

NUR  
EINE  
ZAHL:

# 300 bis 500

**Zwischen 300 und 500 Liter: so viel Frischwasser kann ein Zug von Arverio Baden-Württemberg aufnehmen.**

**Das Wasser wird für die Toiletten und Handwaschbecken des Zuges gebraucht, die Menge unterscheidet sich je nach Zugtyp.**

**Neues Frischwasser wird normalerweise mindestens jeden zweiten Tag aufgefüllt, nach Möglichkeit sogar täglich, und das Schmutzwasser wird dann bei dieser Gelegenheit entsorgt.**

**Wenn allerdings eine Ver- und Entsorgungsanlage defekt oder ein Zug nicht zur eingeplanten Zeit dort ist, kann die Ver- und Entsorgung nicht stattfinden.**

**Auch eine hohe Verspätung oder eine kurzfristige Streckensperrung wegen eines Unwetters können neben anderen Ursachen dazu führen, dass die Ver- und Entsorgung der Toiletten nicht wie geplant möglich ist. Die Toiletten müssen, sobald die Abwasserbehälter voll sind, leider gesperrt werden.**

**mofair: Eigenständige Infrastruktur unverzichtbar**

Gemeinsam mit Partnerverbänden beleuchtet der Verband mofair die ersten Monate der DB-Infrastrukturgesellschaft. Ihr Fazit: Bei der Mini-Reform darf es nicht bleiben, es braucht vielmehr eine große Lösung, um den Infrastrukturbetreiber tatsächlich auf Gemeinwohl und Qualität verpflichten zu können. Lesen Sie mehr dazu hier:



**MOFAIR**  
Bündnis für fairen Wettbewerb  
im Schienenpersonenverkehr

[www.mofair.de](http://www.mofair.de)



**Bauarbeiten  
Neckarsulm –  
Bad Friedrichshall**

**RE 8**

Wie die DB InfraGO uns mitteilt, ist für die Zeit vom 15.3. bis 18.4.2025 eine Totalsperrung der Strecke zwischen Neckarsulm Mitte und Bad Friedrichshall geplant, dort sollen Brückenarbeiten stattfinden.

Wir können noch keine Details nennen, möchten aber schon jetzt auf diese Planungen hinweisen. Wie gewohnt werden wir detailliert rechtzeitig öffentlich informieren, sofern uns die genauen Unterlagen rechtzeitig vorliegen.

Infos finden Sie dann hier:



Herausgeber:  
Arverio Baden-Württemberg GmbH  
Rotebühlplatz 21-25, 70178 Stuttgart  
[www.arverio-bw.de](http://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](mailto:kommunikation@arverio.de)

CO2-neutral gedruckt

**ARVERIO**  
BADEN-WÜRTTEMBERG

Wir fahren für:



[www.arverio-bw.de](http://www.arverio-bw.de)



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



**Fabian Amini**  
Geschäftsführer  
+49 711 4005340  
[fabian.amini@arverio.de](mailto:fabian.amini@arverio.de)



**Winfried Karg**  
Stakeholder-Kommunikation  
+49 821 899825-15  
[winfried.karg@arverio.de](mailto:winfried.karg@arverio.de)

**Liebe Leserinnen und Leser,**

seit Juli haben wir einen neuen Namen, und in der letzten Signale-Ausgabe stellen wir Ihnen unsere neue Marke vor. Seither haben wir unseren Außenauftritt weitgehend umgestellt, und nach unserem Eindruck ist der Namenswechsel in der Öffentlichkeit und bei den Fahrgästen auf eine hohe Akzeptanz gestoßen.

Zu unserer großen Freude haben auch unsere Mitarbeiter:innen die neue Marke sehr schnell angenommen und fühlen sich bereits drei Monate später darin wie „Zuhause“. Dazu beigetragen hat, dass wir die Marke Arverio auf Grundlage unserer seit Jahren täglich gelebten Unternehmenswerte entwickelt haben. Diese Werte spiegeln unsere Haltung wieder, die die Öffentlichkeit und die Mitarbeiter:innen im Kontakt mit Arverio spüren sollen: **Jeder Einzelne zählt. Wir vor ich. Wir gestalten unsere Zukunft. Wir schaffen Vertrauen.**

Da uns kontinuierlich immer wieder schriftliches Lob über unsere Kundenbetreuer:innen im Zug erreicht, sehen wir unseren Eindruck bestätigt, dass wir auf einem guten Weg sind. Sollten Sie Themen haben, die Sie uns näher bringen möchten, so zögern Sie nicht – unsere Kontaktdaten stehen auf der Rückseite.

*Fabian Amini*  
Ihr  
Fabian Amini

# SIGNALE

**NEUIGKEITEN FÜR ENTSCHEIDER:INNEN  
NOVEMBER 2024**

[www.arverio-bw.de](http://www.arverio-bw.de)



**3 FRAGEN AN CORNELIA CHRISTIAN**

**Um welche Themen geht es bei der Zusammenarbeit zwischen dem VVS und Arverio?**

Wir arbeiten eng mit unserem Gesellschafter Arverio zusammen, vor allem bei Fahrgastinformation, Tarif und Vertrieb.

**Und wie sieht die Zusammenarbeit konkret aus?**

Unser Ziel ist es, dass die Fahrgäste immer schnell und gut informiert werden, wenn etwas nicht läuft wie geplant, z. B. bei Baustellen, Verspätungen oder Störungen. Mit Fahrplänen, Echtzeitdaten und wichtigen Hinweisen trägt Arverio seinen Teil zur transparenten Fahrgastinformation und damit Kundenzufriedenheit bei. Der VVS sorgt mit seiner hochentwickelten Plattform im Hintergrund dafür, dass alle wichtigen Informationen unternehmensübergreifend beim Fahrgast ankommen.

**Wie wird sich der VVS in der nächsten Zeit weiterentwickeln?**

Die Bauarbeiten rund um das Zukunftsprojekt „Digitaler Knoten Stuttgart“ sind für Fahrgäste und Partner im Verbund sehr anstrengend. Ziel ist es, das Angebot und damit auch die Fahrgastzahlen stabil zu halten. Entwicklungsspielräume sind derzeit eher gering. Das günstige Deutschland-Ticket, für dessen langfristige Finanzierung wir uns im Namen aller ÖPNV-Partner einsetzen, hilft den Kunden in der Zeit der herausfordernden Infrastruktur.



**Cornelia Christian**  
ist Geschäftsführerin  
des Stuttgarter Verkehrsverbunds (VVS)

**ARVERIO**  
BADEN-WÜRTTEMBERG





Bild: DB / Axel Hartmann Fotografie

# ABHILFE IST DRINGEND NÖTIG

## WIE KOMMT ES DAZU, DASS AUF EINER BAHNSTRECKE AN JEDEM TAG EIN ANDERER FAHRPLAN GILT?

**Anna Heimberger\* arbeitet in Esslingen im Klinikum; Ihr Dienst endet normalerweise um 21:30 Uhr. Sie nimmt dann den Bus zum Esslinger Bahnhof und fährt mit einem Arverio-Zug der Linie MEX 16 weitere zu ihrem Wohnort Urspring auf der Schwäbischen Alb.**

**Am 5.9.2024 funktionierte diese Verbindung wie immer. Vom 6. bis zum 8.9. fuhr der Zug bis Göppingen, dann ging es wegen Bauarbeiten nur noch mit dem Bus weiter. Am 9. und 10.9. fuhr der Zug wieder ganz normal. Am 11.9. fuhr der gewohnte Zug erst ab Plochingen, so dass sie erst den nächsten Zug eine Stunde später nehmen konnte. Am 12.9. fuhr der Zug wieder ganz normal, vom 13. bis zum 15.9. fuhr dann wieder der Bus.**

\*Name geändert

Solche Situationen hängen immer mit Bauarbeiten zusammen, aus denen sich je nach Baufortschritt ein täglich wechselnder Fahrplan ergibt. Die Ursachenforschung beginnt bei der Infrastrukturbetreiberin DB InfraGO, die sich um das Schienennetz kümmert. Ihre Aufgabe ist seit längerem schwierig, **die Bundesrepublik Deutschland als Eigentümerin im Hintergrund zeigte jahrzehntelang wenig Interesse** daran. Das Verkehrsmittel Eisenbahn wurde in Bevölkerung und Politik als „eher verzichtbar“ angesehen. Über einzelne Großvorhaben hinaus wurde quer durch das ganze Bahnnetz nur für das Allernötigste Geld bereitgestellt.

Seit kurzem ist das anders: die Bundespolitik stellt deutlich mehr Geld bereit, und die DB benennt den Zustand der Infrastruktur realistischer als zuvor. Doch letztlich kratzt man hier bei beiden Punkten nur an der Oberfläche, denn diese Vorhaben und die geplanten Beträge sind immer wieder Zankapfel der Politik und werden schnell mal zum Streichposten. Wer kann es da den Lieferanten und Baufirmen verdenken, wenn sie ihre Kapazitäten an Baumaschinen, Ersatzteilen und Personal nicht oder nur sehr zurückhaltend ausweiten?

**Die Anzahl der von Bauarbeiten betroffenen Züge auf dem Schienennetz der DB ist derzeit etwa doppelt so groß wie noch vor fünf Jahren.** Doppelt so viele Planer:innen, die das alles organisieren und vorbereiten sollen, gibt es nicht. Gleichzeitig beeinflussen und überlagern sich die vielen



Baustellen gegenseitig, so dass Komplexität und Aufwand der Planung überproportional ansteigen. Die von der DB InfraGO selbst gesetzten Ankündigungsfristen werden oft nicht eingehalten, und bei den unter Zeitdruck entstehenden Planungen ist die Fehlerquote gestiegen. Bei Bahnunternehmen wie Arverio setzt sich das dann fort: Obwohl wir mehr Planer:innen beschäftigen als vorgesehen, kommen sie manchmal nicht hinterher. Sie müssen die Unterlagen der DB InfraGO umsetzen in komplexe Schichtpläne, Fahrzeugumläufe, Planungen für Reinigung und Toilettenentleerung, Busersatzverkehre, für die Fahrgastinformation auf Apps und Aushängen, und, und, und.

Am Ende dieser Kette stehen dann die Pendler:innen, die erst kurzfristig von massiven Auswirkungen auf ihren täglichen Arbeitsweg erfahren sowie die wartenden Fahrgäste am Bahnsteig, die nicht damit rechnen, jeden Tag mit einem anderen Ersatzfahrplan zurechtzukommen zu müssen.

## WER KANN WAS TUN, DAMIT DIESE MISERE EIN ENDE HAT?

Die DB InfraGO will künftig ihre Instandhaltungs- und Bauvorhaben mit Hilfe von standardisierten, vorab terminierten Sperrzeit-Containern realisieren. Kerngedanke ist, für jede Strecke längerfristig Sperrzeiten zu planen und dann alle anfallenden Arbeiten parallel zu erledigen, so dass die Strecke danach auf längere Zeit uneingeschränkt zur Verfügung steht. **Wir von Arverio haben die Erwartung,**

**das die DB InfraGO dieses vielversprechende Konzept dann auch so umsetzt und dass dadurch täglich wechselnde Ersatzfahrpläne nicht mehr vorkommen.**

Wir sehen allerdings, dass dieser richtige Schritt nicht ausreicht. Unseres Erachtens müsste die Bundespolitik quer über die maßgeblichen Parteien hinweg die **Eisenbahn-Infrastruktur als langfristiges Thema erkennen**, das Planungssicherheit und **eine über mehrere Jahre gesicherte Finanzierung braucht**. Wie andere Unternehmen der Branche sind auch wir der Meinung, dass dafür ein verkehrsträgerübergreifender Infrastrukturfonds geschaffen werden sollte, der die Finanzierung von Erhalt und Ausbau über mindestens fünf, besser zehn Jahre sichert und rollierend Jahr für Jahr fortgeschrieben wird. Es kann nur funktionieren, wenn die DB InfraGO die nötigen Ressourcen langfristig planbar erhält, um die gesetzten Ankündigungsfristen einzuhalten. Gute Ersatzfahrpläne kommen dann zustande, wenn die DB InfraGO bei Vorhaben mit massiven Auswirkungen frühzeitig gemeinsam mit allen Beteiligten überlegt, wie der Verkehr in der Bauzeit mit möglichst geringen Beeinträchtigungen erfolgen kann. So ist die DB jetzt bei der Sanierung der Riedbahn zwischen Mannheim und Frankfurt vorgegangen, und das ist dringend auch bei vielen anderen Baustellen nötig. Zudem wäre das DB InfraGO-Regelwerk, soweit es über die gesetzlichen Anforderungen hinausgeht, kritisch zu hinterfragen und auch zu reduzieren.