Busse und LKW am Würfel laden

MAN | Die Kunden von MAN Truck & Bus können ihre elektrischen Trucks und Busse jetzt auch am neuen Smart Charging Cube laden. Bei der Container-Lösung handelt es sich um einen portablen Batteriespeicher mit Ladevorrichtung, der zusammen mit dem Ladestation-Hersteller AW Automotive entwickelt wurde. Der Ladewürfel kann sowohl in einem Fahrzeugdepot als auch dezentral, zum Beispiel auf einer Baustelle, platziert werden. Erdarbeiten sind nicht notwendig, der Netzanschluss ist – abhängig von den lokalen Gegebenheiten – mit einer Stromstärke von 32 bis 630 Ampere (A) möglich. Daneben kann der Smart Charging Cube auch selbst erzeugten Strom, zum Beispiel von Photovoltaik-Anlagen, nutzen. Die Batterie ist mit Kapazitäten von 500 bis 1100 kWh verfügbar – pro Cube lassen sich damit ein bis vier Ladepunkte mit einer maximalen Ladeleistung von 400 kW realisieren. Der Cube kann gekauft, geleast oder gemietet werden. (red/pr)



**RIGHT HERE,
RIGHT NOW:
EMPOWER
THE CHANGE!**

11. HanseCom Forum

Konferenz & Plattform zum Erfahrungsaustausch im ÖPNV 27.–28. November 2025, Hamburg

Freuen Sie sich auf Beiträge von:

- > **Klaus Bamberger** Leiter Markt/Kund*in, Wiener Linien
- > **Dirk Bestmann** Bereichsleiter Vertrieb und Verkehrswirtschaft, Hamburger Hochbahn
- > **Stuart McLay** Head of Retail, National Express
- > **Prof. Dr. Alexander Pischon** Vorsitzender der Geschäftsführung, Verkehrsbetriebe Karlsruhe
- > **Michael Schröder** Vorstand und **Heiko Lindner** Bereichsleiter/Prokurist Vertrieb/Marketing, Kasseler Verkehrs-Gesellschaft
- > **Ingo Wortmann** Präsident Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
- > ...und vielen weiteren Mobilitätsexpert*innen.

Das sind die Themen:

- > So kann **künstliche Intelligenz** den ÖPNV effizienter, kundenfreundlicher und zukunftssicher machen
- > Neue Zielgruppen erreichen mit **betrieblichem Mobilitätsmanagement, Jobtickets** und **Mobilitätsbudgets**
- > Neue Ticketingkonzepte: **Account-Based Ticketing, Wallet & Co.**
- > **Best Practices** aus aller Welt
- > ...und viele mehr!

Jetzt anmelden!
www.hansecforum.de



ahoi, ULTIMO, KIRA & Co.

Ob ÖPNV oder Gütertransport, autonom fahrende Fahrzeuge auf Straße und Schiene machen den Verkehr effizienter und flexibler.

Text: Tim Schulz Bild unten: Deutsche Bahn AG / Julia Unkel

Mit wenigen Ausnahmen sind autonom bzw. automatisiert fahrende Bahnen und Busse in Deutschland nicht über das Versuchsstadium hinausgekommen. Auf der Schiene haben immerhin die Linien U2 und U3 der Nürnberger U-Bahn Bestand, die seit 2010 bzw. 2008 vollautomatisch verkehren. Daneben gibt es eine Handvoll fahrerloser Großkabinenbahnen wie die H-Bahn auf dem Gelände der Universität Dortmund, die seit 1984 im Einsatz ist und bis zu 8000 Passagiere pro Tag befördert, sowie Peoplemover-Systeme wie die Sky-Line-Hochbahn am Frankfurter Flughafen. Dürftiger sieht es auf der Straße aus: Am längsten gehalten hat sich bisher der autonome Minibus im niederbayerischen Kurort Bad Birnbach, der seit 2017 von der DB-Tochter Regionalbus Ostbayern GmbH zwischen Bahnhof und Ortszentrum eingesetzt wurde. 2024 fand das Projekt ein abruptes Ende,

als sich der Fahrzeughersteller Easymile aus dem Bereich der Personenbeförderung verabschiedete und den Support für die Shuttles einstellte.

Autonome Verkehre auf der Straße

Fünf Stufen gibt es auf dem Weg zum autonomen Fahren, derzeit agiert die Mehrzahl der Projekte zwischen Level 3 (das Fahrzeug übernimmt zeitweilig die Fahraufgabe vom Fahrer) und Level 4 (das Fahrzeug agiert unter bestimmten Bedingungen komplett autonom). Meist können die autonomen Fahrzeuge nur auf genau festgelegten und vermessenen Versuchsstrecken fahren, und es muss immer geschultes Personal bzw. ein Operator, der im Notfall eingreifen kann, an Bord sein. Level 5 – das Fahrzeug kann überall im Straßenverkehr und unter allen Verhältnissen ohne den Menschen fahren – scheint derzeit noch Jahre



Im Rahmen des europäischen Projekts ULTIMO soll unter der Regie der DB-Tochter Busverkehr Ostwestfalen GmbH (BVO) in Herford ein Linienverkehr mit autonomen Kleinbussen aufgebaut werden. Zum Einsatz kommen sollen E-Shuttles von eVersum.

EFFIZIENZ PUR.

Besuchen
Sie uns auf der
busworld
vom 4.-9. Oktober



Der MAN Lion's City E mit neuester Batteriegeneration.

Der MAN Lion's City E bringt Sie weiter – dank neuester Batterietechnologie mit einer Reichweite von bis zu 380 Kilometern unter optimalen Bedingungen. Sein intelligentes, modulares Multibatteriesystem bietet maximale Flexibilität und Effizienz für den Stadtverkehr. Profitieren Sie von einer nachhaltigen Lösung, die Leistung und Komfort perfekt vereint. Erfahren Sie mehr unter www.man.eu/lionscity-e



entfernt. Doch die Kamera-, Radar- und LiDAR-Systeme (Light Detection and Ranging), mit denen die autonomen Fahrzeuge ihre Umgebung erfassen, werden immer besser, sodass die kleinen Shuttles immer sicherer und schneller unterwegs sind. Obwohl in den vergangenen Jahren schon etliche Pilotprojekte mit autonomen Minibussen durchgeführt wurden, starteten bzw. starten auch 2025 und 2026 neue Versuchsanordnungen.

RABus in Baden-Württemberg

Autonome Shuttles bieten großes Potenzial für den ÖPNV und Möglichkeiten für ganz neue flexible Angebote, besonders im ländlichen Raum und in Randgebieten von Städten – dieses Fazit zieht das Karlsruher Institut für Technologie (KIT) aus dem Forschungsprojekt RABus (Reallabor für den automatisierten Busbetrieb). In Mannheim und Friedrichshafen waren seit Oktober 2024 jeweils zwei autonom fahrende Elektro-Shuttles des österreichischen Herstellers eVersum unterwegs. Insgesamt fuhren bei rund 430 Fahrten über 1600 Probanden mit. Dabei legten die Shuttles über 2100 km im automatisierten Betrieb zurück, auch bei widrigen Wetterbedingungen und dichtem Verkehr. Sie fuhren mit einer Geschwindigkeit von bis zu 50 km/h, die von Bussen in vergleichbaren Projekten in Deutschland bisher noch nicht erreicht wurde. „Die Nutzenden stehen der neuen Technik sehr positiv und aufgeschlossen gegenüber, wenn sie sicher ist und das Angebot gut kommuniziert wird“, sagte Martin Kagerbauer vom Institut für Verkehrswesen (IFV) des KIT am 7. Juli 2025. Kagerbauers Team hat mit umfangreichen Befragungen



Auf der Berliner InnoTrans 2024 hatte der batterie-elektrisch angetriebene Aachener Rail Shuttle (ARS) Premiere.

nicht nur eine hohe Akzeptanz, sondern auch ein großes Nutzungsinteresse an autonomen Shuttles nachgewiesen. An RABus waren neben dem KIT die Stadtverkehr Friedrichshafen GmbH (SVF), die Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB), die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv) sowie die ZF Friedrichshafen AG beteiligt.

„ahoi“ in Hamburg-Harburg

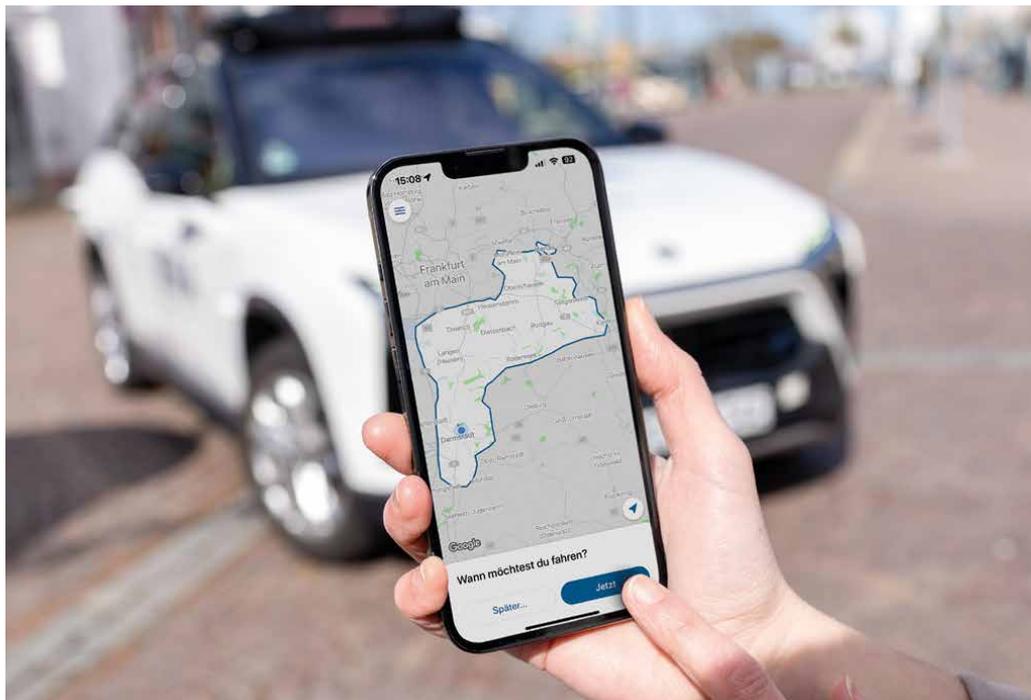
Die Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH (vhh.mobility) startet zusammen mit der Ingenieurgesellschaft Auto und Verkehr (IAV) das Projekt ahoi (Automatisierung des Hamburger On-Demand-Angebots mit Integration in den ÖPNV). Bis Juni 2027 soll ein On-Demand-Betrieb mit einer gemischten Flotte aus autonom und manuell gesteuerten Fahrzeugen im öffentlichen Straßenraum entwickelt, getestet und schrittweise in den Regelbetrieb überführt werden. Dazu wird eine integrierte Leitstelle sowie Anwendungen zur barrierefreien Nutzung entwickelt. Zum Einsatz kommen E-Shuttles von eVersum, die neun Sitzplätze sowie einen Rollstuhlplatz bieten. IAV wird das autonome Fahrsystem aus Sensorik und Software liefern. Die Sensorik besteht aus Kamera-, Radar- und LiDAR-Systemen, die die Fahrzeugumgebung erfassen, während die Software mittels Objekterkennung die Fahrmanöver generiert und das E-Shuttle entlang der vorgegebenen Route steuert. Zunächst werden fünf Fahrzeuge geliefert, langfristig könnten es bis zu 20 werden. Anfang 2026 soll der Testbetrieb mit Sicherheitspersonal an Bord in Hamburg-Harburg starten.

Am ahoi-Projekt beteiligt sind neben vhh.mobility und IAV unter anderem die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende der Freien und Hansestadt Hamburg, das Fraunhofer-Institut für Verkehrs- und Infrastruktursysteme (F-IVI), die PSI Transcom GmbH (PSI) sowie die Technische Universität Hamburg (TUHH). Das Vorhaben wird von den Partnern gemeinsam finanziert und umfasst zirka 37 Mio. Euro. Das Bundesministerium für Verkehr (BMV) schießt rund 18 Mio. Euro zu.

Das Projekt ULTIMO in Herford

In der 67.000-Einwohner-Stadt Herford fährt seit dem 31. März 2025 ein autonomer E-Shuttle – damit startete der deutsche Teil des von der Deutschen Bahn (DB AG) koordinierten europäischen Projekts ULTIMO in den Testbetrieb. In dem elektrisch betriebenen Kleinbus des Herstellers eVersum – das Fahrzeug war bereits im Projekt

Mit bis zu 130 km/h sind die E-Autos im Projekt KIRA im Rhein-Main-Verkehrsverbund unterwegs – ein Sicherheitsfahrer ist immer mit an Bord. Gebucht werden können die Fahrzeuge über eine App, die Nutzer müssen sich vorher registrieren.



RABus in Baden-Württemberg im Einsatz – können noch keine Passagiere mitfahren. An Bord ist zunächst nur ein Sicherheitsfahrer, der alle Fahrmanöver überwacht und jederzeit eingreifen kann. Die maximale Geschwindigkeit im automatisierten Betrieb beträgt zu Beginn 40 km/h, später sollen es mindestens 50km/h werden.

In den ersten Monaten nahm der autonome Shuttle nur so genannte Einlesefahrten vor. Dabei wird das im Selbstfahrssystem hinterlegte Kartenmaterial einer Strecke aktualisiert und sichergestellt, dass alle Datenpunkte entlang der Route korrekt sind. Spätestens im Herbst soll ein Linienverkehr im südwestlichen Bereich von Herford ab dem Bahnhof eingerichtet werden. Den Streckenverlauf legt das Projektteam zusammen mit der DB-Tochter Busverkehr Ostwestfalen GmbH (BVO), der Stadtverkehr Herford GmbH (SVH) und der ZF Friedrichshafen AG fest. Um herauszufinden, wie autonomes Fahren das Busnetz in Herford verbessern kann, sollen nach und nach weitere autonome Fahrzeuge unterschiedlicher Größen in den regulären Busverkehr integriert werden.

„ULTIMO“ ist das „letzte“ größere EU-Projekt zum autonomen Fahren im ÖPNV auf der Straße. Ziel ist die Entwicklung von Standards, wie autonome Fahrzeuge verschiedener Hersteller gemeinsam im Nahverkehr eines Ortes betrieben werden können. Unter der Projektleitung der DB arbeiten 21 Partner aus sieben Ländern daran, in den Städten Genf, Oslo und Herford autonome Fahrzeuge in den Regelbetrieb zu bringen. Im Februar 2024 ist in Oslo der Erprobungsbetrieb gestartet, in Genf ist der

Betriebsstart für Anfang 2026 geplant. Das Projekt wird von der Europäischen Union mit rund 24 Mio. Euro unterstützt und läuft bis September 2026.

KIRA: Autonomer On-Demand-Verkehr

Ebenfalls recht nah an Level 4 kommt das Projekt KIRA heran, das unter Federführung der DB AG und des Rhein-Main-Verkehrsverbunds (RMV) umgesetzt wird. Der Projektname steht für „KI-basierter Regelbetrieb autonomer On-Demand-Verkehre“. Sechs Elektro-PKW sind in den Betriebsgebieten der regionalen Projektpartner HEAG mobilo GmbH und Kreisverkehrsgesellschaft Offenbach GmbH (kvgOF) unterwegs: Registrierte Testnutzer können die Shuttles in der Stadt Langen und in der Gemeinde Egelsbach im Kreis Offenbach seit dem 26. Mai 2025 buchen. Die Autos sind mit bis zu 130 km/h unterwegs, wobei die Entscheidung über alle Fahrmanöver beim Fahrzeug liegt. Während des Erprobungsbetriebs ist immer ein Sicherheitsfahrer an Bord, und die Fahrmanöver werden von technischem Aufsichtspersonal in einer Leitstelle überwacht. Betreiberin der Fahrzeuge ist die DB Regio Bus Mitte, vom DB-Unternehmen ioki kommen die Software für Buchung und Routenplanung. Als weiterer Partner stellt Mobileye die Selbstfahrtechnologie, HD-Karten sowie spezialisierte Sensorik zur Verfügung.

Der KIRA-Testbetrieb ist bis Ende 2025 angesetzt, eine Verlängerung ist geplant. „Wenn fahrerlose, flexibel buchbare Kleinbusse 24/7 da unterwegs sind, wo heute Linienbusse nur eine Handvoll Mal am Tag fahren, dann wird

ÖPNV für alle verfügbar und deutlich attraktiver“, sagte der RMV-Vorsitzende Prof. Knut Ringat. Das Projekt wird vom BMV mit rund 2,2 Mio. Euro sowie vom Land Hessen unterstützt. Partner sind unter anderem das KIT sowie der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV).

Autonome Verkehre auf der Schiene

Nicht nur auf der Straße, auch auf der Schiene starten weitere Projekte zum autonomen bzw. automatisierten Fahren. Zu den bekanntesten Projekten dürfte die neue Linie U5 der Hamburger Hochbahn AG gehören, die von Anfang an vollautomatisch betrieben werden soll und deren erster Abschnitt sich derzeit im Bau befindet. Im Endzustand soll die neue Ost-West-Verbindung 25 km lang sein und einmal quer durch die Hansestadt gehen. Die Strecke beginnt im Stadtteil Bramfeld und führt über die Stationen Sengelmanstraße, City Nord, Hauptbahnhof und Hagenbecks Tierpark in den Stadtteil Lurup. Bei Alstom beschafft die Hochbahn automatisierte Triebzüge der Baureihe DT6, von denen zunächst sieben Einheiten geliefert werden. Ab 2027 sind Testfahrten zwischen den beiden benachbarten Haltestellen Sengelmanstraße und City Nord geplant, 2029 dürfen auch Fahrgäste einsteigen. Ab 2033, wenn das 5,8 km lange Teilstück Bramfeld – City Nord eingeweiht wird, soll es „richtig“ losgehen.

Noch Zukunftsmusik sind autonome Schienenbusse, die von ihren Entwicklern vor allem für zu reaktivierende Linien mit geringem Fahrgastaufkommen gedacht sind. Hier sollen sie als Zubringer zu vorhandenen Vollbahnstrecken dienen. Möglich wären aber auch Einsätze im



Der Siemens Vectron 193 348 wurde von DB Cargo für den automatisierten Einsatz im Güterverkehr ausgestattet.

On-Demand-Verkehr. Bisher sind drei Entwürfe bekannt, die einige Gemeinsamkeiten aufweisen, darunter die Leichtbauweise und den batterie-elektrischen Antrieb. Recht weit gediehen ist der Aachener Rail Shuttle (ARS) der Rheinisch-Westfälischen Technischen Hochschule (RWTH) Aachen, der als Exponat auf der InnoTrans 2024 in Berlin zu besichtigen war. Der 13,5 m lange Shuttle bietet Platz für bis zu 76 Fahrgäste und soll eine Reichweite von 220 km haben. DRAISY hatte im September 2024 in Strasbourg in Form eines Mock-ups Premiere. Das Fahrzeug wird von der elsässischen Lohr-Gruppe in Kooperation mit der Kiepe Electric GmbH sowie der französischen Staatsbahn SNCF entwickelt. Es ist 14 m lang und kann bei einer Reichweite von 100 km bis zu 80 Fahrgäste befördern. Dritter im Bunde ist das NGT-Taxi (Next Generation Train) des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR), von dem es bisher nur Studien gibt. Die kürzeste Variante ist knapp 10 m lang mit 12 Sitzplätzen, die längste 17,5 m mit 54 Sitzen. Während DRAISY schon 2028 den Probetrieb in Frankreich aufnehmen soll, gibt es für die anderen Fahrzeuge noch keinen Starttermin.

Auch im Güterverkehr hält das autonome Fahren Einzug. Erstmals in Europa hat DB Cargo eine Güterzuglok der Baureihe 193 (Siemens Vectron) mit modernsten Technologien für Automatic Train Operation (ATO) und Remote Train Operation (RTO) ausgestattet. Im automatisierten Betrieb sollen die Streckenkapazitäten besser ausgenutzt sowie die Energieeffizienz verbessert werden. Ab Oktober 2025 beginnt eine einjährige Erprobungsphase auf der Betuwe-Route von Zevenaar (an der deutsch-niederländischen Grenze) zum Hafen Rotterdam, die als eine der wichtigsten Güterverkehrsstrecken Europas gilt. Im ATO-Betrieb übernimmt die Lok automatisiert Beschleunigung, Fahrt, Bremsung und Halt. Ein Lokführer bleibt dabei an Bord, unterstützt wird er durch ein zentrales Fernüberwachungs- und Steuerungsteam. Während des Probetriebs werden Fahrten mit verschiedenen Wagentypen und Beladungsszenarien betrachtet – von schweren Schüttgutwagen bis zu teilgefüllten Kesselwagen. Zudem wird erstmals die Kombination der Technologien ATO und RTO (Steuerung der Lokomotive von einem externen Standort aus) im offenen Netz erprobt. Die automatisierte Lok wurde am 4. Juli 2025 im Werk Köln-Gremberg vorgestellt, Projektpartner sind das DLR, Hitachi Rail und Remoot. Das Vorhaben wird vom BMV mit Geldern in Höhe von 18,86 Mio. Euro gefördert.

GEMACHT FÜR DIE STADT

MCV



DESIGNED TO LEAD . .
BUILT TO LAST

DER VOLLELEKTRISCHE C127 EV

Die Synthese aus Design und Funktionalität führt zu komfortablen und flexiblen Optionen, die Fahrgäste und Fahrer gleichermaßen schätzen – mit Sicherheit. Das Gerippe aus hochfestem Edelstahl sowie eine umfangreiche Serienausstattung unterstreichen die Qualität. Die Mitnahme von bis zu 90 Fahrgästen bei maximaler Batteriekapazität von 462 kWh sowie seine Gesamthöhe von 3,20 Metern machen ihn zu einem effizienten und wirtschaftlichen Vertreter im vollelektrischen Stadtbussegment.



Anbieter: MCV Deutschland GmbH, Ziegelwiese 1c, 59909 Bestwig

www.mcv-de.com



Autonom durch Burgdorf

In der Region Hannover soll noch 2025 ein Linienbus vollautomatisch fahren. Bis zur Aufnahme des regulären Fahrgastverkehrs dauert es aber noch ...



Der von Adastec automatisierte E-Midibus Karsan e-Atak soll noch 2025 den autonomen Testbetrieb aufnehmen.

Die Region Hannover als Aufgabenträger und Eigentümer der Regiobus Hannover GmbH will den Einsatz autonomer Linienbusse vorantreiben. Erst mit einem Fahrzeug, dann möglichst schon bald mit dreien. Unter dem Projektnamen „albus“ (autonomer Linienbus) ist der erste bereits unterwegs, noch ohne Fahrgäste, um seine Route in der Kleinstadt Burgdorf detailliert optisch und als Datenwolke zu erfassen. Rund zwei Jahre brauchte es, um die Genehmigung des Kraftfahrtbundesamts (KBA) für die Automatisierungsstufe Level 4 zu erhalten. Das heißt nun freilich nicht, dass sich da jetzt ein fahrerloser Bus völlig selbstständig seinen Weg durch den Stadtverkehr sucht ...

Betrieb mit Einschränkungen

Region und Regiobus sehen sich als Vorreiter, da es sich bei albus um ein „deutschlandweit führendes“ Vorhaben handele, denn „kein anderes Projekt in Deutschland bringt einen autonomen Bus dieser Größe auf die Straße“. Autonom als Option, denn zunächst ist der Fahrer weiter

an seinem Platz, um ggf. einzugreifen. Zudem ist eine Fachkraft des Busherstellers an Bord. Das Fahrzeug befährt selbsttätig nur die zuvor eingelernte Strecke, und mitfahren kann nur, wer sich zuvor registriert hat. Alle Nutzer müssen sitzen und volljährig sein. Der Bus fährt daher zusätzlich zu den Linienwagen und auch nicht den kompletten Linienweg. Eine reguläre Verkehrsaufgabe übernimmt er damit nicht, beginnt eher als Bonus. Bis zum autonomen Linienbetrieb jederzeit für jedermann ist es also noch ein Stück Weg.

Midibus e-Atak von Karsan

Das Fahrzeug ist bekannt: Es handelt sich um einen voll-elektrischen Midibus Karsan e-Atak mit E-Antriebskomponenten von BMW und einer Reichweite bis zu 300 km. Der Region Hannover wurde der Bus für die mehrmonatige Testphase vom Projektpartner Adastec kostenlos überlassen. Adastec rüstete den 22-sitzigen 8-m-Wagen mit Kameras, Sensoren, Hard- und Software für vollautomatisierten Betrieb aus. Teuer hingegen werden beispielsweise begleitende Gutachten und Umfragen: 2,2 Mio. sind dafür angesetzt. Das Bundesverkehrsministerium (BMV) fördert albus mit weiteren rund 3,7 Mio. Euro. Das Projekt läuft nach Verlängerung nun bis Mitte 2027.

Testbetrieb ab Herbst 2025

Der Testbetrieb soll im Herbst 2025 auf einem Großteil der Burgdorfer Buslinie 906 beginnen. Auf rund 7 km Strecke gibt es 13 Haltestellen, zehn Ampelkreuzungen plus „urbane Herausforderungen wie Kreisverkehre und Fußgängerüberwege“. Zu 90 % fährt der Bus dabei durch Tempo-30-Zonen. Alle Nutzer sind schon jetzt gebeten, an einer Online-Umfrage zum autonomen Bus teilzunehmen. Bei mehrheitlich positiver Akzeptanz will die Region Hannover drei autonome Fahrzeuge beschaffen und einsetzen lassen. Dafür sind wiederum mehrere Millionen Euro vorgesehen. (Achim Uhlenhut) ●

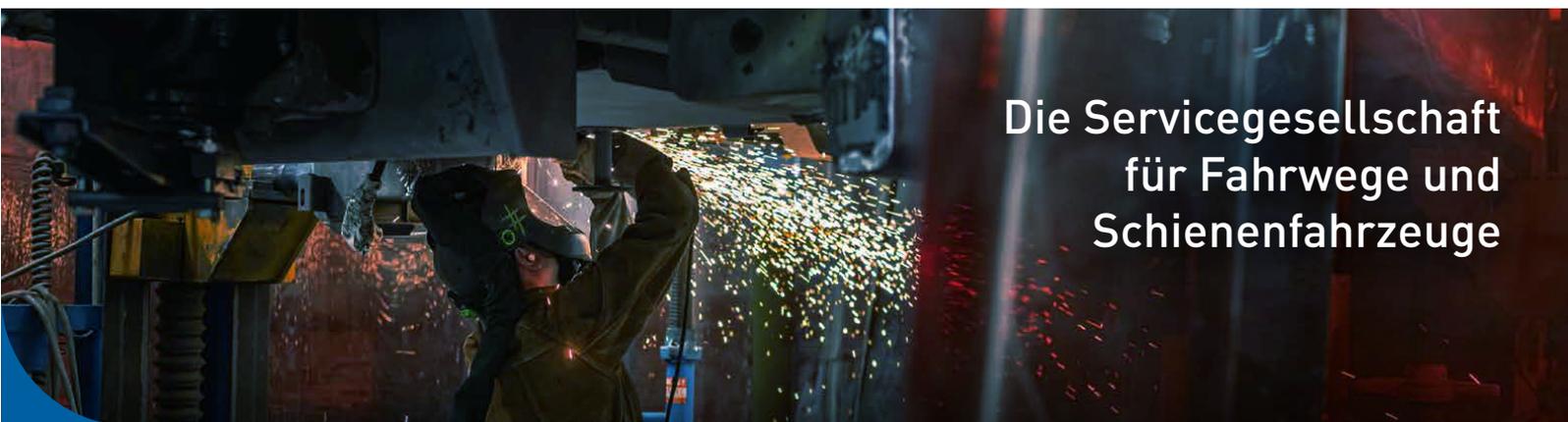
Autonome Instandhaltung

Mit der Automatisierung von Gleisbaumaschinen reagiert Plasser & Theurer auf verkürzte Sperrzeiten und den zunehmenden Personalmangel.

Text: Plasser & Theurer / red Bilder: Plasser & Theurer

Der Schienenverkehr nimmt weltweit zu – im Personen- wie im Gütersektor. In Belgien wird zwischen 2012 und 2030 beispielsweise ein Anstieg der Verkehrsleistung um bis zu 62 % im Güterverkehr prognostiziert, in Österreich wollen die ÖBB bis 2040 die Kapazität ihrer Hauptstrecken verdoppeln. Für die Instandhaltung bleibt dabei immer weniger Zeit – umso wichtiger ist es, die Maßnahmen bei gleichbleibend hoher Qualität schneller durchführen zu können. Erschwerend

kommt hinzu, dass sich der Mangel an qualifiziertem Personal verschärft – unattraktive Arbeitszeiten und komplexe Technologien erschweren es, neue Fachkräfte zu gewinnen und bestehendes Personal zu halten. Um dem entgegenzuwirken, beschäftigt sich der österreichische Gleisbaumaschinen-Hersteller Plasser & Theurer schon seit über zehn Jahren mit der Automatisierung von Maschinen zur Gleis-Instandhaltung: Digitale Assistenzsysteme wie Plasser SmartTamping entlasten das Bedien-



**Die Servicegesellschaft
für Fahrwege und
Schienenfahrzeuge**

Wir sind Ihr Partner bei der Konstruktion und Herstellung von Gleisanlagen aller Art.

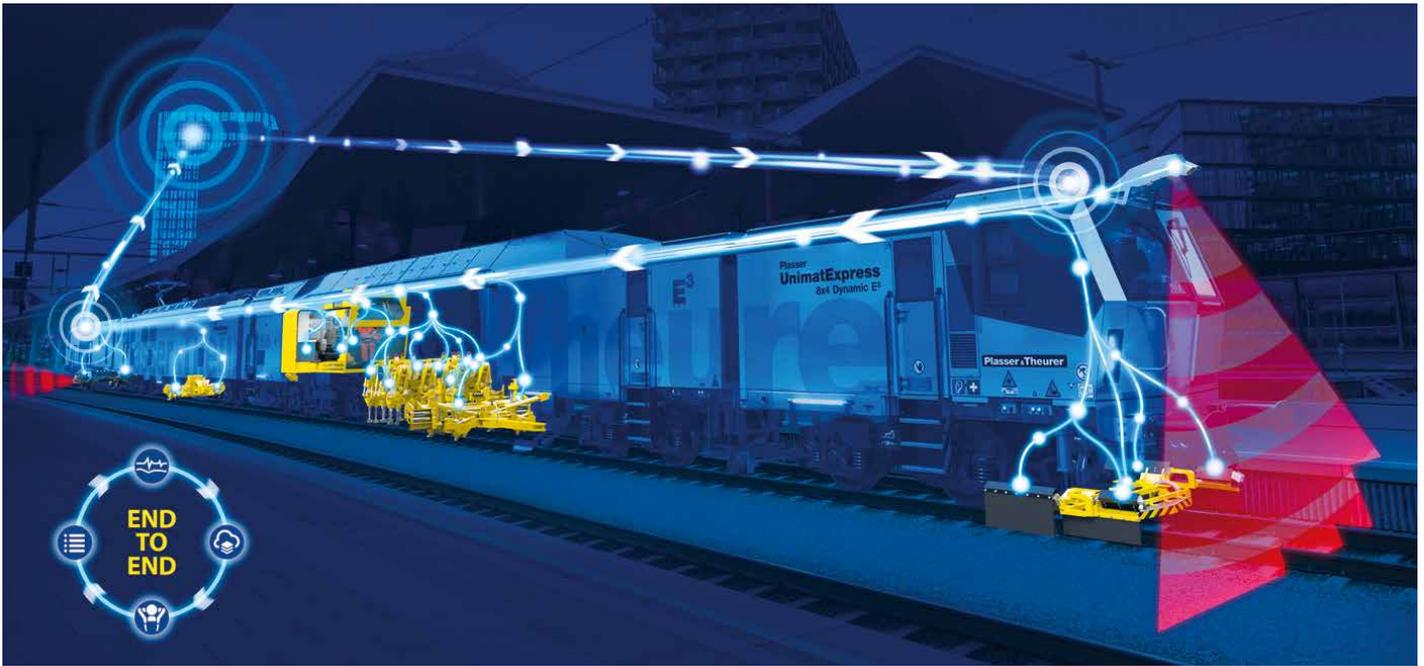
Einfache oder komplexe Anlagen aus Rillenschienen sind unser Fachgebiet. Wir bieten Ihnen Zungenvorrichtungen unterschiedlicher Bauart an und realisieren verschiedene Oberbausysteme.

Wir sind Ihr Partner bei der Instandhaltung und Modernisierung von Straßenbahnfahrzeugen.

Wir bieten Hauptuntersuchungen (§ 57 B0Strab) sowie die Instandsetzung und Modernisierung von Fahrzeugen oder Modulen. Die fachmännische Aufarbeitung von Drehgestellen gehört ebenso zu unseren Leistungen wie die Produktion von Radreifen.

Wir sind Ihr Partner bei der Unfallinstandsetzung von Straßenbahnfahrzeugen.

Wir führen eine Schadensbeurteilung in Ihrer Werkstatt aus und erstellen ein Reparaturkonzept. Die Instandsetzung kann die Komplettleistung mit Inbetriebnahme erfassen, oder auch nur Teilleistungen.



Plasser & Theurer denkt die autonome Gleisinstandhaltung von Ende zu Ende: Aufeinander abgestimmte Arbeitsschritte beschleunigen den gesamten Prozess und erhöhen die Verfügbarkeit der Eisenbahntrasse.

personal und optimieren Arbeitsprozesse. Die zum Teil von Künstlicher Intelligenz (KI) gestützten Systeme reduzieren die Fehleranfälligkeit und verkürzen die Einarbeitungszeit des Maschinenpersonals deutlich.

Die Technologie: Plasser SmartTamping

Kernstück der autonomen Stopfmaschine ist der Plasser TampingAssistant, der mit KI-Einsatz Hindernisse wie Schwellen, Weichenantriebe, Signaltechnik und strecken-seitige Überwachungssysteme („Wayside Monitoring Systems“) auf den Gleisen erkennt und in Echtzeit klassifiziert. Darauf basierend werden Arbeitsaggregate für den Stopfvorgang automatisch positioniert und mit Plasser TampingControl die optimalen Stopfparameter automatisiert eingestellt. Die Ausführung des Stopfeingriffs benötigt derzeit noch die manuelle Bestätigung durch das Bedienpersonal. Auf der Internationalen Ausstellung Fahrwegtechnik (iaf) im Mai 2025 wurde bereits die nächste Entwicklungsstufe live demonstriert: die vollautomatische Durcharbeitung einer Weiche ohne menschliches Eingreifen. Durchgängige Messdaten aus der Vormessung, den Stopfvorgängen und der Nachmessung ermöglichen eine detaillierte Analyse des Streckenzustands und der durchgeführten Arbeiten.

Sicherheit durch Automatisierung

Ein entscheidender Vorteil des Plasser TampingAssistant: Menschen müssen sich nicht mehr im Gefahrenbereich

rund um die Maschine aufhalten. Dank Remote-Bedien-einheiten und Kamerasystemen können die Arbeiten aus sicherer Entfernung überwacht werden – ein wesentlicher Beitrag zur Arbeitssicherheit!

Im Rahmen der Live-Demonstration auf der iaf wurde der autonome Einsatz des Unimat 09-4x4/4S E³ der Firma Eiffage Infra-Rail GmbH einem breiten Publikum vorgeführt. Die Maschine stopfte vollautomatisch eine Weiche – ohne Personal in der Stopfkabine. Sascha Frölich, technischer Leiter bei Eiffage Infra-Rail GmbH, betonte den Nutzen der Automatisierung: „Schon heute spüren wir, wie die gesamte Baubranche, die Auswirkungen des Fachkräftemangels. Indem unsere Maschinen uns gezielt unterstützen, schaffen wir gemeinsam die Voraussetzungen, um die Anforderungen unserer Auftraggeber weiterhin zuverlässig und effizient zu erfüllen.“

Auf dem Weg zur autonomen Maschine

Plasser & Theurer verfolgt mit Nachdruck den Weg zur autonomen Instandhaltungs-Maschine – nicht als Selbstzweck, sondern als Antwort auf die drängenden Fragen der Branche: Wie gelingt es, mit weniger Personal mehr Leistung auf die Schiene zu bringen? Wie können Sperrzeiten weiter reduziert werden, ohne dass Qualität und Sicherheit darunter leiden? Und wie gelingt es, die Weichen für eine nachhaltige, effiziente und digitalisierte Bahninfrastruktur zu stellen? Die Zukunft der autonomen Gleisinstandhaltung beginnt jetzt. ●

IVECO
BUS
Drive the road of change

btsadv.com



Drive the road of change

busworld 2025
Halle 4 Stand 402B

IVECOBUS – Ihrverlässlicher Partner: Mit einer umfassenden Palette innovativer Produkte und Services, die das gesamte Energiespektrum abdecken und perfekt auf Ihre Anforderungen zugeschnitten sind. Gemeinsam gestalten wir die Mobilität von morgen. Lassen Sie uns den Wandel vorantreiben – gemeinsam!





Links oben: In 36 m Höhe gleiten die Coradia-Continental-Triebzüge der Breisgau-S-Bahn über den 224 m langen Ravenna-Viadukt.

Links unten: Hinter Titisee wechselt die S-Bahn auf die Dreiseisenbahn und rollt zunächst am gleichnamigen See entlang.

Durch Himmel und Hölle

Die Linie S 1 der Breisgau-S-Bahn verläuft durch das enge Höllental und verknüpft Freiburg (Breisgau) mit Seebrugg am Schluchsee.

Text: Regionalverkehr Bilder: Deutsche Bahn AG / Thomas Niedermüller

Auf der Breisgau-S-Bahn fahren Elektrotriebzüge der Baureihe 440 von Alstom. Sie erklimmen auch die Höllentalbahn, die steilste Hauptstrecke der Deutschen Bahn (DB AG), die zu Dampflokzeiten abschnittsweise nur im Zahnstangenbetrieb zu bewältigen war. Die S 1 verkehrt halbstündlich bis stündlich von Freiburg Hbf nach Seebrugg.

Ab Freiburg geht es in flotter Fahrt in Richtung Schwarzwald. Hinter der Station Himmelreich verengt sich das Tal, die grünen Wiesen weichen schroffen Felswänden. Jetzt windet sich der Zug kurvenreich durch das Höllental, verschwindet in kurzen Tunneln und passiert den Betriebsbahnhof Hirschsprung. Wenig später gleitet die Wagenschlange auf einem 36 m hohen und 224 m langen Viadukt über die Ravennaschlucht. Nahe Hinterzarten erreicht die Höllentalbahn ihren Scheitelpunkt in 893 m Höhe – seit der Abfahrt hat der Zug damit 625 Höhenmeter bewältigt. Kurz darauf ist der Bahnhof Titisee erreicht – hier kann man einen Abstecher zum gleichnamigen Gewässer einlegen.

Hinter Titisee wechselt die S-Bahn von der Höllental- auf die Dreiseisenbahn. Auf der in Fahrtrichtung rechten Seite hat man die beste Aussicht: Schon kurz nach der Abfahrt gewinnt der Zug an Höhe, sodass man einen schönen Blick zurück auf den Titisee hat. Wenig später hält der Zug in Feldberg-Bärental: Mit einer Höhe von 967 m über Normalnull ist der Bahnhof die höchstgelegene Station Deutschlands an einer normalspurigen Strecke. Auf den folgenden Kilometern geht es wieder leicht bergab. In gemächlichem Tempo wird der Windgfällweiher passiert, und bei Aha ist der Schluchsee erreicht, ein 7,5 km langer Stausee. Die Gleise laufen dicht am Ufer entlang, nahe der Ortschaft Schluchsee überqueren sie auf einer Brücke einen kleinen Seitenarm des Sees. Nur wenige Minuten später läuft der Zug in der Endstation ein.

Das Empfangsgebäude in Seebrugg stammt aus dem Jahr 1926 und ist nahezu im Originalzustand erhalten. Wer möchte, kann auf einem Wanderweg am Ufer des Stausees zurück zum Bahnhof Aha spazieren. ●



Steil und bogenreich führt die „Mainzelbahn“ in der rheinland-pfälzischen Landeshauptstadt auf den Lerchenberg hinauf. Die Adtranz-Bahnen des Typs GT6M-ZR aus dem Jahr 1996 sollen bis 2030 neuen ForCity Smart von Škoda weichen.

Schwerpunkt

Neue Straßenbahnen

Deutschlands Straßenbahnen befinden sich im Wandel: In Mainz und Saarbrücken steht die erste Generation von Niederflurbahnen vor der Ablösung durch Neufahrzeuge, in Köln werden neue Hochflureinheiten beschafft. Anders läuft es bei der RegioTram Kassel, wo die Zweisystemflotte modernisiert wird. Vor der Aufnahme in den Kreis der TramTrain-Betreiber steht schließlich die Stadt Aachen: Hier soll eine komplett neue RegioTram entstehen ...

Mehr Kapazität

**Die Mainzer Straßenbahn steht vor einem spürbaren Modernisierungsschub:
Das Streckennetz wird erweitert und der Fuhrpark deutlich verjüngt.**

Text: Tim Schulz · Bilder: Škoda-Gruppe (1) · Regionalverkehr (2)



So sieht die Zukunft aus: Eine fünfteilige Škoda-Straßenbahn des Typs ForCity Smart an Gautor und Stephanskirche.

Das Streckennetz der meterspurigen Straßenbahn in Mainz ist knapp 30 km lang – noch, denn an diversen Erweiterungen wird bereits gebaut oder geplant. Derzeit entsteht eine kurze Spange zwischen den Stationen Hauptbahnhof West und Münsterplatz, um den Bahnhofsvorplatz zu entlasten, der von Straßenbahnen, Stadt- und Regionalbussen angefahren wird. Geplant ist zudem ein Innenstadtring, der Alt- und Neustadt besser an das Tramnetz anbinden wird, und über die Uniklinik soll das südöstlich der Altstadt gelegene Heiligkreuzviertel

auf der Schiene erschlossen werden. So „ganz nebenbei“ erneuert die Mainzer Verkehrsgesellschaft (MVG), eine Tochter der Mainzer Stadtwerke, in den nächsten Jahren auch noch einen Großteil ihres Fuhrparks.

Ausbau des Tramnetzes

Noch Ende der 1990er Jahre war überhaupt nicht sicher, ob die Mainzer Straßenbahn eine Zukunft hat. Zu diesem Zeitpunkt war das Streckennetz gerade einmal 20 km lang, zahlreiche Abschnitte waren verschlissen, und ein Ausbau

des Busnetzes schien die bessere Alternative zu sein. Erst 2003, nach einer einstimmigen Grundsatzentscheidung des Mainzer Stadtrats für den Erhalt der Tram, erfolgten umfangreiche Investitionen in das bestehende Netz – so wurde unter anderem der eingleisige Abschnitt durch die Gaustraße, mit einer Steigung von rund 9,5 % die steilste Tramstrecke Deutschlands, zweigleisig ausgebaut, zudem sanierte man die Linie nach Bretzenheim.

Bis zur Eröffnung einer ganz neuen Strecke dauerte es noch etwas: Erst 2014 begannen die Bauarbeiten an der Mainzelbahn, die am 11. Dezember 2016 in Betrieb ging. Die 9,2 km lange Strecke mit 16 Haltestellen führt vom Hauptbahnhof West über die Universität, das Stadion und die Hochschule in die südlich der Innenstadt gelegenen Stadtteile Marienborn und Lerchenberg. Kurz vor dem Streckenende halten die Straßenbahnen am ZDF-Sendezentrum, wo die Mainzelmännchen, die der neuen Linie ihren Namen gaben, zuhause sind. Eine Fahrt mit der Mainzelbahn, die über weite Abschnitte den Charakter einer Überlandstraßenbahn hat, gilt unter Touristen, die einen Stopp in der rheinland-pfälzischen Landeshauptstadt einlegen, mittlerweile als Attraktion. Nicht nur das Stadion des FSV Mainz 05 ist einen Abstecher wert – die leuchtend rot getünchte Arena wirkt wie ein riesiges UFO, das in den Kornfeldern vor den Toren der Stadt gelandet ist –, auch die Weiterfahrt zum ZDF, die einer Achterbahnfahrt gleicht, ist spektakulär. Erst wird eine Autobahn überquert, dann die Bahnlinie von Mainz nach Alzey unterfahren, ehe es steil und bogenreich den Lerchenberg hinaufgeht. Zwischendurch hat man einen Panoramablick auf das Rheintal und die Stadt.

Die Mainzelbahn kommt bei den Anwohnern gut an und bescherte der MVG schon im ersten Betriebsjahr mehr als eine Million Fahrgäste zusätzlich. Knapp ein Jahr später, am 16. Oktober 2017, wurde die Betriebsstrecke vom Bismarckplatz zum Straßenbahndepot um 500 m in den alten Zoll- und Binnenhafen verlängert, wo ein neues Wohn- und Bürogebiet entsteht (➔ Seite 62). Kurzzeitig gedämpft wurden die Erweiterungspläne in Mainz durch das Aus für die Citybahn Wiesbaden – die Pläne für den Bau einer Straßenbahnstrecke in der hessischen Landeshauptstadt, die über den Rhein bis nach Mainz verlaufen sollte, wurden mit dem ablehnenden Bürgerentscheid in Wiesbaden Ende 2020 hinfällig.

Nun schreitet der Ausbau wieder voran, wenn auch „nur“ mit der wenige hundert Meter langen Entlastungs-



Mittlerweile seit 41 Jahren im Einsatz: Ein DÜWAG-Dreiteiler des Typs M8C in der Wendeschleife Finthen Poststraße.

strecke zwischen Hauptbahnhof West und Münsterplatz. Die Inbetriebnahme ist für Ende 2025 geplant. Mit dem Bau des Innenstadtrings könnte 2029 begonnen werden, sofern entsprechende Fördergelder von Bund und Land fließen. Eine Eröffnung käme zwischen 2032 und 2034 infrage. Die Strecke würde, beginnend am Schillerplatz, durch die Altstadt zum Rhein führen und ab hier den Nordrand der Neustadt erschließen. Am Betriebshof soll die Strecke wieder auf das Bestandsnetz treffen.

Generationenwechsel im Fuhrpark

Zunächst unterzieht die MVG ihre Straßenbahnflotte jedoch einem Generationenwechsel: Nicht nur die letzten Hochflurwagen sollen verschwinden, auch die Niederflurbahnen der ersten Generation stehen vor der Ablösung. Zwischen 2028 und 2030 wird der tschechische Hersteller Škoda insgesamt 22 neue Niederflurbahnen liefern. Am 1. Juli 2025 unterzeichneten die beiden Geschäftsführer der MVG, Jochen Erlhof und Florian Wiesemann, sowie Jan Christoph Harder, Präsident der Region West & Nord der Škoda-Gruppe, die entsprechenden Verträge. Mit über 100 Mio. Euro ist die Straßenbahnbestellung die größte Einzelinvestition in der Geschichte der MVG. Bereits Anfang Mai hatten die Mainzer Stadtwerke mit dem Auf-



Die Stadler-Variobahnen, hier Einheit 227 beim Erklimmen des Lerchenbergs, werden weiterhin im Einsatz bleiben.

sichtsrat der MVG der Beschaffung der neuen Fahrzeuge zugestimmt (➔ **Regionalverkehr** 4-2025).

Bei den neuen Straßenbahnen für Mainz handelt es sich um fünfteilige Zweirichtungsbahnen des Typs ForCity Smart. Die Einheiten sind zirka 43,5 m lang und können 258 Fahrgäste befördern, 96 davon sitzend. Jede Bahn setzt

Das ÖPNV-Angebot in Mainz

Die Mainzer Verkehrsgesellschaft (MVG) erbringt unter der Marke „Mainzer Mobilität“ den Straßenbahn- und Busverkehr in der rheinland-pfälzischen Landeshauptstadt sowie im angrenzenden Umland. Ergänzt wird das Angebot durch das Bikesharing-System „meinRad“ und ein Carsharing-System. Neben zahlreichen Buslinien, die mit Diesel-, Elektro- und Wasserstoff-Fahrzeugen bedient werden, betreibt die MVG fünf Straßenbahnlinien. Deren Linienwege überlagern sich auf den stark nachgefragten Abschnitten, sodass sich tagsüber ein dichter Takt ergibt und umsteigefreie Direktverbindungen zwischen den Stadtteilen ermöglicht werden. Die Straßenbahn ist meist unabhängig vom Individualverkehr auf eigenen Trassen unterwegs und hat an zahlreichen Ampeln Vorrang. Alle Linien führen über den Mainzer Hauptbahnhof, wo unter anderem Anschluss an die S-Bahn nach Wiesbaden und nach Frankfurt (Main) besteht. (red)

sich aus drei längeren Segmenten, die jeweils auf zwei Drehgestellen rollen, sowie zwei kurzen, dazwischen eingehängten Sänftenmodulen zusammen. Die MVG hat sich bei der Ausschreibung ganz bewusst für Fahrzeuge mit Drehgestelltechnik entschieden – diese sind im Betrieb leiser, komfortabler und materialschonender als Einheiten mit starren Radsätzen. Mit dem ForCity Smart wurde zudem ein bewährter und zuverlässiger Straßenbahntyp gewählt, so die MVG. Seit 2022 wurden bereits 150 dieser Fahrzeuge ausgeliefert, unter anderem nach Mannheim, Bonn und Frankfurt (Oder).

Mit ihrem durchgehend niederflurigen Wagenboden werden die Škoda-Bahnen barrierefrei sein. Auf jeder Fahrzeugseite stellen fünf breite Doppeltüren einen schnellen Fahrgastwechsel sicher, die Führerstände sind über separate Türen zugänglich. Großzügige Mehrzweckbereiche bieten viel Platz für Reisende mit Kinderwagen, Rollator oder Fahrrad, zudem gibt es vier Rollstuhlplätze. Klimaanlage, WLAN, USB-Lademöglichkeiten und große Informationsanzeigen sollen für einen hohen Reisekomfort sorgen. Die genaue Innenraumgestaltung legen MVG und Hersteller noch fest.

Die ForCity Smart werden 22 der derzeit fahrenden Straßenbahnen ersetzen: Sechs dreiteilige Hochflurzüge des Typs M8C von DÜWAG von 1984, die schon seit über 40 Jahren im Einsatz sind, sowie 16 dreiteilige Niederflurbahnen des Typs GT6M-ZR von Adtranz aus dem Jahr 1996. Daneben fahren in Mainz 19 Niederflurbahnen vom Typ Variobahn des Herstellers Stadler, die zwischen 2011 und 2016 beschafft wurden. Diese 30 m langen Einrichtungsbahnen werden auch weiterhin eingesetzt.

Mit ihrem Fassungsvermögen von 258 Passagieren werden die Neuzugänge für einen erheblichen Kapazitätsschub auf der Schiene sorgen: In den M8C können 139 Fahrgäste befördert werden, in den GT6M-ZR 143. Mehr Platz ist auch dringend erforderlich: 2024 erreichte die Reisendenzahl bei der MVG mit knapp 57 Mio. wieder den Vor-Corona-Rekordwert aus dem Jahr 2019. Für die MVG-Geschäftsführer ist die Neubeschaffung unumgänglich. „Inzwischen stoßen wir mit unseren 30 bis über 40 Jahre alten Bahnen bei Wartung und Betrieb an unsere Grenzen“, sagten Erlhof und Wiesemann bei der Vertragsunterzeichnung. „Die neuen Bahnen gewährleisten mittel- und langfristig einen zuverlässigen Straßenbahnbetrieb. Mit den bisher eingesetzten Fahrzeugen wäre das auf Dauer nicht mehr möglich gewesen.“ ●



GHH-RADSATZ



WE SPEAK LOW FLOOR

**Exzellenz auf Schienen:
Fortschrittliche Radsatz-Lösungen für alle Bahnen**



Besuchen Sie
uns auf der
TRAKO 2025
23.-26.09. Danzig
Halle A46

KOMPETENZ INNOVATION LEISTUNG QUALITÄT LEIDENSCHAFT

www.ghh-bonatrans.com

Neue Stadtbahnen für Köln

Die Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) hat bei Stadler 132 Hochflurbahnen bestellt. Durch eine Besonderheit lassen sie sich effizient erweitern.



Die Stadler-Stadtbahnen für Köln können zu fünfteiligen Zügen mit einer Länge von 70 m zusammengestellt werden.

Der städtische ÖPNV-Betreiber will seine Stadtbahnflotte modernisieren und hat den Schweizer Hersteller Stadler mit dem Bau von 132 hochflurigen Fahrzeugen beauftragt. Die neuen Einheiten sind exakt auf das Kölner Stadtbahn-Netz zugeschnitten. Bestellt sind zweiteilige Bahnen, die an nur einem Ende über einen Führerstand verfügen. Im regulären Fahrgastverkehr sollen die Einheiten „Heck an Heck“ als 66 vierteilige Züge verkehren, die durchgehend begehrbar sind. Eine Besonderheit des Auftrags sind die 34 so genannten Zwischenmodule: Die 10 m langen Wagen können zusätzlich zwischen den beiden Stadtbahnen eingefügt werden und auf diese Weise die Bildung von fünfteiligen Zügen mit einer Länge von 70 m ermöglichen. In dieser Konfigu-

ration bieten die neuen Fahrzeuge Platz für bis zu 470 Fahrgäste und übertreffen damit die Kapazität der bisherigen Bahnen deutlich. Insgesamt hat der Auftrag ein Volumen von knapp 700 Mio. Euro.

Acht bis zehn Einstiege pro Seite

Die Stadler-Bahnen rollen auf zwei Endfahrwerken und einem Jakobs-Drehgestell in der Mitte. Hybridräder mit Aluminium-Felgenringen reduzieren sowohl Gewicht als auch Fahrgeräusche. Für die Reisenden stehen auf jeder Fahrzeugseite vier breite Doppeltüren zur Verfügung, die leicht zum mittigen Drehgestell hin versetzt sind. Auf diese Weise ergeben sich zu den Wagenenden hin größere Sitzbereiche mit gepolsterten Einzelsitzen in Vierergrup-

pen. An und zwischen den Türen befinden sich hingegen Mehrzeckbereiche mit Sitzen in Längsrichtung sowie viel Platz für Rollstuhlfahrer und Fahrgäste mit Kinderwagen oder Fahrrad. Die nicht angetriebenen Zwischenmodule, die jeweils auf zwei Drehgestellen rollen, verfügen über zwei Doppeltüren pro Fahrzeugseite. Auch hier befindet sich zwischen den beiden Türen eine Mehrzweckzone. In der fünfteiligen Konfiguration stehen den Reisenden damit zehn Einstiege pro Zugseite zur Verfügung.

Der Führerstand verfügt über eigene Türen. Mit seiner großen Frontscheibe bietet er eine exzellente Rundumsicht, ein Assistenzsystem warnt vor Kollisionen, und ein Rückspiegel-Videosystem eliminiert den toten Winkel. Die Anzeigen im Cockpit passen sich automatisch der Umgebungshelligkeit an, und der Monitor für die Video- beobachtung lässt sich direkt ins Display einfügen. Ein an den Doppeltüren integriertes Fahrgastzählsystem mit Auswertungssoftware unterstützt die Betriebsplanung.

Mehr Fahrgastkomfort im Innenraum

Im Inneren sorgt eine energiesparende Klimatechnik für ein angenehmes Raumklima bei hoher Energieeffizienz. Große 29-Zoll-Monitore liefern aktuelle Fahrgast-Informationen, die LED-Beleuchtung schafft eine gleichmäßige und stromsparende Ausleuchtung. Breitere Gänge zwischen den Sitzen und die durchgehend begehbaren vier- und fünfteiligen Züge ermöglichen eine gleichmäßigere Verteilung der Fahrgäste, was ein schnelleres Ein- und Aussteigen begünstigt und die Standzeiten an Haltestellen verkürzt. Bei der Gestaltung der Innenräume hat die KVB von der Materialauswahl bis zur Farbgebung konsequent auf Barrierefreiheit geachtet, um eine inklusive Nutzung für alle Fahrgäste zu ermöglichen. „Sowohl unsere Fahrgäste als auch die Fahrer und Fahrerinnen dürfen sich auf moderne Bahnen und hohen Komfort freuen“, sagte die KVB-Vorstandsvorsitzende Stefanie Haaks am 28. Juli 2025. Jure Mikolčić, CEO Stadler Division Deutschland, ergänzte: „Mit den neuen Hochflur-Stadtbahnen setzen wir gemeinsam mit der KVB ein starkes Zeichen für die Mobilität der Zukunft.“ Bisher hat Stadler noch keine Fahrzeuge in die Domstadt geliefert.

Fünf Fünfteiler für den Vorserienbetrieb

Die neuen Stadtbahnen sind auf eine Lebensdauer von über 30 Jahren ausgelegt. Stadler stellt langfristigen die Versorgung mit Ersatzteilen sicher und unterstützt die

KVB durch diverse Services – von präventiver Wartung bis zu technischer Beratung. So bleiben die Fahrzeuge dauerhaft zuverlässig im Einsatz. Die ersten zehn Bahnen und fünf Zwischenmodule sollen 2029 für den Vorserienbetrieb geliefert werden. Die Serienauslieferung ist von Mitte 2030 bis Ende 2032 geplant. Die Neuzugänge werden auf den Linien 4, 13 und 18 zum Einsatz kommen und hier die Bahnen der Serien 2200/2300 und 5100 ersetzen.

Von den zweiteiligen B-Wagen der Serien 2200 und 2300 wurden zwischen 1987 und 1996 bei DUEWAG in mehreren Losungen insgesamt 83 Einheiten beschafft. Die 59 Zweiteiler der Serie 5100 wurden 2002 und 2003 von Bombardier geliefert. Auch diese Einheiten fahren üblicherweise in Doppeltraktion.

Das Netz der KVB ist 200 km lang – es setzt sich aus fünf niederflurigen Straßenbahn- und sieben hochflurigen Stadtbahn-Linien zusammen. Die Stadtbahnen rollen meist weit ins Umland, beispielsweise auf den Linien 16 und 18, die Köln mit Bonn verbinden. (red/pr) ●



Fachkräftemangel:
INIT hilft mit innovativen IT-Lösungen!

Verkehrsunternehmen stehen vor großen Herausforderungen: Fahrpersonal ist knapp und der Mangel an erfahrenen Fachkräften wird in allen Abteilungen immer gravierender. Doch innovative Lösungen von INIT helfen, dem Mangel an Personal und Erfahrung erfolgreich zu begegnen.

- Schnelle Einsatzfähigkeit neuer Mitarbeitender
- Ausgleich von fehlendem Fach- und Betriebswissen
- Abbau von Sprachbarrieren
- Entlastung des Personals

Erfahren Sie, wie Sie all dies mithilfe von Assistenzsystemen, Sprachunterstützung, Automatisierung und passenden Service-, Cloud- und Hostingoptionen erreichen können.

init
The Future of Mobility

Erfahren Sie mehr:
initse.com/tacklingstaffshortages



Eine Regiotram für Aachen?

Durch Aachen sollen (wieder) Straßenbahnen rollen – geplant ist eine Regiotram von Aachen Hbf über Würselen und Alsdorf nach Baesweiler.

Momentan sind die Straßen zwischen Aachen und dem Norden der „StädteRegion Aachen“, ein Verbund aus mehreren Städten und Gemeinden, darunter Alsdorf, Baesweiler, Eschweiler, Herzogenrath, Stolberg und Würselen, mit täglich rund 70.000 Pendlerfahrten stark belastet: Staus, Lärm und Luftverschmutzung sind die Folge. Abhilfe könnte eine Regiotram zwischen Aachen und Baesweiler schaffen: Sie ist ein gemeinschaftliches Projekt von Stadt und Städte-Region sowie dem Aachener Verkehrsverbund (AVV). Der AVV hat die Projektleitung inne und nach einer europaweiten Ausschreibung im Juni 2025 die drei Planungsbüros Obermeyer Infrastruktur GmbH und Co. KG, Schüssler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH und Bernard Gruppe ZT GmbH mit der Grundlagen-Ermittlung und Vorplanung für die Regiotram beauftragt.

Detaillierte Prüfung und Planung

In einer Machbarkeitsstudie wurde die Regiotram bereits als technisch und betrieblich machbar sowie wirtschaftlich sinnvoll bewertet. Der Streckenverlauf von Aachen über Würselen und das Alsdorfer Zentrum bis nach Baesweiler hat sich als Favorit herausgestellt. Bei dieser Variante werden der Busverkehr, die euregiobahn von Aachen nach Stolberg und Düren sowie die Regiotram am Bahnhof Alsdorf-Annepark optimal miteinander verknüpft. Für diesen Streckenverlauf erfolgt jetzt die Vorplanung zu verkehrsplanerischen Aspekten, Straßen- und Schienenanlagen, erforderlichen neuen Bauwerken und der Betriebstechnik. Dabei wird zunächst untersucht, ob – und wo genau – es oberleitungsfreie Abschnitte geben wird. Danach erfolgt die detaillierte Prüfung und Planung der rund 20 km langen Trasse, wobei technisch schwierige Punkte wie der Annapark in Alsdorf und die Aachener Innenstadt zuerst unter die Lupe genommen werden. Im nächsten Schritt wird die Planung der Ingenieurbauwerke wie zum Beispiel Brücken vertiefend betrachtet.

Zwei Jahre für die Vorplanung

Der Planungsprozess wird durch einen intensiven Dialog mit der Öffentlichkeit begleitet. Erste Ergebnisse der Vorplanung sollen auf einem Infomarkt am 2. Dezember 2025 präsentiert und diskutiert werden. Ab 2026 wird es Planungswerkstätten geben, bei denen sich die Bürger beteiligen können. Im Anschluss erfolgt die Überprüfung des Betriebskonzepts sowie die Anpassung der Haltestellenplanung. Abschließend werden die Kosten ermittelt und die Wirtschaftlichkeit erneut untersucht. Im Ergebnis der rund zweijährigen Vorplanung sollen ein festgelegter Trassenverlauf und eine ermittelte Straßenraumaufteilung vorliegen. Auch die Lage und Ausstattung der Haltestellen, ein konkreter Kostenrahmen für den Bau sowie Erkenntnisse zur Stromversorgung und Oberleitungsfreiheit sollen bis Mitte 2027 feststehen.

Kosten- und Zeitplanung

Die Vorplanung wird aus dem Programm STARK (Förderrichtlinie zur Stärkung der Transformationsdynamik und Aufbruch in den Revieren und an den Kohlekraftwerk-Standorten) finanziert. Der Bund übernimmt 70 % der Planungskosten, das Land Nordrhein-Westfalen steuert 20 % bei. Die verbleibenden 10 % teilen sich die Stadt Aachen und die StädteRegion. Die an die Vorplanung anschließenden Planungs- und Bauphasen werden rund weitere zehn Jahre in Anspruch nehmen, sodass in den 2030er Jahren die Regiotram auf kompletter Länge durch Stadt und StädteRegion fahren könnte.

Die Baukosten des Projekts Regiotram sollen sich nach dem derzeitigen Stand auf etwa 330 Mio. Euro belaufen. Die Infrastruktur – darunter Gleise, Brücken, Haltestellen und Sicherungstechnik – soll über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) mit bis zu 95 % der Fördermittel von Land und Bund finanziert werden.

Weitere Infos zur Regiotram gibt es im Internet unter <https://regiotram-aachen.de>. (AVV/red) ●

HOCHLEISTUNG | PRÄZISION | ZUVERLÄSSIGKEIT

Plasser & Theurer



Vorsprung beim Stopfen

Expertenwissen trotz Fachkräftemangel:
Der **Plasser TampingAssistant** weiß, wo jedes Aggregat hingehört.
Dank Künstlicher Intelligenz mit Deep Learning, modernster Sensortechnik und digitaler Stopfpläne automatisiert er die Instandhaltung, unterstützt das Bedienpersonal und liefert gleichbleibend hohe Qualität. Und die Entwicklung geht weiter!

We believe in INNOVATION.



MACHINE

plassertheurer.com



„Plasser & Theurer“, „Plasser“ und „P&T“ sind international eingetragene Marken

Nachhaltig in den Wald

Stadler hat den Zuschlag für die Lieferung von vier Straßenbahnen des Typs TRAMLINK an die Stadt Gotha erhalten – mit Option auf sechs weitere.

Text: Tim Schulz · Bilder: Stadler · Volker Rössler

Die Thüringer Waldbahn und Straßenbahn Gotha GmbH (TWSB Gotha) erhält zunächst vier Fahrzeuge. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, die Flotte um bis zu sechs weitere Straßenbahnen zu erweitern – aufgeteilt in zwei Optionen über vier bzw. zwei Einheiten. Diese modulare Bestellstruktur ermöglicht es dem Betreiber, bedarfsgerecht auf zukünftige Entwicklungen im Mobilitätssektor zu reagieren.

Komfortable Ausstattung

Die fünfteiligen Zweirichtungsbahnen des Typs TRAMLINK sind 32,5 m lang und durchgehend niederflurig. Sie bieten Platz für bis zu 180 Fahrgäste, von denen 50 sitzend befördert werden können. Die Fahrzeugbreite von 2,45 m auf Sitzhöhe sorgt für mehr Platz und erhöht den Komfort. Speziell gestaltete Bereiche für Rollstuhlfahrer, Gegen-

sprechsysteme und Notrufknöpfe in den barrierefreien Zonen gewährleisten Sicherheit und Zugänglichkeit für alle Fahrgäste. Fünf Einstiege auf jeder Seite, drei davon Doppeltüren, ermöglichen einen schnellen Fahrgastwechsel. Breite Bildschirme liefern Reiseinformationen in Echtzeit. Auch das Fahrpersonal profitiert: Die ergonomisch gestaltete Fahrerkabine bietet eine optimale Rundumsicht, intuitive Bedienung und höchsten Komfort.

Die Wagenkästen der in Valencia gefertigten Bahnen bestehen aus Duplex-Edelstahl und bieten eine hohe Korrosionsbeständigkeit. Eine verbesserte Fahrzeugisolation sowie die Option zur Wärmerücknutzung tragen zur Energieeffizienz bei. Jede Einheit setzt sich aus drei Fahrwerksmodulen sowie zwei Sänftenmodulen zusammen. An den Doppeltüren gibt es große Mehrzweckzonen für Fahrgäste im Rollstuhl oder Reisende mit Fahrrad.



Ein KT4D aus dem Jahr 1990 ist am 26. Juni 2019 auf der Überlandstrecke nach Tabarz unterwegs. Die Fahrzeuge der Straßenbahn Gotha haben ein durchschnittliches Alter von 42 Jahren – eine Verjüngung durch die neuen TRAMLINK ist dringend notwendig ...



Ab Sommer 2028 sollen vier neue Stadler TRAMLINK bei der Thüringer Waldbahn und Straßenbahn Gotha GmbH (TWSB Gotha) den Verkehr aufnehmen. Drei Doppeltüren in den blau markierten Niederflur-Modulen erleichtern Rollstuhlfahrern und Reisenden mit Fahrrädern oder Kinderwagen das Einsteigen.

Betriebsaufnahme ab Sommer 2028

Die Auslieferung der TRAMLINK ist für Mitte 2027 geplant. Nach erfolgreichem Zulassungsverfahren durch die Technischen Aufsichtsbehörden sollen die Bahnen spätestens im Sommer 2028 in den Fahrgastbetrieb gehen. Langfristig ist die Beschaffung weiterer sechs Fahrzeuge vorgesehen. Neben der Lieferung beinhaltet der Vertrag auch umfassende Wartungsleistungen. Die vier neuen Bahnen kosten rund 24,6 Mio. Euro. Der Freistaat Thüringen fördert den Kauf mit 10 Mio. Euro, die restliche Summe wird durch den Landkreis Gotha finanziert.

Kommentare

Karl-Heinz Koch, Geschäftsführer der TWSB Gotha, erklärte Mitte Juni 2025: „Mit dem TRAMLINK investieren wir in die Zukunft des Nahverkehrs im Landkreis Gotha. Die neuen Fahrzeuge bieten nicht nur mehr Komfort und Barrierefreiheit, sondern auch eine deutliche Reduktion der Instandhaltungskosten.“ Iñigo Parra, CEO der Stadler Division Spanien, ergänzte: „Wir freuen uns, einen Beitrag zur nachhaltigen urbanen Mobilität im Landkreis Gotha zu leisten.“

Unternehmen mit Tradition

Die meterspurige Straßenbahn Gotha wurde 1894 eröffnet und war von Anfang an elektrifiziert. Schon früh war der Bau mehrerer Überlandstrecken geplant, von denen aber

nur die Thüringerwaldbahn realisiert wurde: Die 22 km lange Strecke von Gotha Hbf nach Tabarz ging 1929 in Betrieb. An der Zwischenhaltestelle Waltershausen Gleisdreieck zweigt eine 2,4 km lange Stichbahn nach Waltershausen Bahnhof ab.

Die heutige Thüringerwaldbahn und Straßenbahn Gotha GmbH (TWSB Gotha) wurde zu Beginn des Jahres 1991 gegründet, als letzte Streckenerweiterung kam 2002 der kurze Abzweig zum Krankenhaus in Sundhausen (an der Thüringerwaldbahn) hinzu. Auf dem Netz der TWSB Gotha sind vier Linien unterwegs, wobei die Linien 1, 2 und 3 im Stadtgebiet verkehren, während die Linie 4 nach Tabarz führt. Im regulären Personenverkehr werden derzeit zehn Tatra-Zweiteiler des Typs KT4D, drei Duewag-Bahnen des Typs GT8NF mit Niederflur-Mittelteil sowie sechs Schindler-Waggon-Einheiten des Typs Be 4/8 (ebenfalls mit Niederflur-Mittelteil) eingesetzt. Vergleichsweise jung sind die Tatra-Bahnen, von denen neun aus dem Jahr 1990 stammen (und in den Nullerjahren gebraucht aus Erfurt übernommen wurden). Die Duewags wurden Anfang der 1960er Jahre gebaut und fuhren ursprünglich in Mannheim. In den Jahren 1978 bis 1981 wurden die Be 4/8 gefertigt, die bis 2018 und 2025 bei der Baselland Transport AG im Einsatz standen. 2024 lag das Durchschnittsalter der Straßenbahnen für den regulären Fahrgastverkehr – darüber hinaus existieren noch mehrere Museumsfahrzeuge – bei knapp 42 Jahren. ●

Märchenhaftes Design

Der Nordhessische VerkehrsVerbund (NVV) lässt die Zweisystem-Stadtbahnen der RegioTram Kassel bis Ende 2030 bei Alstom umfassend modernisieren.



Die RegioCitadis der RegioTram Kassel, hier auf der Linie RT 4 nach Wolfhagen, sollen bis 2045 im Einsatz gehalten werden.

Mit dem Start eines großen Refit-Programms werden die 28 Zweisystem-Stadtbahnen der RegioTram Kassel technisch und optisch auf den neuesten Stand gebracht. Ziel ist es, die Lebensdauer der Fahrzeuge zu verlängern, den Fahrgastkomfort zu erhöhen und die Sicherheitssysteme zu aktualisieren.

(Fast) 20 Jahre RegioTram Kassel

Die RegioTram Kassel ist eine Zweisystem-Stadtbahn, die auf dem TramTrain-System des bekannten „Karlsruher Modells“ basiert: Mit so genannten TramTrains werden durchgehende Fahrten vom innerstädtischen Straßen-

bahnnetz auf Strecken der Deutschen Bahn (DB AG) angeboten, sodass für die Fahrgäste das Umsteigen zwischen Tram und Nahverkehrszug entfällt. Die RegioTram Kassel startete – nach einem einjährigen Vorlaufbetrieb 2006 – im Jahr 2007. Heute wird ein Netz von drei RT-Linien betrieben, die von Kassel, Holländische Straße, über die Stadtmitte (Königsplatz) und Kassel Hauptbahnhof nach Hofgeismar-Hümmel (RT 1), Wolfhagen (RT 4) und Melsungen (TR 5) führen. Betreiberin der RegioTram ist die RegioTram Gesellschaft mbH (RTG), eine Bietergemeinschaft aus Kasseler Verkehrs-Gesellschaft (KVG) und Hessischer Landesbahn (HLB).

Vom Hersteller Alstom wurden in den Jahren 2004/05 insgesamt 28 dreiteilige Zweisystem-Stadtbahnen des Typs RegioCitadis geliefert. Die Fahrzeuge können sowohl unter 600 V Gleichspannung auf dem innerstädtischen Straßenbahnnetz als auch unter 15 kV/16,7 Hz Wechselspannung auf DB-Strecken verkehren. Die 28 Einheiten sind in zwei Baureihen unterteilt: Neben 18 rein elektrischen E/E-Bahnen der Baureihe 452 gibt es zehn Zweikraftwagen der Baureihe 689. Diese E/D-Wagen haben jeweils zwei zusätzliche Dieselgeneratoren an Bord. Sie kommen auf der Linie RT 4 zum Einsatz, die zwischen Obervellmar und Wolfhagen nicht elektrifiziert ist.

Umfassendes Refit-Programm

Die 20 Einsatzjahre sind an den Fahrzeugen nicht spurlos vorübergegangen. Auf Initiative des NVV werden alle RegioCitadis nun bis Ende 2030 modernisiert. Das Refit-Programm umfasst unter anderem technische Erneuerungen an den Fahrzeugen sowie den Einbau von aktualisierten Sicherheitssystemen. Zudem werden neue Tools für

die Fahrgastinformation installiert und der Innenraum modernisiert – beispielsweise erhält der Mehrzweckbereich eine Neugestaltung. Das Refit wird auch von außen sichtbar: Die Bahnen bekommen das bereits von den NVV-Bussen bekannte Märchen-Design in Grün und Weiß. Neben neuen Farben kommen dabei auch Elemente wie illustrative Märchenfiguren zum Einsatz, die die Verbundenheit mit der Region unterstreichen.

Statt die Fahrzeuge auszusondern, setzen der NVV und die Betreiber auf eine ressourcenschonende Modernisierung. Dabei werden die zehn E/D-Wagen ein neues Power-Pack erhalten, das künftig mit CO₂-neutralem Kraftstoff betrieben werden kann, um einen nahezu klimaneutralen Betrieb zu gewährleisten. Die erste Bahn wurde am 4. August 2025 zur Firma Alstom nach Braunschweig überführt. Geplant ist, dass das Fahrzeug Anfang 2026 wieder im Linienbetrieb rollt. Pro Jahr sollen bis zu sechs Fahrzeuge das Refit-Programm durchlaufen. Finanziert wird das Projekt über den NVV mit Mitteln des Landes Hessen sowie des Bundes. (red/pr) ●

Impact tomorrow.

Elektrisch. Effizient. Cybersicher.

Die zukunftssichere Bahntechnologie von KIEPE für Traktion, Bordnetzenergieversorgung, TCMS und Systemintegration.

Einige unserer aktuellen Projekte:

Cybersichere E-Systeme für die Straßenbahnen von Hannover, Leipzig und Köln

SmartHybrid System für die Güterlok Vossloh DE 18

KIEPE Traction Inverter für Railbus DRAISY von LOHR

Modernisierungsprojekt im Nahverkehr Schwerin

www.kiepe-group.com

kiepe.



Saarbrücken testet vor

Stadler hat den ersten TramTrain an die Saarbahn übergeben. Bis die Bahnen im Fahrgastverkehr zu erleben sind, dauert es aber noch etwas.

Text: Stefan Heinz Bild: Saarbahn/Patrick Biegaj

Das erste Exemplar des Citylink Universal wurde im September 2024 auf der InnoTrans in Berlin vorgestellt, seit Juni 2025 darf sich nun der erste TramTrain bei der Saarbahn im Testbetrieb bewähren. Bis zu 48 weitere Einheiten sollen dort folgen, insgesamt können es sogar bis zu 504 werden – allerdings nicht nur in Saarbrücken. Denn fünf weitere Bahnbetreiber aus Deutschland und Österreich sind an dem Beschaffungskonsortium für die TramTrains beteiligt.

Gemeinsam fährt es sich besser

Im Rahmen des einzigartigen Projekts „VDV-TramTrain“ kooperieren die Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG), die Verkehrsbetriebe Karlsruhe (VBK), die Saarbahn GmbH, die Schiene Oberösterreich (Schiene OÖ GmbH), die Schiene Salzburg GmbH und der Zweckverband Regional-Stadtbahn Neckar-Alb (RSBNA). Die gemeinschaftliche Beschaffung und Wartung senkt die Kosten erheblich. Stadler produziert die Züge für das deutsch-österreichische Konsortium in Valencia. Mit dem Hersteller besteht zudem ein Instandhaltungsvertrag über die gesamte Lebensdauer. Das Auftragsvolumen beläuft sich auf bis zu 4 Mrd. Euro, 246 Einheiten sind fest bestellt, bis zu 258 weitere optional (➔ **Regionalverkehr 2-2025**).

Die TramTrains können nahtlos zwischen Straßenbahn- und Eisenbahn-Strecken wechseln. Beim TramTrain-Vorreiter Karlsruhe fährt die 2,65 m breite Zweisystem-Stadtbahn regulär bereits seit 1992 sowohl unter der Fahrleitung der Straßenbahn (750 V Gleichspannung), als auch unter der Fahrleitung der Deutschen Bahn (DB AG) mit 15.000 V/16,7 Hz Wechselspannung. Dafür bauten die VBK und die AVG ab Mitte der 1970er Jahre nach und nach ihr gemeinsames Netz um. Die VBK haben nun auch bei der außergewöhnlichen Tram-Train-Großbestellung die Gesamtprojektleitung inne.

Eine Stadtbahn überschreitet Grenzen

Im Jahr 1997 übernahm die Stadt Saarbrücken das „Karlsruher Modell“. Das Saarbrücker Stadtbahnsystem führt auf rund 45 km Länge vom französischen Sarreguemines über Saarbrücken nach Lebach und wurde so zur ersten grenzüberschreitenden elektrischen Stadtbahn Europas. Die Saarbahn GmbH, eine 100-prozentige Tochter der Landeshauptstadt Saarbrücken, ist nun Betreiber der ersten aus dem Rahmenvertrag für das Konsortium bestellten Fahrzeuge. Die Saarbahn hat insgesamt 28 TramTrains mit einer Option auf weitere 21 geordert.

Alle Fahrzeuge basieren – wie eingangs erwähnt – auf der Citylink-Plattform von Stadler und sind zugleich die Basis für die TramTrains der weiteren Besteller. Die modular aufgebauten Stadtbahnen sind barrierefrei und wurden speziell für die umsteigefreie Verbindung des Stadtzentrums mit dem Umland entwickelt. Sie sind 37,2 m lang und 2,65 m breit und erreichen eine Höchstgeschwindigkeit von bis zu 100 km/h.

Fahrgäste dürfen 2026 einsteigen

Die dreiteiligen TramTrains haben vier Drehgestelle und verfügen über standardisierte Ausstattungen wie eine Klimaanlage für den Fahrgast- und den Fahrerraum sowie über flexibel gestaltbare und geräumige Mehrzweckbereiche. Je nach Betreiber werden sie individuell ausgestattet. Die Saarbahn hat sich für Zweirichtungsfahrzeuge entschieden, die über 100 Sitz- und 133 Stehplätze sowie zwei große Mehrzweckbereiche verfügen.

Der erste TramTrain wurde von Stadler am 9. Juni 2025 in Saarbrücken-Brebach an die Saarbahn übergeben. Saarbahn-Geschäftsführer Karsten Nagel freut sich bereits auf den Fahrgasteinsatz im kommenden Jahr: „Das Eintreffen des ersten Fahrzeugs in Saarbrücken ist ein besonderer Meilenstein: Mit diesem Fahrzeug werden nun wesentliche



Handys hoch: Am 9. Juni 2025 wurde in Saarbrücken-Brebach der erste TramTrain von Stadler an die Saarbahn übergeben.

Teile des Test- und Zulassungsprogramms vor Ort durchgeführt. (...) Beginnend mit den ersten Fahrzeugen, die wir im ersten Halbjahr 2026 im Fahrgastbetrieb sehen, werden wir dann die Bestandsflotte nach rund 30 Jahren Dienst sukzessive bis Anfang 2028 ablösen.“

Tests für die Zulassung laufen

Europaweit sind bereits mehrere Citylink Universal für das komplexe Zulassungsverfahren unterwegs. Zu nennen sind hier beispielsweise Einsätze über sechs Monate im tschechischen Velim, um auf dem Testring erste Fahrten und Funktionstests zu absolvieren. In München wurden elektromagnetische Verträglichkeitsprüfungen durchgeführt. Ein weiteres Fahrzeug hat parallel die Tests in der Klimakammer des Rail Tec Arsenal in Wien-Floridsdorf bestanden. Dank der Simulation verschiedener Klimabedingungen wird sichergestellt, dass die Bahnen auch bei extremer Hitze oder Kälte zuverlässig funktionieren.

In Saarbrücken stehen nun mit dem jetzt ausgelieferten sowie zukünftigen Fahrzeugen weitere Tests und Fahrten im Rahmen des Zulassungsverfahrens als TramTrain nach der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) und

Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BoStrab) an. Eine Besonderheit ist hier zudem der grenzüberschreitende Betrieb bis nach Sarreguemines. Ein Großteil der statischen und dynamischen Zulassungstests, die bei der Saarbahn absolviert werden, sind dann auch für die Fahrzeuge der übrigen Kooperationspartner gültig.

Produktion in Spanien läuft

Derzeit befinden sich neun weitere Fahrzeuge für die Saarbahn in unterschiedlichen Fertigungsstadien im Herstellerwerk in Valencia. Darüber hinaus werden bereits sieben Citylink für die AVG sowie je ein Fahrzeug für die Schiene OÖ und die VBK gefertigt, auch die Konstruktion des ersten Fahrzeugs für die Schiene Salzburg ist gestartet. Für die Bahnen des Zweckverbands RSBNA laufen hingegen noch die finalen Abstimmungen zum Design und zur Fahrzeugbeschriftung. In Karlsruhe wird der erste neue TramTrain für die AVG voraussichtlich im November 2025 ausgeliefert, für die VBK wurde der Februar 2026 als Liefertermin angekündigt. Die Zulassung der Fahrzeuge für die AVG, die Schiene OÖ und die VBK ist dann für Sommer 2026 vorgesehen. ●

Etliche Premieren

Vom 4. bis 9. Oktober 2025 findet in Brüssel wieder die **Busworld Europe** statt. Auf 82.000 Quadratmetern zeigen 85 Busersteller ihre Neuheiten.



IVECO BUS zeigt auf der Busworld Europe unter anderem den CROSSWAY LE ELEC sowie den hochflurigen CROSSWAY ELEC (im Bild). Die batterie-elektrischen Fahrzeuge ermöglichen einen emissionsfreien Überland- und Stadtrandverkehr.

Die Busworld Europe 2025 in Brüssel wird größer als jemals zuvor: Die Ausstellungsfläche wächst von 75.000 m² im Jahr 2023 auf jetzt 82.000 m² und spiegelt damit das anhaltende Wachstum und die Dynamik des globalen öffentlichen Personenverkehrs wider. Mit fast 550 Ausstellern, darunter 85 Busersteller, ist die Veranstaltung ausgebucht. Erneut will die Busworld Fahrzeug- und Aufbauhersteller, Zulieferer, Betreiber und Mobilitätsexperten aus aller Welt zusammenbringen. 2023 wurden über 40.000 Fachbesucher auf der Brussel Expo begrüßt, in diesem Jahr sollen es deutlich mehr werden. Auf die Besucher warten nicht nur etliche Premieren, sondern auch ein großes Vortragsprogramm: Im Rahmen der „Busworld Conference“ werden mehr als 300 Rednerinnen und Redner zu sechs Themenbereichen sprechen, unter anderem über emissionsfreie Busse, autonomes Fahren, Digitalisierung und die Zukunft des Reisebusses.

Neuheiten der Busersteller

CaetanoBus wird seinen ersten batterieelektrischen Reisebus vorstellen und damit den Einstieg des Unternehmens in das Segment der elektrischen Fernbusse markieren. Der Reisebus wird gemeinsam mit einem Partner entwickelt, dessen Name in Brüssel bekannt gegeben wird.

Daimler Buses präsentiert den elektrisch angetriebenen Überlandbus Mercedes-Benz eIntouro in der Serienversion. Zwei Längen stehen zur Wahl: der eIntouro mit 12,18 m und der 13,09 m lange eIntouro M. Außerdem hat die neue Batterie-Generation NMC4 Premiere. Auf dem Messestand sollen acht Omnibusse von Mercedes-Benz und Setra ausgestellt werden. Drei weitere Fahrzeuge von Mercedes-Benz gibt es auf dem Außengelände zu sehen, zwei davon stehen für Testfahrten bereit.

Die spanische **Irizar-Gruppe** zeigt zwei wasserstoffbetriebene Reisebusse der neuesten Generation aus der

Efficient-Reihe, daneben gibt sie einen Überblick über ihr Portfolio an Stadt- und Überlandbussen.

IVECO BUS präsentiert sechs Fahrzeuge, mit denen emissionsarm bzw. emissionsfrei die Energiewende gelingen kann. Premiere haben der Minibus „eDaily Low Entry“ (LE) sowie der Midibus G-WAY. Der eDaily LE ist ein Elektro-Minibus für den städtischen ÖPNV, beim G-WAY handelt es sich um den schmalsten Midibus mit Biomethan-Kompatibilität: Das 9,5 oder 10,7 m lange Fahrzeug ist nur 2,33 m breit und damit ideal für enge Stadtzentren geeignet. Abgerundet wird der Auftritt durch „große“ Stadt-, Überland- und Reisebusse.

Bei **MAN Truck & Bus** feiert der MAN eCoach als erster batterie-elektrischer Reisebus Europas Premiere. Der 13,9 m lange Dreiachser hat eine Reichweite von bis zu 650 km und bietet Platz für mehr als 60 Passagiere. Ebenfalls vorgestellt wird die zweite Generation des MAN Lion's City 12 E, ein elektrischer Stadtbuss, der nun 500 kg leichter ist als das Vorgängermodell. Mit einem verbesserten Antriebsstrang, optimierter Rekuperation und einer Reichweite von bis zu 500 km ist er für anspruchsvolle Stadtstrecken ohne Nachladen konzipiert.

Der ägyptische Hersteller **MCV** wird über seine für den europäischen Markt entworfenen E-Niederflurbusse C 107 EV und C 127 EV informieren. Die erste Exemplare wurden in Deutschland bereits ausgeliefert.

Solaris Bus & Coach wird den Urbino 10.5 electric vorstellen. Der 10,5 m lange Elektro-Niederflurbus ist für den kompakten Stadtverkehr konzipiert und verfügt über einen modular aufgebauten Antrieb.

VDL Bus & Coach hat eine neue Generation seiner elektrischen Citea-Plattform angekündigt, deren Schwerpunkt auf einer höheren Batterieeffizienz, einem geringeren Fahrzeuggewicht und einer modularen Architektur für den Stadt- und Regionalverkehr liegt.

Weiterlesen im Netz

Über die Neuheiten zur Busworld Europe 2025 berichten wir auf <https://regionalverkehr.de> sowie im kostenfreien Newsletter regioXpress. Eine Nachlese folgt kurz nach Messeschluss online sowie in **Regionalverkehr** 6-2025. Das neue Heft erscheint am 31. Oktober 2025.



Der neue MAN eCoach gilt als erster batterie-elektrischer Reisebus Europas – und hat in Brüssel Premiere.

Komponentenhersteller und Zulieferer

KIEPE Electric präsentiert neue Antriebslösungen für batterie-elektrische und IMC®-E-Busse (In Motion Charging), darunter das KIEPE eDrive System mit Traktionswechselrichter und E-Motor. Zudem informiert das Unternehmen über die eBus HPC-Plattform, eine cybersichere Management-Software für E-Busse. Neu für IMC-Oberleitungsbusse sind die weiterentwickelten KIEPE Isolating Converter (KIC) in zwei Ausführungen und der halbautomatische KIEPE SmartCurrent Collector (KSC) für das Eindrahten in die Oberleitung.

Von **Munk Günzburger Steigtechnik** kommen neue Steigtechnikanlagen für die Produktion, Wartung und Instandhaltung von Bussen, darunter eine fahrbare und höhenverstellbare Arbeitsbühne sowie diverse Stufen-, Podest- und Plattformleitern. Auch Busse mit Elektro- oder Hybridantrieb lassen sich so effizient warten.

Voith informiert über sein eDrive-Portfolio, das um eine auf elektrische Fernreisebusse zugeschnittene Lösung ergänzt wird. Daneben führt der Hersteller neue Wasserkomponenten ein.

ZF Friedrichshafen präsentiert die neueste Entwicklung seiner integrierten Elektroachse, die Motor, Wechselrichter und Getriebe in einer kompakten Einheit vereint und so Installation und Wartung vereinfacht.

Weitere Infos und Tickets

Tickets für die Busworld und Infos zum Konferenzprogramm sind unter www.busworldeurope.org erhältlich. Mit der Eintrittskarte kann der ÖPNV in Brüssel kostenfrei genutzt werden, das Messegelände ist schnell mit der Metro-Linie 6 (Station „Heizel“) erreicht. Die Busworld hat täglich von 10 bis 19 Uhr geöffnet. (red/pr) ●

Pläne, Projekte und Premieren

Der internationale Nahverkehrsgipfel „UITP-Summit 2025“ in Hamburg wurde von einer umfangreichen Ausstellung in vier Messehallen begleitet.

Text und Bilder: Achim Uhlenhut

Der UITP-Summit ist das Gipfeltreffen der in der Union Internationale des Transports Publics (UITP) zusammengeschlossenen Unternehmen und Verbände. Drei Tage dauerte der Gipfel Mitte Juni in Hamburg, genutzt von rund 10.000 Teilnehmenden aus 110 Staaten und begleitet von einer Fachmesse mit fast 400 Ausstellern in vier Messehallen. Dem lebhaften Zuspruch kam zugute, dass ein terminlich gleitender Übergang zur Jahrestagung des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) gleich nebenan gegeben war. Neben Präsentationen des Erreichten, Plänen, Projekten und Visionen gab es auch Premieren zu sehen.

Nur noch elektrisch unterwegs

Als die UITP vor 140 Jahren gegründet wurde, da fuhr man innerorts bestenfalls mit Pferdebus und Pferdebahn, zwischen den Orten mit Dampf. Pferd, Dampf und nun auch Diesel sind passé: Kein aktueller Verbrenner mehr auf den Messeständen. Was fährt, fährt elektrisch, auf



Premiere für den JBM Ecolife Electric City Bus, der inklusive Ladetechnik und Wartung gemietet werden kann.

Schienen, auf der Straße und am Seil. Nur ein Oldtimer von 1955, ein Mercedes-Benz O 321 H des Hamburger Omnibus-Vereins, erinnerte in einer Halle daran, dass es einmal Dieselbusse gab. Und an die Zeit, als diese stattlich-rundliche Erscheinungen waren. Heute sind Busse meist unten niederflurig und oben elektrisch, die kleineren auch mal niedlich-pummelig bis skurril.

Buntes Bus-Bild

Entsprechend vielfältig war die in Sachen Omnibus gezeigte Bandbreite. Der indische Busersteller JBM Electric Vehicles nutzte den UITP Summit für die Präsentation seines ersten für Europa entwickelten Linienbusses. Mindestens 100 Exemplare des „JBM Ecolife Electric City Bus“ sollen möglichst schnell auf Deutschlands Straßen kommen. JBM EV mit dem nach eigenen Angaben weltgrößten Elektrobuss-Werk außerhalb Chinas und einer Jahreskapazität von bis zu 20.000 Einheiten bedient sich dafür eines Partners. Die Busse werden an das Leasingunternehmen Kazenmaier (Karlsruhe) verkauft und dann – inklusive Ladetechnik und Wartung – Verkehrsunternehmen und Kommunen zur Miete angeboten.

Das ägyptische Unternehmen MCV hat seinen Markteintritt schon geschafft und war in Hamburg mit gleich zwei Zentralmotorbussen in 10- und 12-m-Ausführung präsent, dem MCV 107 EV und dem MCV 127 EV. Ein elektrischer Zentralmotor treibt jeweils die Hinterachse an, die Energie wird von fünf bzw. sechs Batteriepaketen auf dem Dach bereitgestellt.

Beim Mercedes-Benz eCitaro steckt die Neuerung unter dem Blech. Ab 2026 ist die vierte Batteriegeneration für alle drei Fahrzeuglängen lieferbar. Die NMC4 ist laut Hersteller eine noch leistungsfähigere Lithium-Nickel-Mangan-Kobalt-Batterie mit hoher Energiedichte für mehr Reichweite und einer sehr langen Lebensdauer.

Die Hamburger Hochbahn hat bei Alstom bis zu 374 vierteilige U-Bahnen des Typs DT6 geordert. Die ersten 48 Einheiten, darunter auch solche für den automatischen Betrieb, sollen 2027/28 geliefert werden.



MAN Truck & Bus wiederum zeigte seine selbst entwickelte und im Nürnberger Werk gefertigte neue Batteriegeneration im noch jungen, kompakten Elektrobus Lion's City 10 E. Das „Update“ in Lithium-Ionen-Technologie sei effizienter, leichter und verfügt laut Hersteller über eine höhere Energiedichte und verbesserte Entlادتiefe. So benötigt der Stadtbus trotz gleicher bis gesteigerter Reichweite weniger Batteriepacks – das spart Gewicht, sodass mehr Fahrgäste befördert werden können.

Ebenfalls vertraut und doch in sich neu ist der Solaris Urbino 12 electric. Seine Elektrokomponenten sind nicht mehr beieinander, sondern im Wagen verteilt montiert, auch gibt es hinten im Bus kein Batteriepack mehr. Resultat ist eine Bauweise ohne Heckturm und Batteriekasten, was die Zahl der Sitzplätze im Vergleich zum Vorgänger von 34 auf 41 steigen lässt.

Bei IVECO BUS wirkt es so, als sei bei jeder Messe ein neuer E-Bus parat, die Palette ist breit und der Verkaufserfolg beachtlich. Der in Hamburg gezeigte Stadtbus war ein 12-m-Wagen aus der vier Längen umfassenden Baureihe E-WAY mit entsprechend fünf bis neun Batteriepacken und Reichweiten bis 400 km.

Immer weiter durch Stadt und Land

Überhaupt die Reichweite: Da prangte an den in Hamburg ausgestellten Bussen die ein oder andere große Zahl – 600 bis 700 km mit einer Ladung dürften bald Standard sein, noch liegen garantierte Reichweiten im alltäglichen Betrieb zumeist weit darunter.

Yutong notierte an seinem ungemein an klassische Karossen erinnernden Hochbodenbus IC12E die stolze Zahl von 1200. So viele Kilometer sollten nach der Messe auf einer Ferntour von Deutschland nach Skandinavien zurückgelegt werden, wobei man die Frage des Nachladens unterwegs aber offenließ. Die maximale Reichweite des Überlandbusses soll bis zu 600 km betragen. Tatsächlich fahren solche E-Busse von Yutong bereits seit Mitte des Jahres für das norwegische Unternehmen Innlandstrafikk. Sie sind auch in Deutschland zu haben.

Der neue Low-Entry-Bus Byd B13.b des chinesischen Herstellers BYD, ebenfalls eine Premiere auf dem UITP-Summit, soll gar bis zu 700 km schaffen. Für den Stadtbus Byd B12.b werden 600 km Reichweite versprochen, die Energie kommt auch hier aus flach in die Fahrgestellstruktur integrierten „Blade“-Batterien.

Karsan, in Europa und Nordamerika mit elektrischen Midi- und Kleinbussen aus der Türkei erfolgreich, zeigte als Premiere den 12-m-Wagen e-ATA LE: Er will optisch eher ein Reisebus sein und unterstreicht dies mit 41 durchweg in Fahrtrichtung ausgerichteten Sitzen, im Heck ansteigend montiert. Als Low Entry ist er für Stadt- und Überlandlinien gleichermaßen geeignet.

Den einzigen Gelenkbus der Schau zeigte VDL, einen ausgereift wirkenden Citea LF181 in Leichtbauweise für den Stadtverkehr von Bordeaux. Auch er soll 600 km ohne Zwischenladen schaffen, rund 40 Exemplare fahren bereits. Als stehplatzbetonter Stadtbus bietet er nur 35 Sitzplätze – weniger als so mancher Solowagen.



Oben links: MCV zeigte die Elektrobusse 107 EV (10 m lang) und 127 EV (mit 12 m Länge). Oben rechts: Noch ist höchst ungewiss, ob so einmal die Hamburger S-Bahn aussehen wird. Unten links: Noch in diesem Jahr sollen hingegen die autonomen eVersum-Shuttles im Stadtteil Harburg starten. Unten rechts: Der U-Shift kann Kleinbus oder Lastentransporter sein.

Autonome Busse und Shuttles

Ein völlig eigenständiges Kleinbuskonzept verfolgt das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) mit seinem Prototyp U-Shift. Das modulare Fahrzeugkonzept besteht aus einem flachen Trägerfahrzeug – auch Driveboard genannt – mit Akkus und „Kapsel“ genannten Wechselaufbauten. U-Shift fährt unter den jeweiligen Aufbau für Shuttle- oder Logistikdienste, dockt an und ist dann autonomer Bus oder Lastentransporter auf der Kurzstrecke. Die geschulterte Personenkapsel, mit tiefliegendem HeckEinstieg und Sitzen über dem Driveboard, definiert die fast vergessenen Begriffe „Heckplattform“ und „Podest“ neu. U-Shift gehört zum Forschungsvorhaben „Innovative modulare Mobilität Made in Germany“ (IMoGer), das vom Bundesverkehrsministerium mit 35 Mio. Euro gefördert wird. Eine Testflotte soll schon bald in Braunschweig ihre Tauglichkeit für Personenverkehr und Logistik unter Beweis stellen. Im Eisenbahnbereich

hat das DLR sein auf der Innotrans 2024 als führerlosen Prototyp präsentiertes „NGT-Taxi“ in zwei modular aufgebauten Längen verfeinert, wobei sich an angetriebenen Zweirad-Drehgestellen in der Vergangenheit schon einige Hersteller wenig nachhaltig versuchten.

Hamburgs autonome Verkehrszukunft

Hamburg als Veranstaltungsort und die Hamburger Hochbahn AG hatten nicht nur eigene Messestände, die Hansestadt war auch als künftiger Einsatzort mit einigen, durchweg auffällenden Exponaten verbunden. Alstom zeigte an seinem Stand die von der Hochbahn bestellte kommende U-Bahn-Generation als vereinfachtes 1:1-Modell. Im Werk in Salzgitter sollen bis zu 374 Vierteiler des Typs DT6 gefertigt werden, der Rahmenvertrag wurde im Juli 2024 unterzeichnet. Zunächst werden 2027/28 sowohl fahrergeführte DT6-F (41) als auch sieben DT6-A für den automatisierten Betrieb auf der Linie U 5 geliefert.

Die Ausschreibung der nächsten S-Bahn-Generation für Hamburg steht noch aus, doch die Deutsche Bahn (DB AG) zeigte schon einmal das begehbare Modell einer Zukunftsvision. Beim „Ideenzug Urban“ sind die Türen breiter, die Sitze variabler, die Informationen umfassender als bisher, automatischer Betrieb ist vorgesehen.

Noch 2025 soll die Erprobung der automatischen Shuttles von Holon im Hamburger Projekt „Alike“ starten. Ein Minibus Holon Urban war zu besichtigen, ein abgerundeter Quader mit unsymmetrischen Fensterflächen und ebenso interessantem Stuhlkreis.

Ebenfalls in Hamburg werden zunächst 25 viersitzige Shuttles der VW-Tochter Moia auf Basis des ID.Buzz eingesetzt, auf der Messe nach mehrjährigen Tests nun in Serienversion zu sehen und im Umfeld zu erfahren.

Im Stadtteil Harburg südlich der Elbe hingegen sollen auch noch 2025 etwas größere, autonome Shuttles des österreichischen Unternehmens eVersum mit Technik von ZF verkehren, vorerst ohne Fahrgäste. Für das erweiterte „hvv-hop“-Projekt der Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein (vhv.mobility) und des Hamburger Verkehrsverbunds (hvv) sind zunächst fünf, später 20 Neunsitzer vorgesehen, einer stand – etwas einsam – auf der Messe. Das Programm wird Ahoi genannt, „Automatisierung des Hamburger On-Demand-Angebots mit Integration in den ÖPNV“. Der eVersum hat maximalen Achsstand und die Anmutung eines bulligen Schneeräumers.

Seil- und Straßenbahnen

Bei so viel Bussen und Shuttles am Veranstaltungsort Hamburg waren Straßenbahnen fast kein Thema. Nur der chinesische Konzern CRRC zeigte ganz am Rande ein Modell der an die Metro in Porto gelieferten Niederflurbahnen. Deutlich aktiver sind dagegen die Seilbahnbauer: Die österreichischen Branchenführer Leitner und Doppelmayr waren ebenso präsent wie MND aus Frankreich, dieser mit einer rollstuhlgerechten Kabine.

Selbst für Fußgänger bot der UITP-Summit mit Blick auf den nächsten Veranstaltungsort Perspektiven: Dubai präsentierte eine aufregend gestaltete, künstliche und aufgeständerte Fußgängerebene rund um ortstypische Hochbauten. Auch die eigenen Füße kommen als Verkehrsmittel der Zukunft also durchaus noch in Betracht.

2027 wieder in Hamburg

Künftig wird der UITP-Gipfel nicht mehr alle zwei Jahre, sondern jährlich stattfinden und dabei von Kontinent zu Kontinent reisen. Fast zumindest. Vom 21. bis 23. April 2026 ist Dubai vorgemerkt, vom 13. bis 16. Juni 2027 erneut Hamburg. Global sollen der ÖPNV und mit ihm auch die UITP zudem einmal jährlich in den Fokus aller Menschen rücken: Der 17. April 2026 wird erster „World Public Transport Day“ (Welttag des Öffentlichen Verkehrs). Was an diesem Frühlingsfreitag zu erwarten sein wird, hat die UITP allerdings noch nicht verraten ... ●

Der neue E-Solar City

- Für 9 bis 40 Personen
- Auch fahrbar mit Führerscheinklasse B (PKW)
- Niederflur ohne Stufen
- Bis zu 250 km Reichweite
- Zwei- und Dreiachser-Versionen verfügbar
- Basistechnik Iveco eDaily, Mercedes eVito oder Toyota ProAce



K-Bus GmbH
 Industriegasse I/1
 A-7053 Hornstein
 www.k-bus.at
 Telefon: 0043 2689 2216-12
 E-Mail: office@k-bus.at



Zweite Generalsanierung

Die Bahn erneuert die Hauptstrecke Hamburg – Berlin. Fahrgäste müssen neun Monate lang Umleitungen, Ersatzbusse und längere Reisezeiten ertragen.

Text: Regionalverkehr Bilder: Deutsche Bahn AG / Volker Emersleben und Oliver Lang

Der Vorstandsvorsitzende von DB InfraGO, Dr. Philipp Nagl, und der Parlamentarische Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, Ulrich Lange (CSU), gaben am 1. August 2025 in Ludwigslust auf einer von insgesamt mehr als 130 Baustellenflächen das offizielle Startsignal für die Generalsanierung. Als letzter planmäßiger Zug fuhr eine Regionalbahn der Linie RB 14 über die Strecke, die pünktlich um 20.56 Uhr in Berlin-Spandau eintraf. Wenig später schaltete man die Oberleitungen auf der Strecke ab, und in der Nacht wurden die Stellwerke außer Betrieb genommen

Umfangreiche Gleiserneuerungen

Die Bahnstrecke von Hamburg über Büchen, Ludwigslust und Wittenberge nach Berlin ist 278 km lang – das entspricht etwa dem Vierfachen der Riedbahn zwischen Frankfurt (Main) und Mannheim, die von der Bahn im vergangenen Jahr als erster Korridor gebündelt erneuert und modernisiert wurde. Während der Bauarbeiten, für



Die Regionalzüge auf der Strecke Hamburg – Berlin werden durch über 170 Busse des Betreibers ecoVista ersetzt.

die neun Monate angesetzt sind, erneuert die Bahntochter DB InfraGO zwischen Hamburg und Berlin mehr als 165 km Gleise und fast 250 Weichen. Außerdem wird die feste Fahrbahn zwischen Wittenberge und Dergenthin sowie zwischen Breddin und Glöwen durch einen Schotteroberbau ersetzt. Sechs neue Überleitstellen sollen mehr Stabilität und Flexibilität im Betrieb schaffen, da schnelle Züge des Personenverkehrs langsame Güterzüge künftig überholen können. Auf einer Länge von 47 km werden auch die Oberleitungen ersetzt. Zudem erneuert die Bahn die Leit- und Sicherungstechnik, errichtet sechs neue Stellwerke und modernisiert 19 weitere. Damit werden Stellwerke und Achszähltechnik für das künftige Zugbeeinflussungssystem ETCS vorbereitet.

Modernisierung von Bahnhöfen

Entlang der Strecke werden außerdem 28 Bahnhöfe modernisiert und attraktiver gestaltet. Geplant sind – je nach Station – unter anderem Bahnsteigverlängerungen, Bahnsteigerhöhungen für einen barrierefreien Einstieg, längere Bahnsteigdächer sowie Wegeleitsysteme für Menschen mit Sehbeeinträchtigungen. 20 Bahnhöfe sollen dabei zu so genannten Zukunftsbahnhöfen werden – mit durchgängigen Gestaltungskonzepten, sanierten Unterführungen, mehr Sitz- und Wartemöglichkeiten sowie verbesserten Abstellmöglichkeiten für Fahrräder.

Ablauf der Bauarbeiten

Zunächst erfolgen die Arbeiten an Gleisen, Weichen und Überleitverbindungen, parallel und anschließend erfolgen die Modernisierungsarbeiten an den Bahnhöfen. Danach nimmt DB InfraGO den Austausch und die Erneuerung der Signal- und Stellwerkstechnik in Angriff, um alle Bahnanlagen nach den Abnahmeprüfungen zum 30. April 2026 wieder in Betrieb zu nehmen.

Vormontage von Weichen für die Generalsanierung der Strecke Hamburg – Berlin auf einer Baufäche in Brieselang (nahe Berlin).



Ausfälle und Umleitungen im Fernverkehr

Fernzüge fahren während der Bauarbeiten auch weiterhin zwischen Hamburg und Berlin. Wie bei vorherigen Bauarbeiten werden sie über Uelzen, Salzwedel und Stendal umgeleitet, wodurch sich die Fahrzeit um 45 Minuten verlängert. Die Fernzüge halten auch in Salzwedel und Stendal. Allerdings fahren sie nicht mehr halbstündlich wie bisher, sondern nur noch stündlich. Eingesetzt werden meist lange ICE-4-Einheiten mit bis zu 830 Sitzplätzen. Die EC-Züge von Hamburg über Berlin und Dresden nach Prag fallen zwischen Hamburg und Berlin aus. Zwischen Wittenberge bzw. Ludwigslust und Hamburg verkehren direkte Ersatzbusse (IC-Busse).

Ersatz- und Umleiterverkehre

Als Ersatz für die Nahverkehrszüge werden entlang der Strecke Hamburg – Berlin mehr als 170 Busse zum Einsatz kommen. Diese verkehren auf 28 Linien und legen täglich bis zu 86.000 km zurück. Die Schienenersatzverkehre (SEV) werden von ecoVista, einer Unternehmensgruppe aus mittelständischen Busunternehmen, erbracht. Der Betreiber hatte die Leistungen im Umfang von rund 23 Mio. Bus-km nach einer europaweiten Ausschreibung der DB InfraGo gewonnen. Auch im SEV sind die Fahrgäste mit längeren Reisezeiten konfrontiert.

Neben dem SEV werden auch Umleiterverkehre auf der Schiene angeboten. Mit den Linien RE 6 (Perleberg – Neuruppin – Löwenberg – Berlin) sowie RE 85 (Schwerin – Güstrow – Waren (Müritz) – Oranienburg – Ber-

lin Hbf – Berlin Südkreuz) gibt es auf diesen Relationen zeitlich attraktive Umfahrungsalternativen zum SEV. Der RE 6, der ansonsten über Falkensee nach Berlin-Spandau rollt, befährt zwischen Neuruppin, Herzberg (Mark) und Löwenberg sogar eine eigens für die Generalsanierung aufgearbeitete Strecke (zwischen Neuruppin und Herzberg fahren ansonsten nur Güterzüge).

Zugausfälle gibt es aber nicht nur zwischen Hamburg und Berlin: Die Umleitung der Fernzüge über Uelzen, Salzwedel und Stendal hat auch Folgen für den dortigen SPNV. Bis auf eine Verbindung am Abend werden zwischen Uelzen und Salzwedel alle Regionalbahnen durch Busse ersetzt, zwischen Salzwedel und Stendal verkehren die Züge nur noch zweistündlich (bisher stündlich).

Umleitungen im Güterverkehr

Güterzüge zwischen Hamburg und Berlin werden ebenfalls über Uelzen und Stendal umgeleitet. Daneben gibt es aber auch großräumige Umfahrungen über Rotenburg (Wümme) und Verden (Aller), bevor die Verkehre über Hannover und Magdeburg nach Berlin geleitet werden – mehrstündige Fahrzeitverlängerungen und etliche Extrakilometer sind die Folge. Güterzüge aus Richtung Rostock können über Neustrelitz in Richtung Berlin geführt werden. Die Erreichbarkeit der deutschen Seehäfen für Güterverkehre auf der Schiene sei damit gewährleistet, so die Bahn in einer Pressemitteilung. Für die Unternehmen mit Gleisanschlüssen zwischen Hamburg und Berlin wurden individuelle Lösungen erarbeitet. ●

Spitze(n) für mehr Sicherheit

Gastbeitrag | STRAILgrid-Universalplatten des bayerischen Unternehmens KRAIBURG STRAIL verhindern das unbefugte Betreten der Gleise.

Günther Wagner, Geschäftsführer KRAIBURG STRAIL, und Dr. Maximilian Steger, Technischer Leiter bei KRAIBURG STRAIL



Am stark frequentierten Bahnhof Ulzburg-Süd wurden 30 m² STRAILgrid in weniger als vier Stunden eingebaut.

Moderne Infrastrukturbereiche wie Bahnhöfe, Tunnelanlagen und Brücken stellen vielfältige Anforderungen an die Sicherheit. Oft besteht die Notwendigkeit, Passagiere und Personal zu schützen, unbefugten Personen den Zutritt zu verwehren und Gefahrenbereiche abzugrenzen – das stellt Planer und Betreiber vor komplexe Aufgaben. Eine mögliche Antwort auf diese Herausforderungen ist die Verwendung von robusten und flexibel einsetzbaren Plattenelementen, die von einem Betreten abschrecken. Mit ihnen lassen sich Sicherheitsbereiche definieren, Zugänge kontrollieren und bestehende Sicherheitssysteme ergänzen.

KRAIBURG STRAIL, Spezialist für den Einsatz von Gummi und Kunststoff in der Bahninfrastruktur, bietet eine derartige Universalplatte an: Die STRAILgrid-Platte weist eine Oberfläche mit unregelmäßig angeordneten Pyramidenspitzen auf – diese halten Unbefugte wirksam davon ab, die Gleise zu betreten. Die robuste Konstrukti-

on, eine einfache Montage und die flexiblen Anpassungsmöglichkeiten machen STRAILgrid zu einer optimalen Wahl für alle Szenarien, in denen Sicherheit und Schutz oberste Priorität haben. Das System ist für Streckengeschwindigkeiten von bis zu 160 km/h ausgelegt und verfügt über eine integrierte Entwässerung.

Sicherheit auf Bahnhöfen

Auf Bahnhöfen, wo täglich eine hohe Anzahl von Menschen unterwegs ist, spielt die Sicherheit eine große Rolle. STRAILgrid trägt hier maßgeblich dazu bei, Gefahrenbereiche abzugrenzen und somit die Sicherheit für Passagiere und Bahnpersonal zu erhöhen, ob zur Sicherung von Gleisbereichen, zur Schaffung sicherer Wartezonen oder zur Lenkung von Personenströmen.

Ulzburg-Süd, ein sehr stark frequentierter Bahnhof nördlich von Hamburg, bei dem die Fahrgäste ebenerdig zu den Bahnsteigen kommen, wurde 2024 mit STRAILgrid ausgestattet – 30 m² Platten wurden dort in weniger als vier Stunden eingebaut. Bei der Münchner S-Bahn wurde an der Haltestelle Hackerbrücke ebenfalls an zwei Gleisen STRAILgrid installiert. Der Einbau von zirka 20 m² Platten dauerte rund zwei Stunden. Eine zusätzliche Herausforderung, die problemlos bewältigt wurde, war die Anpassung des Systems an das in der S-Bahn-Stammstrecke vorhandene LZB-Kabel. Auch in Schweden fand STRAILgrid schon mehrfach Verwendung. In der Station Göteborg Sävenäs betraten häufig Personen die Gleise, wodurch äußerst gefährliche Situationen entstanden. Der Betreiber errichtete Zäune entlang der Gleise und ließ zusätzlich STRAILgrid als „natürliches Hindernis“ einbauen. In der stark frequentierten Södra Station in Stockholm wurde STRAILgrid zusätzlich zu einer an der Wand montierten Zutrittsbegrenzung angebracht und damit die Bahnsteigkante abgesichert.



Links: Auf Korsika verhindert STRAILgrid, dass Wild- und Weidetiere in die Eisenbahntunnel eindringen. Rechts: STRAILgrid lässt sich individuell an die Gegebenheiten vor Ort anpassen – die Universalplatten werden unkompliziert mit Schrauben fixiert.

Mehr Sicherheit an Tunneln, ...

Auch an Tunneleingängen kann STRAILgrid als effektive Barriere eingesetzt werden, um das Unfallrisiko zu minimieren. Ein Beispiel: Auf der Mittelmeerinsel Korsika suchten Ziegen und Schafe bei hohen Temperaturen im Pianello-Tunnel bei Corte nach Schatten und Abkühlung. Nachdem es regelmäßig zu Zusammenstößen kam, was zu vielen Verspätungen führte, entschied sich die korsische Eisenbahngesellschaft Chemins de Fer de la Corse (CFC) für den Einbau von STRAILgrid vor den Tunnelportalen. Da sich das System seither sehr gut bewährt hat und keine weiteren Unfälle mehr passierten, wurden alle Tunnel auf Korsika mit STRAILgrid ausgestattet.

... auf Brücken ...

Auch auf Brücken leistet STRAILgrid einen wertvollen Beitrag zur Sicherheit. Im schweizerischen Sion nutzten Fußgänger und Radfahrer trotz eines Betretungsverbots immer wieder die beiden Eisenbahnbrücken Pont du Rhône und Pont du Canal. Da dies eine erhebliche Gefahrenquelle darstellte, hat die Stadt jeweils an beiden Enden der Brücken STRAILgrid Platten installiert.

... und an Schutzzäunen

Darüber hinaus erweist sich STRAILgrid als gute Ergänzung und Verstärkung bestehender Schutzzäune. Dies ist in Bereichen relevant, in denen ein erhöhtes Sicherheitsbedürfnis besteht. Im Landkreis Vorpommern-Greifswald kamen an der Grenze zu Polen STRAILgrid-Platten als zusätzliche Maßnahme zur Eindämmung der Schweinepest zum Einsatz. Insgesamt 17 m² wurden dafür über die Gleise und die angrenzende Böschung verlegt.

Effizienter Ein- und Ausbau

Die Installation des STRAILgrid-Systems zeichnet sich durch einen effizienten und zeitsparenden Ablauf aus. Nach einer geringfügigen Entfernung von Schotter werden die vormontierten Zwischenelemente von beiden Seiten gegenläufig in die Schwellenfächer unterhalb der Schienen eingebracht. Die anschließende Fixierung erfolgt mit speziell entwickelten Befestigungsschrauben, die eine hohe Stabilität gewährleisten. Danach können die STRAILgrid-Platten passgenau eingesetzt, verschraubt und mit abgewinkelten Plattenverbindern dauerhaft verbunden werden. Der gesamte Montageprozess ist so einfach wie möglich konzipiert und somit äußerst schnell umzusetzen.

Bei anstehenden Gleisarbeiten müssen lediglich wenige Schrauben gelöst werden, um sowohl die Platten als auch die Zwischenelemente in kürzester Zeit zu demontieren. Für routinemäßige Gleisinspektionen stehen zudem spezielle Gleisbegehungsplatten zur Verfügung.

Individuell und voll recycelbar

Die Universalplatten lassen sich einfach an die Gegebenheiten vor Ort anpassen, sind mit allen gängigen Oberbauformen kombinierbar und können in beliebigen Größen gefertigt werden. Als Basismaterial für die Universalplatten dient, wie auch für die Bahnübergangssysteme von KRAIBURG STRAIL, recyceltes Gummi-Granulat. Dieses Granulat wird mit einem hochwertigen, ozon- und UV-stabilen Neugummideckblatt ummantelt. Am Ende ihrer Lebensdauer können die Platten einer erneuten Verwendung zugeführt werden. Zudem garantiert das spezielle und geschützte Herstellungsverfahren eine lange Lebensdauer der Produkte und verursacht kaum Abfall. ●



Am Bahnhof Sande zweigt die Stichbahn nach Esens (rechts) von der Hauptstrecke Osnabrück – Wilhelmshaven ab.

Übergangsphase im Weser-Ems-Netz

LNVG | Die NordWestBahn (NWB) wird für weitere neun Jahre auf dem Weser-Ems-Netz zwischen Osnabrück, Bremen, Wilhelmshaven und Esens fahren.

Die NWB hat sich in einem europaweiten Wettbewerbsverfahren durchgesetzt: Der Aufgabenträger, die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG), erteilte der Transdev-Tochter am 26. Juni 2025 den Zuschlag. Der neue Verkehrsvertrag gilt ab Dezember 2026 und läuft bis 2035, eine Verlängerung bis 2037 ist möglich. Die heute auf den Linien RE 18 (Osnabrück – Oldenburg – Wilhelmshaven), RB 58 (Osnabrück – Vechta – Bremen) und RB 59 (Wilhelmshaven – Esens) eingesetzten 43 Triebzüge des Typs Coradia Lint 41 rollen weiter. Ein Teil der Flotte soll voraussichtlich ab 2029 durch jüngere Dieselzüge aus dem Fahrzeugpool der LNVG ersetzt werden.

Der Hintergrund: Diese Einheiten können auch mit emissionsarmem HVO-Kraftstoff, der aus pflanzlichen oder tierischen Ölen und Fetten gewonnen wird, betrieben werden. Am Takt und an der Zahl der Fahrten ändert sich bis 2035 wegen des Zustands der Infrastruktur nichts: Der Verkehrsvertrag, der 4,3 Mio. Zug-km jährlich umfasst, gilt für eine Übergangsphase, während der das Streckennetz der DB erneuert werden soll.

Verbesserungen kann erst der Folgevertrag ab Mitte der 2030er Jahre bieten. Bis dahin sollen die heute noch eingleisigen Strecken zweigleisige Begegnungsabschnitte erhalten. Außerdem soll die Verbindung Osnabrück – Wilhelmshaven durchgehend elektrifiziert werden, damit die Diesel-Lint hier durch elektrische Triebzüge abgelöst werden können. Auf den anderen Linien sollen batterieelektrische Triebzüge verkehren. (red/pr)

Das Hansennetz mit den Strecken von Hamburg nach Bremen und Hannover sowie von Uelzen nach Göttingen bekommt zwei Betreiber. Auf diese Weise soll der Verkehr stabilisiert werden, doch für die Aufgabenträger wird es künftig deutlich teurer.



Künftig zwei Betreiber auf dem Hansennetz

LNVG | Das Hansennetz, welches Hamburg, Bremen, Hannover und Göttingen miteinander verbindet, erhält ab Juni 2026 zwei statt nur einem Betreiber. Größere Änderungen am Fahrplan soll es nicht geben.

metronom und DB Regio heißen die beiden Verkehrsunternehmen, die (weiter) auf dem Hansennetz fahren. Das gab die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) am 14. Juli 2025 bekannt. Der Aufgabenträger hat das Netz in zwei Losen vergeben. Im größeren Los Nord wird metronom auch in den kommenden Jahren fahren. Das Unternehmen behält die Linien Hamburg – Lüneburg – Uelzen – Hannover (RE 3), Hamburg – Bremen (RE 4), Hamburg – Lüneburg (RB 31) sowie Hamburg – Buchholz – Rotenburg (Wümme) – Bremen (RB 41). Das kleinere Los Süd geht an DB Regio: Die Bahn-Tochter wird auf der Linie Uelzen – Hannover – Göttingen (RE 2) fahren. Der Nordteil des Netzes umfasst rund 6,5 Mio. Zug-km jährlich, der Südteil rund 2,2 Mio. Zug-km pro Jahr. Auftraggeber sind die LNVG, die Hansestädte Bremen und Hamburg sowie die Region Hannover. Beide Verträge laufen bis Ende 2033, eine Verlängerung bis Ende 2035 ist möglich.

Die LNVG hatte die Ausschreibung so gestaltet, dass jeder Bewerber maximal ein Los des Netzes gewinnen konnte. So war sichergestellt, dass die Aufträge an verschiedene Unternehmen gehen und damit mehr Management- und Personal-Ressourcen zur Verfügung stehen.

Carmen Schwabl, Sprecherin der LNVG-Geschäftsführung, sagte zum Neuzuschnitt des Netzes: „Wir erwarten für die Zukunft mehr Stabilität und Zuverlässigkeit durch die Aufteilung auf zwei Betreiberunternehmen.“

Der ursprüngliche Verkehrsvertrag für das Hansennetz galt eigentlich von 2018 bis 2033. metronom, eine mehrheitliche Tochter des Netinera-Konzerns, hatte wegen erheblicher wirtschaftlicher Probleme Ende 2024 aber um die vorzeitige Vertragsbeendigung gebeten. Zuvor hatte das Unternehmen mehrmals den Fahrplan einschränken müssen, weil Lokführer fehlten.

metronom habe den Zuschlag für den Nordteil des Netzes bekommen, weil das Unternehmen das wirtschaftlichste Angebot vorgelegt habe, so die LNVG. Genauso wie DB Regio das wirtschaftlichste Angebot für den Südteil vorgelegt hat. „Die Angebote bestätigen Erkenntnisse aus anderen Vergabeverfahren“, erläuterte Schwabl. „Die Summe, die die Aufgabenträger für das Hansennetz zahlen, liegt nun deutlich über den bisherigen Zahlungen.“

Die bereits heute auf den Hansennetz-Linien eingesetzten Doppelstockzüge kommen bei metronom und DB weiterhin zum Einsatz. Sie gehören der LNVG, auch die blau-gelb-weiße Lackierung bleibt unverändert. Alle Züge werden auch künftig in der Betriebswerkstatt Uelzen durch den Fahrzeughersteller ALSTOM instandgehalten. Für die Reinigung der Züge innen und außen sowie für die Ver- und Entsorgung der Zugtoiletten bleiben die Bahnunternehmen verantwortlich. (red/pr)

„Rosenheimer Kreuz“ bleibt in bewährter Hand

BEG | Die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) hat das „Rosenheimer Kreuz“ für weitere 14 Jahre an die Bayerische Regiobahn (BRB) vergeben.

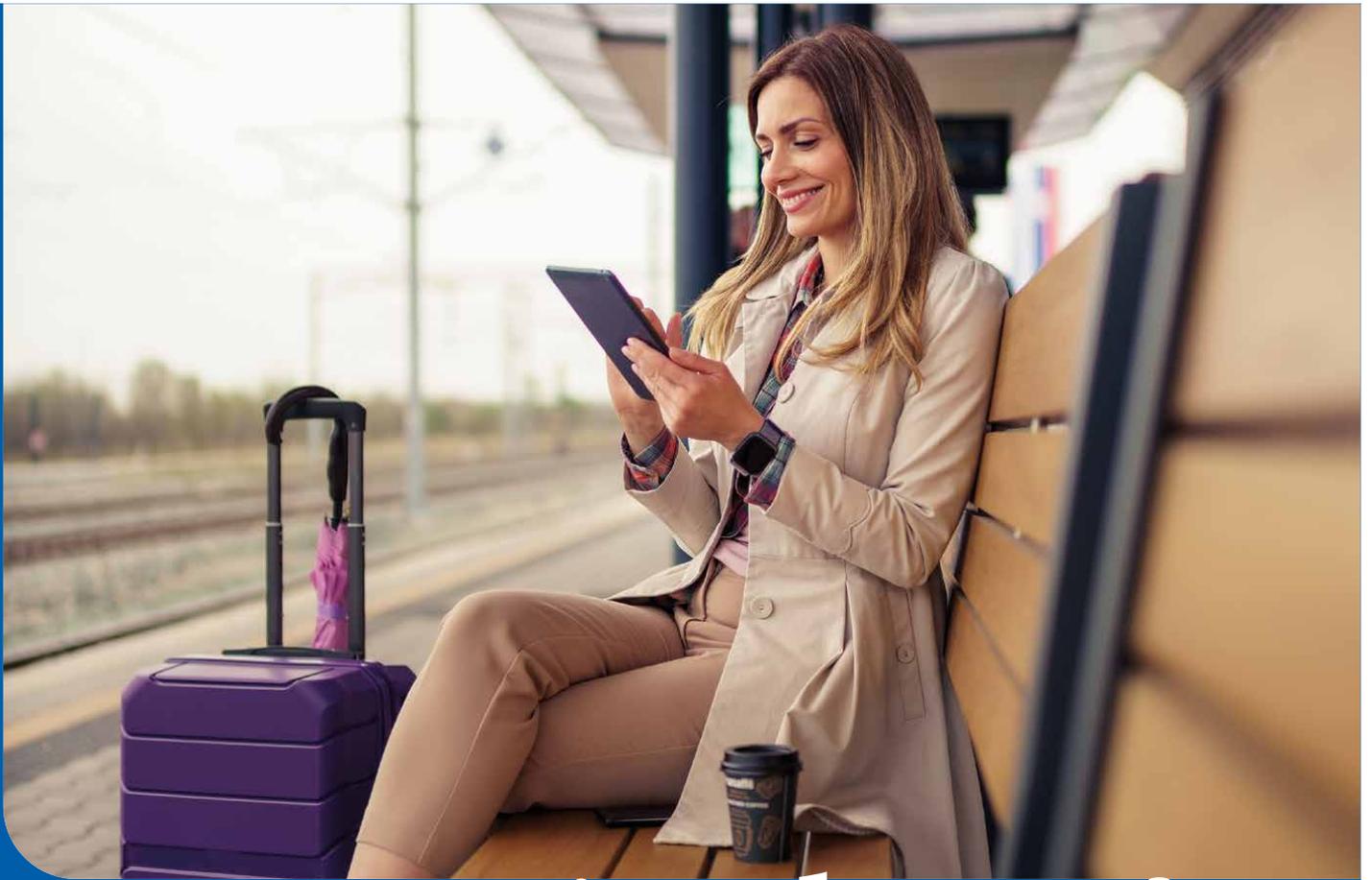
Die Transdev-Tochter BRB hat die Ausschreibung des Elektronetzes „Rosenheimer Kreuz“ (ROX) gewonnen und kann die Verbindungen von München und Holzkirchen in Richtung Alpen bis mindestens 2043 weiter betreiben. Das gab die BEG, die den SPNV im Freistaat plant, kontrolliert und finanziert, am 7. Juli 2025 bekannt. Die ROX-Leistungen waren von der BEG im April 2024 europaweit ausgeschrieben worden. Das Netz umfasst den Regionalverkehr auf den Strecken von München über Rosenheim nach Salzburg (RE 5) bzw. Kufstein (RB 54) sowie von München über Holzkirchen nach Rosenheim (RB 58). Der neue Verkehrsvertrag beginnt im Dezember 2029. Zum Einsatz kommen weiterhin die 35 elektrischen Triebzüge des Typs Stadler FLIRT 3, die ein umfangreiches Redesign erhalten sollen.

Bereits zum zweiten Mal heißt der ROX-Gewinner BRB: Das Unternehmen hatte auch die erste Ausschreibung der BEG gewonnen und ist seit Dezember 2008 im Netz Chiemgau-Inntal – wie das ROX derzeit genannt wird – aktiv. Die Strecken des Netzes sind 260 km lang – es ist damit das größte der fünf BRB-Netze in Bayern –, und jährlich werden rund 4,9 Mio. Zug-km erbracht sowie 17 Mio. Fahrgäste befördert. Laut BRB-Geschäftsführer Arnulf Schuchmann, der sich sehr über den Gewinn des Netzes freute, habe sein Unternehmen ein gutes Angebot abgegeben und auch durch dessen Leistung in der Vergangenheit gepunktet. Zugleich wies der BRB-Chef aber auf diverse Unwägbarkeiten hin: 2027 soll die Generalsanierung der Strecken von München nach Salzburg und Kufstein beginnen, und auch im Jahr 2028 soll nach den derzeitigen Planungen der DB InfraGO AG saniert werden. Schuchmann: „Da wartet auf uns und auf die Fahrgäste eine harte Zeit mit vielen Entbehrungen, um es vorsichtig zu formulieren.“ (red/pr)

Bilder: Transdev / Dietmar Dengler



Der alte ist zugleich der neue Betreiber: Die Bayerische Regiobahn GmbH (BRB) fährt weiterhin von München nach Salzburg.



... weiterlesen!

Zahlreiche aktuelle Meldungen aus den Rubriken
Technik, Mobilität, Infrastruktur und Messen finden
Sie auf <https://regionalverkehr.de> ...



Umsteigen wie früher

Die Strecke Niebüll – Dagebüll Mole ist für ihre Kurswagen zu den Fähren nach Föhr und Amrum bekannt. Doch die Zeit der Direktverkehre läuft ab ...

Text und Bilder: Regionalverkehr

Seit 130 Jahren rollen Züge zwischen Niebüll und der Nordseeküste: Am 22. Januar 1895 wurde die Kleinbahn Niebüll-Dagebüll oHG gegründet, die am 13. Juli 1895 ihre meterspurige Strecke zum Hafen Dagebüll eröffnete: Auf der Mole kann in die Fährschiffe nach Föhr und Amrum umgestiegen werden.

Kontinuierliche Modernisierung

Die knapp 14 km lange Strecke, die ihren Ausgangspunkt in einem eigenen Bahnhof westlich des Staatsbahnhofs hat, wurde aus Kostengründen zunächst in Meterspur errichtet. Erst 1926 wurde sie auf Normalspur umgebaut – Hintergrund war die anstehende Verlängerung der Eisenbahn Hamburg – Niebüll über den Hindenburgdamm auf die Insel Sylt, sodass Urlaubsreisende umsteigefrei an den Strand kamen. Auf den Inseln Föhr und Amrum wurde befürchtet, gegenüber der Nachbarinsel ins Hintertreffen zu geraten, wenn die Badegäste weiterhin in die langsamen Kleinbahnzüge umsteigen müssten. Am 1. Mai 2026 war

der Umbau abgeschlossen – seitdem können Kurswagen, die in Niebüll von den Fernzügen aus Richtung Hamburg übernommen werden, bis zu den Schiffen rollen.

1964 wurde aus der Kleinbahn die Nordfriesische Verkehrsbetriebe AG (NVAG), die ihren Fuhrpark in den 1950er Jahren mit dem Esslinger Triebwagen T2 und dem MaK-Triebwagen T3 verjüngte. Beide Fahrzeuge trugen bis Anfang/Mitte der 1990er Jahre die Hauptlast des Personenverkehrs und hatten im Sommer mehrmals täglich zwei oder drei Kurswagen im Schlepp. Seit Anfang der 1970er Jahre fahren die Fähren nach Föhr und Amrum tideunabhängig, sodass die NVAG nach einem festen Fahrplan verkehren konnte. Mitte der 1990er Jahre wurden die betagten Triebwagen durch einen Wendezug, der auf Basis einer gebrauchten DB-Diesellok der Baureihe 211 sowie mehrerer Mitteleinstiegswagen entstand, sowie durch einen von den Jenbacher Werken in Österreich beschafften Triebwagen abgelöst. Die Diesellok und der Jenbacher T4 sind noch heute im Einsatz.



Der T4, dessen Farbleid schon bessere Tage gesehen hat, pendelt derzeit zwischen Niebüll und Tønder (DK).

Aus der NVAG wird die neg

Nach und nach erweiterte die NVAG ihr Einsatzgebiet, so übernahm und reaktivierte sie die grenzüberschreitende Strecke von Niebüll über Süderlügum in Richtung Tønder (DK). Anfang der Nullerjahre verhub sich das Unternehmen jedoch an einem Güterverkehrsprojekt und musste Konkurs anmelden. Zum 1. Januar 2004 wurde aus der NVAG die Norddeutsche Eisenbahn Niebüll GmbH (neg), die zunächst der luxemburgischen Staatsbahn CFL gehörte. Die neg expandierte nur noch moderat. Von der CFL übernahm sie gebrauchte Triebzüge der Baureihe 628, die in Luxemburg nicht mehr benötigt wurden.

Anfang 2022 wurde die neg mehrheitlich von der RDC Deutschland Gruppe erworben, die schwerpunktmäßig in Schleswig-Holstein und im europäischen Nacht-



Der Triebzug 629 003/628 003 ist das erste Fahrzeug der neg, das in den Farben des Aufgabenträgers NAH.SH lackiert wurde. Am 1. Juli 2025 wartet die auch im Inneren leicht modernisierte Einheit in Dagebüll Mole auf die Abfahrt nach Niebüll.

zugverkehr aktiv ist. Zu RDC gehören außerdem die RDC AUTOZUG Sylt GmbH, die BTE BahnTouristikExpress GmbH, die Teutoburger Wald-Eisenbahn (TWE) sowie die Farge-Vegesacker Eisenbahn (VWE).

„Neue“ Fahrzeuge

Die neg betreibt heute die Strecken Niebüll – Dagebüll Mole, Niebüll – Bundesgrenze bei Tønder (DK) und Tornesch – Uetersen, hinzu kommen Gleisanlagen in Westerland und Neumünster. Ein neuer Verkehrsvertrag zwischen dem Land Schleswig-Holstein und der neg startet im Dezember 2025 und sichert den SPNV zwischen Niebüll und Dagebüll Mole für weitere neun Jahre. Zugleich modernisiert das Unternehmen seinen Fuhrpark: Die vorhandenen Fahrzeuge werden durch zwei weitere Einheiten der Baureihen 628/629, die von der DB AG und der Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (evb) übernommen wurden, ergänzt. Alle Züge werden im Design des Aufgabenträgers, der Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH (NAH.SH), lackiert – die Blau-töne stehen den betagten Einheiten hervorragend. Die Triebzüge sollen nicht nur zwischen Niebüll und Dagebüll

Mole rollen: Zusätzlich ist vorgesehen, sie bei Bedarf an andere Verkehrsunternehmen in Schleswig-Holstein zu vermieten. Zur Kieler Woche Ende Juni/Anfang Juli pendelte der Neuzugang 629 003/628 003 bereits zwischen Eckernförde und Schleibrücke Süd (➔ Seite 6), um so einen der hier verkehrenden FLIRT Akku als Verstärker auf anderen Linien nach Kiel einsetzen zu können.

Aus für den Kurswagenverkehr

Die Triebzüge der neg ziehen mehrmals täglich zwei bis drei Kurswagen, die mit IC-Zügen der Deutschen Bahn (DB AG) aus Köln, Stuttgart und Berlin kommen, nach Dagebüll Mole. Doch Ende 2026 soll der Direktverkehr enden: Zu diesem Zeitpunkt will die Bahn ihre Intercity-1-Züge durch neue ICE-L-Einheiten ersetzen. Im Gegensatz zu den bisherigen Zügen können die ICE-L nicht geteilt werden, sodass keine Kurswagen mehr befördert werden können. Künftig werden also nur noch die Triebwagen bis zu den Fähren rollen, bei hohem Fahrgastaufkommen auch in Doppeltraktion. Reisende nach Föhr und Amrum werden wieder – wie noch zu Schmalspurzeiten vor 100 Jahren – in Niebüll umsteigen müssen. ●

Gesicherte Zukunft

In Celle nimmt die S-Bahn Hannover GmbH ihre neue Fahrzeugwerkstatt in Betrieb, eine Kooperation mit der Osthannoversche Eisenbahnen AG.

Text und Bilder: Achim Uhlenhut

Lange hat es gedauert, immer wieder kam es zu Verzögerungen. Doch seit Mitte Juni 2025 kann das Transdev-Unternehmen S-Bahn Hannover GmbH (SBH) endlich eine Fahrzeugwerkstatt für die 77 Triebzüge des hannoverschen Netzes nutzen. Start war am 16. Juni 2025 mit einem ersten Wartungsgleis für Arbeiten im Fahrgastraum. Vieles fehlte anfangs noch – Stichwort Lieferschwierigkeiten –, aber voraussichtlich im September sollen die drei Werkstattgleise mit der erforderlichen Technik vollständig ausgestattet sein.

Zwei Wettbewerber kooperieren

Die SBH ist nur Mieter der samt elektrifizierten Anschlussgleisen neu erbauten Halle. Bauherr ist die Osthannoversche Eisenbahnen AG (OHE), auf deren Betriebsgelände

in Celle die Anlage entstand. Das ist insofern eine interessante Konstellation, als hier zwei Betreiber „im Interesse der Qualität“ kooperieren, deren Mutterkonzerne ansonsten Wettbewerber sind: Einerseits die OHE mit ihrer Mehrheitseignerin Netinera, zum Konzern der italienischen Staatsbahnen FS gehörend, auf der anderen Seite Transdev, der weltgrößte Nahverkehrskonzern mit einer Vielzahl in Stadt- und Regionalverkehr aktiver Gesellschaften. Die OHE hat über ihre Gesellschafter die Baukosten in Höhe von mehr als 20 Mio. Euro gestemmt. Öffentliche Zuschüsse gab es für den Werkstattbau nicht, obwohl er für den S-Bahn-Betrieb trotz etwas abseitiger Lage am Endpunkt zweier Linien eine sehr zentrale Rolle haben wird. Förderung wird allenfalls noch für eine auf dem Hallendach geplante Photovoltaik-Anlage erhofft.



Zwei der drei Hallengleise in Celle sind mit Dacharbeitsständen von MUNK Günzburger Steigtechnik ausgestattet. Alle Gleise sollen noch mit Oberleitungen versehen werden. Links ein Triebzug der Baureihe 425.2, rechts ein Stadler FLIRT.



Unscheinbare Messinstrumente im Wartungsgleis dienen der Erfassung der jeweiligen Radsatzlast bei der Überfahrt und damit der Messung der exakten Fahrzeugmasse.

Gemietete Werkstatt, gemietete Züge

Die SBH mietet die Werkstatt samt Arbeitsleistung für die Dauer des bis März 2034 laufenden, aktuellen Verkehrsvertrags mit den drei Aufgabenträgern Region Hannover, Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) und Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL). Denen gehören gemeinschaftlich auch die 64 ursprünglich von Transdev beschafften, dann weitergegebenen und zurückgekauften S-Bahnen des Typs Stadler FLIRT 3XL. Damit ist sichergestellt, dass die Triebzüge auch in der folgenden 15-jährigen Vergabeperiode von Mitte 2034 bis Ende 2049 betreiberunabhängig eingesetzt und in Celle gewartet werden können – was wiederum Garantie und Perspektive auch für die OHE ist. Und selbst dann sind die Triebzüge erst 28 Jahre alt, könnten also bei guter Pflege durchaus weiter im Einsatz bleiben.

Die OHE stellt 26 Fachkräfte für alle Werkstattarbeiten, sechs weitere im Büro gehören zu SBH/Transdev. Die neue Werkstatthalle umfasst rund 2000 m², hinzu kommen etwa 1000 m² weiterer Fläche, beispielsweise ein Materiallager. Das entsteht – eine clevere Altbaulösung –, derzeit in drei umzubauenden Ständen des unmittelbar benachbarten OHE-Ringlokschuppens. Die drei Wartungsgleise in der neuen Halle werden im Endausbau für die Arbeiten auf drei Ebenen unterschiedlich ausgestattet sein. Ein Gleis ist mit Grube zwischen den Schienen und festen Dacharbeitsständen von Munk Günzburger Steigtechnik ausgestattet, das zweite Gleis zusätzlich mit breiten

Gruben, die auch seitliche Arbeiten am Fahrwerk erlauben. Das dritte Gleis erhält mobile Dacharbeitsstände – ebenfalls von Munk – sowie zwölf frei verfahrbare Windhoff-Hubwinden mit jeweils 250 kN Tragkraft, um die Einheiten komplett an- und auch von den Fahrwerken abheben zu können. Da hier parallel die Wartung der 13 Transdev-eigenen, von DB Regio übernommenen Triebzüge der Baureihe 425.2 (Baujahr 2008) erledigt wird, ist Flexibilität erforderlich: Die FLIRT sind drei-, die älteren Triebzüge bei nahezu identischer Länge vierteilig. Das dritte Gleis ist zudem als eine hochgenau gebaute Messstrecke angelegt und verfügt über eine integrierte „Radaufstandskraftmesseinrichtung“ vom Typ Multirail Wheel Load Test Bench des Herstellers Schenck Process (jetzt Qlar, Darmstadt). Hoch über allem wartet eine 12,5 t tragende Krananlage von Abus auf ihren Einsatz.

Ohne Werkstatt geht es nicht

Dass die Inbetriebnahme der Werkstatt rund dreieinhalb Jahre nach der ersten Verkehrsübernahme auf drei Linien des S-Bahn-Netzes Hannover und Vollbetrieb seit Mitte 2022 mehr als dringend ist, zeigte sich täglich. Die Fahrzeugwartung war ohne eigene Werkstatt stark erschwert. Die Toiletten in den Stadler-S-Bahnen beispielsweise wurden monatelang selbst nach Aussage führender Transdev-Mitarbeiter aufgrund des störanfälligen Türantriebs „eher gesperrt als gewartet“. Die Fahrzeuge zu den von der SBH genutzten Werkstätten in Minden, Herne, Aachen, Berlin und Stuttgart zu schicken war nicht nur aufwändig, teuer und erforderte sorgfältige Planung, es schlug auch spürbar auf die Fahrzeugverfügbarkeit durch. Zudem gab es bundesweit wöchentlich wohl nur sieben bis acht „Wartungs-Slots“ für die Züge aus Hannover. Viel zu wenig: in Celle sollen es dank Zweischichtbetrieb im Vollausbau 42 pro Woche sein. Ein großer Fortschritt also.

Zu kurze oder ausfallende Züge sowie Ersatzgarnituren – aktuell noch bis in den Dezember – waren seit Mitte 2022 ebenso prägend bei der S-Bahn Hannover wie unvermeidlich. Nach Übernahme der Linien von DB Regio, die das S-Bahn-Netz seit Mai 2000 betrieben hatte, sanken Fahrplanstreue, Fahrgastzahlen und Image dramatisch. Auch das soll die neue Werkstatt reparieren. Es gilt, Vertrauen herzustellen: Laut Hartmut Körbs, Geschäftsführer der Transdev Hannover GmbH (TDH), ist die Werkstatt „ein zentrales Element, um unsere Qualitätsversprechen gegenüber den Fahrgästen einzulösen“.

Hafenbahn-Spuren

Wer in Mainz rheinabwärts spaziert, erreicht schon bald den ehemaligen Zoll- und Binnenhafen. Eine alte Rangierlok erinnert an frühere Zeiten ...

Der Zoll- und Binnenhafen der Stadt Mainz war einer von vier Häfen der rheinland-pfälzischen Landeshauptstadt, von denen heute nur noch der Containerhafen am Industrie- und Gewerbegebiet im Stadtteil Mombach genutzt wird. Früher verband eine Hafenbahn die Kaianlagen mit dem Hauptbahnhof, jetzt endet sie bereits am Containerterminal.

Im Zoll- und Binnenhafen, der seit 2011 nicht mehr kommerziell genutzt wird, entstand in den letzten Jahren ein großes Wohn- und Bürogebiet mit architektonisch ansprechenden Gebäuden, einem Freizeithafen, einem Hotel, Restaurants und Cafés, Geschäften sowie einem Straßenbahnanschluss der Mainzer Verkehrsgesellschaft (MVG; ➔ Seite 30). An die ehemalige Hafenbahn, die über ein weit verzweigtes Gleisnetz die Hafenbecken erschloss, erinnern nur noch einzelne Schienenreste im Straßenpflaster. Und eine Rangierlok des Typs Köf II vor

dem PANDION DOXX, einem mit goldglänzenden Metallschindeln verkleideten Wohnkomplex.

Die Köf (die Abkürzung steht für Kleinlokomotive mit Ölmotor und Flüssigkeitsgetriebe) mit der Nummer Mz 200 101 ist keine „echte“ Mainzerin. Die zweiachsige Maschine wurde 1933 für die Deutsche Reichsbahn gebaut und bis Mitte der 1990er Jahre in der ehemaligen DDR eingesetzt. 2008 erwarben die Mainzer Stadtwerke das „alte Eisen“, um es als Denkmal an die Hafenbahn aufzustellen. Im Rahmen des Hafenumbaus zum Wohngebiet wechselte die Kleinlok mehrmals den Standort, ehe sie 2022 per Tieflader zur Sanierung in die Bahnwelt Darmstadt-Kranichstein gebracht wurde. Hier restaurierte man die Köf und lackierte sie neu in Schwarz und Rot. Seit Ende 2023 steht sie wieder im Zoll- und Binnenhafen – vor der goldenen Hintergrundkulisse ist sie Hingucker und beliebter Selfie Spot zugleich. (red) ●



Eine Köf II erinnert im alten Mainzer Zoll- und Binnenhafen an die Geschichte der Hafenbahn. Rund um die Hafenbecken entstand seit 2011 ein großes Wohn- und Bürogebiet – gleich ins Auge fällt das mit goldglänzenden Metallschindeln verkleidete PANDION DOXX.

Veranstaltungen

Unter dem Titel „**Lehrfahrer*in – kein Beruf, aber eine Berufung!**“ veranstaltet die VDV-Akademie am 18. und 19. September 2025 in Stuttgart ein Seminar für das Lehrpersonal im Cockpit. Vermittelt wird das notwendige Fachwissen und Lehrmethoden, außerdem wird das eigene Verhalten hinterfragt.

Weitere Infos [➔ www.vdv-akademie.de](http://www.vdv-akademie.de)

In Frankfurt (Main) läuft vom 23. bis 25. September das Seminar „**Grundlagen der Signaltechnik für den städtischen Schienennahverkehr**“. Dieses gibt in fünf Vortragsblöcken einen grundlegenden Überblick über die Verfahren, Prozesse und Technologien der Verkehrssteuerung im städtischen SPNV.

Weitere Infos [➔ www.vdv-akademie.de](http://www.vdv-akademie.de)

Am 24. und 25. September 2025 läuft in Siegburg die Tagung „**Betriebshöfe und Werkstätten – Verbesserungen und technische Neuheiten**“. Ein Höhepunkt ist die Exkursion zum neuen E-Bus-Betriebshof Porz der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB). Weitere Infos [➔ www.vdv-akademie.de](http://www.vdv-akademie.de)

Vom 22. bis 24. Oktober 2025 findet in Hannover das Seminar „**IT-Sicherheit für Verkehrsunternehmen – Grundlagen und ISMS in der Praxis**“ statt. Informiert wird über die gesetzlichen Anforderungen, den Aufbau von Sicherheitssystemen sowie technisch-organisatorische Maßnahmen. Weitere Infos [➔ www.vdv-akademie.de](http://www.vdv-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-YK46K5H



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



Muht zum Abo ...

Entscheiden Sie sich noch heute für ein Print-Abo – es 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 6-2025
erscheint am 31. Oktober 2025!**

**Vorschau auf den
Fahrplanwechsel 2025/26!**

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 6-2025 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 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.

Umsteigefrei in die Berge

Folge 88 | Die Endstation Bayrischzell, in den bayerischen Voralpen gelegen, wird rege von Pendlern, Schülern und Ausflüglern frequentiert.

Der 1600-Einwohner-Ort Bayrischzell ist einer von drei Endpunkten im Netz der Bayerischen Oberlandbahn GmbH (BOB). Das Oberland-Netz, das die Linien von München über Holzkirchen nach Bayrischzell, Tegernsee und Lenggries umfasst, wird mit so genannten Flügelzügen bedient. Drei Triebzüge fahren vereint nach Holzkirchen, wo der Zugteil nach Bayrischzell abgekuppelt wird, während die anderen beiden Züge nach Schafflach weiterrollen, um dort nach Tegernsee und Lenggries geteilt zu werden. Umgekehrt „treffen“ sich die Triebzüge wieder zur gemeinsamen Fahrt nach München. So kommen die Reisenden umsteigefrei an ihr Ziel, und zwischen München und Holzkirchen müssen nicht mehr Fahrplantrassen belegt werden als notwendig.

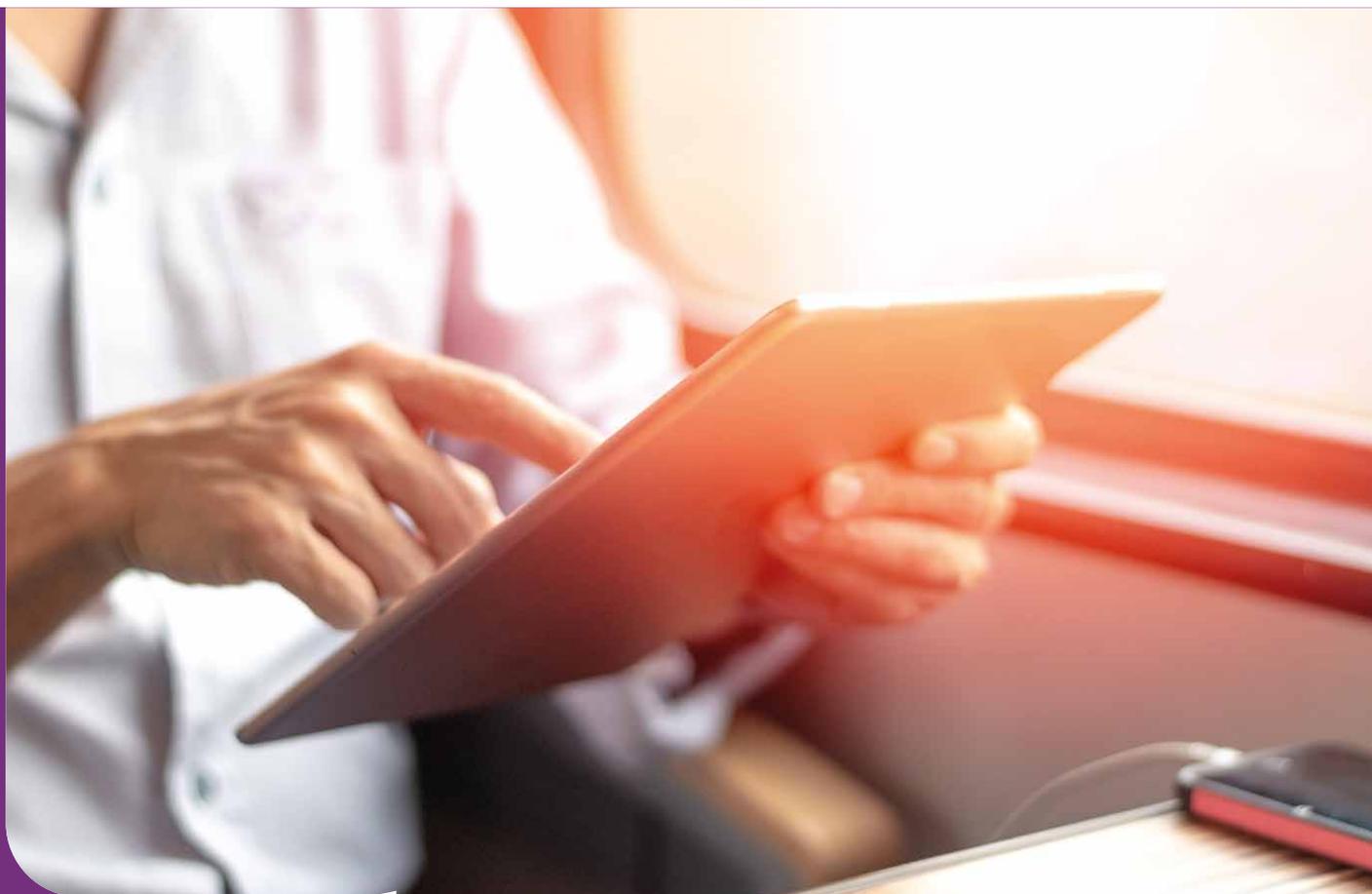
Das Oberland-Netz ist seit über 25 Jahren fest in der Hand der Transdev-Tochter BOB, die hier seit 2020 neue

Dieseltriebzüge des Typs Coradia Lint unter der Marke Bayerische Regiobahn (BRB) einsetzt. Auf allen Strecken wird täglich mindestens stündlich gefahren, zu den Hauptverkehrszeiten oft halbstündlich. Unter der Woche sind Berufspendler und Schüler in Richtung München unterwegs, an Wochenenden bevölkern Ausflügler, Rad- und Skifahrer die Züge in der Gegenrichtung.

Die Eisenbahn von Holzkirchen über Schliersee nach Bayrischzell wurde zwischen 1869 und 1911 eröffnet. Die einst weitläufige Endstation verfügt heute noch über vier Gleise (davon drei Bahnsteiggleise) sowie ein Empfangsgebäude, in dem sich mittlerweile ein Bike- und Skiverleih befindet. Etwas unglücklich: Der Mittelbahnsteig ist zu hoch für die Coradia Lint, sodass die Reisenden nicht barrierefrei einsteigen können. Außerdem fehlen ein oder zwei Wetterschutzhäuschen. (red) ●



Am 6. August 2025 wartet eine Doppeltraktion aus zwei Coradia Lint am Mittelbahnsteig in Bayrischzell auf die letzten Reisenden zur Fahrt in Richtung München.



Nichts verpassen!

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





DB Mosaik – Die Zukunft der Einnahmensicherung im ÖPNV

- Mobile Ticketkontrolle und Verkauf in allen Verkehrsmitteln
- Einfache Erhebung des erhöhten Beförderungsentgelts
- Schnell, zuverlässig, innovativ, modular, anpassbar



Weitere Informationen finden Sie hier:
db-vertrieb.com/db-mosaik