

NUR
EINE
ZAHL:

15.000

15.000 Mal - so oft geht eine Zugtür bei Arverio Bayern durchschnittlich im Jahr auf und zu.

Bei unseren modernen Zügen lassen sich die Zugtüren kinderleicht per Knopfdruck öffnen. Dahinter steckt viel Technik: Türantrieb, Trittstufe, Spaltüberbrückung zum Bahnsteig, Lichtschranke und Sensoren zum sicheren Schließen der Tür, und noch manches mehr. Diese ganze Technik wird regelmäßig überprüft und gewartet, damit sie zuverlässig funktioniert. Das Ziel des ganzen Aufwands: guter Service und Komfort für die Fahrgäste.

Angesichts der hohen Beanspruchung ist es erstaunlich, dass es zu vergleichsweise wenigen Türstörungen kommt.



GUT VORBEREITET MIT NOTFALLÜBUNG

Die Eisenbahn ist das sicherste Verkehrsmittel in Deutschland. Dennoch kann es Unglücksfälle geben. Daher wurde mit einer groß angelegten Notfallübung am 15.10. in Aalen der Ernstfall simuliert. Um gut vorbereitet zu sein, übten Einsatzkräfte gemeinsam mit den Eisenbahnunternehmen DB InfraGO und Arverio, was im Fall des Falles zu tun wäre. Für Arverio ist die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs unabdingbar; eine eigene Abteilung kümmert sich im Unternehmen darum, dass der Zugverkehr die Sicherheitsanforderungen erfüllt. „Wir von Arverio bedanken uns bei allen Partnern, bei DB InfraGO, bei den Feuerwehren, bei allen anderen Institutionen. Es war schön und sehr beeindruckend, trotz des sehr ernsten Themas diese professionelle Zusammenarbeit zu erleben“, resümiert Eisenbahnbetriebsleiter Matthias Ferchl.

Herausgeber:
Arverio Bayern GmbH
Morellstraße 33, 86159 Augsburg
www.arverio-by.de

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

CO2-neutral gedruckt

ARVERIO
BAYERN

BEG
WIR BEWEGEN
DAS BAHNLAND BAYERN

bwegt
Mobilität für Baden-Württemberg

Wir fahren für:

MOFAIR: DB KONZERN ENTFLECHEN UND NEU AUFSTELLEN

mofair ist das Bündnis für fairen Wettbewerb im Schienenpersonenverkehr, in dem auch Arverio Mitglied ist. In einem gemeinsamen Apell mit dem Verband DIE GÜTERBAHNEN sowie dem Bundesverband Schienennahverkehr (BSN) hat mofair nun den Bund und den aktuellen Aufsichtsrat der DB InfraGO aufgefordert, die vom Bundesverkehrsministerium (BMV) in der „Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene“ beschriebenen Schritte der Entflechtung konsequent weiterzugehen und die Weichen für eine Neuaufstellung der DB InfraGO mit der dazu notwendigen Fachkompetenz der Branche zu stellen.

Lesen Sie die ganze Meldung



www.mofair.de

MOFAIR
Bündnis für fairen Wettbewerb
im Schienenpersonenverkehr

Liebe Leserinnen und Leser,

ich werde Ende November das Unternehmen verlassen, um im kommenden Jahr beruflich eine neue Herausforderung anzutreten. Daher lesen Sie an dieser Stelle zum letzten Mal meine Worte.

Für mich war es eine sehr intensive und sehr schöne Zeit bei Arverio. Ich bin meinem Team sehr dankbar. Gemeinsam haben wir in den letzten Jahren einige schwierige Klippen umschifft und Arverio aus stürmischen Gewässern in sicheres Fahrwasser gebracht. Bei vielen Themen, die wir selbst beeinflussen können, stehen wir gut da, wie zum Beispiel bei der Personaldeckung und den eigenverschuldeten Zugausfällen. Aber die herausfordernde Infrastruktur- und Baustellensituation, die sich negativ auf unsere Betriebsqualität und Fahrgastinformation auswirkt, stellt eine zunehmende Belastungsprobe für unsere Fahrgäste und unser Team dar.

Die Zukunft von Arverio liegt in guten Händen. Ich wünsche Stefanie Petersen und Arno Beugel, die bereits lange mit mir in der Geschäftsführung von Arverio tätig sind, weiterhin viel Erfolg und alles erdenklich Gute. Meine Bitte an Sie: Bleiben Sie weiterhin Arverio gewogen, begleiten Sie das Unternehmen weiterhin mit Fairness und konstruktiver Kritik. Falls Sie direkt in den Austausch mit Frau Petersen oder Herrn Beugel treten möchten, finden Sie ihre Kontaktdaten auf der Rückseite dieses Newsletters.

Viele Grüße und alles Gute

Ihr
Fabian Amini

SERVUS

NEUIGKEITEN FÜR ENTSCHEIDER:INNEN NOVEMBER 2025

3 FRAGEN AN MARKUS EGGER

Warum planen Sie mit Ihrem Team, wann und wie oft welche Züge im Nahverkehr fahren, und nicht Arverio selbst?

Die BEG finanziert den Betrieb der Regionalzüge in Bayern und ist deshalb unter anderem auch für die Planung verantwortlich. Dabei haben wir uns zum Ziel gesetzt, einen bestmöglichen integrierten Fahrplan über alle Anbieter hinweg zu finden, damit Reiseketten, bei denen die Fahrgäste die Züge mehrerer Unternehmen nutzen, auch gut funktionieren.

Wie stark werden Sie bei der Planung der Fahrpläne von der Infrastruktur eingeschränkt?

Die Infrastruktur ist in der Tat das Wichtigste, auf das man bei der Angebotsplanung achten muss. Gerade eingleisige Strecken oder Abschnitte auf denen sich Fern-, Güter- und Nahverkehrszüge die Gleise teilen, schränken die Möglichkeiten bei der Fahrplangestaltung stark ein und oft sind dann leider nicht alle Anschlüsse, die wir herstellen wollen, möglich.

Am 14. Dezember beginnt der neue Fahrplan. Wann haben Sie mit den Planungen dafür begonnen?

Für die kleineren Änderungen zum jeweiligen Fahrplanwechsel starten wir mit den Planungen und Abstimmungen üblicherweise knapp 2 Jahre vorher, da wir auch schon allerspätestens 10 Monate vor dem Fahrplanwechsel fertig sein müssen. Denn im März jeden Jahres müssen schon die gewünschten Zeiten der Züge beim Infrastrukturbetreiber DB InfraGO verbindlich angemeldet werden. Stehen größere Änderungen an, wie zum Beispiel dann nächstes Jahr durch die Inbetriebnahme von Stuttgart 21, beginnen wir deutlich früher. Erste konkrete Überlegungen hierzu sind sicher schon gut 10 Jahre alt, die werden dann immer wieder mal an neue Erkenntnisse und Rahmenbedingungen angepasst.



Markus Egger leitet die Abteilung Planung bei der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG).

ARVERIO
BAYERN



www.arverio-by.de





MODERN UND FLEXIBEL

AUS DER REGION NACH MÜNCHEN UND ZURÜCK

Arverio Bayern setzt im Augsburger Netz moderne elektrische Triebzüge der Firma Siemens ein, die zum Betriebsstart im Dezember 2022 neu geliefert wurden. Sie zeigen schon rein äußerlich in ihrer bayerisch geprägten Farbgebung unsere Verbindung mit dem Freistaat und den Menschen in der Region. Die Innenräume sind hell und freundlich gehalten, das schwungvolle Design sorgt für Dynamik und eine positive Grundstimmung.

Das **Augsburger Netz** hat zu den Stoßzeiten zwischen Augsburg und München sehr viele Fahrgäste, zu den verkehrsschwachen Zeiten und an den von München weiter entfernten Streckenabschnitten ist die Nachfrage geringer. Daher setzen wir zwei verschiedene Fahrzeugtypen ein: Bevorzugt auf der Strecke nach München fährt unser Sitzplatzkönig, der doppelstöckige Desiro HC, und überall im Netz der kleinere Mireo. Bei Bedarf können mehrere Fahrzeuge auch beider Zugtypen miteinander gekuppelt und von einem Führerstand aus bedient werden.

Leider haben sich seit Betriebsstart immer wieder vermehrt Fehler und Probleme gezeigt, besonders bei den Mireos. Siemens hat inzwischen zwei Softwareupdates eingespielt, wodurch die Fahrzeuge im Betrieb stabiler wurden. Da allerdings immer noch mehr Störungen auftreten, als bei vergleichbaren Neufahrzeugen üblich, drängt Arverio gegenüber Siemens auf weitere Besserung.

ZAHLEN, DATEN, FAKTEN: DIE ZÜGE FÜR DAS AUGSBURGER NETZ

MIREO		DESIRO HC	
Vorhandene Fahrzeuge	44	Vorhandene Fahrzeuge	12
Länge	69,86 Meter	Länge	131 Meter
Antriebsleistung	2.600 kW	Antriebsleistung	4.000 kW
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h	Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Sitzplätze 2. Klasse	200	Sitzplätze 2. Klasse	500
Sitzplätze 1. Klasse	16	Sitzplätze 1. Klasse	38
Fahrradstellplätze	18	Fahrradstellplätze	45
Einstiegshöhe	30-76 cm	Einstiegshöhe	30-76 cm



KOSTENLOSES WLAN

Im Auftrag der Bayerischen Eisenbahngesellschaft bieten wir unseren Fahrgästen kostenloses WLAN an. Das funktioniert, weil unsere Züge eine Mobilfunkverbindung haben und das Signal im Fahrgastrraum verteilen können. Falls es an manchen Streckenabschnitten keine Mobilfunkverbindung gibt, können wir über das Zug-WLAN auch keine Verbindung ermöglichen.

TECHNISCH AUF DER HÖHE DER ZEIT

Die Siemens-Triebzüge sind voll mit moderner Technik, die dabei hilft, dass unsere Fahrgäste pünktlich und sicher am Ziel ankommen und sich während der Fahrt gut informiert fühlen. Energieeffiziente Technik ist für uns selbstverständlich, und wie bei allen modernen Zugtypen üblich, geben auch unsere Züge beim Bremsen Energie zurück ins Stromnetz.

Einige Beispiele:

ETCS, der künftige Standard der Zugsicherungs-technologie, macht die ortsfesten Eisenbahnsignale neben dem Gleis überflüssig: Der Lokführer bekommt alle nötigen Informationen im Führerstand angezeigt. Diese neue Technik wird im Streckennetz der Region bisher noch nicht angewendet. Doch unsere Züge sind bereits auf den Einbau von ETCS vorbereitet und können grundsätzlich nachgerüstet werden, sobald man die Strecken der Region damit ausstattet. Zudem sind sie mit einem modernen **Fahrgastinformationssystem** ausgestattet. So erfahren die Fahrgäste zum Beispiel schon vor dem Ausstieg, welche Anschlusszüge sie am nächsten Bahnhof erreichen.

Die **Klimaanlage** sorgt für angenehme Temperaturen zu jeder Jahreszeit. Die **Videoüberwachung** des Fahrgastrraumes bringt mehr Sicherheit, die **automatische Zählung der Fahrgäste** beim Ein- und Aussteigen liefert unserer Betriebsplanung wichtige Daten.

VIEL PLATZ FÜR ALLE

An jeder Tür haben wir einen Mehrzweckbereich. Hier finden Fahrgäste, die im Rollstuhl sitzen, Kinderwagen und Fahrräder ihren Platz, und es gibt Stauraum für großes Gepäck. Wenn die Fläche dafür einmal nicht benötigt wird, stehen die Klappsitze allen zur Verfügung. Zudem haben wir Gepäckablagen über den Festsitzen und großzügige Sitzabstände, sodass es viel Platz für alle gibt.

UND WENN MAL ETWAS NICHT GEHT?

Jeder unserer Züge fährt täglich viele, viele Kilometer, durchschnittlich rund **180.000 Kilometer** pro Jahr. Das sind viel mehr, als man das etwa von seinem Auto kennt. Damit alles gut funktioniert, müssen die vielen technischen Komponenten entsprechend oft und intensiv in der Werkstatt überprüft und gewartet werden. Damit haben wir EUCO Rail beauftragt, und diese Firma hat dafür in Langweid am Lech eine Werkstatt. Zusätzlich setzt EUCO Rail mobile Reparaturtrupps ein, sodass die Züge im Fall von kleineren Störungen nicht extra nach Langweid fahren müssen.

