

deine bahn.

Fachzeitschrift für das **SYSTEM** | **BAHN**

54. Jahrgang | 15,00 Euro | August 2026

Das Bahnhofserlebnis spürbar verbessern



Besuchen Sie uns auf der
InnoTrans 2026 ▶ 22.-25.09.
CityCube B
Stand 200

- Sofortprogramm für saubere und sichere Bahnhöfe
- Modernisierung der Reisendeninformation
- Kapazitätsbewertung von Personenbahnhöfen
- Aufenthaltsqualität an Verkehrsstationen im ÖPNV



Andy Ackermann-Riedel / Cornelia Voigt

Kundenbetreuung im Schienenpersonennahverkehr

ISBN 978-3-943214-43-7



Vormerkungen unter shop.bahn-fachverlag.de



Martin Nowosad,
Chefredakteur

Liebe Leser*innen,

kein Alkoholkonsum mehr an Bahnhöfen, das hat die Deutsche Bahn vor kurzem beschlossen. Nicht nur sicherer, sondern auch sauberer sollen die Bahnhöfe werden, heißt es in der Begründung des Verbots, das schrittweise bis Oktober umgesetzt werden soll.

So reiht sich die Maßnahme ein in das Bestreben der DB InfraGO Personenbahnhöfe für ein freundliches und einladendes Erscheinungsbild ihrer Bahnhöfe zu sorgen. Sie sind ein Aushängeschild des Verkehrsträgers Schiene, und auch die Städte entdecken ihre Bahnhöfe als Visitenkarte wieder.

”

*Die Aufwertung der Bahnhöfe
setzt ein positives Signal
für die Schiene insgesamt*

Der Frühjahrsputz, der Einsatz zusätzlicher Sicherheitsteams – all das zeigt Wirkung, konstatieren die Autorinnen unseres Leitartikels, Dr. Katja Hüske und Dr. Inga Schlichting. Sie geben einen Gesamtüberblick über alle laufenden Aktivitäten, Prioritäten und Ziele und stellen fest: Der Zustand der Bahnhöfe entscheidet mit darüber, ob die Menschen der Bahn wieder ihr

Vertrauen schenken. Anlass zur Hoffnung gibt in diesem Kontext die Meldung, dass die DB erstmals seit 2019 wieder schwarze Zahlen schreibt und die Zahl der Reisenden gegenüber dem Vorjahr gestiegen ist.

Der folgende Beitrag in diesem Schwerpunktheft gibt tiefere Einblicke in das Sofortprogramm für saubere und sichere Bahnhöfe und wird ergänzt von einem Interview, das die Sichtweise eines beteiligten Mitarbeiters der DB-Sicherheit wiedergibt.

Lesen Sie außerdem: Neue Anzeiger, QR-Codes, Bodenmarkierungen – wie moderne Reisendeninformation die Orientierung am Bahnhof verbessert, Aufenthaltsqualität an U-Bahn-Stationen – die Frankfurter Verkehrsbetriebe machen das Kundenerlebnis messbar, und: Wie leistungsfähig ist ein Bahnhof – der Kapazitäts-Check.

Bleiben Sie zuversichtlich,

Sie haben Fragen oder Anregungen zum Heft?
Kommen Sie gerne auf mich zu:
martin.nowosad@bahn-fachverlag.de

6

Die Bahn hat ihr Programm zur ganzheitlichen Modernisierung der Bahnhöfe weiter vorangetrieben



Foto: DB AG/Stepart

Bahn aktuell

6 Bahnhöfe punkten mit modernisiertem Erscheinungsbild und mehr Sauberkeit

Spürbare Verbesserungen tragen dazu bei, dass die Menschen das Vertrauen in die Bahn zurückgewinnen. Von Dr. Katja Hüske und Dr. Inga Schlichting

Systemverbund Bahn

26 CP Funkwerk bündelt Fahrgastinformation in neuer Gesellschaft

Das Produktportfolio des Systemanbieters deckt die gesamte Bandbreite visueller und akustischer Fahrgastinformation ab.

Content Partner: Funkwerk Mobility Solutions GmbH

36 Mit Daten die Bahnhöfe leistungsfähig gestalten

Der Kapa-Check bildet die Grundlage für eine einheitliche Bewertung der Leistungsfähigkeit von Bahnhöfen und die Ableitung konkreter Maßnahmen.

Von Franziska Pfister

40 Barrierefreie Gestaltung des Bahnsystems

Veränderte Mobilitätsbedürfnisse rücken den Zugang zu Fahrzeugen, Infrastruktur und Informationssystemen in den Fokus europäischer Normen.

Fachinformation Bahn Fachverlag

Personenverkehr

32 Mit Virtual Reality zu mehr Aufenthaltsqualität in Frankfurt/Main

Mit einem Methoden-Mix hat die VGF die Bedürfnisse und Erwartungen von U-Bahn-Fahrgästen erfasst.

Von Daniela Bleuel, Dr. Susanne Schween, Anne Rückschloß und Kerstin Jerchel

58 Multimodalen Verkehr stärker in den ÖPNV integrieren

Der 11. Multimodalitätskongress der VDV-Akademie zeigt: die Umsetzung integrierter Mobilitätskonzepte steht vor vielfältigen Herausforderungen.

Fachinformation Bahn Fachverlag

Personenbahnhöfe

12 Das Sofortprogramm für sichere und saubere Bahnhöfe

Mit gezielten Maßnahmen sorgt DB InfraGO für kurzfristig sichtbare Verbesserungen.

Von Hannes Kapplusch und Tobias Geiger

18 Wie das Sofortprogramm den Hamburger Hauptbahnhof verändert

Ein Mitarbeiter der DB Sicherheit berichtet von seinen Erfahrungen.

Interview mit Lukas Fischer



Foto: DB AG/Dominik Dupont

20

**Reisenden-
information entsteht
im Zusammenspiel
verschiedener Kanäle**



Foto: DB AG/Jonas Wresch

36

**Mit eigens ent-
wickelten Methoden
kann der Kapazitäts-
zustand eines Bahn-
hofs nachvollziehbar
bewertet werden**

20 **Wie moderne Reisendeninformation Orientierung am Bahnhof schafft**

Nach Erneuerung der technischen Basis geht es nun darum, Informationen verständlich und zielgerichtet bereitzustellen.

Von Cornelia Kadatz

28 **Kameras am Dynamischen Schriftanzeiger: Vom Pilot zur Fläche**

Der Rollout von DSA+ zeigt, wie aus einem Pilotprojekt ein skalierbares Gesamtsystem für hunderte Stationen entsteht.

Von Tommy Langer, Philip Schütz und Timo Kawan

42 **Wie digitale Bahnhofsmodelle Planung, Bau und Betrieb verbessern**

Das Digitale Abbild stellt Gebäudeinformationen im unmittelbaren Arbeitskontext der Beteiligten bereit.

Von Leonie Brückner-Ziegler, Peter Kunath und Peter Kaminski

49 **Wo Bahnhöfe zu Klangwelten werden**

Sieben Newcomer-Acts haben den Sound der Bahnhöfe eingefangen und daraus professionelle Songs und Musikvideos produziert.

Von Isabel Oertel-Weier

52 **Kühlungsborn West: Lebendige Verkehrsstation und Baudenkmal**

Das Bahnhofsgebäude des traditionellen Badeorts ist eines der markantesten historischen Verkehrsbauten an der mecklenburgischen Ostsee.

Von Michael Mißlitz

Menschen in Beruf & Führungsverantwortung

46 **Mit Herz, System und Verstand für die Bahnhöfe von morgen**

Eine Bahnhofsmanagerin mit Verantwortung für mehr als 100 Stationen gibt Einblick in ihren Arbeitsalltag.

Interview mit Andreja Beil

4 **In Kürze**

62 **Termine, Über uns**

64 **Vorschau, Impressum**

Unser Titelbild

Frühjahrsputz im Hauptbahnhof Magdeburg

Foto: DB AG/SnapArt/Michael Kremer



Bereits zum siebten Mal hat SET4FUTURE wegweisende Produkte, Technologien und Geschäftsmodelle ausgezeichnet, die den Ausbau und die Modernisierung der Schiene nicht nur technologisch voranbringen, sondern vor allem effizienter und wirtschaftlicher gestalten. Die diesjährigen Preisträger in den Bereichen Fahrzeugbau, Bahnbau und digitales Infrastrukturmanagement wurden auf dem Sommerfest des Bahnindustrievereins Rail.S e.V., Träger des Innovationsclusters SET4FUTURE, am 24. Juni in Dresden geehrt.

Die Purtec Engineering GmbH aus Königswartha gewann mit RailGlide, einem ergonomischen Handhabungssystem für die Montage von Fenstern und Türen in Schienenfahrzeugen, den ersten Platz. Die Innovation ermöglicht erstmals den Einbau von Fenster- und Türelementen in Doppelstock-Wagenkästen mit Lasten von bis zu 160 Kilogramm und einem Gesamthub von 3,3 Metern – und das durch nur eine Bedienperson.

Für Schienenfahrzeughersteller bedeutet dies eine deutliche Effizienzsteigerung in der Endmontage: Der Personalbedarf sinkt erheblich, Montagezeiten werden verkürzt und Qualitätsrisiken beim Einbau reduziert. Gleichzeitig verbessert RailGlide die Ergonomie am Arbeitsplatz und entlastet die Mitarbeitenden von körperlich belastenden Hebevorgängen.

Den zweiten Platz belegte BETOcros[®] der Railbeton Haas GmbH aus Chemnitz – ein modulares Bahnübergangssystem, das speziell für schiefwinklige Bahnübergänge konzipiert wurde. Die Innovation zeichnet sich durch ihre modulare Systemarchitektur und ein montageoptimiertes Schnellmontagekonzept aus.

Für Infrastrukturbetreiber bringt BETOcros[®] spürbare Vorteile: Das System verkürzt Montage- und Sperrzeiten, reduziert den Wartungs- und Instandhaltungsaufwand nachhaltig, verlängert die Lebensdauer des Bahnübergangs und senkt die Lebenszykluskosten. Das seit 2013 im Einsatz befindliche System wurde kontinuierlich weiterentwickelt, ist von der DB InfraGO AG freigegeben und verfügt über eine Zulassung des Eisenbahn-Bundesamtes.

Die drittplatzierte CAEmate S.r.l. aus Bozen überzeugte die Jury mit WeStatix SHM, einer modellbasierten Plattform für Infrastrukturmonitoring. Die Innovation erstellt kontinuierlich aktualisierte digitale Zwillinge von Brücken, Viadukten, Tunneln und weiteren Infrastrukturbauwerken sowie geologischen Anwendungen. Im Gegensatz zu herkömmlichen Monitoring-Systemen ermöglicht WeStatix SHM erstmals eine physikbasierte Echtzeitbewertung des tatsächlichen strukturellen Zustands und der Betriebssicherheit.

Für Betreiber kritischer Infrastruktur bedeutet dies einen entscheidenden Fortschritt: Wartungsmaßnahmen können vorausschauend geplant, Schäden frühzeitig erkannt und die Lebensdauer von Bauwerken um bis zu 30 Prozent deutlich verlängert werden. Gleichzeitig sinken Instandhaltungskosten und Ressourcen lassen sich gezielter einsetzen.

Die Preisträger des SET4FUTURE Innovation Awards 2026 haben sich automatisch für den europäischen Wettbewerb ERCI Innovation Award qualifiziert. Die Preisverleihung wird im Rahmen der InnoTrans am 23. September 2026 voraussichtlich ab 17:00 Uhr am Rail.S-Gemeinschaftsstand (Halle 7.2b) in Berlin ausgerichtet.

Tipp: Tag der Schiene 2026 am BTC Havelland

Die Bahnbranche transparent machen. Die vielen Aspekte der Modernisierung thematisieren. Anschaulich zeigen, was wo im Bahnsektor passiert und wer die Fachleute sind, die im Schienenfahrzeugbau, in der Infrastruktur und im Bahnbetrieb eine klimafreundliche Zukunft der Mobilität schaffen: Den bundesweiten „Tag der Schiene“ gibt es jedes Jahr im September, Initiator ist das Bundesverkehrsministerium.



Auch der BahnTechnologie Campus Havelland bietet an zwei Tagen wieder beste Einblicke ins Bahnsystem. Unmittelbar vor den Toren Berlins, am Standort des historischen Rangierbahnhofs Wustermark, zeigen Unternehmen, Organisationen und Hochschulen gemeinsam ganz praktisch auf, welche Fachkräfte gebraucht werden und wie die entsprechenden Aus- und Weiterbildungswege aussehen. Fachgespräche, geführte Rundgänge und jede Menge technische Vorführungen machen es möglich, die Welt der Schiene in ihrer Vielfalt hautnah zu erleben. ■

Zeit:
17. – 18.09.2026

Ort:
BahnTechnologie Campus,
Elstal (Wustermark)

Programm unter:
▶ www.btc-havelland.de/tagderschiene



Wege von und zum Bahnhof: Bund und Bahn wollen Anschlussmobilität verbessern

Auf der zweitägigen Konferenz „Anschluss erreichen“ Ende Mai in Berlin diskutierten 350 Vertreter*innen aus Kommunen, Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Wissenschaft, wie Bahnhöfe zu leistungsfähigen, sicheren und attraktiven Mobilitätsdrehscheiben ausgebaut werden können. Im Zentrum stand die Frage, wie funktionierende Anschlussmobilität gelingen kann – für Radfahrende, E-Scooter-Nutzende und zu Fuß Gehende gleichermaßen.

Einleitende Impulse kamen vom damaligen Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder, dessen Ministerium die Konferenz initiiert hatte, und dem Vorstandsvorsitzenden der DB InfraGO AG, Philipp Nagl. „Für einen attraktiven Schienenverkehr ist auch der Weg zum und vom Bahnhof entscheidend“, erklärte der Minister. „Deshalb denken wir die Anschlussmobilität bei allem mit, was wir bei der Bahn anpacken.“

Diskutiert wurden strategische Rahmenbedingungen ebenso wie konkrete Lösungen – von Planung und baulicher Gestaltung über Unterstützungsmöglichkeiten für Kommunen bis hin zu Betrieb und Organisation von Infrastruktur, insbesondere im Bereich Bike+Ride. „Es ist zwingend erforderlich, die bestehen-



Foto: DB AG/Oliver Lang

den Beratungs- und Förderangebote für Kommunen zu verstetigen, damit wir die verschiedenen Verkehrsträger noch besser verzahnen und die Bahnhofsumfelder weiterentwickeln können“, betonte Bahn-Infrastrukturchef Nagl.

Mit dem Konzept der Zukunftsbahnhöfe hat die DB in den vergangenen Jahren den Grundstein für eine bessere Anschlussmobilität gelegt. Dabei werden die Verkehrsstation mit den Bahnsteigen, das Bahnhofsgebäude sowie der Bahnhofsvorplatz und das Umfeld aus einem

Guss entwickelt. Bereits über 200 Bahnhöfe hat die DB nach diesem Konzept modernisiert. Zudem wurden mehr als 26.000 Fahrradstellplätze an über 300 Bahnhöfen errichtet. 2026 werden weitere 45 Standorte hinzukommen. ■

Vorträge zum Download sowie Fotos und weitere Infos zur Veranstaltung unter:

► <https://radparken.info/veranstaltung-anchluss-erreichen-2026/>



KI-Unterstützung und eine neue App: DB investiert in Ausbau der Reisendeninformation

Mit einem weiteren Sofortprogramm wollen Bund und Bahn dafür sorgen, dass Reisende schneller und verlässlicher über Verbindungen, Anschlüsse, Verspätungen und Ausfälle informiert werden. Die DB-Vorstandsvorsitzende Evelyn Palla und Ex-Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder haben dazu im Juli in Berlin die Eckpunkte für eine „Bessere Kundenkommunikation“ vorgestellt.

50 Millionen Euro fließen laut DB-Angaben in die Modernisierung der IT-Infrastruktur unter Einsatz von Künstlicher Intelligenz, darunter die Optimierung von Informationsflüssen in den Leitstellen. Bahnsteige werden mit insgesamt 7.000 neuen Anzeigetafeln ausgestattet, die mehr Platz für Informationen und erhöhte Lesbarkeit bieten.

Zum Jahresende ist außerdem ein virtueller Assistent auf bahn.de und im DB-Navigator geplant. Zusätzlich soll eine weitere App entstehen, die sämtliche in der DB-Information an den Bahnhöfen verfügbaren Daten bündelt und von der DB InfraGO betrieben wird – anbieterneutral, wie der Konzern betont.

Zweifel an der Sinnhaftigkeit der neuen Info-App äußerte der Interessenverband der Wettbewerbsbahnen im Personenverkehr [mofair](https://www.mofair.de). Besser wäre es demnach gewesen, die bestehenden digitalen Vertriebskanäle der DB an die InfraGO zu übertragen und für den Ticketverkauf von Verkehrsunternehmen außerhalb des Konzerns zu öffnen, was im Einklang mit aktuellen Plänen der EU-Kommission für mehr Transparenz und Wettbewerb im Schienenverkehr steht (sog. „Passenger



Foto: DB AG/Dominic Dupont

Package“). Davon hätten sich Bund und Bahn nun stillschweigend verabschiedet, kritisierte [mofair](https://www.mofair.de)-Präsident Becker-Rethmann, was der DB die Wahrung ihres Quasi-Monopols im Fahrscheinvertrieb ermögliche. ■

Höchste Zeit für spürbare Verbesserungen

Bahnhöfe punkten mit modernisiertem Erscheinungsbild und mehr Sauberkeit

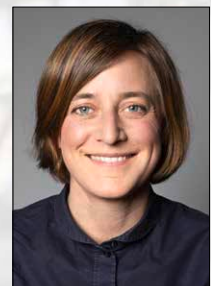


Foto: DB AG/SnapArt



Dr. Katja Hüske, Vorständin Personenbahnhöfe, und
Dr. Inga Schlichting, Regionalbereichsleiterin Nord,
 Personenbahnhöfe, beide DB InfraGO AG, Berlin und Potsdam

Die Bahn steht mächtig unter Druck. Zwar schreitet die Erneuerung der Infrastruktur voran. Bis das Reisen mit dem Zug wieder zu 100 Prozent zuverlässig läuft, wird es jedoch noch einige Jahre dauern. Umso wichtiger ist es, dass wir den Reisenden schon heute spürbare Verbesserungen entlang ihrer Reisekette bieten. Unsere Bahnhöfe bieten hier eine ganz besondere Chance.



Durch die Modernisierung von Empfangsgebäuden, Bahnsteigen und Vorplätzen können wir für die Menschen sichtbare Effekte erzielen, die ihr tägliches Bahnerlebnis ganz unmittelbar aufwerten. Deshalb haben wir unser Programm zur ganzheitlichen Modernisierung der Bahnhöfe in den letzten 12 Monaten weiter professionalisiert und mit aller Kraft vorangetrieben. Davon profitieren nicht nur die Reisenden. Auch die Bürger*innen einer Kommunen gewinnen, wenn sie wieder stolz sein können auf ihren Bahnhof.

Bahnhöfe als fester Teil der „Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene“

2024 hatten wir mit dem Bund ein gemeinsames Zielbild für die ganzheitliche Entwicklung der Bahnhöfe verabschiedet. Den Kern bilden einheitliche Standards für alle relevanten Leistungsbereiche eines Bahnhofs: vom Zustand der baulichen Substanz, der Ausstattung mit Mobiliar und Reisendeninformation, der Barrierefreiheit, über den Zustand technischer Anlagen wie Aufzüge und Fahrtreppen, bis hin zur Ertüchtigung von Vorplatz und Anschlussmobilität gemeinsam mit den Kommunen.

Mit der „Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene“ hat uns das Bundesverkehrsministerium die konsequente Umsetzung dieses Zielbilds im Herbst 2025 ins Hausaufgabenheft geschrieben. Und wir haben weiter die Ärmel hochgekrempelt: 243 Bahnhöfe hatten wir Ende 2025 nach neuem Zielbild

modernisiert. Im September 2026 steht der Zähler bereits auf über 300 Bahnhöfen. Darauf sind wir stolz.

Regionale Teams machen Tempo bei der Modernisierung

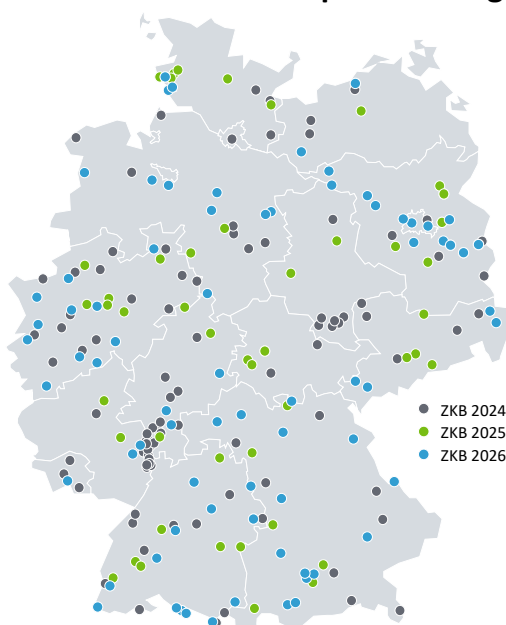
Als zentrales Programm gestartet, ist die ganzheitliche Modernisierung der Bahnhöfe mittlerweile fest in den Regionen verankert. Die Umsetzung hat damit weiter an Fahrt aufgenommen. Regionale Bauteams steuern die integrierte Umsetzung vor Ort. Sie arbeiten eng mit den Teams für die Korridorsanierung zusammen, die an Bahnhöfen entlang der Korridore eine Vielzahl der Arbeiten für die Stationen mit erledigen.

Gleichzeitig hat jeder Regionalbereich ein regionales Design-Team aufgebaut, das gemeinsam mit den Bahnhofsmangements, dem Denkmalschutz und den Kommunen den regionalen Charakter der Bahnhöfe herausarbeitet. Dabei setzen sie auf einem breiten Design-Baukasten auf, der zentral bereitgestellt wird. Und dieser wächst mit jeder Umsetzung weiter.

Das schafft Mehrwert: So kommt der farbenfrohe Fliesenspiegel aus der Personenunterführung des Allgäuer Bahnhofs Wangen jetzt auch an den Bahnhof Stelle in Niedersachsen. Oder die tolle Wandgestaltung des Hamburger Bahnhofs Nettelburg prägt in lokaler Adaption die Bahnhöfe zwischen München und Rosenheim. An dem ambitionierten Umsetzungshochlauf in hoher Qualität halten wir fest: Mindestens 130 Bahnhöfe wollen wir pro Jahr modernisieren.

Bahnhofsmodernisierung
im Überblick

Bahnhöfe aller Produktlinien in ganz Deutschland liegen im Fokus – bereits 319 Stationen per Juni umgesetzt



Das Bahnportfolio gliedert sich in vier Produktlinien

Abgeleitet nach verkehrlicher Funktion und Kundenbedürfnissen



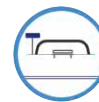
Metropolbahnhöfe
Fernverkehrs-Hub mit bundesweiten Direktverbindungen
n = 18



Knotenbahnhöfe
Überregionale Verteilerfunktion
n = 415



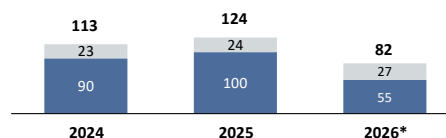
S-Bahnhöfe
Anbindung innerhalb urbaner Regionen
n = 973



Zubringerbahnhöfe
Zubringer zu größeren Verkehrshubs
n = 4.078

Ganzheitlich modernisierte Bahnhöfe

Anzahl Bahnhöfe pro Jahr



■ Vorplatz-Standards noch nicht erfüllt
■ Vorplatz-Standards bereits erfüllt

*Stand 24.07.2026

Quelle: DB InfraGO AG

Länder, Aufgabenträger und Kommunen als Partner fest im Boot

Länder, Aufgabenträger und Kommunen unterstützen den Angang sehr. Denn jeder modernisierte Bahnhof ist am Ende das Ergebnis eines Finanzierungsmixes aus Mitteln von Bund, Land und Kommune. Während wir das Portfolio für die ersten Umsetzungsjahre noch stark an der kurzfristigen Machbarkeit ausgerichtet haben, stehen wir für die Modernisierungsvorhaben in den nächsten 10 Jahren in engem Austausch mit unseren Partnern bzw. bauen diesen aus, um die Kräfte zu bündeln und unsere Prioritäten übereinander zu legen.

Davon profitieren vor allem die Menschen vor Ort: So konnten mehr als 80 Prozent der in 2024 und 2025 modernisierten Bahnhöfe bereits eine ganzheitlich entwickelte Vorplatz-Situation vorweisen: Mit guter ÖV-Anbindung, ausreichend Fahrrad- und Auto-parken, Mikro- und Sharing-Mobilität – je nach Größe des Bahnhofs – aber auch einer klaren Strukturierung und guter Ausleuchtung, Grünelementen und Aufenthaltsqualität. Die Kompetenzstelle Vorplatz und Anschlussmobilität unterstützt Kommunen dabei, Flächen bereitzustellen und passende Fördertöpfe für umfassendere Maßnahmen zu akquirieren.

Empfangsgebäude wieder in Ordnung bringen

In den letzten Jahren sind wir auch deshalb so schnell vorangekommen, weil wir verhältnismäßig viele kleine Bahnhöfe modernisiert haben. Sie sind weniger komplex und waren vielfach schon für



Foto: Strauss & Hillegardt/Franziska Strauss

Erneuerungsmaßnahmen eingeplant, auf die wir fehlende Bausteine zum Zielbild noch recht kurzfristig aufgesattelt haben. Ab jetzt wollen wir aber auch bei der Modernisierung der Empfangsgebäude Strecke machen.

Modernisierte Personenunterführung am Bahnhof Halberstadt, Regionalbereich Südost

Mit der Novellierung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes hat der Bund 2024 dafür die Voraussetzungen geschaffen: Empfangsgebäude sind seither fester Bestandteil der Schieneninfrastruktur und können mit Bundesmitteln ganzheitlich ertüchtigt werden.



Foto: DB AG/Richard Schütt

Modernisierter Bahnhof Caputh, Regionalbereich Ost

Modernisiertes
Zugangsgebäude
Bahnhof Nettelburg,
Regionalbereich Nord



Foto: DB AG/Axel Hartmann, Fotografin

Bei uns sind daher die Planungen angelaufen, in den nächsten Jahren weit mehr als 80 Empfangsgebäude auf den Weg für eine ganzheitliche Modernisierung und in Nutzung für Reisezwecke, aber auch kommunale Belange vor Ort zu bringen. Denn die oft historischen

Gebäude prägen ganz entscheidend den kommunalen Charakter. Sie sind Visitenkarte der Bürgerschaft vor Ort. Wir wollen diese Gebäude wieder in Ordnung bringen, damit die Menschen vor Ort wieder stolz auf ihren Bahnhof und ihre Bahn sein können.

Sofortprogramm
Bahnhöfe

Sofortprogramm Bahnhöfe wirkt deutschlandweit

	Mehr Bestreifung
	Metropolbestreifung
	Sicherheitspaket für operativ Mitarbeitende
	Pilotierung Video an kleinen Stationen
	Mehr Präsenzreinigung
	Handwerkerkolonnen
	Frühjahrsputz
	Mobile Reinigungsteams

#SICHERHEIT

DB InfraGO

Beitrag der Bahnhöfe für die „Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene“

Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene

#SAUBERKEIT

Begleitende Marketing-Kampagne

Quelle: DB InfraGO AG

Sauberkeit und Sicherheit entscheidend für Akzeptanz der Reisenden

Doch alleine eine modernisierte Grundsubstanz mit einer zeitgemäßen Ausstattung reichen nicht aus, um bei den Reisenden zu punkten. Aus unseren Kundebefragungen wissen wir, dass viele Menschen mit der Sauberkeit und Sicherheit an den Bahnhöfen noch nicht zufrieden sind. Ein modernisierter Bahnhof kommt nicht zur Geltung, wenn er im täglichen Betrieb nicht gepflegt wird.

Die wachsenden sozialen Spannungen im öffentlichen Raum gepaart mit einem steigenden Maß an Vandalismus stellen für uns eine zusätzliche Herausforderung dar, den Erwartungen der Reisenden gerecht zu werden. Doch wir geben uns nicht geschlagen. Auch für den Betrieb unserer Bahnhöfe haben wir uns neue Standards gesetzt.

Mit der „Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene“ haben die betrieblichen Themen noch einen zusätzlichen Schub bekommen: Mehr als 50 Millionen Euro investieren wir im Rahmen des Sofortprogramms für Sicherheit und Sauberkeit an den Bahnhöfen zusätzlich in diesem Jahr: An Top-Bahnhöfen mit besonderer Deliktlage setzen wir mehr Sicherheitspersonale zur Bestreifung ein.

Gleichzeitig haben wir die Zusammenarbeit mit unseren Partnern bei der Bundes- und Landespolizei sowie mit den kommunalen Ordnungsämtern ausgeweitet, die in so genannten Quattro-Streifen die Bahnhöfe im Blick halten. Gemeinsam finden zudem Sicherheitskonferenzen und vor-Ort-Begehungen statt, um Problemecken an den Bahnhöfen zu identifizieren und abzustellen.

Für kleinere Bahnhöfe haben wir ein neues Videoüberwachungs-Modul entwickelt, das wir aktuell pilotieren. Und ganz wichtig: Unsere operativen Mitarbeitenden stattdessen wir auf Wunsch mit Bodycams, Taschenalarm und Abwehrspray aus. Denn ihr Schutz und Wohlbefinden haben unsere oberste Priorität.

Frühjahrsputz an 1.400 Bahnhöfen bundesweit

Ein ganz besonderes Augenmerk legen wir im Rahmen des Sofortprogramms auf die Verbesserung der Sauberkeit an unseren Bahnhöfen. Wir haben mehr Präsenzreinigung und mobile Reinigungsteams im Einsatz. Jedes der 44 Bahnhofsmangements bundesweit hat eine Handwerkerkolonne aufgebaut, die schnell und flexibel kleinere Reparaturen sowie die Beseitigung von Vandalismus erledigen kann.

Und ganz besonderes Highlight: Mehr als 1.400 Bahnhöfe haben wir in diesem Jahr einem rundum-Frühjahrsputz unterzogen – das sind doppelt so viele Frühjahrsputze wie im Jahr zuvor. Wir haben



Frühjahrsputz am Bahnhof

Fenster und Glasflächen gereinigt, Taubendreck und Kaugummirückstände entfernt, Schrotträder abtransportiert und Grünflächen wieder hergerichtet. Mieter und kommunale Partner beteiligten sich umfassend an der Aktion.

Auf dem richtigen Weg

In der Öffentlichkeit kommt all das sehr gut an: Es gibt auch mal wieder Lob für uns bei der Bahn. Das ist ein sehr wichtiges Signal für unsere Mitarbeitenden – gerade im operativen Geschäft. Sie legen sich jeden Tag nach Kräften für unsere Kund*innen ins Zeug und stehen oft an aller erster Front im Kreuzfeuer, wenn die Qualität von Infrastruktur und Bahnbetrieb nicht stimmt.

Und das positive Feedback bestärkt uns, dass wir auf dem richtigen Weg sind. Wenn wir diesen Kurs gemeinsam halten, können wir mit den Bahnhöfen dazu beitragen, dass mehr und mehr Menschen im Land das Vertrauen in die Bahn zurückgewinnen. Dafür treten wir an. ■

Lesen Sie auch

Willkommen am Bahnhof – die neue Kommunikationsplattform

Deine Bahn 2/2026

Bahnhöfe an den Bedürfnissen der Menschen ausrichten

Deine Bahn 9/2025

Aufenthaltsqualität und Kundenzufriedenheit

Das Sofortprogramm für sichere und saubere Bahnhöfe

Frühjahrsputz 2026 im
Hamburger Hauptbahnhof

Foto: DB AG/Ünas Wresch



Hannes Kapplusch, Leiter a.i. Strategische Steuerung Personenbahnhöfe, und **Tobias Geiger**, Strategisches Marketingmanagement, beide DB InfraGO AG, Berlin



Bahnhöfe sind öffentliche Räume, oft hochfrequentierte Mobilitätsdrehscheiben und Visitenkarten von Städten und Regionen zugleich. Entsprechend hoch sind die Erwartungen von Reisenden, Politik, Aufgabenträgern und Kommunen an Sicherheit, Sauberkeit und Aufenthaltsqualität. Mit dem Sofortprogramm für mehr Sicherheit und Sauberkeit an Bahnhöfen reagiert die DB InfraGO AG auf diese Erwartungslage mit gezielten Maßnahmen, die vor allem kurzfristig sichtbare Verbesserungen erzielen, aber auch strukturelle Steuerungsimpulse setzen sollen. Der Beitrag stellt Zielsetzung, Maßnahmen und Steuerungslogik des Programms vor und diskutiert, wie operative Umsetzung, partnerschaftliche Kooperation und Wirkungsorientierung zusammengeführt werden.

Bahnhöfe sind mehr als Verkehrsinfrastruktur. Sie sind Zugangspunkte zum System Schiene und soziale Schnittstellen im öffentlichen Raum. Die Qualität eines Bahnhofs wird deshalb nicht nur an seiner baulichen Substanz gemessen, sondern vor allem an der Alltagserfahrung der Menschen: Fühlen sie sich sicher? Ist der Bahnhof sauber und intakt? Sind Schäden, Verschmutzungen oder Konfliktlagen sichtbar beherrschbar?

Vor diesem Hintergrund hat die Deutsche Bahn Anfang 2026 ein Sofortprogramm für mehr Sicherheit und Sauberkeit an Bahnhöfen gestartet. Das Programm ist Teil einer übergeordneten Agenda des Bundesministeriums für Verkehr (BMV) zur schnellen Verbesserung der Kundenzufriedenheit auf der Schiene. Es zielt darauf, dort anzusetzen, wo Reisende und Mitarbeitende Qualitätsmängel besonders deutlich wahrnehmen. In diesem Jahr werden fast alle Bahnhöfe und damit fast alle Kund*innen von Maßnahmen des Sofortprogramms profitieren, sei es durch häufigere Reinigungen, mehr Sicherheitskräfte oder schnellere Reparaturen.

Sicherheit und Sauberkeit als zentrale Qualitätsdimensionen

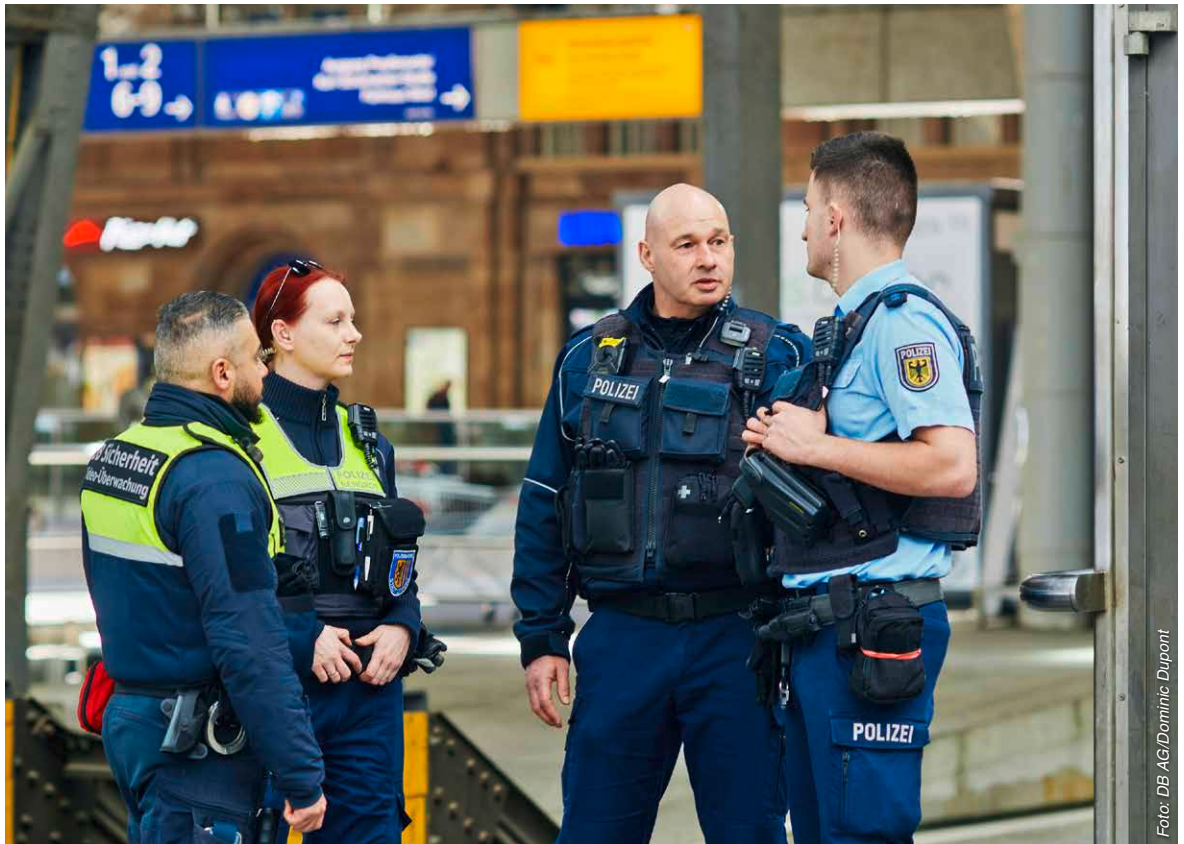
Sicherheit und Sauberkeit sind zentrale Qualitätsindikatoren für Bahnhöfe. Dies gilt aus Sicht der Reisenden ebenso wie aus Sicht politischer und kommunaler

Stakeholder. Auch wenn das objektive Risiko, an Bahnhöfen Opfer einer Straftat zu werden, gemessen an der hohen Zahl von Nutzer*innen gering bleibt, hat das subjektive Sicherheitsempfinden im öffentlichen Raum erheblich an Bedeutung gewonnen. Zugleich ist der Bahnhof ein Ort, an dem sehr unterschiedliche Nutzungen und Erwartungen aufeinandertreffen – vom Umstieg über den Aufenthalt bis zur sozialen Unterstützung vulnerabler Gruppen.

Ähnlich verhält es sich mit dem Thema Sauberkeit. Verschmutzungen, Vandalismus, Graffiti, Geruchsbelästigung oder kleine bauliche Schäden prägen die Wahrnehmung eines Bahnhofs oftmals stärker als langfristige Modernisierungsmaßnahmen.

Für politische Entscheidungsträger ist dies besonders relevant, weil Bahnhöfe als Teil des lokalen Stadtbildes verstanden werden. Ein ungepflegter Bahnhof wird daher nicht nur als betriebliche Schwäche, sondern schnell auch als Ausdruck mangelnder staatlicher und kommunaler Handlungsfähigkeit interpretiert.

Die Entscheidung, ein Sofortprogramm gerade auf diese beiden Dimensionen zu konzentrieren, ist daher richtig. Sicherheit und Sauberkeit sind grundlegende, alltagsnahe und unmittelbar sichtbare Leistungsversprechen – und damit besonders geeignet, um Vertrauen in die Leistungsfähigkeit der Schiene zurückzugewinnen.



Neue Quattro-Streife
im Hauptbahnhof Leipzig

Foto: DB AG/Dominic Dupont

Die Maßnahmen des Sofortprogramms

Das Sofortprogramm bündelt Maßnahmen, die schnell spürbare Wirkung entfalten und zugleich strukturell verstetigt werden sollen. Im Bereich Sicherheit bilden zusätzliche personelle Präsenz, technische Ausstattung und Schutzmaßnahmen für Mitarbeitende die drei zentralen Interventionslinien.

Erstens wird die Bestreifung an hochfrequentierten Bahnhöfen verstärkt. 20 große Bahnhöfe mit Delikt-schwerpunkten erhalten zusätzliche Sicherheitskräfte. Weitere flexible Doppelstreifen unterstützen an rund 15 Bahnhöfen in Metropolregionen dynamisch nach Lagebild. Ergänzend kommen in einigen Ballungs-räumen mobile Unterstützungsgruppen zum Einsatz, die gerade aufgebaut werden.

Zweitens wird die technische Sicherheitsinfrastruktur ausgebaut. Aktuell sind rund 11.000 Kameras an Bahnhöfen bundesweit im Einsatz, das Programm sieht jedoch einen weiteren Ausbau, insbesondere auch an kleineren Bahnhöfen in der Fläche vor. Bis 2030 sollen erstmals über 20 kleinere Bahnhöfe mit Videotechnik versehen werden. Im Jahr 2026 liegt bei der Neuausstattung ein Schwerpunkt auf den kleineren Bahnhöfen entlang des Hochleistungskorridors Hamburg–Berlin, der bis Mitte Juni einer umfassenden Sanierung unterzogen wurde.

Drittens umfasst das Programm ein neues Sicherheitspaket für operative Mitarbeitende. Dazu zählen freiwillig nutzbare Bodycams, Taschen- bzw. Schri-llalar- me, Abwehrspray sowie an ausgewählten Metro- polbahnhöfen digitale Hilferuflösungen.

Dieses Paket richtet sich nicht nur auf den indivi- duellen Schutz der Kolleg*innen, die tagtäglich im direkten Kundenkontakt stehen, sondern hat auch organisationale Bedeutung: Nur wenn Mitarbeitende in kritischen Situationen handlungsfähig bleiben, lassen sich Service- und Sicherheitsfunktionen am Bahnhof verlässlich aufrechterhalten. Aufgrund eines tödlichen Angriffs eines Reisenden auf einen Kundenbetreuer im Regionalverkehr hat dieser Aspekt noch einmal mehr an Bedeutung gewonnen.

Im Bereich Sauberkeit werden über das Sofortpro- gramm Maßnahmen an hochfrequentierte Schwer- punktstandorte und Maßnahmen mit Flächenwirkung umgesetzt. An den 30 größten und meistgenutzten Bahnhöfen werden Präsenzreinigung, Gleisrei- nigung, Vegetationspflege und Geruchsneutralisierung verstärkt. Rund ein Drittel aller Reisenden nutzt diese Standorte täglich und profitiert damit von den Verbes- serungen. Zusätzlich wird an ausgewählten Standorten der Kundenfeedbackkanal über WhatsApp reaktiviert oder ausgebaut, um Verschmutzungen schneller zu erkennen und zu beseitigen.

Ein zweiter Baustein ist der ausgeweitete „Frühjahrsputz“. Nachdem 2025 rund 700 Bahnhöfe eine Intensivreinigung erhielten, wurde die Maßnahme in diesem Jahr auf über 1.400 Stationen verdoppelt. Gereinigt wurden dabei unter anderem Bahnsteige, Treppen, Tunnel, Aufzugsschächte, Glasflächen, Bedienflächen an Automaten und Aufzügen, Mobiliar sowie Vitrinen. Auch die Beseitigung von Graffiti und Kaugummi gehörte dazu.

Besonders erwähnenswert ist, dass diese Maßnahme häufig gemeinsam mit Kommunen, Mieter*innen sowie weiteren Partnern umgesetzt wird. Damit ist der Frühjahrsputz nicht nur eine Reinigungsmaßnahme, sondern zugleich eine Möglichkeit sich gemeinsam einzusetzen für mehr Qualität im öffentlichen Raum.

Ein dritter Baustein sind mobile Handwerkerteams. Bundesweit werden aktuell 44 regionale Teams aufgebaut, die kleinere und größere Reparaturen, Graffiti-beseitigung und Vegetationspflege in Eigenleistung übernehmen. Das zugrunde liegende Prinzip ist ebenso einfach wie wirkungsvoll: Kleinere Mängel sollen nicht über Wochen sichtbar bleiben, sondern zeitnah behoben werden. Mit diesen Teams baut die DB wieder Eigenfertigungstiefe mit ganzheitlichem Blick für den Bahnhof auf und erhöht die Reaktionsfähigkeit für die Kund*innen.

Steuerungslogik: Zentral priorisieren, dezentral umsetzen

Die eigentliche Stärke des Sofortprogramms liegt weniger in den einzelnen Maßnahmen als in seiner Steuerung vor Ort. Entscheidend ist die systematische regionale Verankerung: Die 7 Regionen mit ihren 44 Bahnhofsmanagements sind nah an den Kund*innen und Stakeholdern, kennen die Besonderheiten ihrer Standorte und können auf dieser Grundlage wirksam priorisieren. Die Zentrale gibt lediglich den Rahmen vor, indem sie Konzeption, Standards, Budgetkorridore und Transparenz über das Gesamtprogramm sicherstellt.

Welche Maßnahmen jedoch wann, wo und in welcher konkreten Ausprägung umgesetzt werden, wird maßgeblich vor Ort entschieden. Gerade diese Verbindung aus zentralem Überblick und regionaler Entscheidungskompetenz macht das Programm handlungsfähig und folgt dem Ansatz des Neustarts von Evelyn Palla, Entscheidungsträger*innen vor Ort systematisch zu stärken.

Die Standortauswahl folgt dabei der klaren Logik, den größtmöglichen Kundennutzen mit jedem investierten Euro zu bewirken und nicht das „Gießkannenprinzip“ anzuwenden. Ein Beispiel: Der Leipziger Hbf ist zwar eine sehr hochfrequentierte Station, weist aber bereits heute eine so große Sauberkeit auf, dass für diesen Bahnhof keine zusätzlichen dauerhaften Reinigungsleistungen bestellt wurden. Dies

entspricht einem gemeinwohlorientierten Ansatz knapper Ressourcensteuerung: Maßnahmen sollen dort konzentriert werden, wo mit begrenzten Mitteln eine möglichst große Reichweite und Sichtbarkeit erzielt werden kann.

Gleichzeitig gibt es neben den Maßnahmen an den Top- bzw. Schwerpunktbahnhöfen mit vielen Gästen auch zahlreiche Maßnahmen, die in der Fläche und somit auch an den vielen kleineren Bahnhöfen in ganz Deutschland wirken – wie Frühjahrsputze, mobile Reinigungsteams und Handwerkerteams. So werden die Mittel zielgerichtet eingesetzt und große und kleine Bahnhöfe im ganzen Land profitieren von den Verbesserungen.

Neue Schnittstellen im Mikrokosmos Bahnhof

Bahnhöfe sind Orte geteilter Zuständigkeiten. Fragen der Sicherheit, Sauberkeit und Aufenthaltsqualität lassen sich dort nur im Zusammenspiel verschiedener Akteure bearbeiten: DB InfraGO, DB Sicherheit, DB Services, Bundespolizei, Landespolizeien, Kommunen, Ordnungsämter, Verkehrsunternehmen, Sozialträger, Bahnhofsmissionen und Mieter*innen im Bahnhof.

Bodycam bei der DB Sicherheit im Berliner Hauptbahnhof

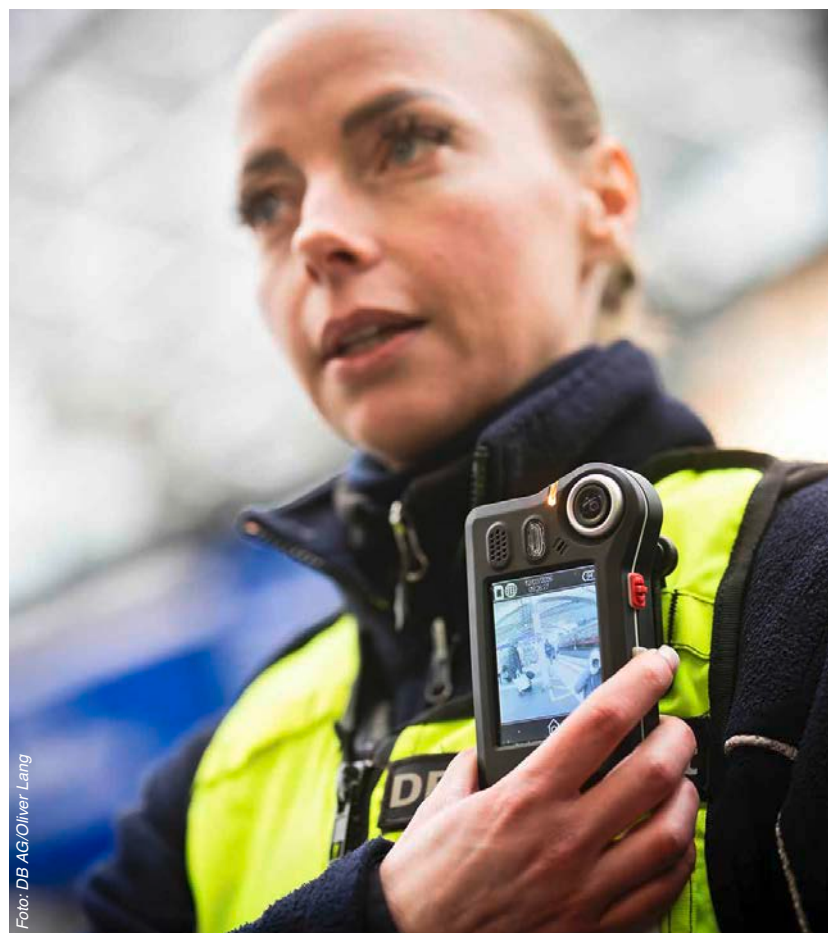


Foto: DB AG/Oliver Lang

Das Sofortprogramm ist daher auch ein Schnittstellen-Projekt. Besonders sichtbar wird dies im Bereich Sicherheit, wo die enge Zusammenarbeit mit der Bundespolizei sowie teil völlig neue Sicherheitspartnerschaften einen entscheidenden Hebel darstellen. In mehreren Städten werden derzeit Quattro- oder Verbundstreifen aufgebaut, an denen DB Sicherheit, Polizei und kommunale Ordnungsdienste beteiligt sind (siehe dazu auch das folgende Interview).

Solche Formate erhöhen nicht nur die Präsenz, sondern verringern Reibungsverluste an Zuständigkeitsgrenzen. Sie sind damit ein gutes Beispiel dafür, dass Sicherheit im Bahnhof nicht durch isolierte Unternehmensmaßnahmen, sondern durch abgestimmtes Handeln der relevanten Akteure im öffentlichen Raum entsteht.

Auch bei der Sauberkeit zeigt sich die Bedeutung lokaler Kooperation. Der Frühjahrsputz wird vielerorts gemeinsam mit Städten, Gemeinden, Verkehrsunternehmen oder Mieter*innen organisiert. Für politische Stakeholder ist dieser Aspekt zentral: Bahnhöfe werden so nicht als isolierte Bahnflächen, sondern als integrale Bestandteile kommunaler Räume adressiert. Dieser Ansatz wurde dadurch unterstrichen,

dass auch Bürgermeister*innen und Mitarbeitende von Stadtreinigung und Stadtwerken vielfach am Frühjahrsputz teilnehmen und die gemeinsame Verantwortung für diesen Ort unterstreichen.

Damit lässt sich das Sofortprogramm als koordinierter Mehrebenenansatz beschreiben: zentrale Programmsteuerung, regionale operative Verantwortung und lokale Partnerschaften greifen ineinander. Gerade dieses Zusammenspiel soll das Sofortprogramm erfolgreich für die Kund*innen der DB machen.

Umsetzung und Umsetzungsmanagement

Ein Programm dieser Größenordnung ist operativ anspruchsvoll, zumal alle Maßnahmen mit leistungsbasierten Kennzahlen (KPIs) hinterlegt sind, deren Umsetzung von der Konzernleitung der DB genau überwacht werden. Zusätzliche Sicherheitskräfte müssen disponiert, Reinigungskapazitäten aufgebaut, mobile Teams rekrutiert und Einsatzpläne über Regionen hinweg abgestimmt werden. Hinzu kommen Beschaffungsprozesse, Abstimmungen mit Partnern und Kommunikationsanforderungen auf Bundes-, Landes- und kommunaler Ebene.

Frühjahrsputz in
Frankfurt am Main
Hauptbahnhof

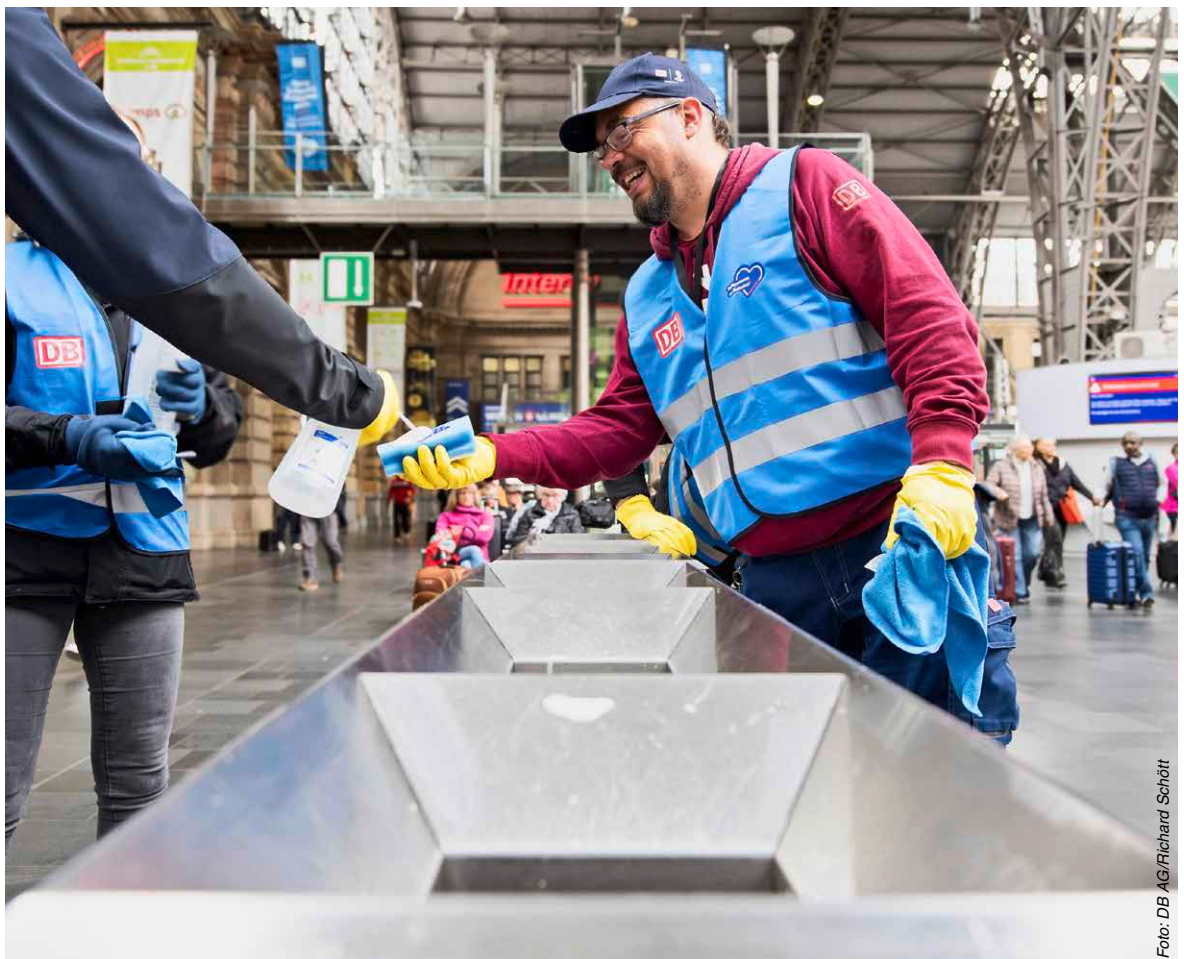


Foto: DB AG/Richard Schött

Aktuell schreitet die Umsetzung planmäßig voran, besonders gut gelang dabei die schnelle Organisation zusätzlicher Kräfte bei DB Sicherheit und DB Services sowie der Aufbau der Handwerkerteams. Auch das ambitionierte Ziel von 1.400 Frühjahrsputzen wurde dank dem Einsatz aller Beteiligten übererfüllt.

Parallel zur Umsetzung der Maßnahmen erfolgt deren Kommunikation über einen 360-Grad-Kommunikations- und Marketingansatz mit durchgängigen Kernbotschaften. Denn für mehr zufriedene Kunden auf der Schiene gilt nicht zuletzt: Tue Gutes und rede darüber!

Monitoring, Wirkungsnachweis und Lernfähigkeit

Das zentrale Kriterium für die Bewertung des Sofortprogramms war von Anfang an klar: Bewirken die Maßnahmen wirklich, dass sich Sicherheit und Sauberkeit an den Bahnhöfen für unsere Kund*innen und Mitarbeitenden verbessern?

Die Wirkung wird kontinuierlich gemessen und mit verschiedenen Kennzahlen und Instrumenten überprüft. So wird u. a. faktisch über mehr und detailliertere Sichtprüfungen die Sauberkeit, Deliktzahlen und Übergriffe auf Mitarbeitenden gemonitort, aber auch die wahrgenommene Sicherheit und Sauberkeit über Kundenzufriedenheitsbefragungen und die Resonanz aus den Medien systematisch erfasst.

Für die Steuerung ist dabei nicht nur Erfolgsmessung, sondern auch Lernfähigkeit entscheidend. Das Sofortprogramm muss unter Unsicherheit operieren: Nicht jede Maßnahme wirkt an jedem Ort gleich stark, nicht jede Intervention ist dauerhaft tragfähig. Umso wichtiger ist ein Monitoring, das nicht lediglich Berichtspflichten erfüllt, sondern als Grundlage für Nachsteuerung dient. Welche Maßnahmen sollen ausgebaut werden? Wo sind zusätzliche Ressourcen notwendig? Welche Ansätze sind lokal erfolgreich, aber nicht überall übertragbar?

Ein lernorientiertes Monitoring ist die Voraussetzung dafür, dass aus dem Sofortprogramm mittelfristig ein belastbares Regelmodell werden kann und die Mittel in die Maßnahmen investiert werden, wo sie den größten Mehrwert für die Kund*innen stiften.

Politische Relevanz und Verstetigung

Aus Sicht von Politik und Fachöffentlichkeit ist das Sofortprogramm über seinen operativen Charakter und über den Kontext der Eisenbahn hinaus bedeutsam. Während ebenfalls notwendige Infrastrukturmaßnahmen viel Umsetzungszeit erfordern, setzt es auf jene Faktoren, die Bürger*innen unmittelbar erleben: Ordnung, Sicherheit, Sauberkeit, Präsenz und Reaktionsfähigkeit - gerade in Zeiten angespannter öffentlicher Debatten über die Leistungsfähigkeit und Wirksamkeit des Staates.

Zugleich macht das Programm auf eine strukturelle Herausforderung aufmerksam: Kurzfristige Verbesserungen sind nur dann glaubwürdig, wenn sie sich verstetigen lassen. Deshalb ist geplant, viele Maßnahmen perspektivisch in die Linie zu überführen. Auch aus Sicht der Stakeholder ist die Erwartung formuliert, dass Sicherheit und Sauberkeit nicht als temporäres „Kampagnenthema“ behandelt, sondern nachhaltig finanziell abgesichert werden.

Damit stellt das Sofortprogramm letztlich auch eine Finanzierungs- und Priorisierungsfrage. Wenn Sicherheit und Sauberkeit als zentrale Qualitätsdimensionen öffentlicher Mobilität politisch gewollt sind, müssen sie dauerhaft als steuerungsrelevante Kernaufgabe behandelt werden.

Fazit und Ausblick

Das Sofortprogramm für mehr Sicherheit und Sauberkeit an Bahnhöfen ist mehr als eine Sammlung kurzfristiger Einzelmaßnahmen. Es ist ein Beispiel für wirkungsorientierte Infrastruktursteuerung unter hoher öffentlicher Beobachtung. Seine Stärke liegt in der Verbindung aus klarer Priorisierung, sichtbaren operativen Maßnahmen, regionaler Umsetzungsfähigkeit und lokaler Kooperation.

Für politische Stakeholder ist besonders relevant, dass das Programm zwei Anforderungen zugleich erfüllt: Es erzeugt kurzfristig sichtbare Verbesserungen und schafft zugleich Strukturen, an die langfristige Steuerung anknüpfen kann. Ob daraus ein dauerhaft höheres Qualitätsniveau an Bahnhöfen entsteht, wird wesentlich davon abhängen, wie konsequent die Maßnahmen verstetigt, weiterentwickelt und finanziell abgesichert werden.

Gerade darin liegt die eigentliche strategische Bedeutung des Programms: Es macht deutlich, dass Sicherheit und Sauberkeit an Bahnhöfen keine Nebenfragen des Betriebs sind, sondern zentrale Voraussetzungen für Akzeptanz, Aufenthaltsqualität und Vertrauen in das System Schiene. ■

Lesen Sie auch

Sicherheitsempfinden an Bahnhöfen

Deine Bahn 10/2025

Starkes Miteinander für mehr Sauberkeit an Bahnhöfen

Deine Bahn 9/2025

Mehr Präsenz, mehr Sicherheit

Wie das Sofortprogramm den Hamburger Hauptbahnhof verändert



Interview mit **Lukas Fischer**, Stellv. Leiter Einsatzbereich Hamburg VI, DB Sicherheit GmbH

Die Fragen stellte **Sebastian Amberg**, Referent Strategie Safety, Security und Eisenbahnbetrieb, DB InfraGO AG

Mit dem Sofortprogramm für mehr Sicherheit und Sauberkeit an Bahnhöfen hat die DB im Jahr 2026 einen klaren Schwerpunkt auf die Stärkung der Sicherheitspräsenz an stark frequentierten Knotenpunkten gelegt. Zusätzliche Streifen und neue Kooperationsformate sollen sowohl das objektive als auch das subjektive Sicherheitsgefühl der Fahrgäste nachhaltig verbessern. Doch wie wirkt sich das konkret im Betriebsalltag aus? Im folgenden Interview berichtet ein Mitarbeiter von DB Sicherheit aus der Praxis von seinen Erfahrungen im Einsatz – insbesondere in der Quattrostreife am Hamburger Hauptbahnhof. Dabei geht es um veränderte Abläufe, neue Formen der Zusammenarbeit und die Frage, welchen Beitrag das Sofortprogramm tatsächlich zur Sicherheit im Bahnhofsumfeld leisten kann.

Herr Fischer, wie bewerten Sie die zusätzlichen Streifen am Hamburger Hauptbahnhof im Rahmen des Sofortprogramms?

Ich halte das Sofortprogramm und die damit verbundenen zusätzlichen Streifen für eine wichtige und längst überfällige Maßnahme. Sicherheit ist ein zentrales Thema, sowohl für Kund*innen, Fahrgäste als auch für die Mitarbeitenden der Deutschen Bahn. Durch die verstärkte Präsenz vor Ort kann sowohl das objektive als auch das subjektive Sicherheitsgefühl weiter verbessert werden. Darüber hinaus hat das Sofortprogramm aus meiner Sicht dazu beigetragen, ein stärkeres Bewusstsein für die Bedeutung von Sicherheit zu schaffen und die Relevanz dieses Themas noch deutlicher hervorzuheben.

Was ist anders, wenn Sie Ihren Dienst als Teil der Quattrostreife in Hamburg absolvieren?

Die Arbeit in der Quattrostreife unterscheidet sich deutlich von klassischen Festaufträgen, wie beispielsweise der Bestreifung des Hamburger Hauptbahnhofs. Als Teil der Quattrostreife sind wir in den Zuständigkeitsbereichen aller beteiligten Sicherheitspartner unterwegs und unterstützen uns gegenseitig bei unterschiedlichen Einsatzlagen. Besonders wertvoll sind dabei die enge Zusammenarbeit sowie der regelmäßige Austausch mit den Kolleg*innen der verschiedenen Sicherheitsorganisationen. Dadurch profitieren alle Beteiligten von den jeweiligen Erfahrungen und Kompetenzen.

Die Zusammenarbeit beschränkt sich jedoch nicht nur auf die gemeinsamen Streifen. Ein wesentlicher Erfolgsfaktor sind die regelmäßigen Abstimmungsformate zwischen den beteiligten Partnern. Dazu gehören tägliche Lagebesprechungen, übergeordnete Leitungsrunden sowie Lenkungs-kreise, in denen aktuelle Entwicklungen bewertet und gemeinsame Maßnahmen abgestimmt werden. Auf diese Weise werden die bestehenden Sicherheitskonzepte kontinuierlich weiterentwickelt, gestärkt und an neue Herausforderungen angepasst. Gerade diese enge Verzahnung auf operativer und strategischer Ebene macht die Zusammenarbeit besonders effektiv und trägt maßgeblich zu einer nachhaltigen Verbesserung der Sicherheit bei.

Was macht die Arbeit in Hamburg für Sie besonders reizvoll?

Die größte Besonderheit meiner Arbeit in Hamburg ist die tägliche Abwechslung. In einer Großstadt wie Hamburg treffen Menschen unterschiedlichster Kulturen, Herkunftsländer und gesellschaftlicher Hintergründe aufeinander. Jeder bringt seine eigene Geschichte und Perspektive mit. Diese Vielfalt macht die Arbeit spannend und abwechslungsreich. Der tägliche Kontakt mit den unterschiedlichsten Menschen bietet immer wieder neue Erfahrungen und Einblicke, die den Arbeitsalltag besonders machen.



Lukas Fischer,
DB Sicherheit Hamburg

Was wünschen Sie sich für die Zukunft, um noch mehr für die Kund*innen der DB tun zu können?

Ich wünsche mir, dass die Arbeit von DB-Sicherheit künftig noch stärker wahrgenommen wird und das Thema Sicherheit insgesamt eine noch größere Präsenz erhält. Gleichzeitig wäre es wichtig, die Kompetenzen und Fähigkeiten der Mitarbeitenden kontinuierlich weiterzuentwickeln, um den Fahrgästen den bestmöglichen Service und Schutz bieten zu können.

Darüber hinaus halte ich eine stärkere Kommunikation mit den Fahrgästen für sinnvoll. Denkbar wären beispielsweise feste Anlaufstellen an Bahnhöfen, an denen Mitarbeitende der DB-Sicherheit als direkte Ansprechpartner für Fragen und Anliegen rund um das Thema Sicherheit zur Verfügung stehen. Eine solche sichtbare Präsenz könnte das Sicherheitsgefühl zusätzlich stärken und den Kontakt zu den Fahrgästen weiter verbessern. ■

Mehr zum Thema

DB AG: Neue Quattro-Streife sorgt für Sicherheit im und um den Leipziger Hauptbahnhof (2.2.2026),
► www.deutschebahn.de



Quattro-Streife

Eine „Quattro-Streife“ ist ein gemeinsames Sicherheits- und Kontrollteam, in der Regel bestehend aus Landes- und Bundespolizei, DB Sicherheit und weiteren Ordnungsdiensten. Ziel dieser Vierer-Teams ist es, durch maximale Präsenz das Sicherheitsgefühl der Reisenden zu stärken und Straftaten sowie Ordnungsverstöße direkt vor Ort zu bekämpfen. Mit dem Schulterschluss werden starre rechtliche Zuständigkeitsgrenzen direkt auf der Beurteilungsebene überwunden.

Die letzte Meile der Information

Wie moderne Reisendeninformation Orientierung am Bahnhof schafft



Anzeigen am Bahnhof und mobile Anwendungen ergänzen sich entlang der Reisekette

Foto: DB AG/Dominic Dupont

Cornelia Kadatz, Leiterin Reisendeninformation, DB InfraGO AG,
Geschäftsbereich Personenbahnhöfe, Berlin

Wer regelmäßig mit der Bahn unterwegs ist, kennt die Situation: Die Reise wurde bereits zu Hause geplant, die Verbindung ist in der App gespeichert und aktuelle Informationen stehen jederzeit auf dem Smartphone zur Verfügung. Dennoch richtet sich der Blick beim Betreten eines Bahnhofs fast automatisch auf die Anzeigetafeln. Sei es, um die zuvor recherchierten Informationen noch einmal zu verifizieren und eine Bestätigung zu erhalten, dass sie weiterhin korrekt sind, oder um kurz vor der Abfahrt zu prüfen, ob sich das Gleis geändert hat oder wo sich der richtige Wagenabschnitt befindet. Trotz digitaler Endgeräte und mobiler Anwendungen bleibt der Bahnhof damit ein zentraler Ort der Reisendeninformation.

Die Reisendeninformation (RI) hat sich in den vergangenen Jahren grundlegend verändert. Nachdem mit der Einführung der neuen RI-Plattform (Hintergründe dazu in Deine Bahn 9/2024) und der Modernisierung der technischen Infrastruktur (Deine Bahn 09/2025) die Grundlage für eine konsistente und verlässliche Datenversorgung geschaffen wurde, steht heute zunehmend die Frage im Mittelpunkt, wie Informationen für Reisende verständlich, zielgerichtet und barrierefrei bereitgestellt werden können.

Die Herausforderung besteht nicht mehr allein darin, Informationen verfügbar zu machen. Entscheidend ist vielmehr, die richtigen Informationen zur richtigen Zeit über den passenden Kanal bereitzustellen. Vor diesem Hintergrund wurde das Projekt „Reisendeninformation der Zukunft“ der DB InfraGO AG im Jahr 2025 erfolgreich abgeschlossen. Aufbauend auf der modernisierten technischen Infrastruktur und in enger Verzahnung mit der RI-Plattform erfolgt mit dem Roll-out des zentralen RI-Systems IRIS+ die Bereitstellung an rund 800 Bahnhöfen.

Die Bedeutung einer verlässlichen RI wird auch durch die aktuelle „Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene“ des Bundesministeriums für Verkehr unterstrichen. Neben Pünktlichkeit, Sauberkeit und Sicherheit gehört die nachvollziehbare und transparente Information der Reisenden zu den wesentlichen Faktoren für die Zufriedenheit im Bahnverkehr.

Gerade in einem komplexen und dynamischen System wie der Schiene entscheidet nicht allein die tatsächliche Betriebslage über die Wahrnehmung einer Reise, sondern auch, wie verständlich und rechtzeitig über Veränderungen informiert wird. RI nimmt damit eine Schlüsselrolle zwischen Bahnbetrieb und Kundenerlebnis ein.

Zukunftsbahnhöfe und der RI-Ausrüstungsstandard

Im Rahmen des Programms „Zukunftsbahnhöfe“ wird der Bahnhof ganzheitlich betrachtet – sowohl in Bezug auf sein Erscheinungsbild als auch auf seine funktionalen Angebote. Ziel ist es, durch eine integrierte Planung und Umsetzung eine Modernisierung „aus einem Guss“ zu gewährleisten und somit ein konsistentes und qualitativ hochwertiges Gesamtbild zu schaffen.

Ein zentrales Element dieses Ansatzes ist die Kategorisierung von Bahnhöfen in verschiedene Ausstattungsniveaus. Für jedes dieser Niveaus werden verbindliche Standards definiert, die eine einheitliche und bedarfsgerechte Ausstattung sicherstellen. Dies gilt insbesondere auch für die Elemente der RI, die je nach Einstufung des Bahnhofs unterschiedlich ausgeprägt und verpflichtend vorzuhalten sind.

Die RI wird somit nicht mehr isoliert betrachtet, sondern als integraler Bestandteil der Bahnhofsgestaltung verstanden. Sie ist maßgeblich darauf ausgerichtet, Reisende entlang der gesamten Reisekette zu unterstützen und eine klare Orientierung innerhalb des Verkehrssystems zu ermöglichen.

Der Bahnhof als Ort der Orientierung

Die Digitalisierung hat das Informationsverhalten von Reisenden nachhaltig verändert. Fahrpläne werden zumeist nicht mehr am Aushang studiert, sondern



Reisende erhalten über QR-Codes direkten Zugriff auf Informationen in Echtzeit

Foto: DB AG/Dominic Dupont



Reduzierte Darstellung auf wesentliche Informationen, im Besonderen bei ankommenden Zügen, sorgt für eine klare und intuitive Reisendeninformation

über mobile Anwendungen abgerufen. Reiseverbindungen werden dynamisch angepasst, Verspätungen in Echtzeit verfolgt und Alternativrouten direkt auf dem Smartphone ermittelt. Die individuelle, personalisierte Reisekette rückt damit zunehmend in den Mittelpunkt.

Gleichzeitig behält der Bahnhof als physischer Ort eine zentrale Rolle in der RI. Während mobile Anwendungen primär die individuelle Entscheidungsfindung unterstützen, stellen Anzeigen und Ansagen vor Ort einen einheitlichen, für alle zugänglichen Informationsstand sicher. Sie dienen als verlässliche Referenz und ermöglichen insbesondere in zeitkritischen Situationen schnelle und kollektiv nachvollziehbare Entscheidungen.

RI-Medien mit LED-Technologie nutzen die LED-Schrift. Im Gegensatz zur TFT-Schrift (links) ist die LED-Schrift (rechts) pixelbasiert und verbessert das Schriftbild deutlich

Besonders bei kurzfristigen Änderungen, etwa Gleiswechseln, beim Umgang mit Ersatzverkehren oder Betriebsstörungen, bleibt die Information am Bahnhof unverzichtbar. Sie bildet die „letzte Meile der Information“ zwischen den digitalen Datenquellen und der tatsächlichen Handlung des Reisenden entlang der individuellen Reisekette.

Vor diesem Hintergrund gewinnen integrierende Ansätze zunehmend an Bedeutung: Durch den verstärkten Einsatz von QR-Codes an Bahnhöfen wird gezielt eine Brücke zwischen physischer und digitaler Informationswelt geschaffen. Sie ermöglichen den direkten Übergang von allgemeinen, standortbezogenen Informationen hin zu personalisierten, weiterführenden Echtzeit-Inhalten auf dem eigenen Endgerät und unterstützen damit eine konsistente, medienübergreifende Informationsstrategie.

Ein weiterer positiver Effekt vor Ort ist die Unabhängigkeit vom Standort der entsprechenden Hardware. Reisende können sich besser und entsprechend ihres geplanten Zustiegsabschnitts auf dem Bahnsteig verteilen, was sich positiv auf die Kapazität und den Reisendenfluss auswirkt.

Zusammenspiel der Kanäle

Moderne RI entsteht heute im Zusammenspiel verschiedener Kanäle. Jeder Kanal erfüllt dabei eine eigene Funktion.

Mobile Anwendungen ermöglichen eine individuelle Reisebegleitung. Sie informieren über die persönliche Verbindung, geben Hinweise zu Umstiegen und unterstützen bei der Reiseplanung. Die Anzeigen am Bahnhof hingegen schaffen einen Überblick



über die aktuelle Betriebslage und unterstützen die Orientierung im Raum. Ansagen wiederum erreichen Reisende auch dann, wenn diese gerade nicht auf einen Bildschirm schauen oder sich bereits in Bewegung befinden.

Keiner dieser Kanäle kann die anderen vollständig ersetzen. Erst ihr Zusammenspiel ermöglicht eine umfassende und zugleich verlässliche Information. Dies gilt nicht nur für die verschiedenen Informationskanäle, sondern zunehmend auch für die unterschiedlichen Verkehrsträger.

Aus Sicht der Reisenden steht nicht der einzelne Zug, sondern die gesamte Reise im Mittelpunkt. Die RI orientiert sich daher verstärkt entlang der gesamten Reisekette. Sie trägt dazu bei, den Übergang zwischen Schiene, ÖPNV und weiteren Mobilitätsangeboten transparent und verständlich darzustellen. Nur durch eine enge Abstimmung zwischen den verschiedenen Akteuren im Verkehrssektor lassen sich durchgängige Informationsangebote entlang der gesamten Reisekette realisieren.

Eine branchenübergreifende Zusammenarbeit, entsprechende Kooperationen und Standards haben in den vergangenen Jahren deutlich an Relevanz gewonnen und bilden eine wesentliche Voraussetzung für eine konsistente, verlässliche und nutzerorientierte RI. Die DB InfraGO AG treibt hierfür verschiedene

Austauschformate mit den beteiligten Stakeholdern voran – sei es in Form von Brancheninitiativen wie bspw. „BRIQ“, welche sich der Verbesserung der Qualität der RI verschrieben hat oder auch von Regelaustauschen mit dem RI-Netzwerk der Eisenbahnverkehrsunternehmen und der Arbeitsgruppe Fahrgastinformation der Aufgabenträger.

Zwischen Informationsbedarf und Informationsflut

Mit der technischen Weiterentwicklung der RI sind die Möglichkeiten zur Darstellung von Informationen deutlich gewachsen. Moderne Anzeigen können heute weit mehr Informationen darstellen als frühere Generationen von Fahrgastinformationsanlagen.

Diese Weiterentwicklung zeigt sich auch konkret in der Gestaltung moderner Anzeigen: So wurden LED-Anzeigetafeln im vergangenen Jahr gezielt optimiert – unter anderem durch verbesserte Schriftarten, klarere Piktogramme und eine präzisere Darstellung von Symbolen. Auch das visuelle Erscheinungsbild wurde insgesamt geschärft, um eine bessere Lesbarkeit unter unterschiedlichen Lichtverhältnissen zu gewährleisten.

Parallel werden Inhalte zunehmend reduziert und priorisiert. Bei ankommenden Zügen werden beispielsweise nur noch relevante Hinweise angezeigt, um



Quelle: DB InfraGO AG

Zusammengefasste Darstellung von Flügeln (in der markierten Zeile wird im Wechsel die Zugnummer des jeweils anderen Zugteils angezeigt, die Paginierungspunkte neben der Fahrtbezeichnung sorgen für Orientierung)

Barrierefreiheit als Qualitätsmerkmal

Eine besondere Bedeutung kommt dabei der Barrierefreiheit zu. Sie ist längst nicht mehr nur eine zusätzliche Funktion für einzelne Nutzergruppen, sondern ein zentrales Qualitätsmerkmal moderner RI.

2025 wurde ein großer Teil der Anlagen errichtet, wobei der ZugInformationsMonitor (ZIM) die höchste Gesamtzahl aufweist, gefolgt vom Dynamischen Schriftanzeiger (DSA+) und dem Digitalen Aushang Baukommunikation (DAB). Auch danach setzt sich der Ausbau in diesem Jahr weiter fort, wenn auch in unterschiedlichem Umfang je nach System. Besonders deutlich ist das weitere Wachstum bei DSA+ und DAB, während bei ZIM ein moderaterer Zuwachs zu verzeichnen ist.

Neue Generationen von Anzeigern bieten eine verbesserte Lesbarkeit durch höhere Auflösungen, größere Darstellungsflächen und optimierte Kontraste. Ergänzend ermöglichen akustische Informationsangebote auch sehingeschränkten oder blinden Menschen den Zugang zu relevanten Reiseinformationen.

Die an den DSA+-Geräten integrierten Informationstaster (ITA) leisten einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Barrierefreiheit. Mit ihrer Hilfe können angezeigte Inhalte auf Wunsch erneut ausgegeben oder vorgelesen werden, was insbesondere für blinde und sehbehinderte Reisende einen großen Nutzen darstellt.

Die auffällig gestalteten, gelben Taster sind mit Brailleschrift versehen und lassen sich dank eines akustischen Signals einfach lokalisieren. Sie erweitern die visuellen Informationsangebote um eine taktile und auditive Komponente und tragen so zu einer inklusiven Nutzung der Fahrgastinformation bei.

Insgesamt ergibt sich ein klarer Trend: Die Infrastruktur der Informations- und Anzeigesysteme wird stetig erweitert, wobei alle drei Systeme kontinuierlich zur Verbesserung der Fahrgastinformation beitragen und in den aktuellen Gesamtzahlen deutlich anwachsen.

Viele Maßnahmen zur Barrierefreiheit kommen dabei allen Reisenden zugute. Eine klare Gestaltung, verständliche Sprache und eine gute Lesbarkeit verbessern die Orientierung unabhängig von Alter, Mobilität oder individuellen Einschränkungen.

Reisendeninformation als kontinuierliche Aufgabe

Die RI befindet sich auch nach der erfolgreichen Modernisierung ihrer technischen Grundlagen weiterhin in stetiger Entwicklung. Neue Mobilitätsangebote, veränderte Kundenbedürfnisse und die fortschreitende Digitalisierung schaffen fortlaufend neue



Dynamischer Schriftanzeiger (zweizeilig) mit Informationstaster und DAB des Bf Reuth

Anforderungen. Gleichzeitig wächst ihre Bedeutung für die Wahrnehmung des Systems Bahn insgesamt. Die Ziele der „Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene“ verdeutlichen, dass Kundenzufriedenheit auch durch Transparenz und Verlässlichkeit in der Kommunikation entsteht.

Dabei bleibt das zentrale Ziel unverändert: Reisenden die Orientierung im komplexen System Bahn so einfach wie möglich zu machen. Moderne RI soll nicht im Mittelpunkt stehen. Sie soll genau dann verfügbar sein, wenn sie benötigt wird – verständlich, verlässlich und konsistent.

Gerade darin liegt ihr Erfolg. Wenn Reisende sicher und selbstverständlich den richtigen Weg finden, den passenden Zug erreichen oder eine kurzfristige Änderung rechtzeitig erkennen, erfüllt RI ihre wichtigste Aufgabe: Sie schafft Orientierung und Vertrauen in einem zunehmend vernetzten Mobilitätssystem. ■

Lesen Sie auch

**Deutsche Bahn modernisiert
Endgeräte an Bahnhöfen**

Deine Bahn 09/2025

**Mit erneuerter Reisendeninformation
die Kundenbedürfnisse erfüllen**

Deine Bahn 9/2024

Funkwerk bündelt Fahrgast-information in neuer Gesellschaft

Zug-Abfahrts-Anzeiger am Eingang zu den S- und U-Bahnen, Station Jungfernstieg in Hamburg



Content Partner: Funkwerk Mobility Solutions GmbH

Neuer Name, bewährtes Portfolio, bekannte Ansprechpartner: Die Funkwerk Mobility Solutions GmbH präsentiert sich dem internationalen Fachpublikum auf der InnoTrans erstmals unter neuem Namen.

Seit 1. Juni 2026 führt die Funkwerk Gruppe den Bereich Fahrgastinformationssysteme in der eigenständigen Tochtergesellschaft Funkwerk Mobility Solutions GmbH. Die Ausgliederung aus der Funkwerk Systems GmbH ermöglicht schnellere Projektrealisierungen und erweiterte Fertigungskapazitäten. Es ist eine direkte Reaktion auf die gestiegene Nachfrage nach integrierten Informationslösungen im öffentlichen Verkehr.

Über 30 Jahre Erfahrung, sechs Standorte, Fertigung in Deutschland

Die Gesellschaft mit Hauptsitz in Karlsfeld bei München beschäftigt über 180 Mitarbeitende an sechs Standorten (Karlsfeld, Wackersdorf, Neu-Ulm, Dresden, Kölleda, Berlin). Mit der Integration der heutigen Funkwerk Oltmann GmbH (2024) und dem Produktionsaufbau in Wackersdorf (2026) fertigt Funkwerk vollständig in Deutschland.

Geschäftsführer Christian Ringler und Marcus Schaffranka führen das Unternehmen mit klarer strategischer Ausrichtung: „Als eigenständige Gesellschaft verkürzen wir die Time-to-Market, erweitern Fertigungskapazitäten und sichern unsere SLAs im laufenden Betrieb“, erklärt Ringler. Kerngeschäft bleibt die stationäre Fahrgastinformation – von Hardware und Software bis zum Full-Service.

Zu den Auftraggebern zählen u. a. Deutsche Bahn (inkl. S-Bahn Berlin/München), ÖBB, Hamburger Hochbahn AG, SBB, CFL, BVG und Bane NOR sowie Verkehrsbetriebe wie MVG München, Stadtwerke Münster und CVAG Chemnitz.

Systemlösungen aus einer Hand

Das Produktportfolio von Funkwerk Mobility Solutions deckt die gesamte Bandbreite visueller und akustischer Fahrgastinformation ab. Als Systemanbieter begleitet Funkwerk Projekte von der ersten Beratung und Planung über die Fertigung der Geräte am eigenen Standort bis zur Installation vor Ort, inklusive langfristigem Service. TFT- und LED-Anzeigesysteme kombinieren die TSI-konforme Darstellung von Echtzeitdaten mit innovativen Energiespartetechnologien. Die Beschallungsanlagen aus der Produktreihe Cura®G3 sorgen für klare Verständlichkeit und höchste Verfügbarkeit an den Bahnsteigen.

Kernstück ist die Funkwerk Mobility Plattform: Sie verbindet Leitstellen, Anzeiger und Fahrgastinformation verschiedener Hersteller über standardisierte Schnittstellen (z. B. VDV 453/454/736, GTFS-RT, SIRI u. v. m.) und verteilt die Inhalte automatisiert in Echtzeit. Die Anwender verfügen über eine zentrale Verwaltung mit Mandantenfähigkeit und Rollen-/Rechtemanagement sowie revisionssichere Workflows. Die Plattform ist als On-Premise- oder Cloud-Lösung verfügbar.



Full-Service-Ansatz bei der Hamburger Hochbahn

Bei der Hamburger Hochbahn AG liefert Funkwerk Mobility Solutions über 770 TFT-Anzeiger für Bus- und U-Bahn-Haltestellen. Die Funkwerk Mobility Plattform fungiert als DFIS-Backend. Seit Projektstart sind mehr als 95 DFI-Anzeiger an Bushaltestellen und über 120 Zug-Ziel-Anzeiger an zentralen U-Bahn-Stationen im Einsatz. Der Auftrag umfasst einen mehrjährigen Wartungsvertrag mit garantierten Wiederherstell- und Reaktionszeiten.

Auf den Bahnsteigen informieren multifunktionale Informationsstelen sowie Zug-Ziel-Anzeiger die Reisenden über Ankunfts- und Anfahrtszeiten, kurzfristige Änderungen oder Highlights der Destination. Hier ein Beispiel aus Luxemburg (CFL)

InnoTrans 2026: Halle 2.1, Stand 530

Auf der InnoTrans präsentiert sich Funkwerk Mobility Solutions unter dem Motto „The Intelligent Backbone of Mobility – From Passenger Information to Connected Systems“. Neben energieeffizienten TFT- und LED-Anzeigen sowie der Cura®G3-Beschallungsanlage steht die Mobility Plattform als umfassendes Hintergrundsystem mit neuen KI-gestützten Features klar im Fokus. ■

Terminvereinbarung:

► innotrans@fms.funkwerk.com

Funkwerk Mobility Solutions GmbH

Liebigstraße 1a 85757 Karlsfeld
Telefon: 08131 - 90 75-0

► info@fms.funkwerk.com
► funkwerk-mobility-solutions.com



Installation einer
Sicherheitskamera

Foto: DB AG/Medard Divovic

Wie Technik, Rollout und Betrieb zusammenwirken

Kameras am Dynamischen Schriftanzeiger: Vom Pilot zur Fläche

Tommy Langer, Produktionsprogramme ITK und Programmvorbereitung, Personenbahnhöfe,
Philip Schütz, Grundsätze Produktionsentwicklung und Programme Personenbahnhöfe, und
Timo Kawan, Teamleiter IT-Betrieb, Grundsätze Produktionsentwicklung und Programme
Personenbahnhöfe, alle DB InfraGO AG, Berlin

Mit dem Hochleistungskorridor Berlin–Hamburg entsteht nicht nur mehr Kapazität auf der Schiene, sondern auch ein neuer Standard für Sicherheit und digitale Infrastruktur an Stationen. Im Mittelpunkt steht dabei der Dynamische Schriftanzeiger (DSA+) als technische Plattform, die zunehmend für die Integration modernerameratechnik genutzt wird. Der folgende Beitrag beleuchtet den Pilot-Rollout, die zugrunde liegende Technik sowie den neu aufgebauten IT-Betrieb – und zeigt, wie aus einem Pilotprojekt ein skalierbares Gesamtsystem für hunderte Stationen entstehen soll.

Ende 2025 fiel der Startschuss für das Pilotprojekt zur Ausstattung von Stationen mit Kamertechnik am DSA+. Ziel war es, die Infrastruktur rechtzeitig zur Inbetriebnahme des Hochleistungskorridors Berlin–Hamburg bereitzustellen. Im Fokus stand dabei nicht allein die Installation der Kameras, sondern vor allem die Umsetzung im realen Betriebsumfeld.

Rollout unter Hochdruck: Pilotprojekt im Hochleistungskorridor-Kontext

Besondere Herausforderungen ergaben sich aus der Integration in bestehende Systeme und der notwendigen Abstimmung zwischen den beteiligten Stakeholdern. Grundlagen, Montage, IT-Integration und Abnahme mussten unter engem Zeitrahmen ineinandergreifen. Gerade die Feinjustierung vor Ort – etwa bei der Ausrichtung der Kameras oder der Anpassung an standortspezifische Gegebenheiten – erwies sich als entscheidender Erfolgsfaktor.

Trotz der hohen Dynamik konnte eine belastbare Zusammenarbeit etabliert werden. Der Pilot macht deutlich: Auch komplexe Vorhaben lassen sich unter Zeitdruck umsetzen, wenn Schnittstellen klar definiert und Verantwortlichkeiten eng verzahnt

sind. Gleichzeitig wurden Schwächen bestehender Prozesse sichtbar – insbesondere dort, wo kurzfristige Anpassungen erforderlich waren.

Die gewonnenen Erkenntnisse bilden nun die Grundlage für die Skalierung: Bis 2029 werden zahlreiche Stationen mit entsprechender Technik ausgestattet werden. Damit wird der Übergang vom Pilot zur Fläche eingeleitet – und die Anforderungen an Standardisierung und technische Robustheit steigen entsprechend.

Technologische Basis: Der DSA+ als Integrationsplattform

Die Skalierbarkeit des Rollouts wird maßgeblich durch die technische Architektur des DSA+ unterstützt. Die neue Generation dieser Anlagen bietet PoE-fähige (Power over Ethernet) Netzwerkanschlüsse, die die Integration externer Geräte erheblich vereinfachen. Kameras, WLAN-Access Points oder digitale Anzeiger können direkt über die Infrastruktur des DSA+ angebunden und gleichzeitig mit Energie versorgt werden.

Das reduziert nicht nur den Installationsaufwand, sondern schafft auch klare Standards für die Anbindung unterschiedlicher Systeme. Insbesondere für die

— Anzeige —

BFV
BAHN
FACHVERLAG

DB-Fachbuch

Andreas Beck (Hrsg.) / Prof. Dr.-Ing. Jia Liu (Hrsg.)

Grundlagen des Oberbaus

1. Auflage, Frühjahr 2025
256 Seiten, Softcover, Preis: 49,90 €
ISBN 978-3-943214-41-3

 Medientyp: Print inkl. Online-Version¹

¹ Der Inhalt des Buches steht zusätzlich in der Online-Plattform BFV ELog digital zur Verfügung (persönlicher Freischaltcode per E-Mail).



Kameratechnik ergibt sich ein entscheidender Vorteil: Sie lässt sich ohne zusätzliche Energieversorgung in bestehende Strukturen integrieren.

Die Datenübertragung erfolgt über Mobilfunk im LTE-Standard. Als Endpunkt fungiert das interne DB-Netz (DBWAN), wodurch die Kameras nahtlos in vorhandene Videomanagement-Systeme (VMS) eingebunden werden können. Diese Architektur ermöglicht eine durchgängige Kommunikation vom Standort bis zur zentralen Auswertungsebene.

Durch die Nutzung bewährter Technologien entstehen Synergien zwischen verschiedenen Anwendungen. Gleichzeitig werden einheitliche Sicherheitsstandards gewährleistet – ein zentraler Aspekt im sensiblen Bereich der Videotechnik. Die Kombination aus PoE, Mobilfunkanbindung und zentralem Netzwerk schafft ein flexibles, robustes und zukunftsfähiges System, das den Anforderungen eines flächendeckenden Einsatzes gerecht wird.

Doch die Technik allein garantiert noch keinen stabilen Betrieb. Mit der zunehmenden Verbreitung der Systeme wächst die Komplexität der Betriebsführung – und damit die Bedeutung eines strukturierten, skalierbaren IT-Betriebs.

Betriebsorganisation: vom System zur nachhaltigen Betriebsführung

Parallel zur technischen Entwicklung wurde bei DB InfraGO ein vollständig neuer IT-Betrieb für Videosysteme „auf der grünen Wiese“ aufgebaut. Ziel war es, eine zentrale, skalierbare und nachhaltige Betriebsorganisation zu schaffen, die den steigenden Anforderungen eines deutschlandweiten Rollouts gerecht wird.

Im Mittelpunkt stand die Etablierung einer einheitlichen, sicheren und regelkonformen Betriebsführung. Gleichzeitig mussten vertraglich definierte Verfügbarkeiten zuverlässig eingehalten werden. Dies erfordert robuste Prozesse – insbesondere im Umgang mit Störungen.

Ein zentraler Schwerpunkt lag daher auf dem Störungsmanagement im HLK-Umfeld. Für akute Herausforderungen wurden zunächst pragmatische Workarounds entwickelt. Darauf aufbauend entstanden standardisierte Entstör- und Wartungsprozesse. In enger Zusammenarbeit mit Partnern wie DB Systel und der ehemaligen DB Kommunikationstechnik wurden belastbare Betriebsmodelle definiert, die heute die Grundlage für eine stabile Serviceerbringung bilden.

Ein weiterer Schritt war die Standardisierung der Produktlandschaft. Die Kamera am DSA+ reiht sich somit als Standardprodukt im Bereich der Videoüberwachung ein und wurde erfolgreich in das Betriebskonzept integriert. Dies ermöglicht eine effizientere technische Betriebsführung, reduziert Komplexität und erhöht die Skalierbarkeit.

Auch auf architektonischer Ebene wurden wichtige Weichen gestellt. Durch die Entwicklung durchgängiger IT-Architekturen – insbesondere im SAP-Umfeld – konnten technische Assets, Betriebsprozesse und kaufmännische Strukturen miteinander verzahnt werden. Neue Abrechnungsmodelle sorgen für Transparenz und ermöglichen einen wirtschaftlichen sowie revisionssicheren Betrieb.

Ergänzend wurden die Grundlagen für ein technisches Facility Management geschaffen. Die Einbindung in bestehende Konzernprozesse, einschließlich der Modellierung in Symbio, stellt sicher, dass die neuen Betriebsstrukturen nicht isoliert funktionieren, sondern konzernweit anschlussfähig und auditfähig sind.

Fazit

Das Zusammenspiel von Rollout, Technik und Betrieb zeigt: Die Einführung moderner Videotechnik an Stationen ist weit mehr als ein Infrastrukturprojekt. Erst das enge Ineinandergreifen aller drei Dimensionen ermöglicht eine nachhaltige Skalierung.

Der Pilot im HLK Berlin–Hamburg hat nicht nur die technische Machbarkeit bewiesen, sondern auch wertvolle Impulse für Prozesse und Betriebsmodelle geliefert. Der DSA+ fungiert dabei als zentraler Enabler, während der neu aufgebaute IT-Betrieb die notwendige Stabilität und Skalierbarkeit sicherstellt.

Damit ist die Grundlage gelegt, um in den kommenden Jahren die Ausstattung von rund 400 Stationen umzusetzen – und gleichzeitig das Sicherheitsniveau im Personenbahnhof nachhaltig zu erhöhen. ■

Lesen Sie auch

DSA+ im Serientakt: Schnell zur modernen Fahrgastinformation

Deine Bahn 4/2026

Meilenstein für Sicherheit an Bahnhöfen: 11.000 Kameras im Einsatz

Deine Bahn 9/2025

DEVK

Gesagt. Getan. Geholfen.

Zusammenhalt ist der beste Schutz.

Von und für Eisenbahner:innen gegründet. Heute für alle da,
die den Verkehr bewegen.



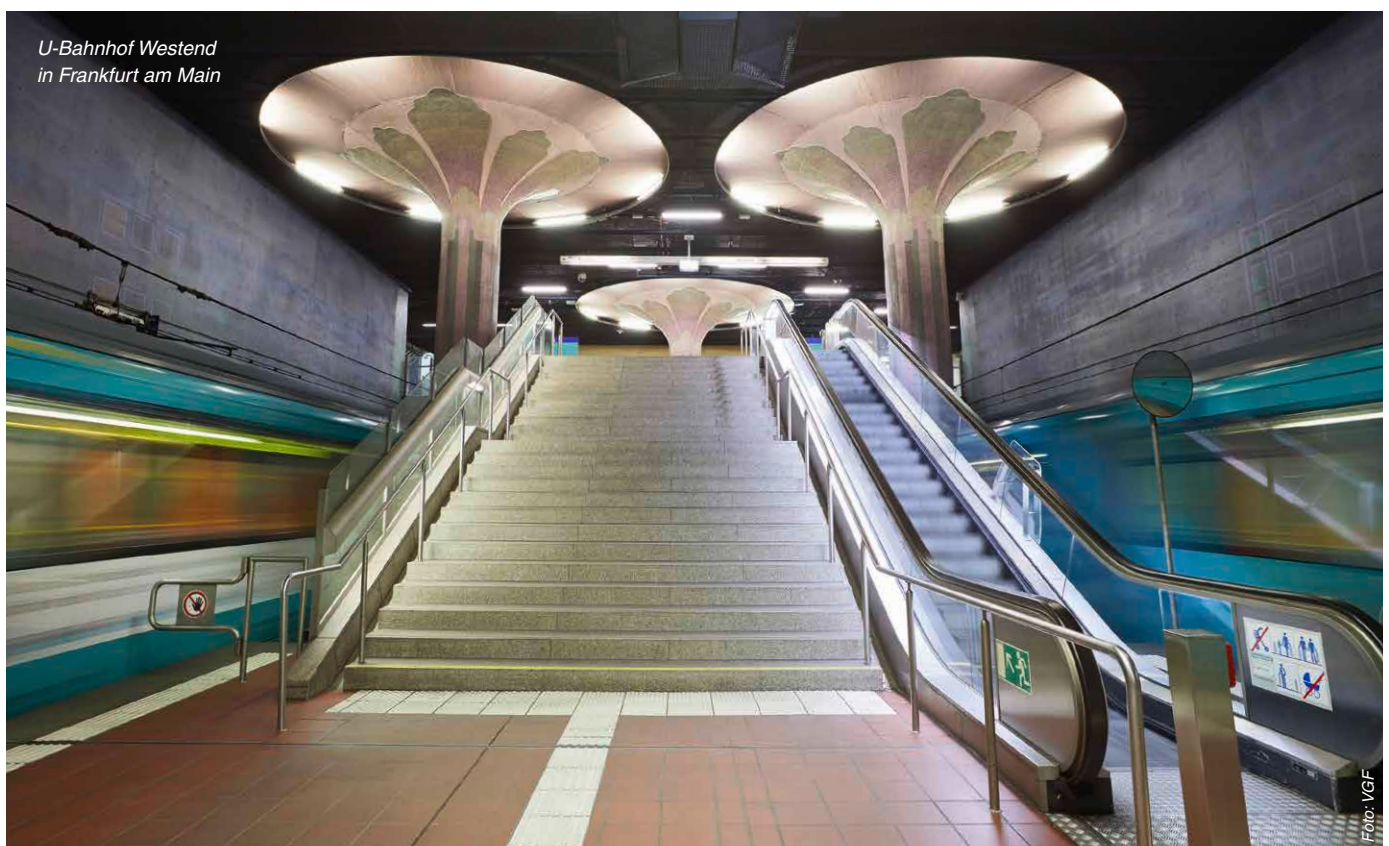
140

Jahre Zusammenhalt

Alle Rechte vorbehalten • Bahn-Nachverlag GmbH

Forschungsprojekt zu Verkehrsstationen im ÖPNV

Mit Virtual Reality zu mehr Aufenthaltsqualität in Frankfurt/Main



Daniela Bleuel, Referentin, Geschäftsbereichssteuerung Kundendienst und Vertrieb, **Dr. Susanne Schween**, Geschäftsbereichsleiterin Kundendienst und Vertrieb, **Anne Rückschloß**, Geschäftsbereichsleiterin Organisation, **Kerstin Jerchel**, Arbeitsdirektorin und Geschäftsführerin, alle Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH

Wie lässt sich die Aufenthaltsqualität in den unterirdischen Stationen im öffentlichen Verkehr fundiert weiterentwickeln? Ein Research-Projekt im Frankfurter ÖPNV zeigt, wie die Kombination aus quantitativen und qualitativen Methoden – darunter VR-gestützte Interviews – neue Einblicke in Wahrnehmungen, Bedeutungen und wirksame Maßnahmen aus (Nicht-)Nutzenden-Perspektive ermöglicht. Denn dort, wo unterirdische Stationen als sichere und angenehme Orte erlebt werden, fühlen sich Menschen wohl – eine Voraussetzung dafür, den öffentlichen Verkehr nicht nur zu nutzen, sondern ihn als selbstverständlichen Bestandteil einer nachhaltigen Mobilität anzunehmen.

In Fahrgast- und Bürgerbefragungen der vergangenen Jahre zeigten sich für den Frankfurter ÖPNV wiederholt verbesserungswürdige Bewertungen in den Bereichen Sicherheit und Sauberkeit von Stationen. Diese Ergebnisse wiesen auf Handlungsbedarf hin, ließen jedoch teilweise offen, wie die Bewertungen zustande kommen und welche Aspekte der Stationsgestaltung und -nutzung dafür ausschlaggebend sind.

Vor diesem Hintergrund hat die VGF (Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH) gemeinsam mit traffiQ (Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH) im Herbst 2025 ein Research-Projekt initiiert. Ziel war es, die Bedürfnisse und Erwartungen von Fahrgästen sowie Selten- und Nichtnutzenden in Bezug auf Sicherheit und Wohlbefinden zu erfassen und für die Weiterentwicklung der Aufenthaltsqualität nutzbar zu machen.

Mehrperspektivischer Methodenmix

Um Erkenntnisse zu gewinnen, die über die Ergebnisse bisheriger standardisierter Befragungen hinausgehen, kam ein Methodenmix aus quantitativen und qualitativen Bausteinen zum Einsatz. Dabei sollte eine breite empirische Basis mit vertiefenden Nutzungseinblicken verbunden werden. Der quantitative Teil umfasste eine Stationsbefragung (N=558) sowie eine Online-Panel-Befragung (N=502), die auch Selten- und Nichtnutzende einbezog.

Ergänzend wurden zwei qualitative Verfahren eingesetzt, um unbewusste Nutzungsmuster, Entscheidungsprozesse und emotionale Reaktionen zu erfassen: Shadowing (N=10) sowie VR-gestützte qualitative Interviews (N=20). Gerade bei Fragen der Aufenthaltsqualität ermöglichen qualitative Verfahren Einblicke in das „Warum“ hinter Bewertungen sowie in kritische Momente entlang der Reisekette, die in standardisierten Befragungen nur eingeschränkt abbildbar sind.

Beim Shadowing begleiten geschulte Beobachtende die Fahrgäste über ihre gesamte ÖPNV-Reise. Kurze Nachfragen ermöglichen es, Wahrnehmungen situativ einzuordnen und konkrete Pain Points entlang der Reisekette zu identifizieren.

Einen besonderen Schwerpunkt des Projekts bildeten für die VGF VR-gestützte qualitative Interviews (VR = Virtual Reality). Mit ihnen wurde untersucht, welche Emotionen während des Aufenthalts ausgelöst werden und wie bestehende oder neue Maßnahmen intuitiv wirken.

Mehrwert der VR-Methode auf einen Blick

VR-gestützte Interviews ermöglichen es, Stationsituationen realitätsnah zu erleben und intuitiv zu bewerten – auch für Maßnahmen, die noch nicht umgesetzt sind. Im Unterschied zu klassischen Befragungen werden emotionale Reaktionen, Wahrnehmungsschwerpunkte und Nutzungsmuster direkt im situativen Kontext erfasst. Dadurch lassen sich Wirkungen frühzeitig abschätzen und fundierte Entscheidungen treffen, noch bevor bauliche oder organisatorische Anpassungen erfolgen.



Geschäftsführerin und Arbeitsdirektorin Kerstin Jerchel mit VR-Brille



„Das Projekt zeigt, wie wichtig neue methodische Zugänge für den öffentlichen Nahverkehr sind. Qualitative und immersive Ansätze wie VR-gestützte Befragungen unterstützen die VGF dabei, fundiertere Entscheidungen zu treffen. Gleichzeitig stärken sie eine lernende Organisation, die unterschiedliche Perspektiven systematisch einbezieht und Innovationen gezielt vorantreibt.“

Kerstin Jerchel

Die Durchführung der VR-Befragung erfolgte durch das Immersivity Lab, ein interdisziplinäres Forschungsprojekt des Offenbacher Instituts für Mobilitätsdesign an der Hochschule für Gestaltung Offenbach. Die 20 Teilnehmenden wurden bewusst heterogen in Bezug auf Alter, Geschlecht und ÖPNV-Nutzung ausgewählt, um unterschiedliche Perspektiven abzubilden.

Grundlage der Interviews bildete ein realitätsnahes 3D-Modell einer unterirdischen Frankfurter U-Bahn-Station, in das verschiedene Situationen und Maßnahmen simuliert wurden: unterschiedliche Beleuchtungs- und Reinigungszustände, Präsenz von Sicherheitspersonal oder physische Zugangskontrollen. Die Teilnehmenden bewegten sich mittels VR-Brille virtuell durch die Station und schilderten ihre Eindrücke unmittelbar.

Die Datenerhebung kombinierte qualitative Echtzeit-Äußerungen während des virtuellen Rundgangs („Concurrent Think Aloud“) mit Eye-Tracking zur Identifikation wahrnehmungsrelevanter Bereiche sowie einem Fragebogen zu demografischen Merkmalen und Nutzungsgewohnheiten zur Kontextualisierung.



„Für die Nutzung des öffentlichen Verkehrs ist oft der erste Eindruck entscheidend. Die Ergebnisse zeigen, wie stark die Wahrnehmung von unterirdischen Stationen darüber beeinflusst, ob Menschen den ÖPNV als attraktiv, verständlich und zugänglich erleben – und genau hier setzt Aufenthaltsqualität als entscheidender Faktor an.“

Dr. Susanne Schween

Erkenntnisse aus den Erhebungen

Über alle vier Bausteine hinweg zeigte sich ein konsistentes Bild: Die Befragten bevorzugten helle, saubere und übersichtlich gestaltete Stationen. Insbesondere in den Abend- und Nachtstunden wird

der Anwesenheit vertrauenswürdiger Personen oder Sicherheitspersonal eine hohe Bedeutung beigemessen. Gleichzeitig löst die Präsenz von Personen, die mit Obdachlosigkeit oder Drogenabhängigkeit assoziiert werden, bei vielen Befragten Unwohlsein und Unsicherheit aus.

Diese Befunde decken sich weitgehend mit denen früherer Befragungen. Die folgenden qualitativen Erkenntnisse ergänzen diese um ein vertieftes Verständnis zentraler Wahrnehmungs- und Bedeutungszusammenhänge zu Sicherheits- und Wohlbefinden.

Sauberkeit und Beleuchtung als emotionale Schlüsselfaktoren

Sauberkeit und Beleuchtung zeigten sich nicht nur als funktionale, sondern als hoch emotional besetzte Schlüsselfaktoren der Aufenthaltsqualität. Sauberkeit wurde nicht allein als hygienischer Zustand, sondern als soziales Signal interpretiert, das für Ordnung, Wertschätzung, Verlässlichkeit und Sicherheit steht. Verschmutzung hingegen wurde als Ausdruck mangelnder sozialer Kontrolle und Fürsorge wahrgenommen und führte unmittelbar zu Unbehagen sowie einem sinkenden Sicherheitsgefühl.

Auch Beleuchtung entfaltete eine Wirkung, die weit über ihre technische Funktion hinausgeht. Gut ausgeleuchtete Bereiche vermittelten Orientierung, Kontrolle und ein Gefühl temporärer Handlungssicherheit, insbesondere in Warte- und Übergangssituationen.

Kommunikation als unterschätzter Sicherheitsverstärker

Ein zentraler Erkenntnisgewinn betraf die Rolle von Kommunikation. Unklare oder fehlende Informationen – etwa zur Funktionsweise von Sicherheitsinfrastruktur – wirkten sich nicht neutral aus, sondern konnten das subjektive Sicherheitsgefühl aktiv negativ beeinträchtigen. Fehlende Transparenz führte zu Unsicherheit und zu Zweifeln an der Wirksamkeit bestehender Maßnahmen.

Barrierefreiheit als Qualitätsmaßstab für alle

Die qualitativen Erhebungen machten deutlich, dass Barrierefreiheit über individuelle Betroffenheit hinaus bewertet wird. Auch Personen ohne eigenen Unterstützungsbedarf achten darauf, ob Stationen grundsätzlich für alle zugänglich sind. Defekte Aufzüge oder Rolltreppen wurden als Hinweis auf mangelnde Systemzuverlässigkeit interpretiert und beeinflussten das Nutzungserlebnis insgesamt negativ.

Modernität als Vertrauensfaktor

Der Begriff der Modernität wurde in den Interviews häufig erwähnt – überwiegend im Zusammenhang mit ihrem empfundenen Fehlen. Dabei zeigte sich eine klare Bedeutungsverschiebung: Modernität wurde kaum mit technologischer Innovation verbunden, sondern mit einem gepflegten, zeitgemäßen und

zuverlässig funktionierenden Erscheinungsbild. Sichtbar veraltete Stationen untergruben das Vertrauen in die Infrastruktur insgesamt und beeinflussten das Sicherheitsempfinden negativ.

Verankerung der Erkenntnisse in Organisation und Praxis

Die Ergebnisse machten deutlich, dass Aufenthaltsqualität einer ganzheitlichen Betrachtung bedarf. Einzelmaßnahmen wirken nicht isoliert, sondern entfalten ihre Wirkung erst im Zusammenspiel. Auf dieser Grundlage hat die VGF ein fünfdimensionales Verständnis von Aufenthaltsqualität entwickelt, bei dem Sicherheit, Sauberkeit und Stationsgestaltung die Basis bilden, während Kommunikation und Barrierefreiheit die Wirkung dieser Dimensionen übergreifend beeinflussen und verstärken.

Zur organisatorischen Verankerung hat die VGF einen interdisziplinären Arbeitskreis eingerichtet. Ziel ist es, ein gemeinsames Verständnis von Aufenthaltsqualität zu etablieren und eine bereichsübergreifende Perspektive auf Stationen und notwendige Maßnahmen zu intensivieren. Im Arbeitskreis werden die Ergebnisse des Research-Projekts systematisch mit bestehenden Maßnahmen abgeglichen, um zu identifizieren, wo Anpassungsbedarf besteht oder wo ergänzend neue Ansätze erforderlich sind.

Erste Ergebnisse des Abgleichs wurden bereits in die Praxis überführt. Dazu zählt u. a. die Neubewertung der Rolle von Kommunikation: Um ihre sicherheitsverstärkende Funktion wirksamer zu nutzen, wurde die kommunikative Begleitung bestehender und neuer Maßnahmen gezielt ausgeweitet.

Auch der Bereich Sicherheit wurde aufgegriffen und eine Ausweitung der Präsenz von Sicherheitspersonal, insbesondere in sensiblen Zeitfenstern, geprüft. Darüber hinaus wurde die Veranstaltungsreihe „Sicher unterwegs“ initiiert, um praxisnahe Informationen zu Sicherheitsthemen zu vermitteln und den Dialog mit Fahrgästen zu fördern.

Im Themenfeld Sauberkeit führten die Ergebnisse zu einer strategischen Planung hinsichtlich der Weiterentwicklung von überwiegend festen Reinigungsintervallen zu einer zukünftig verstärkt bedarfsgesteuerten Reinigung. Dabei rücken auch Wartebereiche, die in den qualitativen Erhebungen wiederholt thematisiert wurden, stärker in den Fokus.

„In den Gesprächen wurde sehr deutlich, wie sensibel Menschen auf Licht, Orientierung oder Atmosphäre reagieren. Viele Rückmeldungen hätten wir so in klassischen Befragungen nie erhalten – die VR-Umgebung hat es erleichtert, Eindrücke zu benennen, die sonst oft diffus bleiben.“

Daniela Bleuel



Fazit

Die Erfahrungen aus dem Projekt zeigen, dass qualitative Methoden – insbesondere immersive Ansätze wie VR-gestützte Befragungen – einen entscheidenden Beitrag leisten können, um Aufenthaltsqualität aus (Nicht-)Nutzerperspektive ganzheitlich zu verstehen.

Sie machen sichtbar, welche räumlichen, atmosphärischen und sozialen Faktoren darüber entscheiden, ob sich Menschen in unterirdischen Stationen sicher und wohl fühlen – und schaffen damit die Grundlage, gezielt wirksame und bedürfnisorientierte Maßnahmen weiterzuentwickeln, die nicht nur die Nutzung des öffentlichen Verkehrs fördern, sondern auch seine Rolle als attraktiver Baustein der Mobilitätswende stärken. ■

„Wenn unterirdische Stationen als sichere und angenehme Orte erlebt werden, entsteht mehr als funktionale Mobilität – es entsteht Vertrauen. Qualitative und immersive Methoden helfen uns zu verstehen, was Menschen wirklich brauchen, und machen Aufenthaltsqualität zu einem zentralen Hebel für die Akzeptanz des öffentlichen Verkehrs und den Erfolg der Mobilitätswende.“

Anne Rückschloß



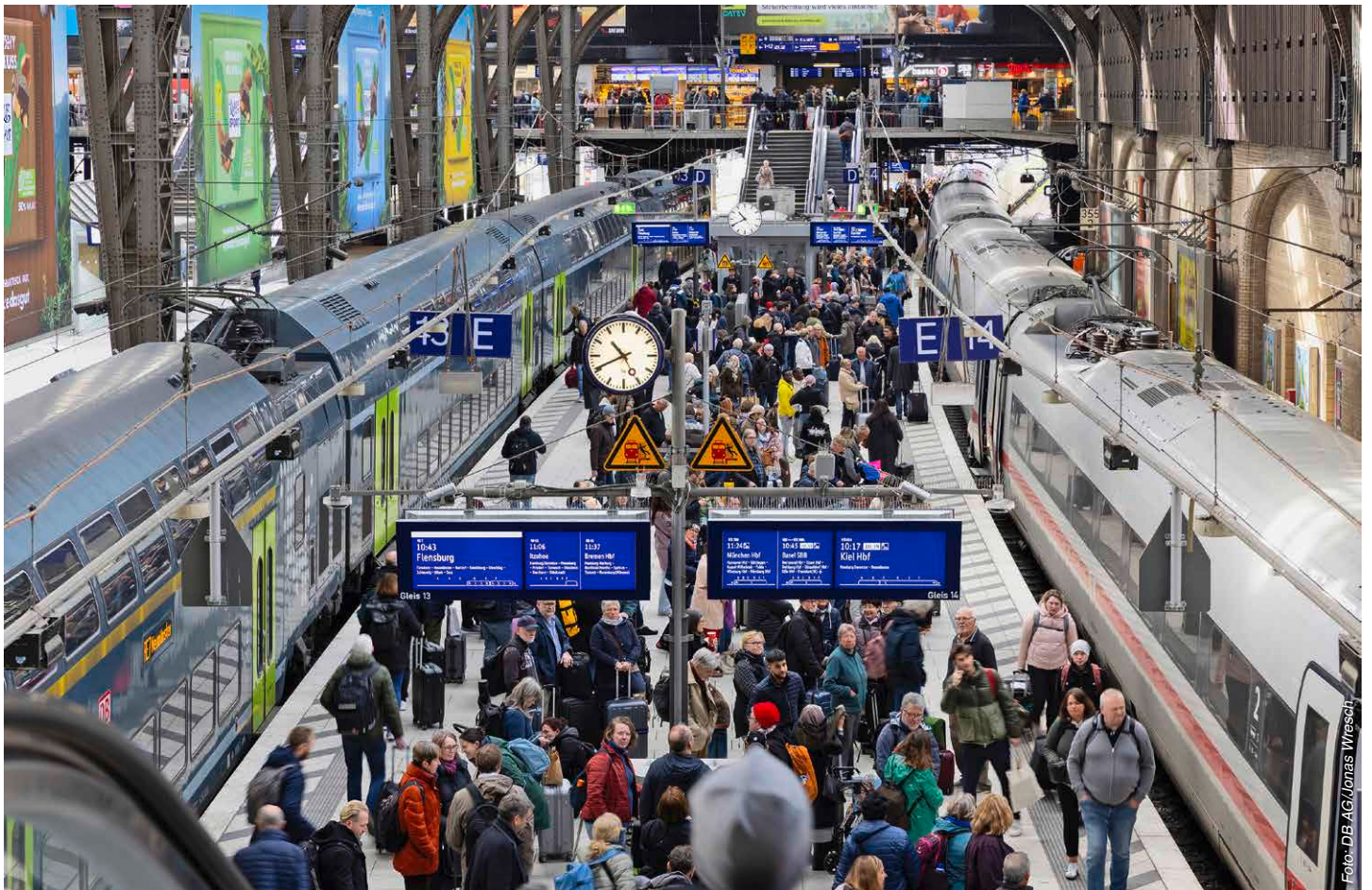
Lesen Sie auch

**Das Qualitätsmanagement der VGF:
Kundenzufriedenheit im Mittelpunkt**

Deine Bahn 11/2024

Kapazitätsmanagement Personenbahnhöfe

Mit Daten die Bahnhöfe leistungsfähig gestalten



Franziska Pfister, Seniorreferentin, DB InfraGO AG, Kapazitätsmanagement Personenbahnhöfe (V.ISK), Frankfurt am Main

Engpässe vermeiden, Haltezeiten einhalten, die Kundenzufriedenheit erhöhen und einen reibungslosen Umstieg ermöglichen: Mit diesen vier Zielen beschäftigt sich das Kapazitätsmanagement der DB InfraGO AG im Geschäftsbereich Personenbahnhöfe. Dafür werden Analysen durchgeführt, Maßnahmen entwickelt und deren Umsetzung begleitet. Grundlage bilden Kapa-Checks, Personenstromsimulationen sowie Echtzeitdaten aus dem Frequenzmanagement. Ziel ist es, Kapazitätsengpässe möglichst frühzeitig zu erkennen – sowohl in der Planung als auch im Bestand, bevor sie für Reisende spürbar werden.



Mithilfe verschiedener eigens entwickelter Methoden und Werkzeuge lassen sich belastbare und nachvollziehbare Aussagen über den Kapazitätszustand eines Bahnhofs treffen. So können Engpässe identifiziert und geeignete Maßnahmen zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit abgeleitet werden.

Leistungsfähigkeit im Blick: Der Kapa-Check

Der Kapa-Check bildet die Grundlage für eine einheitliche Bewertung der Leistungsfähigkeit von Bahnhöfen und die Ableitung konkreter Maßnahmen. Im Fokus stehen Standorte mit mehr als 20.000 prognostizierten Reisenden pro Tag im Jahr 2040. Ergänzend werden bei Bedarf auch kleinere Bahnhöfe untersucht, etwa bei besonderen betrieblichen Fragestellungen.

Der Prozess kombiniert Datenauswertung und Vor-Ort-Begehung. Zunächst werden Infrastruktur-, Nachfrage- und Betriebsdaten analysiert. Anschließend erfolgt die Begehung durch „Kapa-Manager“ gemeinsam mit dem lokalen Bahnhofsmanagement.

Ein standardisierter Kriterienkatalog mit neun Bewertungskriterien bildet die Grundlage der Analyse. Daraus entstehen konkrete Handlungsempfehlungen, die in regelmäßigen Workshops mit den regionalen Verantwortlichen weiterverfolgt und bis zur Umsetzung begleitet werden.

Menschenströme realitätsnah abbilden: Die Personenstromsimulation

Um die Leistungsfähigkeit eines Bahnhofs beurteilen zu können, muss man verstehen, wie sich Reisende durch ihn bewegen. Wie schnell kommen sie voran? Welche Wege werden bevorzugt genutzt? Wo entstehen Engstellen oder Staus? Simulationen helfen dabei, diese Bewegungsmuster sichtbar zu machen und zukünftige Entwicklungen bereits heute zu bewerten.

Dabei kommen zwei unterschiedliche Simulationsarten zum Einsatz, die sich gegenseitig ergänzen: die Makro- und die Mikrosimulation.

Die Makrosimulation betrachtet den Bahnhof aus der Vogelperspektive. Sie bildet Wege, Zugänge und Umsteigebeziehungen ab und kombiniert Infrastruktur- und Nachfragedaten mit Fahrplaninformationen. So lässt sich schnell erkennen, welche Bereiche besonders stark belastet sind. Deshalb ist die Makrosimulation ein wichtiger Bestandteil des „Kapa-Checks“.

Wenn es genauer werden soll, kommt die Mikrosimulation zum Einsatz. Hier werden die Bewegungen einzelner Reisender modelliert. Dadurch können nicht nur Wege und Laufzeiten, sondern auch Wechselwirkungen zwischen Personen realitätsnah dargestellt werden. So lassen sich Engpässe, Umsteigevorgänge

oder Aufenthaltsbereiche detailliert untersuchen. Aufgrund des höheren Modellierungsaufwands wird sie insbesondere bei komplexen Vorhaben eingesetzt, beispielsweise beim geplanten Fernbahntunnel in Frankfurt/Main Hauptbahnhof (Hbf) oder der Entwicklung des Hamburger Hbf.

Gemeinsam ermöglichen beide Verfahren einen Blick auf den heutigen Betrieb und auf die Frage, wie sich Bahnhöfe unter veränderten Rahmenbedingungen in Zukunft entwickeln werden.

Wie aus Daten Entscheidungen werden: Das Frequenzmanagement

Gute Entscheidungen brauchen gute Daten. Doch woher weiß man eigentlich, wie viele Menschen sich zu einem bestimmten Zeitpunkt im Bahnhof aufhalten oder welche Bereiche besonders stark genutzt werden? Die Antwort liefert das videobasierte Frequenzmanagementsystem (FQM).

Während früher häufig Stichproben oder manuelle Zählungen durchgeführt wurden, steht heute eine kontinuierliche Datengrundlage zur Verfügung. Das System nutzt bestehende Kamerainfrastruktur und erkennt Bewegungen anonymisiert. Erfasst werden ausschließlich Zählereignisse über Zähllinien und Zählbereiche, ohne Speicherung personenbezogener Daten.

Im gezeigten Kameraausschnitt (Abbildung unten) ist die Perspektive einer der eingesetzten Kameras dargestellt. Die blau umrandeten Rechtecke, die sogenannte Bounding Boxes, markieren anonymisiert einzelne Personen im Bild. Die Zähllinie (weiße Linie vor der Fahr- und Festtreppe) dient dazu, die Reisenden beim Überschreiten automatisch zu erfassen und zu zählen.

Mithilfe der Georeferenzierung erhalten die erfassten Daten einen räumlichen Bezug und werden geographischen Koordinaten zugeordnet. Dadurch können sowohl die Standorte der Kameras als auch die Positionen erfasster Objekte wie beispielsweise Personen oder Koffern auf einer Karte dargestellt werden. Zudem lassen sich Flächen berechnen.

Kameraausschnitt
in Berlin Hbf





Bodenmarkierungen in
Berlin Hauptbahnhof

Damit entsteht ein präzises Abbild der tatsächlichen Nutzung im Bahnhof. FQM ermöglicht die kontinuierliche Bewertung von Auslastungen und unterstützt die frühzeitige Identifikation kritischer Situationen in Echtzeit.

Heute sind 70 Bahnhöfe angebunden und tausende Videostreams werden kontinuierlich ausgewertet. Das FQM-System bildet damit eine zentrale Säule des modernen Kapazitätsmanagements.

Kleine Maßnahmen – große Wirkung: Das Personensteuerungssystem

Das Kapazitätsmanagement endet nicht bei der Analyse. Entscheidend ist, dass daraus konkrete Maßnahmen entstehen und im Bahnhof umgesetzt werden. Im Rahmen der Kapa-Checks werden daher sowohl kurzfristige als auch langfristige Maßnahmen zur Verbesserung der Situation entwickelt. Gerade langfristige Maßnahmen sind oft baulicher Natur und lassen sich nicht sofort umsetzen. Um die Zeit bis dahin zu überbrücken, braucht es temporäre Alternativen, um Engstellen oder Überlastungen zu vermeiden.

Dafür steht ein Maßnahmenbaukasten aus dem Bereich der Personensteuerung zur Verfügung. Dazu gehören zum Beispiel Bodenmarkierungen, Warteschlangenmanagement oder temporäre Zugangsregelungen. Diese Maßnahmen helfen dabei, Personenströme zu lenken, besser zu verteilen und kritische Situationen zu vermeiden.

In der Pilotierung diverser Maßnahmen war sowohl das interne Feedback als auch die Rückmeldung der Reisenden durchweg positiv. So hat der Einsatz von Bodenmarkierungen etwa am Hamburger Hbf und am Berliner Hbf zu einer gleichmäßigeren Verteilung der Reisenden auf den Bahnsteigen geführt. Diese Effekte lassen sich unter anderem mit Hilfe von FQM-Analysen nachvollziehen und auch quantitativ belegen.

Die Erkenntnisse aus der Anwendung solcher Maßnahmen fließen in vier zentrale Handlungsfelder der Personensteuerung ein: Personenstromlenkung, Umstiegsmanagement, Warteschlangenmanagement sowie betriebliche Konzepte.

Fazit: Kapazität als Steuerungsaufgabe

Kapazitätsengpässe lassen sich heute deutlich früher erkennen und gezielter steuern als in der Vergangenheit. Genau hier setzen die beschriebenen Ansätze und Werkzeuge an: Sie machen sichtbar, wo sich kritische Situationen entwickeln, bevor Reisende den Bahnhof bereits als zu voll wahrnehmen.

Die Kombination aus Kapa-Check, Simulationen, Echtzeitdaten und Personensteuerungssystem ermöglicht es, frühzeitig zu reagieren und den Betrieb aktiv zu steuern, statt lediglich auf auftretende Überlastungen zu reagieren.

Kapazitätsmanagement in Zahlen

- 12 Mikrosimulationen inklusive Szenarien unter anderem für Frankfurt/Main Hbf, Hamburg Hbf und Köln Hbf erstellt
- 70 Stationen mit einem Frequenzmanagementsystem ausgestattet
- 113 Makrosimulationen durchgeführt
- 450 Kapa-Checks durchgeführt
- 1.200 Maßnahmen in Bearbeitung

Ziel ist es dabei nicht nur, die technische Leistungsfähigkeit abzubilden, sondern vor allem das Reiseerlebnis zu verbessern, sodass sich ein Bahnhof auch unter hoher Auslastung nicht überfüllt anfühlt, sondern geordnet und zuverlässig funktioniert.

Wann ist ein Bahnhof also voll? Aus Sicht des Reisenden im besten Fall gar nicht, weil Kapazitätsgrenzen früh erkannt, aktiv gesteuert und damit in ihrer Wirkung abgeschwächt werden. ■

Lesen Sie auch

**Bahnhöfe fit machen
für steigende Reisendenzahlen**

Deine Bahn 9/2023

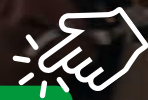
SchienenJobs

Dein Karriereportal für Bahnberufe

- Jobbörse
- Bewerberportal
- Weiterbildungsdatenbank

Mit uns kannst Du was bewegen!

www.schienenjobs.de



Partner



Alle Rechte vorbehalten • Bahn Fachverlag GmbH



Foto: DB AB/Max Lautenschläger

Zentrales Element europäischer Verkehrspolitik

Barrierefreie Gestaltung des Bahnsystems

Fachinformation Bahn Fachverlag

Angesichts des demografischen Wandels, veränderter Mobilitätsbedürfnisse und rechtlicher Rahmenbedingungen rückt der barrierefreie Zugang zu Bahnhöfen, Fahrzeugen und Informationssystemen immer stärker in den Fokus der europäischen Verkehrspolitik. Allen Menschen soll damit eine selbstbestimmte Teilnahme am öffentlichen Verkehr ermöglicht werden.

Mobilitätseingeschränkt sind Menschen, deren Fähigkeit zur Fortbewegung dauerhaft oder akut beeinträchtigt ist. Neben Rollstuhlnutzenden zählen dazu auch Personen mit Rollatoren oder Kinderwagen, Reisende mit schwerem Gepäck sowie Menschen mit einer Seh- oder Hörbehinderung, die Orientierungshilfen benötigen. Bei einem Anteil von etwa 20 Prozent mobilitätseingeschränkter Personen an der Gesamtbevölkerung wird die große Bedeutung dieses Integrationsziels im Verkehrsbereich deutlich.

Anforderungen an Infrastrukturen und Fahrzeuge

Auf europäischer Ebene definieren die Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) die technischen und funktionellen Anforderungen, mit denen eine weitgehend barrierefreie Nutzung des Eisenbahnsystems sichergestellt werden soll. Die TSI PRM (Persons with Reduced Mobility) legt hierfür konkrete Mindeststandards fest.

Im Bereich der Infrastruktur spielt die barrierefreie Gestaltung von Bahnanlagen (Bahnhöfe, Haltepunkte und Bahnsteige) eine entscheidende Rolle. Dazu zählen stufenlose Zugänge, Rampen, Aufzüge mit akustischer und taktiler (wahrnehmbarer) Rückmeldung, taktile Leitsysteme (Bodenindikatoren) für sehbehinderte Personen sowie verständliche visuelle und akustische Fahrgastinformationen. Die Bahnsteige müssen so ausgelegt sein, dass ein niveaugleicher Einstieg in die Fahrzeuge weitgehend gewährleistet ist.

Auch fahrzeugseitig sind spezifische Anforderungen zu berücksichtigen. Niederflertechnik, breite Einstiegstüren, Mehrzweckbereiche für Rollstühle und

Kinderwagen, barrierefreie Toiletten sowie visuelle und akustische Ansagen sichern die universelle Nutzbarkeit des Bahnsystems. Wenn die Fahrzeuge nicht exakt zu den vorhandenen Bahnsteighöhen passen, sind technische Hilfsmittel wie automatische Schiebetritte oder Hublifte zur Spaltüberbrückung vorzuhalten.

Organisatorische Maßnahmen

Neben der baulichen und technischen Ausgestaltung ist die betriebliche Organisation von großer Bedeutung. Dazu zählt die Bereitstellung von geschultem Personal, die Einrichtung von Mobilitätszentralen sowie verlässliche Informationen über barrierefreie Reiseketten.

Digitale Systeme, etwa zur Anmeldung von Hilfsbedarfen oder zur Information über den Status von Hilfsmitteln, gewinnen zunehmend an Bedeutung. Eine durchgängige Informationsrichtung von der Reiseplanung über den gesamten Reiseweg bis zur Ankunft ist hierfür essenziell. ■

Lesen Sie auch

Chance zur Verbesserung der Personenbahnhöfe ergreifen

Deine Bahn 8/2024

Schnittstelle zwischen Fahrzeug und Bahnsteig

Deine Bahn 12/2023

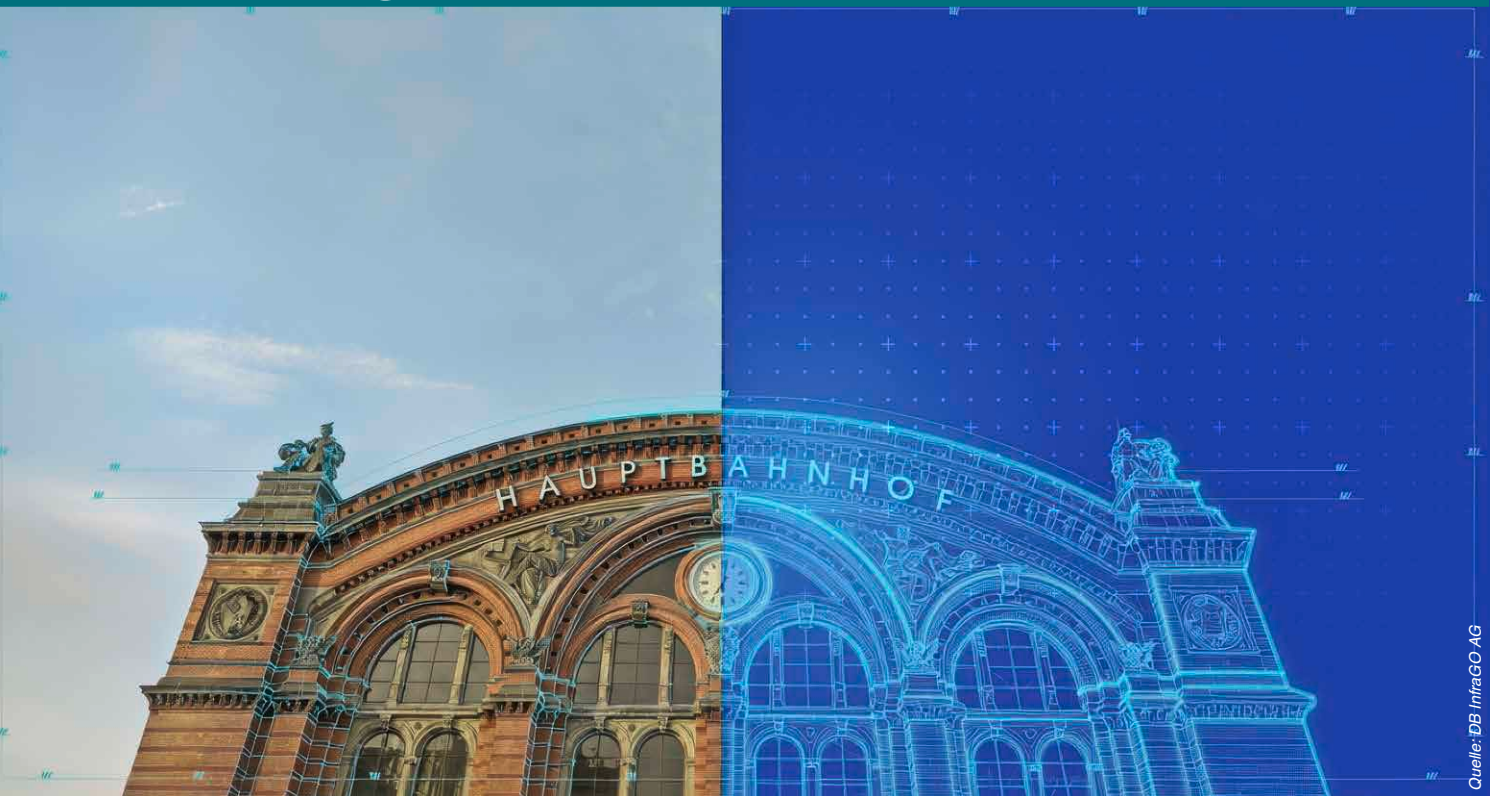


Foto: DB AG/Oliver Lang

Barrierefreier Zugang
in den Wagen

Digitale Abbilder für reale Bahnhöfe

Wie digitale Bahnhofsmodelle Planung, Bau und Betrieb verbessern



Leonie Brückner-Ziegler, Projektleiterin „Digitales Abbild unserer Bahnhöfe“, **Peter Kunath**, Co-Projektleiter „Digitales Abbild unserer Bahnhöfe“, und **Peter Kaminski**, Cluster-Lead digitale Innovation, alle DB InfraGO AG, Berlin



Rund 5.400 Bahnhöfe sind kein abstraktes Infrastrukturportfolio. Sie sind Arbeitsorte, Verkehrsknoten, technische Anlagen, Gebäude und öffentliche Räume zugleich. Im Geschäftsbereich Personenbahnhöfe arbeiten rund 6.800 Kolleg*innen daran, diese Bahnhöfe in Deutschland zu betreiben, weiterzuentwickeln und für die Zukunft aufzustellen. Diese Aufgabe wird anspruchsvoller: Anlagen werden komplexer, Abstimmungen dichter, Fachwissen knapper. Genau deshalb braucht Digitalisierung einen festen Platz im Arbeitsalltag.

Mit dem Digitalen Abbild der Bahnhöfe kommt Digitalisierung dorthin, wo sie gebraucht wird: in die Fläche, in die Zusammenarbeit zwischen Bau und Betrieb, in die tägliche Klärung konkreter Fragen vor Ort. Ziel ist, Informationen über Bahnhöfe unmittelbar in den Arbeitskontexten bereitzustellen, in denen geplant, geprüft, eingewiesen, dokumentiert und betrieben wird. Als gemeinsame Grundlage mit praktischem Nutzen, die Entscheidungen leichter macht und Abstimmungen auf einen belastbaren Stand bringt.

Wer an einem Bahnhof arbeitet, braucht ein verlässliches Bild der Örtlichkeit. Dieses Bild entsteht heute oft aus Plänen, Fotos, Tabellen, Mails und Fachsystemen. Entscheidend ist, ob daraus schnell ein gemeinsames Verständnis entsteht. Digitale Bahnmodellsysteme machen räumliche Zusammenhänge sichtbar, bevor eine Abstimmung beginnt oder eine Person zur Klärung losfährt.

Die 3D-Visualisierungsplattform bildet dafür den sichtbaren Zugang. Bahnhöfe lassen sich browserbasiert aufrufen, Hinweise im Modell verorten und örtliche Gegebenheiten im selben digitalen Raum besprechen. Gerade die größeren Bahnhöfe sind komplexe Infrastrukturen mit vielen Funktionen, Schnittstellen und Beteiligten. Umso wichtiger ist ein gemeinsames Lagebild, in dem aus vielen Informationsständen ein gemeinsamer Arbeitsstand wird für alle, die am und mit dem Bahnhof arbeiten: von der Anlagenverantwortlichen, Bauplanern, Facility Managern, Instandhaltern und viele mehr.

Die Projektleiterin und Mit-Autorin dieses Beitrags fasst den Effekt so zusammen: „Wenn alle auf denselben digitalen Bahnhof schauen, wird aus einer Abstimmung schneller eine Entscheidung.“

Aus Modellen wird Arbeitswissen

Digitale Bahnmodellsysteme entstehen aus unterschiedlichen Quellen – je nach Bahnhof, Aufgabe und benötigter Genauigkeit. Für kleinere Stationen der Kategorien 5 bis 7 können Mitarbeitende vor Ort 360°-Zeitrafferaufnahmen im Self-Service erstellen. Für größere und komplexere Bahnhöfe der Kategorien 1 bis 4 kommen in der Regel Aufnahmen mit LiDAR (Light Detection and Ranging) zum Einsatz, also präzise Laserscans, aus denen Punktwolken und geometrisch genauere Modelle entstehen. As-built-Modelle ergänzen diese Grundlage, wenn nach Abschluss eines Bauprojekts der tatsächlich gebaute Zustand digital übergeben wird.

Auf einen Blick

- Rund 5.400 Bahnhöfe, rund 6.800 Kolleg*innen im Geschäftsbereich Personenbahnhöfe
- Das Digitale Abbild macht Bahnstationsinformationen räumlich zugänglich und im Arbeitsalltag nutzbar.
- Die Plattform ist derzeit für berechnete Nutzer innerhalb der DB InfraGO vorgesehen.
- Im Mittelpunkt stehen Planung, Bau, Betrieb, Instandhaltung und die Zusammenarbeit in der Fläche.

Entscheidend ist der Weg aus der Einzeldatei in den gemeinsamen Arbeitsstand. Die Aufnahmen und Modelle werden über eine zentrale Schnittstelle hochgeladen, qualitätsgesichert, zu nutzbaren 3D-Ansichten verarbeitet und anschließend online bereitgestellt. Wo erforderlich, werden Objekte im Modell zusätzlich mit der passenden Equipmentnummer aus SAP verknüpft.

Digitale Begehung am Bildschirm: Bahnstationsinformationen werden dort verfügbar, wo Abstimmungen und Entscheidungen entstehen

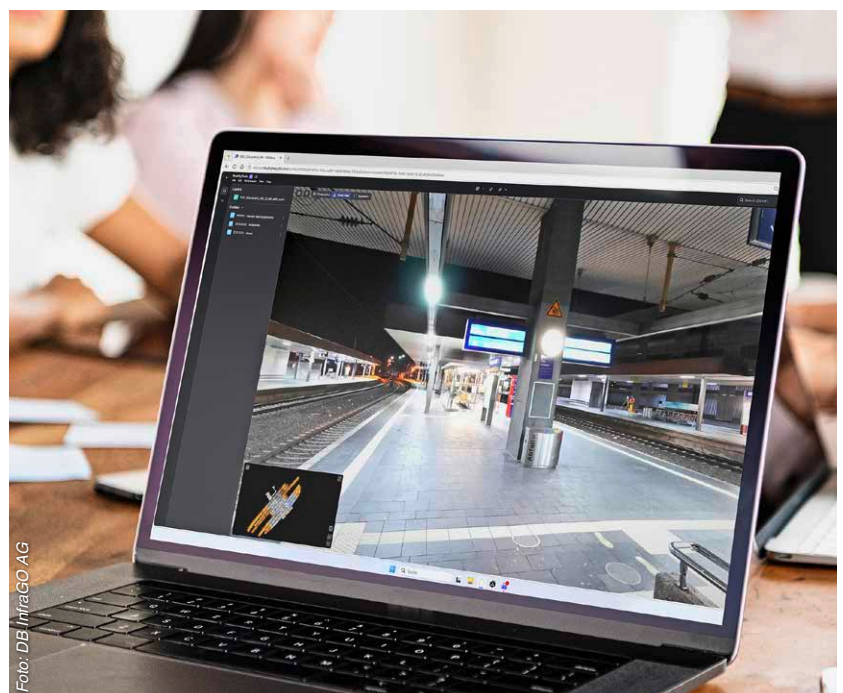
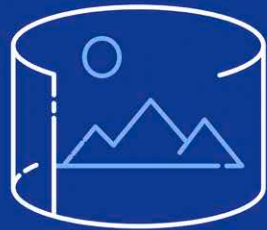
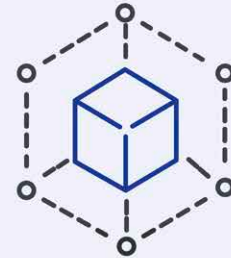


Foto: DB InfraGO AG

Zwei Wege zum digitalen Bahnhof: 360°-Aufnahmen für schnelle visuelle Orientierung, LiDAR für geometrisch genauere Modelle



360°-Zeitraffer-aufnahmen im Self-Service



Geometrisch genauere Modelle mit LiDAR-Aufnahmen

Quelle: DB InfraGO AG

Dadurch erscheinen Anlagen- und Instandhaltungsinformationen direkt am digitalen Ort – nicht erst nach längerer Suche in unterschiedlichen Systemen. Ändert sich später ein Bereich am Bahnhof, muss nicht das gesamte Modell neu aufgebaut werden. Die betroffenen Teilbereiche können erneut aufgenommen und in das bestehende Modell eingefügt werden; die vorhandenen SAP-Verknüpfungen bleiben erhalten.

BIM bleibt Fachwerkzeug

Spezialisierte BIM-, CAD- und Autorensysteme behalten ihre Rolle. Dort entstehen Modelle, dort werden sie bearbeitet, geprüft und fachlich weiterentwickelt. Das digitale Abbild der Bahnhöfe erweitert die Möglichkeiten für ihre Nutzung. Es macht fertige Modelle und weitere Modellquellen für berechnete Nutzer*innen zugänglich und verbindet sie mit der operativen Arbeit.

Was zusammengeführt wird

- 360°-Aufnahmen für schnellen visuellen Überblick, Einweisung und Abstimmung
- LiDAR-Scans und Punktwolken als präzisere geometrische Grundlage
- As-built-Modelle als fertige Informationen aus Bauprojekten für die Weiternutzung im Betrieb
- SAP-PM-Daten, technische Plätze und Equipments im räumlichen Kontext

Damit wird ein bekannter Bruch kleiner: Informationen aus Planung und Bau können im Betrieb weiter genutzt werden. Ein As-built-Modell bleibt nach der Übergabe nicht als Projektstand in einer Ablage zurück, sondern wird zur räumlichen Grundlage für Einweisungen, Abstimmungen, Bestandsaufnahmen oder spätere Maßnahmen. So wird der BIM-Regelkreis greifbarer.

Daten am richtigen Ort

Ein wichtiger Baustein ist die Verknüpfung mit operativen Daten. Die DB InfraGO benutzt SAP-Systeme, in denen Anlagen- und Instandhaltungsinformationen geführt werden. Wenn technische Plätze, Equipments oder Instandhaltungsinformationen im räumlichen Kontext sichtbar werden, verändert sich der Umgang mit Informationen. Eine Anlage ist dann als Datensatz vorhanden und zugleich am digitalen Ort auffindbar.

Wichtig ist dabei die Beständigkeit dieser Verknüpfungen. Objekte im Modell können mit SAP-Equipment verbunden werden; diese Verbindung soll auch nach einer Modellaktualisierung erhalten bleiben. Ändert sich nur ein Teilbereich eines Bahnhofs, kann dieser Bereich aktualisiert werden, ohne aufgebaute Objektbezüge erneut herstellen zu müssen.

Eine Praxisstimme bringt es auf den Punkt: „Für den Betrieb macht es einen großen Unterschied, ob ein Mangel nur textlich beschrieben wird oder ob er direkt im Digitalen Abbild verortet ist. Dadurch entstehen weniger Missverständnisse, schnellere Abstimmungen und eine deutlich bessere Nachverfolgbarkeit über den gesamten Lebenszyklus einer Anlage“ (Berhan Tongay, Technischer Hausherr Großprojekt Stuttgart 21).

Entwickelt mit denen, die damit arbeiten

Die Plattform wächst aus dem Arbeitsalltag heraus. Rückmeldungen aus Regionen, Bahnhofsmangements, Facility Management, Bau und Technologie fließen in die Weiterentwicklung ein. Funktionen entstehen dort, wo konkrete Aufgaben gelöst werden müssen: bei Einweisungen, bei der Vorbereitung einer Ortskenntnis, bei baulichen Abstimmungen oder bei der Verortung eines Mangels.

Digitalisierung wird dann wirksam, wenn sie die Arbeit der Menschen einfacher macht und somit optimiert. Eine digitale Einweisung kann Laufwege, Zugänge, Anlagen und Besonderheiten vorab nachvollziehbar machen. Eine bauliche Abstimmung wird konkreter, wenn alle Beteiligten dieselbe Stelle im Bahnhof sehen.

Eine weitere Stimme aus der Fläche beschreibt den Nutzen so: „Die digitale Ansicht macht Ein- und Unterweisungen digital möglich, so sparen wir oftmals aufwändige Wege zur Örtlichkeit und können uns auf die fachliche Arbeit konzentrieren“ (Jan Henkel, Leiter Bahnhofsmangement Cottbus).

Den digitalen Punkt vor Ort wiederfinden

Auch mobile Vor-Ort-Anwendungen werden vorbereitet: In einem großen Bahnhof wird beispielsweise ein Mangel an einer Revisionsklappe im digitalen Modell markiert. Später soll eine beauftragte Person genau diesen Punkt im Gebäude wiederfinden. Über das Smartphone kann die im Modell markierte Stelle vor Ort gezielt lokalisiert werden.

Gerade in komplexen Gebäuden mit mehreren Ebenen, technischen Räumen, Zugängen und nachträglichen Einbauten kann das den Unterschied machen. Suchaufwand sinkt, Dienstleistersteuerung wird nachvollziehbarer, Rückfragen lassen sich präziser klären. Die digitale Information endet

Digitalisierung im Hochlauf

Seit den ersten Pilotierungen wächst die Zahl der digitalen Abbilder kontinuierlich. Laufend kommen neue Aufnahmen und Modelle hinzu. Besonders bei kleineren Stationen eröffnet der Self-Service mit 360°-Kameras einen pragmatischen Weg in die Fläche. Für größere oder fachlich anspruchsvollere Anwendungen bleiben präzisere Modellquellen wie LiDAR oder As-built-Modelle relevant.

Der Zugang bleibt in der aktuellen Entwicklungsphase bewusst geschützt. Die Plattform ist derzeit für berechnigte Nutzende innerhalb der DB InfraGO vorgesehen, weil Bahnstufenmodelle sensible Infrastrukturinformationen enthalten können. Eine spätere Öffnung für

Wer profitiert – und wobei?

- Anlagenverantwortliche: Mängel, technische Plätze und Equipments im Modell verorten, wiederfinden und nachvollziehbar bearbeiten
- Bauplanung und Projektteams: Umbauten, Bestandsinformationen und As-built-Modelle im räumlichen Kontext prüfen und Abstimmungen besser vorbereiten
- Facility Management und Instandhaltung: Wartungen, Einweisungen und Ortskenntnis mit digitalem Blick auf Laufwege, Anlagen und Besonderheiten vorbereiten
- Bahnstufenmanagements und Regionen: kleinere Stationen per 360°-Aufnahmen selbst erfassen und digitale Informationen schneller in die Fläche bringen

weitere Nutzergruppen wie externe Partner wird über Rollen, Rechte und Sicherheitsanforderungen weiterentwickelt, um die gesamte Wertschöpfungskette bedienen zu können.

Vom digitalen Abbild zum Arbeitsstandard

Das Digitale Abbild der Bahnhöfe steht für einen neuen Umgang mit Gebäudeinformationen. Modelle, operative Daten und fachliche Prozesse werden so zusammengeführt, dass sie im Arbeitsalltag nutzbar werden. Informationen kommen näher an die Aufgabe und an die Menschen, die mit ihnen entscheiden.

Damit wird Digitalisierung bei den Personenbahnhöfen konkret. Sie zeigt sich in effektiveren und zeitsparenderen Einweisungen, effizienteren Abstimmungen, auffindbaren Equipments, nachvollziehbaren Mängeln, nutzbaren As-built-Modellen und einer engeren Verbindung von Bau und Betrieb. Für rund 5.400 Bahnhöfe entsteht Schritt für Schritt ein digitaler Zwilling, die Arbeit einfacher und Entscheidungen belastbarer macht. ■

Lesen Sie auch

Digitalisierung von Planen, Bauen und Betrieb

Deine Bahn 5/2025

Bauprojekte bei der DB Station&Service AG

Deine Bahn 09/2023

Bahnhofsmanagement

Mit Herz, System und Verstand für die Bahnhöfe von morgen



Blick auf Friedrichshafen
und den Bahnhof

Foto: DB AG / Mar Dönges

Interview mit **Andreja Beil**, DB InfraGO AG Personenbahnhöfe, Bahnhofsmanagerin, Friedrichshafen

Das Management von Personenbahnhöfen ist eine vielseitige und anspruchsvolle Aufgabe. Eine Bahnhofsmanagerin mit Verantwortung für mehr als 100 Stationen im Südwesten der Republik gibt Einblicke in ihren Arbeitsalltag, die Wirkung des Sofortprogramms und aktuelle Veränderungen und Herausforderungen.

Deine Bahn: Nicht selten bist Du als Bahnhofsmanagerin eine bekannte Größe in Deiner Stadt und liegst beim Bürgermeister auf der „Kurzahltaste“. Wie lange machst Du den Job schon und was hat Dich dazu motiviert?

Andreja Beil: Ich mache den Job seit viereinhalb Jahren. Besonders spannend finde ich es, dass kein Tag wie der andere ist. Mal geht es um Infrastrukturthemen, mal um die Zusammenarbeit mit Städten und Gemeinden oder um die Anliegen unserer Reisenden sowie internen Kunden. Genau diese Vielfalt und die Möglichkeit, gemeinsam Lösungen zu entwickeln, motivieren mich bis heute.

Was sind für Dich die größten Herausforderungen im Alltag?

Ich hatte ja schon von der Vielfalt der Tätigkeiten berichtet. Oft gilt es, die unterschiedlichen Erwartungen zusammenzubringen und gemeinsam Lösungen zu finden. Eine weitere Herausforderung ist, dass ich für 109 Verkehrsstationen und ca. 50 Mitarbeitende verantwortlich bin. Da muss ich den Überblick behalten und Prioritäten setzen.

Wie findest Du den Ansatz des Sofortprogramms und wie kam das vor Ort an?

Ich finde den Ansatz gelungen, weil damit Verbesserungen schnell sichtbar werden. Bei uns vor Ort kam das sehr gut an. Wir konnten beispielsweise die Sauberkeit verbessern, Graffiti entfernen, die Ausstattung aufwerten Maßnahmen zum Thema Sicherheit Präsenz vor Ort erhöhen. Auch von den Kommunen und Bürgermeistern haben wir viel positives Feedback bekommen.

Wie stellst Du sicher, dass die Bahnhöfe sowohl für Reisende als auch für die Region als attraktive und sichere Orte wahrgenommen werden?

Für mich beginnt das bei den Grundlagen: Sicherheit und Sauberkeit sowie eine funktionierende Infrastruktur an den Bahnhöfen, beispielsweise barrierefreie, intuitive Wegeleitung. Mein Ziel ist es, dass sich die Reisenden sicher und willkommen fühlen und die Bahnhöfe als positiven Teil der Region wahrnehmen.

Gibt es Best-Practice-Beispiele aus Deiner Region, die Du anderen Bahnhofsmanagern oder politischen Stakeholdern empfehlen würdest?

Den Frühjahrsputz in Reutlingen im Mai 2026. Wir haben den Termin frühzeitig kommuniziert, was die Stadt zu einem großen Engagement motivierte. Mein Rat daher: frühzeitig miteinander ins Gespräch kommen, regelmäßige Updates geben – und keine überflüssigen Termine.



Andreja Beil

Welche Maßnahmen ergreifst Du, um den Aufenthalt für unterschiedlichste Kundengruppen – von Pendlern bis Touristen – attraktiv und sicher zu gestalten?

Die Bedürfnisse unserer Reisenden sind sehr unterschiedlich. Pendler*innen wünschen sich vor allem einen zuverlässigen, sauberen und reibungslos funktionierenden Betrieb. Tourist*innen hingegen legen zusätzlich großen Wert auf gute Orientierung, eine hohe Aufenthaltsqualität sowie einen positiven ersten Eindruck.

Deshalb konzentriere ich mich gemeinsam mit meinem Team auf die Grundlagen: saubere Bahnhöfe, funktionierende Ausstattung und ein sicheres Umfeld. Durch regelmäßige Begehungen unserer Verkehrsstationen sowie den Einsatz unserer „Stabe intensiv“ (Stationsbetreuer) und mobiler Reinigungsteams können wir schnell auf Mängel oder Hinweise von Reisenden reagieren.

Bahnhöfe sind oft das Gesicht der Deutschen Bahn. Was bedeutet das für Deine tägliche Arbeit und welche Verantwortung spürst Du dabei gegenüber den Reisenden?

Ich beschreibe meine Bahnhöfe gerne als mein Wohnzimmer und versuche dies auch meinen Mitarbeitenden näher zu bringen: Schaut euch um, wie würdet ihr euch fühlen, was würdet ihr ändern? Nur gemeinsam schaffen wir es, wenn wir mit offenen Augen die Bahnhöfe begehen. „Meine“ Bahnhöfe sind ein wichtiger Teil des öffentlichen Raums und prägen das Bild einer Stadt bzw. einer Region. Daher ist mir wichtig, gemeinsam mit meinem Team und unseren Partnern dafür zu sorgen, dass dieser Eindruck positiv ist und bleibt.

Hast Du einen konkreten Wunsch an die Politik?

Aus meiner täglichen Arbeit heraus wünsche ich mir von der Politik, dass Investitionen in die Bahnhofs- und Verkehrsinfrastruktur verlässlich und langfristig abgesichert werden. Nur so können wir Qualität, Sicherheit und Attraktivität für unsere Reisenden nachhaltig gewährleisten.

Bahnhöfe sind 24/7 in Betrieb. Was passiert hinter den Kulissen, damit Reisende morgens einen funktionierenden und gepflegten Bahnhof vorfinden?

Für Reinigung, Instandhaltung und Sicherheitskontrollen haben wir klare, eingespielte Abläufe – viele davon laufen früh morgens oder auch nachts. Störungen und Mängel erfassen wir kontinuierlich und beheben sie so schnell wie möglich. Entscheidend ist dabei die enge Zusammenarbeit mit Dienstleistern, internen Teams und Partnern. Am Ende greift ein Zahnrad ins nächste – nur so stellen wir sicher, dass das System als Ganzes zuverlässig funktioniert.

Stress ist der Standardzustand vieler Kund*innen. Mit welchen architektonischen oder menschlichen „Tricks“ versuchst Du, den Puls der Reisenden aktiv zu senken?

Architektonisch spielt vor allem die Orientierung eine große Rolle: klare Wegeführung, gute Beschilderung, gute Beleuchtung und ein insgesamt aufgeräumtes und gepflegtes Erscheinungsbild. Auf der menschlichen Seite ist es vor allem der Service in Präsenz. Wenn ein Ansprechpartner sichtbar ist und Fragen schnell geklärt werden können, entsteht automatisch Ruhe. Am Ende geht es darum, den Menschen das Gefühl zu geben: Ich bin hier gut aufgehoben.

Was hat sich für Dich als erfahrene Bahnhofsmanagerin in den letzten zwei Dekaden maßgeblich an den Bahnhöfen verändert?

Ein großer Wandel ist für mich die deutlich stärkere Ausrichtung auf das Kundenerlebnis und die Aufenthaltsqualität – die Reisenden sollen sich am Bahnhof wohlfühlen. Gleichzeitig ist die Komplexität unserer Arbeit spürbar gestiegen: Wir müssen uns mit deutlich mehr Partnern abstimmen, und die Erwartungen an Sicherheit, Sauberkeit, Digitalisierung und Qualität sind heute viel höher und stehen stärker im öffentlichen Fokus.

Hinzu kommt, dass das Image der Deutschen Bahn gelitten hat – das spüren wir sowohl im Berufsalltag als auch privat. Umso wichtiger ist es, mit konkreten Beispielen zu zeigen, dass es auch gut funktionieren kann: Bei der Südbahnsperre etwa ist der Schienenersatzverkehr entgegen vielen Erwartungen sehr gut angelaufen – genau solche positiven Entwicklungen müssen wir sichtbarer machen.

Welche Herausforderungen müssen Bahnhöfe der Zukunft meistern und auf welche Entwicklungen müssen wir uns einstellen?

Ich sehe vor allem drei große Herausforderungen: steigende Erwartungen der Reisenden, eine zunehmende betriebliche Komplexität und das Thema Nachhaltigkeit.

Reisende erwarten heute eine schnelle Orientierung, verlässliche und aktuelle Informationen sowie ein Umfeld, in dem sie sich sicher und gut aufgehoben fühlen. Gleichzeitig wird das Zusammenspiel der vielen beteiligten Akteure und unterschiedlichen Verkehrsträger immer anspruchsvoller.

Darüber hinaus kommt, dass wir notwendige Maßnahmen aus der Vergangenheit – etwa bei Empfangsgebäuden und Infrastruktur – gezielt aufarbeiten müssen. Parallel steigen die Anforderungen an Digitalisierung und nachhaltige Lösungen deutlich.

Diese Themen gleichzeitig voranzubringen, wird entscheidend für die Weiterentwicklung unserer Bahnhöfe sein.

Mehr Verantwortung in der Region – spielt dieses Los Dir in die Hände und eröffnet neue Spielräume für Dich?

Ja definitiv. Dadurch entstehen Spielräume, weil man Dinge schneller anstoßen kann und pragmatischer Lösungen finden kann. Ich merke im Alltag, dass der direkte Austausch Themen aktiv gestalten lässt und sie nicht nur zu verwalten.

Wenn Du einen Wunsch für die Zukunft der Bahnhöfe hättest, dann...

Dass sie als attraktive, sichere und lebendige Orte wahrgenommen werden. Sie sind die Eintrittspforte in jede Stadt.

Gibt es noch etwas, was Du als Botschaft zum Schluss gerne loswerden möchtest?

Am Ende geht es darum, Bahnhöfe als Orte zu gestalten, die funktionieren und gleichzeitig ein gutes Gefühl vermitteln. Dafür müssen wir uns noch stärker vernetzen, pragmatisch handeln und Schritt für Schritt besser werden. Mein Ziel ist, dass unsere Bahnhöfe auch in Zukunft Orte bleiben, an denen man gerne ankommt und sich gut aufgehoben fühlt.

Und wenn ich das in einem Satz zusammenfassen müsste: Mit Herz, System und Verstand gestalten wir die Bahnhöfe von morgen. ■

BahnhofBeats

Wo Bahnhöfe zu Klangwelten werden



Isabel Oertel-Weier, Werbereferentin, DB InfraGO AG, Marketinggesellschaft der bundesweiten Einkaufsbahnhöfe, Leipzig

Von der Haferpresse bis zur Zugeinfahrt, vom Kassenklingeln bis zur Rolltreppe: Sieben Newcomer-Acts haben die Klänge der Bahnhöfe eingefangen und daraus professionelle Songs und Musikvideos produziert.



Bahnhof-Sounds in Songs verwandeln – Songwriting & Produktion mit professionellem Coaching von David Pfeffer. Hier: Alicee (links) mit Pfeffer (rechts) und Produzent Marc Herwig (Mitte)



Foto: Line Tsouj

Die Ergebnisse sprechen für sich: Songs aus den BahnhofBeats laufen im Radio und sogar in Netflix-Serien. Die Musikvideos erreichen mittlerweile ein Millionenpublikum allein auf YouTube. Für die Teilnehmenden ist das Format damit ein echter Karriereschritt – und für das Publikum die Chance, Musik von morgen schon heute zu entdecken.

Bahnhofsgeräusche werden zu Songs

Musikvideodreh in den Bahnhöfen und Shops mit einem großen Team aus Foto- und Videografen. Hier: Explain Colours am Hbf Essen

Seit 2018 macht BahnhofBeats hörbar, was im Bahnhof steckt. In Kooperation von local heroes und Mein_EinkaufsBahnhof bekommen aufstrebende Musiker*innen die Möglichkeit, Sounds aus dem



Foto: Line Tsouj

Bahnhof einzufangen, eigene Songs zu produzieren und sich einem breiten Publikum zu präsentieren.

Dabei entstehen Songs und Musikvideos, die echte Bahnhofs-Geräusche mit der Kreativität der Talente verbinden und den Bahnhof selbst zum Teil der Musik machen. Denn BahnhofBeats bedeutet mehr als Musik. Es ist die Einladung, vertraute Orte neu zu hören und neu zu erleben.

2026: Bundesweit, vielfältig, so groß wie nie

2026 erreicht das Format einen neuen Meilenstein: Erstmals finden die BahnhofBeats bundesweit statt. Entsprechend groß war das Interesse – aus über 110 Bewerbungen wurden 7 Acts ausgewählt, die ihre kreativen Ideen in die Bahnhöfe bringen.

Jeder Act durchlief denselben kreativen Prozess:

- Sounds im Bahnhof und in den Shops aufnehmen
- Songwriting & Produktion mit professionellem Coaching von David Pfeffer
- Musikvideodreh im Bahnhof
- Fotoshooting & Promo-Kampagne
- Live-Auftritte in Bahnhöfen und auf Festivals
- Publikumsvoting um den BahnhofBeats-Titel

28 Bahnhof-Shops sind in diesen kreativen Prozess eingebunden.

Aus über 110 Talenten ausgewählt – die BahnhofBeats Finalist*innen 2026:

- Alicee | für den Hbf Erfurt | Song: „not giving up“ | Shops: Haferkater, Viba Sweets, Wiener Feinbäckerei Heberer: Alicee verbindet Pop mit elektronischen Einflüssen und bewegt sich zwischen Dream-Pop und cineastischen Klangwelten.
- Explain Colours | für den Hbf Essen | Song „ghosting me“ | Shops: dm, Hussel, press&books: Das Trio Explain Colours überrascht mit einem Mix aus 80s-Synth-Ästhetik, EDM und moderner Pop-Produktion.
- Jenoveva | für den Hbf Kassel | Song: „Danke Nein“ | Shops: BALi-Kinos, Gleis 1, Woolworth: Jenoveva steht für deutschsprachigen Indie-Pop mit emotionaler Tiefe und klarer Haltung.
- Katharina Engel | für den Hbf Aschaffenburg | Song: „kurz zu nah“ | Shops: AsiaDragon, Pizza & Snacks Delicious, Yorma's: Katharina Engel schafft Songs zwischen Melancholie und Aufbruch – persönlich und intensiv.
- MIK | für den Hbf Bremen | Song: „Serotonin“ | Shops: press&books, Subway, Yorma's: MIK bringt ehrlichen Deutsch-Indie-Pop mit, der Alltagsgefühle greifbar macht.
- MOSBACH | für den Hbf Karlsruhe | Song: „RAUS AUS MEINEM KOPF“ | Shops: dean&david, Haferkater, Schmitt&Hahn: MOSBACH kombiniert emotionale Ehrlichkeit mit tanzbaren Indie-Pop-Vibes.
- Nina Louisa Bell | für den Hbf Berlin | Song: „So hell der Mond“ | Shops: Brammibals, Calida, Einstein Café: Nina Louisa Bell interpretiert das Neue Deutsche Chanson mit poetischem Blick auf Großstadt und Gesellschaft.

Gemeinsam zeigen sie, wie unterschiedlich Musik klingen kann – selbst, wenn sie am selben Ort entsteht.

Live-Konzerte in Bahnhöfen und auf Festivals

Bei kostenlosen Konzerten in den teilnehmenden Bahnhöfen sowie den gemeinsamen Auftritten beim Krämerbrückenfest in Erfurt begeisterten die Acts tausende Besucher*innen bei insgesamt 14 Stunden Livemusik. Mit dabei war auch Ingo Ruff, die Stimme der Bahn – als Moderator aber auch in den Songs.

Alle Konzerte waren kostenfrei – und machen den Bahnhof für einen Moment zur Bühne. Zwischen Reisenden und Alltagsbewegung entsteht eine besondere Atmosphäre: spontan, nahbar und voller Energie.



Live-Konzerte in Bahnhöfen und Aktionen mit großem Publikumsvoting um den BahnhofBeats Titel. Hier: MIK am Hbf Bremen

And the winner is ...

Mit dem Release der Songs und Videos findet eine zweiwöchige Votingphase für den BahnhofBeats des Jahres statt. Wer von den Talenten im Publikumsvoting am meisten für sich begeistern konnte, steht zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieses Beitrags noch nicht fest.

Mehr zum Thema

► www.bahnhof.de/entdecken/bahnhofbeats

Zu den Playlisten der BahnhofBeats bei

► Spotify



► YouTube



Großes Live-Konzert aller Acts mit Überraschungen für das Publikum auf dem Krämerbrückenfest in Erfurt. Hier: BahnhofBeats Gewinnerin Katharina Engel



Historische Bahnhöfe

Kühlungsborn West: Lebendige Verkehrsstation und Baudenkmal

Michael Mißlitz, Geschäftsführer, Eisenbahnbetriebsleiter, Mecklenburgische Bäderbahn Molli GmbH, Ostseebad Kühlungsborn

Die Erfüllung der modernen Anforderungen der Funktionalität an einen Bahnhof bei gleichzeitigem Erhalt historischer Backsteinarchitektur: die denkmalgerechte Sanierung des Bahnhofes Kühlungsborn West ist nach mehr als 30 Jahren nach der 1995 erfolgten Privatisierung abgeschlossen. Das Bahnhofsgebäude samt dem unter Denkmalschutz stehenden Bahnhofsareal ist wieder hübsch und versprüht den Glanz längst vergangener Eisenbahnepochen.



Das Bahnhofsgebäude von Kühlungsborn West ist eines der markantesten historischen Verkehrsbauten an der mecklenburgischen Ostseeküste und stellt eine zentrale Sehenswürdigkeit in Kühlungsborn dar. Es ist eng mit der Geschichte der traditionsreichen Schmalspurbahn, der Mecklenburgischen Bäderbahn „Molli“ verbunden.

Der Molli verbindet seit dem Ende des 19. Jahrhunderts bzw. dem Beginn des 20. Jahrhunderts Bad Doberan mit den Ostseebädern Heiligendamm, Brunshaupten und Arendsee, dem heutigen Kühlungsborn. Die Entwicklung des Bahnhofs seit 1910 spiegelt zugleich die Geschichte des Tourismus, der Eisenbahnarchitektur und der regionalen Entwicklung Mecklenburgs wider.

Die ursprüngliche Strecke der Bäderbahn zwischen Bad Doberan und Heiligendamm war für den sommerlichen Badeverkehr bereits 1886 eröffnet worden. Mit dem rasanten Aufstieg der benachbarten Ostseebäder Brunshaupten und Arendsee zu beliebten Ferienorten entstand jedoch bald die Notwendigkeit einer Verlängerung der Strecke bis Arendsee entlang der Küste, deren Bau der Schweriner Landtag 1908 beschloss. Der Bahnhof Kühlungsborn West entstand als Endpunkt der Streckenverlängerung der Bäderbahn von Heiligendamm nach Arendsee.

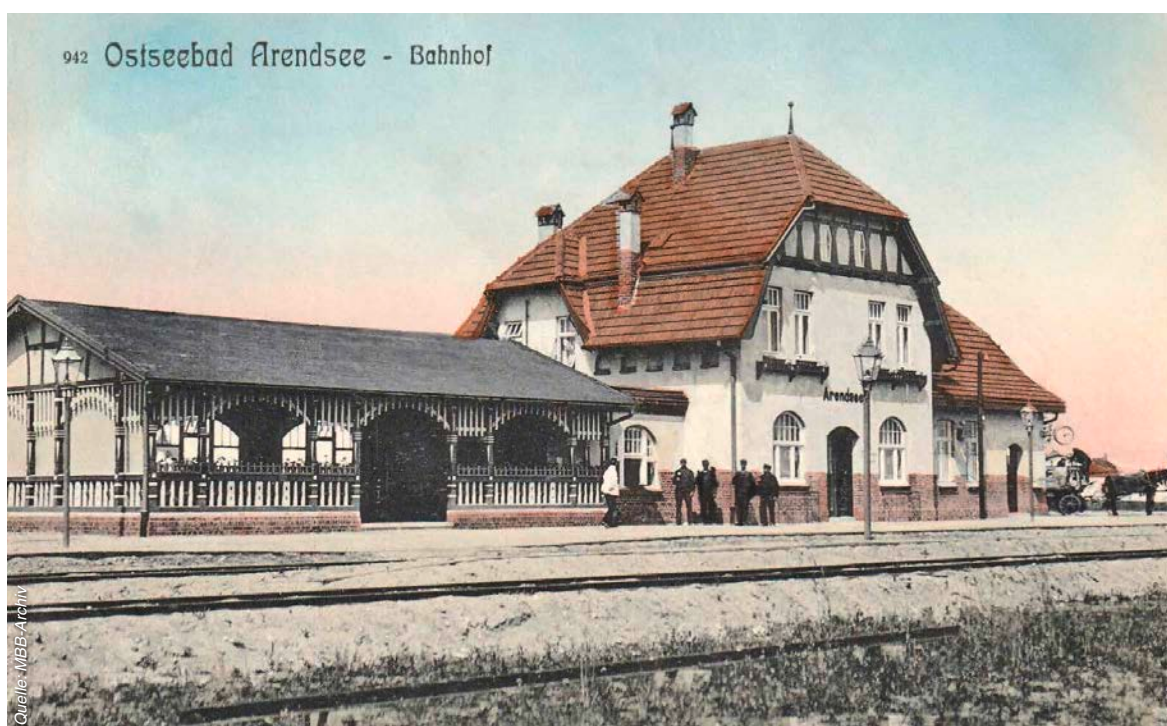
Zwei Jahre nach dem Beschluss des Baus erfolgte am 12. Mai 1910 die Eröffnung der Streckenverlängerung von Heiligendamm über Fulgen und Brunshaupten nach Arendsee. Der neue Endbahnhof war von Anfang an deutlich größer dimensioniert als viele

andere Stationen der Strecke, denn er sollte sowohl den steigenden Personenverkehr als auch den Gütertransport aufnehmen. Mit der Streckenverlängerung begann zugleich der ganzjährige Betrieb der Bahn.

Arendsee bekommt erstes Bahnhofsgebäude

Das erste Empfangsgebäude des Bahnhofs Arendsee war ein vergleichsweise schlichter, verputzter, Bau mit einer offenen und überdachten Wartehalle. Es entsprach der typischen Architektur mecklenburgischer Kleinbahnhöfe zu Anfang des 20. Jahrhunderts, das sowohl modern als auch repräsentativ wirkte. Neben dem Empfangsgebäude entstanden bereits 1910 umfangreiche Betriebsanlagen, wie bspw. ein zweistöckiger Lokschuppen sowie verschiedene Nebengebäude. Der Bahnhof war nicht nur Endstation für Reisende, sondern zugleich der Betriebsstandort der Bahn, der mit der Streckenverlängerung hierher verlagert wurde.

Die Eröffnung des Bahnhofs 1910 hatte eine große wirtschaftliche Bedeutung für die gesamte Region. Der Tourismus begann sich rasant zu entwickeln. In den Jahren vor dem Ersten Weltkrieg nahm der Verkehr stetig zu. Bis 1915 erhielt der Bahnhof eine Bahnsteigsperrle, wie sie damals an größeren Bahnhöfen üblich war. Diese Einrichtung kontrollierte den Zugang zu den Bahnsteigen und spiegelte die steigende Bedeutung des Bahnhofs wider. Gleichzeitig wurden alle Anlagen laufend erweitert und modernisiert.



Postkarte des Bahnhofs Arendsee von 1911

Aufnahme des Bahnhofs-
gebäudes kurz nach
der Privatisierung 1996.
Der jahrzehntelange
Verfall des Gebäudes ist
gut zu erkennen



Foto: Archiv MBB

Der Erste Weltkrieg brachte zwar Einschnitte im Reiseverkehr, doch blieb die Bahn weiterhin ein wichtiges Verkehrsmittel für die Region. Nach Kriegsende ging die Bahn 1920 in den Besitz und Betrieb der Deutschen Reichsbahn über. Ein Umbau auf Regelspur wurde verworfen, so behielt der Molli seine besondere Spurweite von 900 Millimetern.

Erweiterung des Empfangsgebäudes in Backsteinarchitektur

In den 1930er Jahren erlebte der Bahnhof Kühlungsborn West seine größte bauliche Veränderung. 1933 wurde der zu klein gewordene Seitenflügel abgerissen und es entstand ein neuer Anbau mit repräsentativem Charakter in Backsteinarchitektur mit typisch norddeutschen Klinkern. Darin befanden sich nun eine größere Schalterhalle und mehrere Dienstwohnungen. Dabei wurde der Giebelteil des alten Gebäudes in den Neubau integriert.

Zusätzlich erhielt der Bahnhof einen großen Güter- und Gepäckboden. Die bis dahin offene Wartehalle wurde zu einer geschlossenen Gaststätte umgebaut. Diese Umgestaltung entsprach dem Zeitgeschmack der frühen 1930er Jahre und verlieh dem Bahnhof sein bis heute prägendes Erscheinungsbild.

Auch die Betriebsanlagen wurden erweitert, um den zusätzlichen Anforderungen aufgrund des gestiegenen Verkehrsaufkommens zu genügen. 1932 wurden die bis heute aktiven „großen“ Lokomotiven 99 321 bis 99 323 in Dienst gestellt. Der Lokschuppen wurde auf vier Stände vergrößert und erhielt große hölzerne Tore.

Kühlungsborn West entwickelte sich zu dem zentralen Betriebsbahnhof der Strecke. Die hier stationierten Dampflokomotiven mussten täglich gewartet, gereinigt und mit Kohle und Wasser versorgt werden. Der Bahnhof war daher nicht nur touristischer Anziehungspunkt, sondern entwickelte sich zugleich zum Arbeitsplatz vieler Eisenbahner.

Aus Arendsee und Brunshaupten wird Kühlungsborn

Die Orte Arendsee und Brunshaupten mit dem zugehörigen Gut Fulgen wurden am 1. April 1937 zur Gemeinde Brunshaupten-Arendsee zusammengeschlossen. Ein Jahr später, am 1. April 1938, erhielt die neu gegründete Gemeinde die Stadtrechte und den Ortsnamen Ostseebad Kühlungsborn. Der Bahnhof Brunshaupten wurde zum Bahnhof Ostseebad Kühlungsborn Ost, der Bahnhof Arendsee zum Bahnhof Ostseebad Kühlungsborn West. Kühlungsborn entwickelte sich in den folgenden Jahrzehnten zu einem der bedeutendsten Seebäder Mecklenburgs.

Kriegs- und Nachkriegszeit

Während des Zweiten Weltkriegs blieb die Strecke weitgehend in Betrieb. Die Bahn spielte eine wichtige Rolle bei der Versorgung der Küstenorte. Nach 1945 lag Mecklenburg in der sowjetischen Besatzungszone und später in der DDR. Der Bahnhof Kühlungsborn West wurde weiterhin intensiv genutzt, sowohl für den Personenverkehr als auch für den Gütertransport.

In der DDR entwickelte sich der Molli von einem Verkehrsmittel zunehmend selbst zu einer touristi-

schen Attraktion. Viele Urlauber aus allen Teilen des Landes reisten an die Ostsee und nutzten die historische Dampfeisenbahn. Gleichzeitig blieb sie ein alltägliches Verkehrsmittel für Einheimische.

Der Bahnhof Kühlungsborn West war daher stets belebt. Dennoch zeigte sich im Laufe der Jahrzehnte ein zunehmender Sanierungsbedarf an Gebäuden und Gleisanlagen. Zeitweilig wurde eine Umstellung auf Omnibusbetrieb erwogen, die jedoch aufgrund der enormen Passagierzahlen glücklicherweise verworfen wurde.

Der Molli wird zum Flächendenkmal

Eine erste entscheidende Maßnahme im Sinne der Bestands- und Betriebssicherung erfolgte im Jahr 1976. Der gesamte Molli wurde als Flächendenkmal der Produktions- und Verkehrsgeschichte unter Schutz gestellt. Damit wurde der außergewöhnliche historische Wert der Bahn und ihrer Gebäude anerkannt.

Auch der Bahnhof Kühlungsborn West profitierte von diesem Denkmalstatus. Viele historische Details konnten dadurch bewahrt werden. Allerdings nagte der Zahn der Zeit am Bahnhofsgebäude, den weiteren Bahnanlagen und Fahrzeugen, deren Unterhalt aufgrund der fehlenden Finanzmittel schwierig war.

Nachwendezeit und GmbH-Gründung

Nach der deutschen Wiedervereinigung begann eine neue Phase der Entwicklung. 1995 wurde die Mecklenburgische Bäderbahn Molli GmbH gegründet und übernahm die Schmalspurreisenbahn mit allem Drum und Dran von der Deutschen Bahn AG. Mit diesem

Schritt konnte eine umfassende Restaurierung der Gebäude, weiteren Bahnanlagen und Fahrzeuge beginnen. Der Bahnhof Kühlungsborn West sollte dabei auch zukünftig eine zentrale Rolle spielen.

Zur Wendezeit war das Empfangsgebäude in einem erbärmlichen Zustand. Noch vor der GmbH-Gründung wurden erste Teile des Daches erneuert. Die Dacherneuerung fand nach der Gründung ihren Abschluss, der historische Giebel von 1910 sowie der Anbau von 1933 erhielt eine erste Sanierung mit neuen Fenstern und einem Farbanstrich.

Erste Schritte der jungen Molli GmbH

1997 wurde der frühere Gepäckboden des Bahnhofs zu einem Museumscafé mit Eisenbahnmuseum umgebaut. Das Molli-Museum entwickelte sich rasch zu einer beliebten Attraktion. Besucher können dort heute historische Fahrkartendrucker, Signalanlagen, Stellwerkstechnik und zahlreiche Eisenbahnexponate besichtigen. Besonders eindrucksvoll ist der Außenbereich mit historischen Fahrzeugen und technischen Anlagen, der im Bereich der früheren Gärten der Dienstwohnungen entstand.

In den Jahren 2002 und 2003 wurde ein originalgetreues hölzernes Bahnsteigsperrdach errichtet. Diese Rekonstruktion orientierte sich an historischen Vorbildern und stärkte den historischen Charakter des Bahnhofs. Die Verwaltung der Molli GmbH zog 2004 in die ehemalige Bahnhofsgaststätte ein, die zuvor entsprechend umgebaut wurde. Damit wurde das Gebäude zum administrativen Zentrum der Molli GmbH.



*Teilsaniertes Bahnhofsgebäude (2020).
Noch fehlt das Fachwerk
am historischen Giebel
von 1911*

Auch die Nebengebäude wurden umfassend restauriert. Zwischen 2004 und 2005 erfolgte die Sanierung und Erweiterung des Lokschuppens sowie des Wagenschuppens.

Ein Juwel historischer Baukunst entsteht neu

Von 2014 bis 2026 wurde das Bahnhofsgebäude Kühlungsborn West in mehreren Bauabschnitten kernsaniert. Jedes Jahr im Sommer kürt die Allianz pro Schiene den besten Bahnhof Deutschlands aus Kundensicht und vergibt zusätzlich einen Sonderpreis. In 2021 ging der Sonderpreis an den nostalgischen Molli-Bahnhof in Kühlungsborn West für seinen außergewöhnlichen touristischen Reiz und würdigte damit die fortgeschrittene Sanierung.

In der Jury-Begründung heißt es unter anderem: „Beim Bahnhof Kühlungsborn West ist es gelungen, viel vom historischen Charme der traditionsreichen Bäderbahn zu bewahren beziehungsweise wieder herzustellen und die Anlage mit dem liebevoll geführten Café und dem schönen Eisenbahnmuseum zu einer lebendigen Attraktion mit einem besonderen Reiz für die Urlauber im 21. Jahrhundert zu gestalten.“ Die Auszeichnung spiegelt die Bemühungen der gesamten Belegschaft wider, den Molli zu einem Erlebnis für Jung und Alt zu machen und dabei die Nostalgie zu bewahren.

Diese Auszeichnung war Ansporn zugleich, die begonnene Sanierung konsequent weiterzuführen. Im Herbst 2021 wurde begonnen, die historische Gesamtfassade des Bahnhofes denkmalgerecht zu sanieren. In den sich bis Ende Mai 2023 hinziehenden Arbeiten erhielt der historische Giebel von 1910 bahn-

Die sanierte Bahnhofshalle im Stil der 1930er Jahre (2026)



steigseitig sein aus Materialarmut zu DDR-Zeiten verlorenes Fachwerk am Giebel vollständig zurück. Im Zuge der Sanierung wurde im Bereich des ehemaligen Wartesaals der 1. Klasse auch eine neue öffentliche Bahnhofstoilette geschaffen.

Im Winter 2022/ 23 erfolgte die Komplettsanierung der Meldestelle und des Mitarbeiterbereichs, sodass nun auch zeitgemäße Arbeitsbedingungen angeboten werden. Gleichzeitig entstand ein modernes Kundenzentrum. Die Bahnhofshalle wurde unter denkmalpflegerischen Gesichtspunkten in die Zeit der 1930er Jahre zurückversetzt.

Beide historische Schalterfenster sowie die Gepäckausgabe wurden restauriert, die Bahnhofshalle bekam ihre historischen Anschriften und Kugellampen zurück. Ziel war es, zeitgemäßen Service mit historischem Charme zu verbinden. Digitale Bildschirme sowie ein offenes Kunden-WLAN runden den heutigen Service ab.

Von 2024 bis 2026 erfolgte als bislang letzter großer Sanierungsschritt die Sanierung der Geschäftsstelle im Bereich der ehemaligen offenen Wartehalle. Dabei kamen einige erhaltenswerte Schätzchen der Anfangsjahre zu Tage. Zwei jahrzehntelang verputzte Säulen entpuppten sich als wahrlich historische Holzkunst des frühen 20. Jahrhunderts.

Im Jahr 1910 wurden Türstürze aus Rückbaumaterial des alten Bahnhofes Heiligendamm aus Schienen u. a. mit der Prägung 1883 errichtet, die bei der Sanierung geborgen werden konnten. Ebenso wurde eine Säule der offenen Wartehalle von 1910 in den 1930er Jahren als Wechsel im Dachstuhl verbaut, die nun geborgen werden konnte.

Eine geborgene Eisenbahnermütze aus den 1930er Jahren vervollständigt die historischen Fundstücke. So konnten unerwartet einige Originale gerettet, restauriert und abgestimmt mit dem Denkmalamt für die Zukunft dauerhaft erhalten und am Originalplatz in die Büroräume integriert werden.

Mehr als nur ein Bauwerk

Heute ist der Bahnhof Kühlungsborn West weit mehr als nur ein Verkehrsbauwerk. Er gilt trotz wechselvoller Chronik als lebendiges Denkmal norddeutscher Eisenbahngeschichte und als Wahrzeichen der Stadt Kühlungsborn. Die historische Architektur von Bahnhof, den Lok- und Wagenschuppen und die Kombination mit dem Museum machen ihn zu einem einzigartigen Ensemble.

Gleichzeitig erfüllt der Bahnhof weiterhin seine ursprüngliche Aufgabe: Er verbindet Menschen mit der Ostseeküste – heute vor allem als touristische Attraktion, aber noch immer im täglichen Regelbetrieb der Schmalspureisenbahn.



Foto: Frank Kant

Während der Sanierung wurde die jahrzehntelang verblendete Schnitzkunst zweier Säulen aus 1910 wiederentdeckt. Nach umfangreicher Restaurierung sind beide erhalten

Der Bahnhof steht exemplarisch für den erfolgreichen Erhalt historischer Verkehrsinfrastruktur in Deutschland. Während viele vergleichbare Kleinbahnen stillgelegt und ihre Gebäude verfielen oder abgerissen wurden, gelang es in Kühlungsborn, die historische Anlage zu bewahren und wirtschaftlich nutzbar zu machen. Mit Kundenzentrum, WC-Anlage, Geschäftsstellenbüros, Diensträumen, Miet- und Ferienwohnungen, einem Café und dem Museum ist das Gebäude

heute vollständig in Nutzung. Dies macht es möglich, ein bedeutendes Stück mecklenburgischer Kultur- und Technikgeschichte zu erhalten.

An dieser Stelle sei ausdrücklich ein großer Dank an die Architektin Karoline Grohmann gerichtet, ohne deren Fachkompetenz und Weitsicht die Sanierung des historischen Gesamtensembles in der jüngsten Geschichte nur schwer möglich gewesen wäre. ■

Literatur

Einen größeren Einblick bietet das Buch „Faszination Molli“, welches unter anderem im Onlineshop der MBB zu erwerben ist. Neben der umfangreicheren Darstellung beinhaltet das Buch auf 192 Seiten Impressionen von Geschichte und Gegenwart.

Jan Methling, Michael Mißlitz
Faszination Molli
Edition Bahn-Bilder
Band 21
Verlag Dirk Endisch, 2025



Quelle: Dirk Endisch Verlag



Kontakt

Michael Mißlitz
► eisenbahnbetriebsleiter@molli-bahn.de
Telefon: 038293 - 43 13 43

Lesen Sie auch

**Molli im Wandel: Erfolgreicher SPNV
mit historischer Technik**

Deine Bahn 10/2025

11. Multimodalitätskongress der VDV-Akademie

Multimodalen Verkehr stärker in den ÖPNV integrieren



Fachinformation Bahn Fachverlag

Der 11. Multimodalitätskongress der VDV-Akademie im Mai in Leipzig stand im Zeichen der finanziellen, regulatorischen und technologischen Herausforderungen der Mobilitätsbranche. Unter dem Leitthema „Multimodalität: bezahlbar für Kunden und Kommunen“ diskutierten Expert*innen aus Verkehrsunternehmen, Politik und Verbänden an zwei Tagen über die Zukunft integrierter Mobilitätssysteme in Städten und ländlichen Regionen.

In seinen Eröffnungsworten wies Dr. Till Ackermann, Fachbereichsleiter Volkswirtschaft und Business Development beim Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) auf die veränderte Lage im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) hin: Das bis dato so dominierende Thema Nachhaltigkeit spiele derzeit als politischer Hebel pro ÖPNV nur eine untergeordnete Rolle. Bei einem Eigenfinanzierungsgrad von derzeit knapp 30 Prozent sei deshalb die Wahrscheinlichkeit eher gering, weitere öffentliche Mittel zu gewinnen. Gleichzeitig seien durch Digitalisierung, Infrastrukturmaßnahmen und steigende Betriebskosten erhebliche Mehrbelastungen zu erwarten, sagte Ackermann.

Als Folge konzentrierte sich der ÖPNV zunehmend auf Ballungsräume und den Schülerverkehr, wodurch insbesondere ländliche Regionen nicht mehr flächendeckend versorgt werden könnten. Sharing-Angebote wie Leihräder, Scooter, Rufbusse oder Ridepooling-Dienste machten bislang nur einen kleinen Anteil des Gesamtverkehrs aus, verzeichneten dort, wo sie etabliert seien, jedoch steigende Nutzungszahlen, gab Ackermann eine grundsätzliche Einschätzung zur Lage ab.

Situation in Sachsen und Leipzig

In Gänze folgen wollte Michael Stritzke vom sächsischen Infrastrukturministerium den Ausführungen Ackermanns allerdings nicht: Das Thema Nachhaltigkeit habe an Bedeutung keineswegs verloren. Gerade das autonome Fahren sei nicht allein für die Reduzierung des Fachkräftemangels relevant, sondern habe ein erhebliches Nachhaltigkeitspotenzial, sagte Stritzke und nannte folgende Voraussetzungen für eine prosperierende multimodale Mobilität: leistungsfähige Schienenverkehre, ein starker ÖPNV, ein flächendeckendes Radwegenetz sowie die Sanierung der vielerorts vernachlässigten Infrastruktur.

Ulf Middelberg, Geschäftsführer der Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB), stellte Leipzig als wachsende Stadt mit dezidiert multimodaler Mobilitätsstrategie vor: So habe die Stadt massiv in den Radverkehr investiert, und die Attraktivität des Fahrrads sei in der Wahrnehmung der Bevölkerung deutlich gestie-

gen. Middelberg betonte, dass die größte Herausforderung weniger in der Anschubfinanzierung neuer Projekte liege, sondern vor allem in der langfristigen Finanzierung, zumal Kostensteigerungen erfahrungsgemäß vor allem von den Kommunen bezahlt werden müssten.

Beim Thema Autonomes Fahren plädierte Middelberg für staatlich unterstützte Regelverkehre und Modellprojekte. Deutschland müsse technologische Entwicklungssprünge vollziehen, da ein Aufholen gegenüber den USA und China im klassischen Wettbewerb kaum noch möglich erscheine, sagte der LVB-Geschäftsführer.

On-Demand-Mobilität

Viel diskutiert wurde am ersten Kongresstag über die Perspektiven von On-Demand-Mobility-Systemen (ODM). Dr. Sven Kohoutek (rms GmbH) kritisierte, dass die Daten bestehender Systeme bislang unzureichend ausgewertet würden. Neben klassischen, bei Busverkehren verwendeten Kennzahlen, zum Beispiel zur Auslastung, müsse beim ODM stärker auf Fahrzeugbewegungen geachtet werden. Erstrebenswertes Ziel sei ein deutschlandweites Benchmarking mit harmonisierten Datenstandards, sagte Kohoutek.

Daniel Höfler von den LVB stellte das Leipziger Flexa-System vor, das On-Demand-Shuttles direkt mit dem ÖPNV verknüpft. Die Fahrgastzahlen hätten sich durch diese Integration deutlich erhöht. Allerdings sei, so Höfler, das Leipziger Modell nur bedingt auf andere Städte übertragbar, da es in einem Gebiet mit geringer konventioneller ÖPNV-Erschließung entstanden sei.

Maren Sprickmann-Kerkerinck (Rheinbahn) ordnete ODM als probates Mittel bei kurzfristigen Problemen, zum Beispiel Brückensperrungen ein: On-Demand-Verkehre seien ein Sprungbrett für das Autonome Fahren.

Patrick Reckfort von DB Regio Straße präsentierte in diesem Kontext die Studie „Autonomes Fahren – Schlüssel der Mobilität von Morgen“. Während privatwirtschaftlich organisierte Robotaxi-Systeme vor allem in Metropolen zu zusätzlichem Verkehr führen könnten,

wird in der Studie das größte Potenzial generell in einem integrierten Daseinsvorsorge-Modell gesehen: Ausbau der Schiene, beschleunigte Buslinien auf Hauptachsen und flächendeckende autonome On-Demand-Angebote könnten den ÖPNV-Anteil am Modal Split langfristig mehr als verdoppeln. Auf Nachfrage räumte Reckfort jedoch ein, dass solche Szenarien hohe Investitionen, große Fahrzeugflotten und langfristige politische Unterstützung voraussetzen würden.

Fahrrad- und Sharing-Systeme

Im weiteren Verlauf des Kongresses standen Fahrradverleihsysteme, Carsharing und Mobility as a Service auf der Agenda. Frieder Zappa (Verkehrsverbund Rhein-Neckar), Sebastian Popp (nextbike), Maximilian Trempel (Regionalverband Ruhr) und Martin Röhrleef (dmo) diskutierten dabei Erfolgsfaktoren multimodaler Angebote. Als entscheidend wurden insbesondere hohe Netzdichte, einfache Bedienbarkeit, attraktive Preismodelle und die Integration der Systeme in den ÖPNV genannt. Gleichzeitig verwiesen die Experten auf bestehende Probleme wie Vandalismus, wetterbedingte Nachfrageschwankungen oder die geringe Verfügbarkeit in Randlagen.

Röhrleef hob hervor, dass Carsharing und ÖPNV grundsätzlich zwar zusammenpassten, das vorhandene Potenzial jedoch nicht ausgeschöpft werde. Noch immer dominiere der private Pkw den urbanen Raum. Kulturelle Unterschiede erschwerten eine produktivere Zusammenarbeit zwischen privatwirtschaftlichen Mobilitäts-Start-ups und klassischen

Verkehrsunternehmen, sagte Röhrleef. Gunnar Nehrke vom Bundesverband CarSharing forderte in diesem Zusammenhang eine nationale Carsharing-Strategie, stärkere Elektrifizierung und eine bessere Integration in digitale Mobilitätsplattformen.

Plattformen, Robotaxis, Mikromobilität

Der zweite Kongresstag stand im Zeichen von Plattformmobilität und neuer digitaler Geschäftsmodelle. Martin Röhrleef prognostizierte, dass Ridehailing-Dienste wie Uber, Bolt oder Lyft durch Autonomes Fahren erheblich wachsen würden. Langfristig könnten sich individuelle und öffentliche Verkehre zunehmend vermischen.

In der anschließenden Diskussion herrschte Einigkeit darüber, dass Europa im internationalen Vergleich beim Autonomen Fahren zurückliege. Tim Ehrhardt (FreeNOW) und Thomas Drewes (DB Regio) gingen davon aus, dass autonome Fahrzeugflotten frühestens ab etwa 2035 in größerem Maßstab verfügbar sein könnten. Voraussetzung seien Typgenehmigungen, regulatorische Klarheit und umfangreiche Modellregionen.

Auch Mikromobilität und E-Scooter spielten in den Diskussionen eine Rolle. Till Ackermann, Anna Montasser (DACH & EU lime bike) und Frank Fiedler (TH Dresden) erörterten auf dem Panel kommunale Steuerungsmöglichkeiten, Sondernutzungsrechte sowie die jüngsten regulatorischen Rahmenbedingungen, die E-Scooter zunehmend dem Radverkehr

Eine Stadtrundfahrt in einer historischen Straßenbahn (Baujahr 1925) war Teil des Rahmenprogramms



Foto: Bahn Fachverlag GmbH



*In Leipzig diskutierten Expert*innen über multimodale Mobilität*

gleichstellen – zum Beispiel durch die bevorzugte Nutzung von Fahrradwegen und dem Verbot, auf Gehwegen zu fahren.

Mit der „MAX App“ stellte Jens Brückner von der Hamburger Hochbahn ein Beispiel für eine integrierte Mobilitätsplattform vor. Ziel sei es, verschiedene Angebote in einer Anwendung zusammenzuführen und überregional auszurollen. Kontrovers wurde im Anschluss die Frage diskutiert, ob die Vielzahl neuer Mobilitätsapps nicht eher zusätzliche – schwer zu durchschauende – Komplexität schaffe.

Steffen Palm von den Leipziger Verkehrsbetrieben präsentierte mit „BonusMOVE“ ein Bonussystem zur Förderung multimodalen Mobilitätsverhaltens. Bonusprogramme und Mobilitätsbudgets seien ursprünglich als Nachhaltigkeitsinstrumente gedacht gewesen, würden mittlerweile aber zunehmend unter Kostengesichtspunkten betrachtet, berichtete Palm.

Carpooling und betriebliche Mobilität

Zum Abschluss des Kongresses wurde die Integration von Carpooling-Angeboten in den ÖPNV thematisiert. Anja Höhn (KVG) betonte, dass multimodale Zusatzangebote, zum Beispiel die Möglichkeit der Fahrradmitnahme, dazu beitragen könnten, die Attraktivität des Deutschlandtickets zu erhöhen. So strebe die KVG eine Zusammenarbeit mit karos (ehemals go fluxx) an, einer auf Pendel-Fahrgemeinschaften spezialisierter Plattform.

Unter dem Strich müsse sich der Aufbau solcher Angebote aber durch den Mehrverkauf von D-Tickets ökonomisch rechnen; es sei allerdings alles andere als einfach, Unternehmen davon zu überzeugen, ihre Mobilitätsstrategie und die ihrer Mitarbeitenden zu ändern, sagte Höhn.

Fazit

Der Multimodalitätskongress der VDV-Akademie machte deutlich, dass die Verkehrsbranche vor einem tiefgreifenden Wandel steht, der vor allem vom Autonomen Fahren geprägt sein wird – weniger aus Gründen des Klimaschutzes als vielmehr zur Bewältigung von Fachkräftemangel und steigenden Betriebskosten. Gleichzeitig wurde das Spannungsfeld deutlich zwischen öffentlicher Daseinsvorsorge, privatwirtschaftlichen Plattformmodellen und dem Wettbewerb um die Kontrolle über Kundenschnittstellen.

Der Kongress verdeutlichte zudem, dass multimodale Mobilität zwar technisch und konzeptionell ausgereift ist, ihre flächendeckende Umsetzung jedoch an Finanzierung, Regulierung und politischer Prioritätensetzung hängt: Und so drehten sich die Mehrzahl der Diskussionen um die offene Frage, wie sich Mobilität unter wachsendem Finanzierungsdruck zukunftsfähig organisieren lässt. ■

Hinweis

Dieser Artikel wurde unter Verwendung von KI erstellt und redaktionell geprüft, überarbeitet und ergänzt.

Lesen Sie auch

Wie Connective Cities die Mobilitätswende beschleunigt

Deine Bahn 4/2026

Städtische Mobilität im Wandel

Deine Bahn 4/2025

Pkw im ÖPNV: Eine zukunftsfähige Kooperation

Deine Bahn 2/2024

Kommende Veranstaltungen

22. EBL-Kongress 16.–17. September 2026

DB Training, Learning & Consulting | Frankfurt am Main und online

Der Kongress gehört zum festen Termin im Kalender von Eisenbahnbetriebsleiter*innen und Sicherheitsmanager*innen. Neben aktuellen und zukünftigen Herausforderungen sowie Entwicklungen im System Bahn werden unterschiedlichste Sicherheitsaspekte diskutiert.

Tag der Schiene: Berufsorientierung zum Anfassen 17.–18. September 2026

BTC Havelland | Elstal (bei Berlin)

Ob Ausbildung oder Studium: Am BTC Havelland zeigen Unternehmen, Organisationen und Hochschulen ganz praktisch, welche Fachkräfte im System Bahn gebraucht werden und wie die entsprechenden Aus- und Weiterbildungswege aussehen.

Fachtagung Eisenbahnrecht 2026 29.–30. September 2026

Bundesnetzagentur | Regensburg

Die Fachtagung bietet einen Einblick in regulierungsrechtliche Entwicklungen und aktuelle Probleme des Eisenbahnrechts. Daneben lädt sie ein zur Vernetzung und Diskussionen mit Vertreter*innen aus Wissenschaft, Branche und Behörden.

5. BME/VDV Gleisanschluss-Konferenz 06.–07. Oktober 2026

VDV-Akademie | Wiesbaden

Ausgehend von der gemeinsamen Gleisanschluss-Charta möchten die Partner BME und VDV mit der Gleisanschluss-Konferenz einen aktiven Beitrag zur Stärkung von Gleisanschlüssen und multimodalen Verladestellen leisten.

24. Fachtagung Telekommunikationstechnik 13.–14. Oktober 2026

VDEI-Akademie | Fulda

Die Telekommunikationstechnik bildet das Rückgrat eines sicheren und leistungsfähigen Bahnbetriebs – und die VDEI-Fachtagung bietet eine zentrale Plattform für den fachlichen Austausch zu aktuellen Entwicklungen und Zukunftsthemen.

12. Deutscher Mobilitätskongress 18.–19. November 2026

DVWG | Frankfurt am Main

Mobilität ist keine isolierte Disziplin, sie entsteht im Zusammenspiel verschiedener Sektoren. Vor diesem Hintergrund fördert der Deutsche Mobilitätskongress den branchen- und disziplinübergreifenden Austausch und schafft Synergien.

► Weitere Termine: www.system-bahn.net/termine



Kontakt:

Sie möchten uns auf eine Veranstaltung hinweisen oder sind an einer Medienpartnerschaft interessiert? Dann sprechen Sie uns an:
► marketing@bahn-fachverlag.de

Der Bahn Fachverlag

Der Bahn Fachverlag (BFV) ist Bildungsdienstleister für das System Bahn und den Öffentlichen Personennahverkehr. Er publiziert Fachbücher und Zeitschriften, die betrieblich-technisches Wissen vermitteln,

und erstellt Unterlagen für die berufliche Aus- und Weiterbildung. Der BFV ist Teil eines Netzwerks aus Bildungsdienstleistern und -institutionen sowie Organisationen, die sich für das System Bahn einsetzen.



Bildungspartner

DB InfraGO AG

Die DB InfraGO AG ist die gemeinwohlorientierte Infrastrukturgesellschaft der Deutschen Bahn AG. Der BFV kooperiert mit DB InfraGO bei der Konzeption von DB-Fachbüchern und bei der Produktion der Zeitschrift *BahnPraxis B*, die von der Unfallversicherung Bund und Bahn herausgegeben wird.

DB Training, Learning & Consulting

DB Training ist der Qualifizierungs- und Beratungsdienstleister der Deutschen Bahn AG. Der BFV gibt in Kooperation mit DB Training die DB-Fachbuchreihe heraus und arbeitet mit dem Unternehmen bei der Publikation seiner Fachzeitschrift *Deine Bahn* und dem Online-Portal System Bahn zusammen.

Unfallversicherung Bund und Bahn

Die UVB ist die gesetzliche Unfallversicherung für öffentliche Verwaltungen und Betriebe sowie Unternehmen aus den Bereichen Bund und Bahn. Der BFV publiziert im Auftrag der UVB die Zeitschriften *BahnPraxis B* und *BahnPraxis W*, deren Herausgeberin die UVB ist und die in Kooperation mit der DB InfraGO AG und der Deutschen Bahn AG produziert werden.

TU Darmstadt

Der BFV arbeitet mit dem Institut für Bahnsysteme und Bahntechnik sowie mit dem Institut für Verkehrswegebau an der TU Darmstadt zusammen und ist u. a. Medienpartner des Eisenbahntechnologischen Kolloquiums. Institutsleiter Prof. Dr.-Ing. Andreas Oetting ist Mit-Herausgeber des DB-Fachbuchs Planungs- und

Betriebsmanagement für das System Bahn, das im Programm des BFV erschienen ist. Prof. Dr.-Ing. Jia Liu ist Mit-Herausgeberin des DB-Fachbuchs Grundlagen des Oberbaus.

Verband Deutscher Eisenbahnfachschulen

Der VDEF ist eine gemeinnützige Bildungseinrichtung für Aus-, Fort- und Weiterbildung. Der BFV kooperiert mit dem VDEF bei der Publikation seiner Fachzeitschrift *Deine Bahn* und dem Online-Portal System Bahn.

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen

Der VDV ist ein Branchenverband des Öffentlichen Personen- und des Güterverkehrs. Der BFV arbeitet mit dem VDV im Bereich Fachpublikationen zusammen, ist Mitglied in der VDV-Akademie und hat in Kooperation mit dem Verband das ÖPNV-Fachbuch Systemwissen Städtische Schienenbahnen veröffentlicht. Im Frühjahr 2026 folgte das Fachbuch Systemwissen Städtischer und regionaler Busverkehr.

RWTH Aachen

Der BFV arbeitet mit dem Research Center Railways der RWTH Aachen zusammen und ist Medienpartner des International Railway Symposiums Aachen (IRSA), das vom RCR veranstaltet wird. Prof. Dr.-Ing. Nils Nießen, Leiter des Verkehrswissenschaftlichen Instituts und Inhaber des Lehrstuhls für Schienenbahnen und Verkehrswirtschaft, ist Mit-Herausgeber des DB-Fachbuchs Planungs- und Betriebsmanagement für das System Bahn, das im Programm des BFV erschienen ist.

Netzwerkpartner

Allianz pro Schiene

Die Allianz pro Schiene ist eine gemeinnützige Interessenorganisation zur Förderung des Schienenverkehrs. Der BFV ist Fördermitglied und berichtet in seiner Fachzeitschrift und auf seinem Online-Portal System Bahn regelmäßig über die Aktivitäten der Allianz. Außerdem unterstützt er Schienenjobs, die Online-Stellenbörse und Informationsplattform für Bahn-Jobs unter dem Dach der Organisation.

OSShD

Die Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen OSShD ist eine zwischenstaatliche Einrichtung mit dem Auftrag, den internationalen Eisenbahnverkehr insbesondere zwischen Asien und Europa zu fördern. Der BFV arbeitet mit der Redaktion des OSShD-Bulletins zusammen, die in der Fachzeitschrift *Deine Bahn* bzw. auf dem Online-Portal System Bahn regelmäßig über die Aktivitäten der OSShD berichtet.



Foto: DB AG/Georg Wagner

Kommende Ausgaben

Wir haben Beiträge zu diesen Themen geplant:

September: InnoTrans Spezial

- Stand der Hochautomatisierung im Schienenverkehr
- Rolle der Schiene im Strukturwandel von Kohleregionen
- Industrielle Exzellenz in der Bahnbauindustrie

Oktober: Betrieb & Sicherheit

- Notfalleitstelle der Zukunft
- Menschliche Faktoren bei Risikobewertungen
- Vorfallsanalysen im Sicherheitsmanagement
- ▶ Redaktionsschluss: 21. August
- ▶ Anzeigenschluss: 4. September

November: Transport&Logistik

- Produktionskonzepte im Schienengüterverkehr
- Digitale Automatische Kupplung
- Anschlussbahnen und Gleisanschlüsse
- ▶ Redaktionsschluss: 25. September
- ▶ Anzeigenschluss: 9. Oktober

Kontakt

Redaktion

redaktion@deine-bahn.de

Anzeigen

anzeigen@deine-bahn.de

Sie erreichen uns auch telefonisch unter 030.200 95 22 0

► Deine Bahn abonnieren: www.system-bahn.net/abos



Impressum

deine bahn. Fachzeitschrift für das **SYSTEM** | **BAHN**

Redaktion

Martin Nowosad	Chefredakteur
Thorsten Breustedt	Stellv. Chefredakteur
Thomas Tschepke	Chef vom Dienst
Joachim Bullmann	Qualifizierung EBL
Jürgen Janicki	Fahrzeugtechnik
Marcel Jelitto	Personenverkehr
Jörg Kiehn	NE-Bahnen
Sven König	Personenbahnhöfe
Armin Krieger	Betrieb
Karl-Heinz Mühleck	Fernverkehr
Michaela Quante	Qualifizierung Fahrzeug- technik und Instandhaltung
Tobias Riesbeck	Leit-, Sicherungs- und Elektrotechnik
Sylke Schmidt	DB Training, Learning & Consulting
Katja Schreiber- Heidingsfelder	Qualifizierung Betrieb
Udo Warch	Güterverkehr und Logistik
Elke Sachs	Redaktionsassistentin

Sprache

In der Zeitschrift Deine Bahn bemühen wir uns um eine Sprache, die alle Geschlechter anspricht. Dazu verwenden wir für Personen- oder Berufsbezeichnungen eine geschlechtsneutrale Schreibweise. Wo dies aufgrund der Lesbarkeit (z.B. Überschriften) oder inhaltlichen Gründen (Bezug auf Regelwerke) unterbleibt, gelten die gewählten Formulierungen ausdrücklich für alle Geschlechter.

Verlag

Bahn Fachverlag GmbH
Lottumstraße 1 B, 10119 Berlin
Telefon 030.200 95 22 0
info@bahn-fachverlag.de
www.bahn-fachverlag.de
Geschäftsführer: Sebastian Hüthig und
Thorsten Breustedt

Sitz, Registergericht und Umsatzsteuer-ID-Nummer

Charlottenburg HRB 122900 B, DE 143457323

Layout und Gestaltung

Christian Mathis

Druck

Laub KG, Brühlweg 28, 74834 Elztal-Dallau

Anzeigenpreise

Gültige Anzeigenpreisliste Nr. 29
Kontakt: anzeigen@deine-bahn.de

Content Partner

Mit „Content Partner“ gekennzeichnete Beiträge informieren über Produkte und Dienstleistungen unserer Partner. Für den Inhalt ist das werbende Unternehmen verantwortlich.

Abonnenten-Service

Leserservice Deine Bahn, 65341 Eltville
Telefon 0 61 23.92 38 237 | Fax 0 61 23.92 38 238
leserservice@deine-bahn.de

Erscheinungsweise

12-mal jährlich.

ISSN 0948-7263

Alle Rechte vorbehalten; Nachdruck oder Vervielfältigung, auch auf fotomechanischem Wege, nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlags.

► www.system-bahn.net
► www.bahn-fachverlag.de



SYSTEM||BAHN Abo-Angebote

Entdecken Sie unsere Abos: Fachwissen für die Schiene und den ÖPNV – flexibel, digital und auf Ihre Wünsche abgestimmt.



Print + Digital

**Ab nur
13 € pro Monat**

Das unschlagbare Duo: voller Zugriff auf SYSTEM||BAHN und die Fachzeitschrift *Deine Bahn* – Ihr Abo für unterwegs und zuhause.

Digital

**Ab nur
10 € pro Monat**

Die nachhaltigste Art, informiert zu bleiben: das gesamte Fachwissen auf SYSTEM||BAHN – jederzeit und überall verfügbar.

Für Unternehmen

**Flexibel und auf Ihr
Unternehmen angepasst**

Der kürzeste Weg zu system-übergreifendem Fachwissen für das ganze Team: personalisiert, ortsunabhängig und immer abrufbar.



Azubis und Studierende zahlen 33 % weniger

Alle Monats- und Jahresabos sind mit entsprechendem Nachweis ermäßigt erhältlich. Studierende und Auszubildende erhalten rund 33 % Rabatt.



Abonnieren unter system-bahn.net/abos

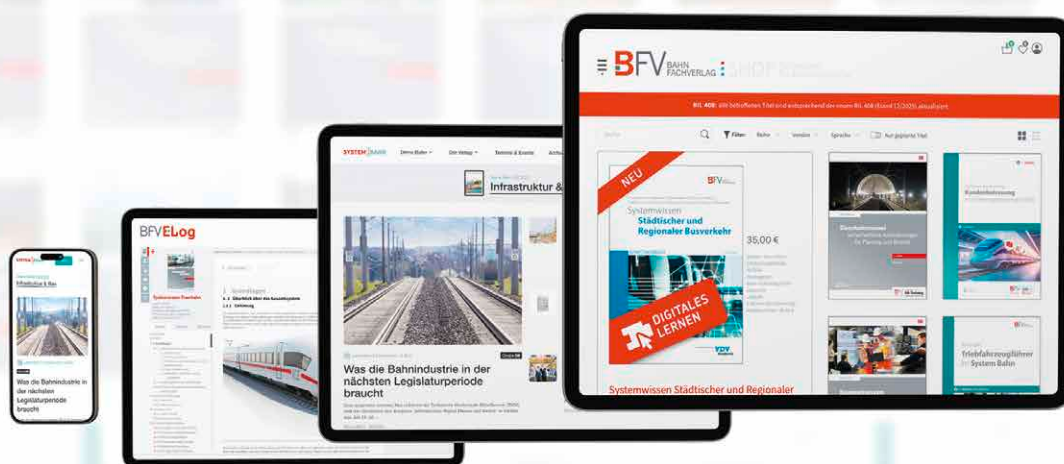


praxisnah

digital

flexibel

Fachwissen für die Schiene und den ÖPNV



Besuchen Sie uns in unserem Shop: shop.bahn-fachverlag.de

Alle Rechte vorbehalten • Bahn Fachverlag GmbH