NUR EINE ZAHL:

30



Mindestens alle 30 Sekunden müssen Lokführer:-innen bei Arverio (wie bei allen anderen Eisenbahn-unternehmen in Deutschland auch) während der Fahrt ein Pedal drücken und wieder loslassen. Diese schon Jahrzehnte alte Technik mit dem Namen Sicherheitsfahrschaltung zeigt, wie hoch das Sicherheitsniveau bei der Eisenbahn ist. Denn so wird überprüft, ob der Lokführer oder die Lokführerin einsatzfähig ist.

Sollte er oder sie zum Beispiel einen Herzinfarkt haben und das Pedal nicht betätigen können, ertönt ein Warnsignal. Falls dann das Pedal nicht umgehend betätigt wird, bekommt der Zug automatisch eine Zwangsbremsung. Klemmt im Einzelfall einmal das Pedal, kann das für Verspätung sorgen – obwohl sonst alles in Ordnung ist. Aber es ist ausgeschlossen, dass ein Zug einfach weiterfährt.

ENERGIEMANAGEMENTSYSTEM VON ARVERIO BW ZERTIFIZIERT

Das Energieeffizienzgesetz verpflichtet Unternehmen mit einem Gesamtend-Energieverbrauch von über 7,5 GWh im Jahr, ein Energiemanagement-System nach ISO 50001 oder ein Umweltmanagement-System nach EMAS einzuführen. Als eines der ersten großen Eisenbahnunternehmen in Deutschland hat Arverio die Zertifizierung gemäß ISO 50001 (Energiemanagementsystem) erhalten. Dabei wurden die Energieflüsse (Energiequellen, Energieeinsatz, Energieverbrauchende) erfasst, sowie die Energieeffizienz der für den gesamten Energieverbrauch bedeutsamen Einrichtungen und Tätigkeiten bewertet.
Im Ergebnis steigern Energiemanagement-Systeme die Energieeffizienz, senken Energieverbrauch und Treibhausemissionen und reduzieren Energiekosten – und sind damit ein Gewinn für die Umwelt und die großen Energieverbraucher wie Schienenverkehrsunternehmen.
Die Fahrzeuge von Arverio Baden-Württemberg fahren in Baden-Württemberg ausschließlich mit Ökostrom.

WEICHEN STELLEN

MOFAIR
Bündnis für fairen Wettbewerb im Schienenpersonenverkehr

mofair ist das Bündnis für fairen Wettbewerb im Schienenpersonenverkehr, in dem auch Arverio Mitglied ist. In der neuen Ausgabe des mofair-Politik-Newsletters „Weichen Stellen“ geht es um aktuelle Themen – geschrieben Mitte März mit dem Stand der damals bekannten Entwicklungen in der Bundespolitik und im Wissen, dass die dort geschilderten Gedanken sich weiterentwickeln und zum Teil beim Erscheinen dieses Newsletters schon wieder überholt sein können.
Die Lektüre zu Themen wie etwa dem Sondervermögen, Trassenpreisen 2026 und den Generalsanierungen sind auf jeden Fall sehr interessant.

Lesen Sie selbst: **www.mofair.de**

Herausgeber:
Arverio Baden-Württemberg GmbH
Rotebühlplatz 21-25, 70178 Stuttgart
www.arverio-bw.de

Alle Bildrechte liegen, wenn nicht anders angegeben, bei Arverio.
Sollten Sie die Zusendung dieses Newsletters nicht wünschen, so bitten wir um eine kurze Nachricht an:
kommunikation@arverio.de

ARVERIO
BADEN-WÜRTTEMBERG

Wir fahren für: bwegt · BEG WIR BEWEGEN DAS RAHNLAND BAYERN

HABEN SIE FRAGEN, ANREGUNGEN ODER WÜNSCHE? GERNE KÖNNEN SIE SICH AN UNS WENDEN...



Fabian Amini
Geschäftsführer
+49 711 4005340
fabian.amini@arverio.de



Winfried Karg
Stakeholder-Kommunikation
+49 821 899825-15
winfried.karg@arverio.de

www.arverio-bw.de

Liebe Leserinnen und Leser,

bei Redaktionsschluss dieser Ausgabe Anfang April blicken wir gespannt auf die bundespolitischen Entwicklungen und hoffen ,dass neben dem Sondervermögen auch Rahmenbedingungen (Fondslösungen Infrastrukturfinanzierung etc.) beschlossen werden, die einen effektiven und effizienten Einsatz der Mittel für die Infrastrukturmaßnahmen festlegen.

Eines ist auf jeden Fall klar: die angekündigten „Generalsanierungen“ mit monatelangen Sperrungen von Hauptverkehrsachsen, viel Umleiterverkehr und enorm aufwändigem Schienenersatzverkehr verlangen uns allen sehr viel ab.

Es ist gut, dass endlich investiert wird. Aber jede Generalsanierung stellt einen massiven Einschnitt für Fahrgäste, Wirtschaft und Verkehrsunternehmen dar. Daher muss bei jeder Generalsanierung sichergestellt sein, dass es sich aus gesamtgesellschaftlicher Sicht lohnt, so massive Einschnitte hinzunehmen. Zum anderen müssen die Folgeschäden bei Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern kompensiert werden – und zwar vom Verursacher. Dass durch Bund und DB InfraGO erst „5 nach 12“ und dafür jetzt umso massiver in das Netz eingegriffen wird, kann und darf nicht zu Lasten von Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen gehen.

Ihr
Fabian Amini



Bild: Dietmar Denger

SIGNALE

NEUIGKEITEN FÜR ENTSCHEIDER:INNEN
APRIL 2025

www.arverio-bw.de

3 FRAGEN AN ...

Wie erleben Sie als regelmäßiger Fahrgast die Züge von Arverio?
Ich pendle immer wieder zwischen Würzburg und Stuttgart und auch von Würzburg aus in meine unterfränkische Heimatgemeinde. Klar, dass in dem gigantischen System Eisenbahn immer wieder mal was schiefläuft, aber gerade dann ist das Personal an Bord der Züge sehr freundlich und immer hilfsbereit. Was mich auch immer sehr überrascht: in der Regel sind die Züge sehr sauber.

Wie nutzen Sie die Zeit während der Zugfahrten?
Wenn ich Zug fahre, dann muss ich mich um nichts kümmern und kann die Zeit für mich nutzen. Oft schaue ich einfach lange aus dem Fenster oder lese ein Buch. Für mich hat Zugfahren auch etwas Meditatives, einfach am Fenster zu sitzen, rauszuschauen – auch mal, einfach nichts denken zu müssen und die Landschaft an mir vorbeiziehen lassen. Das ist für mich Entspannung pur!

Wenn Sie einen Wunsch an Arverio frei hätten – was würden Sie sich wünschen?
Auf vielen Bahnstrecken wurde viel zu lange auf Verschleiß gefahren. Und deswegen würde ich mir wünschen, dass alle Bahnstrecken sofort saniert wären und der Zugverkehr ohne Einschränkungen, ohne Baustellen, ohne Signalstörung... funktionieren würde. Außerdem fahren manche Arverio-Züge relativ lange Strecken, von Würzburg nach Stuttgart bin ich knapp zweieinhalb Stunden unterwegs, da wünsche ich mir oft einen Bordservice mit frischem Kaffee!



Valentin Beige ist Journalist und arbeitet für den Bayerischen Rundfunk und den Südwestrundfunk.

ARVERIO
BADEN-WÜRTTEMBERG

DIGITALER KNOTEN STUTTGART: WAS HAT ARVERIO DAMIT ZU TUN?

Der neue Stuttgarter Hauptbahnhof und alle Eisenbahnstrecken, die dorthin führen, werden derzeit mit der neuen Sicherheitstechnik ETCS ausgestattet.

Das bringt auch für die von Arverio befahrenen Linien Veränderungen.

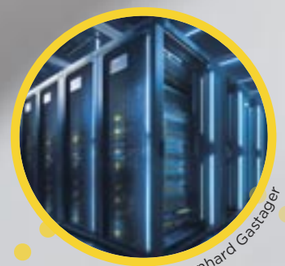
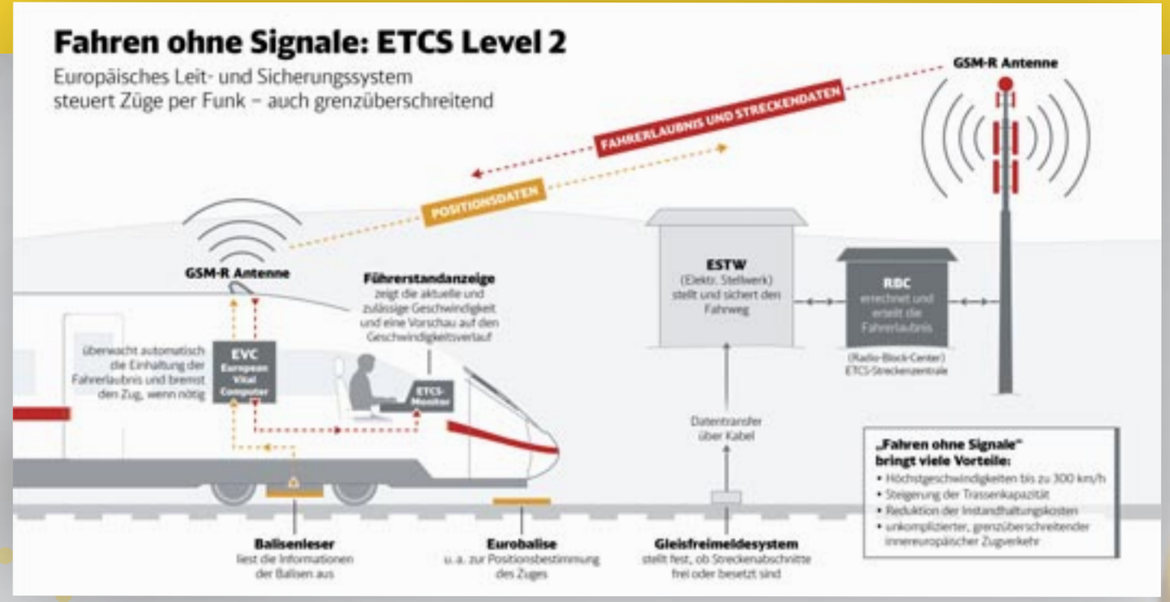


Bild: Bernhard Gastager



Grafik: Deutsche Bahn AG

Bild: Deutsche Bahn AG, Max Lautenschläger

Was ist ETCS?

Ein Eisenrad auf einer Eisenschiene hat eine wesentlich geringere Haftung als ein Gummirad auf Asphalt. Daher brauchen Schienenfahrzeuge viel weniger Energie als Autos, haben allerdings auch einen viel längeren Bremsweg; ein Reisezug mit einer Geschwindigkeit von 160 Stundenkilometern braucht bis zu einem Kilometer Bremsweg, bis er steht.

Um mit diesen Anforderungen umzugehen, hat man bei der Eisenbahn Signale aufgestellt – sie sehen so ähnlich aus wie Ampeln im Straßenverkehr. Signale stehen am Beginn und am Ende eines Gleisabschnitts und sichern ihn so ab, damit sich in jedem Gleisabschnitt immer nur ein Zug befindet. Die Signale und die für Gleiswechsel und Abzweigungen nötigen Weichen werden von Fahrdienstleitern der DB InfraGO gesteuert; diese überwachen auch, dass sich auf jedem Gleisabschnitt wirklich nur ein Zug befindet, und koordinieren die verschiedenen Zugfahrten. Das ging früher oft durch Sichtkontakt, heute helfen dabei Sensoren an den Gleisen.

Eine Weiterentwicklung der Sicherung jedes Gleisabschnitts durch zu Beginn und am Ende stehende Signale ist ETCS (European Train Control System). Bei ETCS ist es ab Level 2 auch möglich, die nötigen Informationen auf einem Bildschirm im Führerstand des Zuges anzuzeigen, anstatt an einem Signal an der Strecke. ETCS funktioniert mit einer größeren Zahl an Gleissensoren als die herkömmliche Technik; so können die Züge zum Beispiel in geringerem Abstand hintereinander herfahren, und die Sicherheit bleibt dennoch genauso hoch.

Was ist geplant?

ETCS ist ein europäischer Standard, mit dem künftig im Idealfall auch Züge grenzüberschreitend mit dem gleichen Triebfahrzeug unter ETCS-Signalisierung fahren können. In manchen Ländern ist ETCS schon auf vielen Strecken eingeführt, in Deutschland erst auf wenigen. Beim derzeitigen Umbau des Knotens Stuttgart soll ETCS auf Level 2 Standard sein, so dass der im Bau befindliche künftige Stuttgarter Hauptbahnhof nur noch von Zügen angefahren werden wird, die mit entsprechenden Anzeigegeräten im Führerstand ausgerüstet sind und deren Lokführer:innen auf diese Technik geschult wurden.

Wie sieht der Zeitplan aus?

Arverio Baden-Württemberg hat 66 Triebzüge, die der Reihe nach umgebaut werden. Die Verantwortung für die Planung und Organisation von Fahrzeugumrüstungen und Ersatzverkehren liegt beim Verkehrsministerium Baden-Württemberg und der SFBW. Die ersten Fahrzeuge sind im Umbau, der Rest folgt. Parallel läuft die Schulung der Lokführer:-innen auf ETCS. Nach Aussagen der Projektleitung von DB InfraGO sollen der neue Stuttgarter Tiefbahnhof und die Neubaustrecke Stuttgart – Wendlingen (– Ulm) dann zum Fahrplanwechsel am 12.12.2026 in Betrieb gehen.

Was bedeutet das für die Fahrgäste von Arverio Baden-Württemberg?

Seit 2022 wurden bei Arverio Züge für den Umbau aus dem täglichen Betrieb abgezogen und durch Ersatzfahrzeuge der Firma TRI ersetzt. Diese sind eine Übergangslösung, haben jedoch leider keine Klimaanlage, kein modernes Fahrgastinformationssystem und bieten nur eine eingeschränkte Barrierefreiheit.



Bild: Timo Henningsen

Demnächst müssen wir weitere Fahrzeuge für den Umbau abgeben, als Ersatz stellt uns das Land Baden-Württemberg zeitgemäß ausgestattete Triebzüge vom Typ Talent 3 zur Verfügung (u.a. mit Klimaanlage). Diese werden wir voraussichtlich ab Juni 2025 einsetzen, beginnend mit Fahrten auf der Linie RE 8. Ab Herbst soll ein weiterer Einsatz auf der Linie MEX 13 stattfinden, das finale Konzept wird aktuell gemeinsam mit dem Verkehrsministerium entwickelt.

Hintergrundbild: Deutsche Bahn AG Dominic Dupon