

# VDV Das Magazin

Was uns bewegt. Wen wir bewegen.

Ausgabe 01 | 2026



Streckensperrungen und Umleitungen:

## Güterverkehr arg in Bedrängnis

Seite 6

**25 Jahre VDV-Akademie :** Viel Neues im Jubiläumsjahr

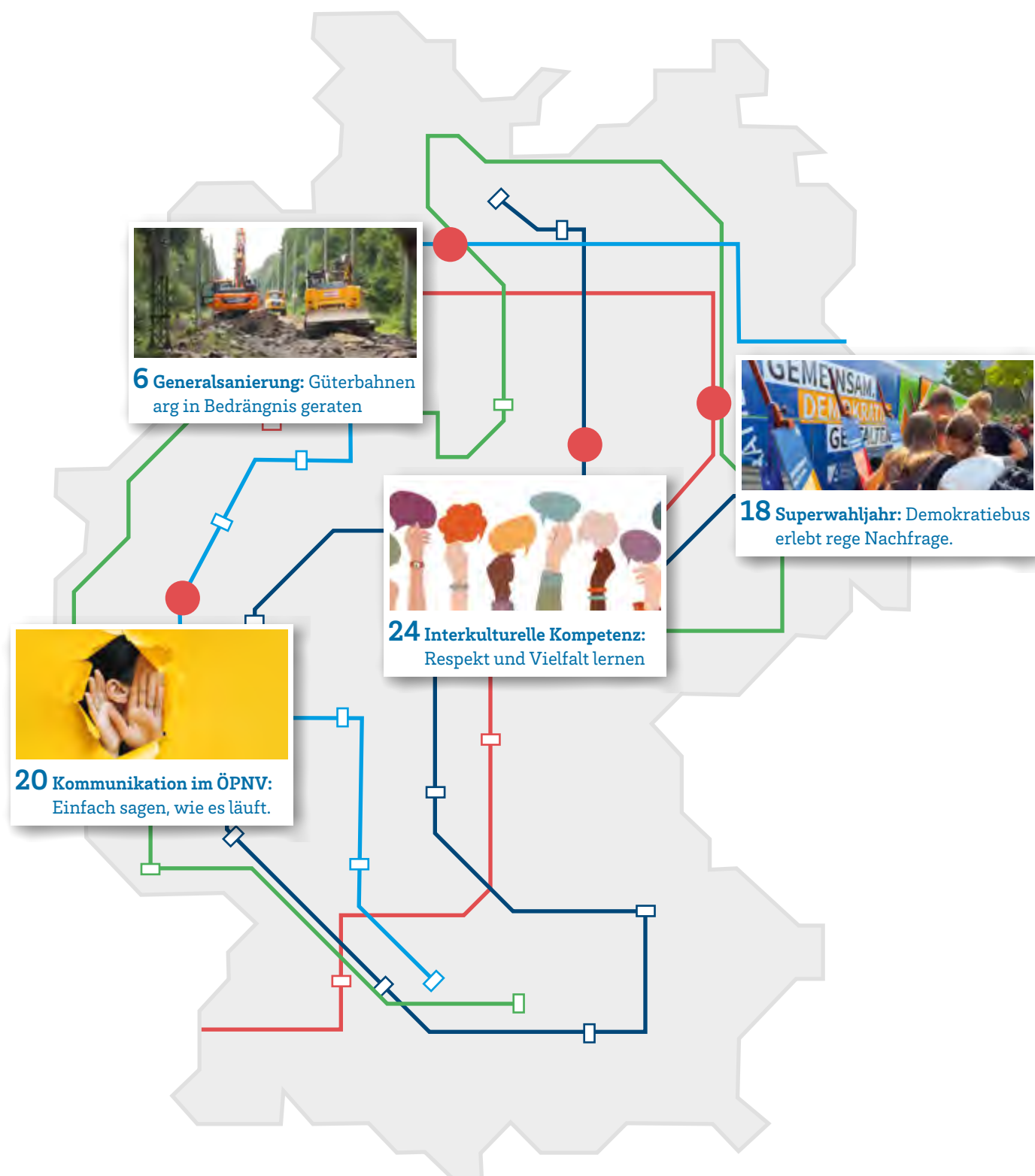
Seite 12

**Autonomes Fahren :** Studie zeigt Potenziale von ÖPNV-Shuttles

Seite 16

**„Superwahljahr“:** Demokratiebus geht auf Deutschlandtournee

Seite 18



## Sicherheit braucht Rückendeckung durch die Politik



Der Anlass, warum wir jetzt wieder über das Thema Sicherheit reden müssen, ist ernst und sehr traurig. Der gewaltsame Tod des Zugbegleiters Serkan C. hat uns alle entsetzt. Seit Jahren stellen wir im gesamten ÖPNV eine deutliche Zunahme von Übergriffen auf Beschäftigte und Fahrgäste fest. Wir müssen die Ursachen für die zunehmende Gewalt stärker in den Blick nehmen. Offenkundig reichen die Maßnahmen, die wir bislang mit großen Anstrengungen ergriffen haben, nicht aus.

Die Ergebnisse des von der Deutschen Bahn initiierten Sicherheitsgipfels wie die Ausrüstung von Mitarbeitenden im Kundenkontakt mit Bodycams, zusätzliche Kräfte bei DB Sicherheit sowie die Maßgabe „Eigensicherung vor Prüfung“ bei Ticketkontrollen sind erste wichtige Impulse. Wir stehen am Anfang eines Prozesses, den wir noch intensiver als bisher vorantreiben müssen. Alle Beteiligten – Verkehrsunternehmen, Politik, Sicherheitsbehörden – müssen weiter kontinuierlich im Austausch bleiben, um diese Maßnahmen dauerhaft auf ihre Wirksamkeit zu überprüfen und weiterzuentwickeln. Am Ende müssen wir das Ziel erreichen: mehr Sicherheit für unsere Kolleginnen und Kollegen im täglichen Betriebsgeschehen schaffen und sie in einem offensichtlich schwieriger gewordenen Umfeld vor Übergriffen schützen.

Der VDV steht bereit, seine fachliche Kompetenz in diesen Prozess einzubringen. Als Branchenverband engagieren wir uns schon seit Längerem für dieses Thema. Für uns ist Sicherheit ein Versprechen an unsere Fahrgäste und unsere Beschäftigten. Zuletzt haben wir vor zwei Jahren konkrete Vorschläge gemacht, wie die Situation verbessert werden könnte. Dazu zählt, die Aufbewahrungsfrist von Videoaufzeichnungen bundesweit auf 30 Tage zu verlängern, Kolleginnen und Kollegen im Prüf- und Fahrdienst nach § 115 StGB Vollstreckungsbeamten gleichzustellen und Schwarzfahren als Straftatbestand zu erhalten.

Das alles hätte Serkan C. nicht geholfen. Wir benötigen jedoch eine klare gesetzliche und ordnungspolitische Rückendeckung. Auch wenn es vor diesem tragischen Hintergrund unpassend erscheint: Wir müssen auch über eine entsprechende Finanzierung von mehr Sicherheit in den Verkehrsverträgen sprechen. Deshalb darf das Thema auf der Verkehrsministerkonferenz Ende März nicht zu kurz kommen.

Herzlichst, Ihr

Ingo Wortmann

## VDV Die Verkehrsunternehmen

- 3 Editorial**  
Sicherheit braucht Rückendeckung durch die Politik.
- 4 VDV im Bild**  
Nach dem Tod von Serkan C.: Sicherheit ist wieder ein Thema.
- 6 Titelstory**  
Folgen der Streckensperrungen: Güterbahnen befürchten Ruin.

- 10 Aktuell**  
Modernisierung des ÖPNV über das GVFG starten
- 11 Aktuell**  
Innotrans: Letzte freie Plätze am Gemeinschaftsstand des VDV
- 12 25 Jahre VDV-Akademie**  
Aus der Branche, für die Branche

- 16 Hintergrund**  
DB-Studie zeigt die Potenziale autonomer Shuttles für den ÖPNV.
- 18 Aktuell**  
Konrad-Adenauer-Stiftung und Flix werben für die Demokratie.
- 20 Hintergrund**  
VDV-Akademie arbeitet an neuen Angeboten zur Sprachförderung.

- 24 Hintergrund**  
Wie ein Projekt ÖPNV-Unternehmen für kulturelle Vielfalt sensibilisierte.
- 26 Aus dem Verband**  
Fahrgastinformation: Standards stärken die visuelle Barrierefreiheit.
- 30 Zu guter Letzt**  
Vom Eise befreit: Muskelkraft im Einsatz für Berlins Oberleitungen



VDV Das Magazin  
auch online unter:  
[www.vdv-dasmagazin.de](http://www.vdv-dasmagazin.de)





#### **Nach dem Tod von Serkan C.: Sicherheit ist wieder ein Thema**

Der gewaltsame Tod des Kundenbetreuers Serkan C. hat bundesweit Entsetzen ausgelöst und die Menschen sprachlos gemacht. Seitdem beschäftigen sich politisch Verantwortliche verstärkt damit, wie die Sicherheit in Bussen und Bahnen für Fahrgäste und Personal nachhaltig verbessert werden kann. „Wir müssen uns dabei auf Maßnahmen konzentrieren, die schnell und wirksam umsetzbar sind“, betont VDV-Präsident Ingo Wortmann. Sofern sie es wünschen, erhalten DB-Mitarbeitende mit Kundenkontakt seitens der Bahn Bodycams (Foto). Ein Schwerpunkt von Bund, Ländern und Branche müsse, so der VDV-Präsident, die digitale Prüfung der Deutschland-Tickets sein.



## WAS ZU TUN IST

- Umleiterkapazitäten sichern
- Sperrkonzepte prüfen
- Kosten kompensieren
- Regelwerke anpassen
- Taskforce inkl. Schienengüterverkehr
- Trassenpreissystem erneuern
- Preisniveau senken

# Sperrungen und fehlende Umleitungen: Güterbahnen befürchten den Ruin

Die Generalsanierung des Schienennetzes bringt paradoxerweise die Güterbahnen in Bedrängnis. Zwar bezweifelt kein Unternehmen die Notwendigkeit, die Infrastruktur von Grund auf zu erneuern. Doch monatelange Streckensperrungen letztlich unersetzlicher Rollbahnen rauben den Bahnen die Geschäftsgrundlage. In der Branche wird gefordert, statt der kompletten Schließung kilometerlanger Abschnitte die Baustellen so einzurichten, dass der Verkehr teilweise weiter rollen kann.

Die Rechnung, die der Netzbetreiber DB InfraGO gegenüber dem Verkehrs- und dem Finanzministerium des Bundes zur Begründung des Mittelbedarfs aufmacht, erscheint auf den ersten Blick schlüssig und überzeugend. Bereits bei den Sanierungsprojekten der Jahre 2025 und 2026 zeige sich deutlich: Mehrmonatige Vollsperrungen brächten gegenüber „einer hypothetisch-konventionellen Vorgehensweise unter dem rollenden Rad“ Nutzen-Kosten-Vorteile in dreistelliger Millionenhöhe, teilte der Netzbetreiber den Behörden mit. Doch aus der Sicht der Güterbahnen sind die Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen schon fast eine Milchmädchenrechnung: Sie würden in keiner Weise die technischen und wirtschaftlichen Probleme mit hohen Kostenbelastungen berücksichtigen, die sich durch die monatelange Schließung leistungsfähiger Trassen stellen.

Ein breit aufgestelltes Bündnis von Bahnunternehmen und Branchenverbänden, an dem sich auch der VDV maßgeblich beteiligt, machte

Personal und Fahrzeuge“. Auch in dieser Bilanz gibt es einen dreistelligen Millionenbetrag – nicht als Gewinn, sondern als Folge zusätzlicher Kosten durch den Baustellenstress.

### Verkehre wandern auf die Straße ab

Da geht es nicht nur um zeit- und kilometerfressende, großräumige Umleitungen – etwa, dass ein Güterzug von Hamburg nach Berlin über Köln und durch das Ruhrgebiet fahren muss. Es geht auch in hohem Maße um entgangene Geschäfte, wie eine VDV-Umfrage unter den Mitgliedsunternehmen belegt. Beispiel: Ein Güterzug muss baubedingt um 100 Meter verkürzt werden. Weil die Transportkapazität sinkt, beläuft sich der Umsatzverlust pro Zug auf eine mittlere vierstellige Summe. Über ein halbes Jahr und mehr als tausend Züge summiert sich das für das betroffene Unternehmen auf eine mittlere einstellige Millionensumme. Hinzu kommt ein hoher sechsstelliger zusätzlicher Betrag für den Mehraufwand an Personal und Material. Alles in allem gefährdet das die Existenz der Güterbahn. Darüber hinaus kann dem Kunden nicht mehr verlässlich mitgeteilt werden, wann seine Transporte ankommen. Berechnungen machen deutlich, dass längst nicht jeder Transport auf der Schiene weiter gefahren werden kann. Die Branche befürchtet, dass 15 Prozent des derzeitigen Verkehrs infolge fehlender Ausweichmöglichkeiten ausfällt. Bei manchen Korridoren kann aber mangels alternativer Strecken nahezu jeder dritte Zug

Die Güterbahnen können auch noch Geld verdienen, wenn ihr Marktanteil niedriger ist. Die Frage ist, ob das gesellschaftlich und politisch so wünschenswert ist.

Joachim Berends  
VDV-Vizepräsident

Baustelle, so weit das Auge reicht: Im Zuge der Generalsanierung der Strecke Hamburg – Berlin wurde die feste Fahrbahn ausgebaut und abtransportiert, hier bei Wittenberge.



nicht fahren. Fast schon zwangsläufig: Die Verkehre werden auf die Straße abwandern – und möglicherweise so schnell nicht zurückkommen.

Das erwischt die Branche des Schienengüterverkehrs zu einem Zeitpunkt, da die Aufholjagd zur Straße an Tempo verloren hat. Die Beförderungsleistung, gemessen in Tonnenkilometern (tkm), lag

vor zehn Jahren bei 138,4 Milliarden tkm. Sie stürzte 2020 auf einen Tiefpunkt von 128 Milliarden tkm, erlebte dann einen Aufschwung in Coronazeiten. Doch derzeit ist sie auf Talfahrt. 2025 waren es schätzungsweise lediglich 133,9 Milliarden tkm. Bei den Unternehmen führt man das zurück auf die wirtschaftliche Flaute und den harten intermodalen Wettbewerb, der auch die Auswirkungen der Zölle zu spüren bekommt. Umso

größer ist die Befürchtung, dass die Generalsanierung mit ihren Mehrkosten und Qualitätseinbußen massiv die Wettbewerbsfähigkeit gegenüber dem Lkw schwächt.

VDV-Präsident Ingo Wortmann brachte es kürzlich bei der Jahrespressekonferenz des Branchenverbandes auf den Punkt: „Wir müssen den Markt im Blick behalten, sonst kommt der Tag eines sanierten Netzes, auf dem es viele Unternehmen gar nicht mehr gibt.“ Einen weiteren Aspekt steuert VDV-Vizepräsident Joachim Berends bei. Der Chef der Bentheimer Eisenbahn erinnert an das stets formulierte verkehrspolitische und ökologische Ziel, mehr Verkehr auf die Schiene zu holen: „Die Güterbahnen können mit



*Wir Eisenbahnverkehrsunternehmen werden mit Mehrkosten für absurde Umleitungsverkehre belastet, die unsere intermodale Wettbewerbsfähigkeit massiv schwächen.*

**Christian Betchen**  
Geschäftsführer der  
Kreisbahn Siegen-Wittgenstein

ihren Aufträgen auch bei einem niedrigeren Marktanteil noch Geld verdienen – die Frage ist, ob das gesellschaftlich und politisch so wünschenswert ist“, so Joachim Berends: „Wenn dem nicht so ist, muss die Politik den Rahmen verändern.“

In der Branche gibt es erhebliche Zweifel an der Eignung ausgewählter Ausweichrouten. Sie seien häufig nicht für die zusätzlichen Verkehrsbelastungen durch schwere Güterzüge technisch vorbereitet worden. Oder Ersatzstrecken seien nicht elektrifiziert, sodass Dieselloks und Personal beschafft werden müssten. Mit großer Enttäuschung nehmen die Güterbahnen zudem zur Kenntnis, dass sich die Bauarbeiten immer weiter hinauszögern. Die ursprüngliche Planung sah eine weitgehende Generalsanierung bis zum Ende des Jahrzehnts vor, doch inzwischen sind Maßnahmen bis weit in die 30er-Jahre avisiert. Und dies nicht einmal umfassend. So würden insbesondere Stellwerkserneuerungen und die Ausstattung mit dem digitalen Leit- und Sicherungssystem ETCS auf spätere Zeitpunkte verschoben – mit dann erneuten Engpässen für den Güterverkehr.

#### Siegerland: Hälfte der Verkehre gefährdet

Welche Auswirkungen die Korridorsanierung haben kann, zeigt das Beispiel Siegerland – Deutschlands drittgrößte Industrieregion mit 80.000 Unternehmen, Sitz von rund 150 „Hidden Champions“ sowie industrielles Zentrum der Stahl- und Blechverarbei-

## i STIMME FÜR DIE INFRASTRUKTUR

Der VDV gibt den Infrastrukturunternehmen eine stärkere Stimme und hat den Allgemeinen Ausschuss Eisenbahninfrastruktur (AAEI) ins Leben gerufen. Vorsitzende sind Jörg Sandvoß, vormals DB-Konzernbeauftragter für gemeinwohlorientierte Infrastruktur, und Harald Kreft, Head of Infrastructure bei der Hamburg Port Authority.



## GENERALSANIERUNGEN: SCHIENENNNetz UNTER DRUCK

Viele Baustellen und Großmaßnahmen bringen das Schienennetz an seine Leistungsgrenze. Insgesamt gelten 25 Strecken als dauerhaft überlastet. Für 2026 sind voraussichtlich 28.000 Baustellen geplant. Weniger Kapazitäten sind die Folge, mehr Störungen zu erwarten. Umleiterstrecken sind häufig nicht ertüchtigt. Die – teilweise weiträumigen – Umleitungen sind für die Güterbahnen teuer oder überhaupt nicht möglich. Die Stabilität, die Kapazität und die Kosten im Schienengüterverkehr, aber auch im Personenverkehr geraten gleichzeitig unter Druck. Längere Laufzeiten der Züge und mehr Störungen gehen auf Kosten der Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit. Der höhere Aufwand durch die Umwege führt zu steigenden Kosten für Personal, Fahrzeuge, Terminal- und Abstellgebühren. Der ungünstige Personaleinsatz und kürzere Züge mindern die Produktivität und ziehen Umsatz- und Ergebnisverluste nach sich. Weil Lieferketten unsicherer werden, gehen Verkehre auf die Straße.



Quelle: DB InfraGO

tung. Die Siegstrecke, der direkte Schienenweg von Siegen nach Troisdorf zur rechtsrheinischen Rollbahn von den Nordseehäfen bis nach Italien, soll vom Ende dieses Jahres an acht Monate gesperrt sein. Für die Kreisbahn Siegen-Wittgenstein (KSW) würde das bedeuten: Komplette Einstellung des kombinierten Verkehrs mit internationalen Verbindungen, weil die Tunnelhöhen auf der als Umleitung vorgesehenen Ruhr-Sieg-Strecke für die Trailer nicht hoch genug sind. Weiterhin können Güterzüge dort nur mit 40 Prozent der Anhängelast fahren, die auf der Siegstrecke möglich sind. Unter dem Strich ist die Hälfte aller bestehenden Güterverkehre der Region gefährdet. „Wir Eisenbahnverkehrsunternehmen werden in einer Zeit der wirtschaftlichen Rezession mit schwachem Güterverkehrsaufkommen noch mit Mehrkosten für absurde Umleitungsverkehre belastet, die unsere intermodale Wettbewerbsfähigkeit massiv schwächen“, sagt Christian Betchen, KSW-Geschäftsführer: „Das Konzept der Korridorsanierung ist gescheitert.“ Ein weiteres Beispiel ist der Infrastrukturbetreiber Bayernhafen. Die Sanierungssperrung der Strecken nach Regensburg und Passau wird den kombinierten Verkehr hart treffen: Keine Züge, kein Umschlag in den Terminals. Die Bayernhafen-Gruppe und ihre

Kunden befürchten „gravierende Auswirkungen“, so Bayernhafen-Geschäftsführer Joachim Zimmermann.

Auch andere Betreiber des Kombinierten Verkehrs, die alle auf schnelle und pünktliche Züge auf direkten Routen setzen, sind durch die Baumaßnahmen schwer betroffen. Ganz andere Probleme hat die Havelländische Eisenbahn (HVLE), die annähernd 20 ihrer elektrischen Güterzugloks mit ETCS ausgestattet hat. Sie kann die teure Technik nicht nutzen, weil ihr Einbau ins Netz auf Jahre verschoben wurde. VDV-Präsident Wortmann warnt mit Blick auf die Branche vor „existenzgefährdenden Folgen“. Das Sanierungskonzept müsse „betrieblicher gedacht und nachjustiert werden“. Vollsperrungen seien für den Güterverkehr oft zu starr, zumal wenn Ausweichrouten nicht ausreichend ertüchtigt seien. Auch Christian Betchen fordert ein Umdenken: „Es ist dringend angeraten, den Auftrag der bundeseigenen DB InfraGO wieder auf die Gewährleistung einer hohen Verfügbarkeit der ihr anvertrauten Bundesschienenwege zu legen – anstatt auf die Optimierung der Baukosten für den Eigentümer Bund. Für einen wettbewerbsfähigen Schienengüterverkehr kann es nur einen Weg geben: die Rückkehr zum Bauen unter dem rollenden Rad.“



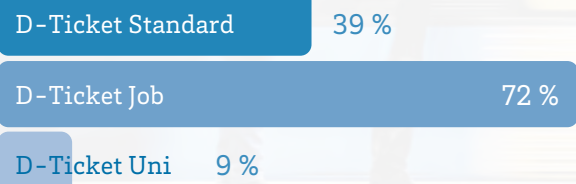
Generalsanierung zwischen Hamburg und Berlin: Im Bereich des Bahnhofs Ludwigslust (l.) sind die Gleise unterbrochen. Auch in Büchen wird gebaut (r.)





In welchem D-Ticket-Produkt sehen Sie 2026 das größte Wachstumspotenzial?

(Mehrfachnennung möglich)



Quelle: VDV - Branchenumfrage D-Ticket 2026

# ÖPNV-Modernisierung über das GVFG starten

Nach Berechnungen des VDV nutzten im vergangenen Jahr 9,86 Milliarden Menschen den ÖPNV in Deutschland – 0,8 Prozent mehr als im Vorjahr. VDV-Präsident Ingo Wortmann zeigte sich bei der Vorstellung der Bilanz jedoch nur teilweise zufrieden: „Es wäre mehr Wachstum möglich, wenn wir nicht durch den schlechter werdenden Zustand unserer Infrastrukturen, die Probleme bei der Beschaffung und Zulassung von Fahrzeugen sowie durch zu viel Bürokratie bei der Rekrutierung von neuem Personal an Qualität und Zuverlässigkeit verlieren würden.“ Das würden auch die Kundinnen und Kunden spüren.

Ingo Wortmann forderte einmal mehr verlässliche politische Rahmenbedingungen und konkret, endlich den ÖPNV-Modernisierungspakt anzugehen – wie im Koalitionsvertrag angekündigt. „Eine Realisierung des Modernisierungspakts lehnen das Bundesfinanz- und das Bundesverkehrsministerium bislang unter Hinweis auf fehlende zusätzliche Finanzmittel ab, da sie insbesondere finanzielle Forderungen der Länder und Kommunen befürchten.“ Als Ausgangspunkt eines ÖPNV-Modernisierungsprogramms eigne sich vor allem das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). In

der bereits begonnenen vierten Änderung dieses Gesetzes sieht der VDV einen geeigneten Hebel, um die Modernisierung schnell mit konkreten Maßnahmen zu starten.

### Personalkosten legen deutlich zu

Wirtschaftlich weiter unter Druck steht die Branche vor allem aufgrund der deutlich gestiegenen Personalkosten. Während sich im ÖPNV die Kosten etwa für Strom und Diesel wenig veränderten, legten die Personalkosten um fünf Prozent zu. Werde der ÖPNV nicht ausreichend durch die öffentlichen Haushalte finanziert, drohten Angebotskürzungen.

Mit dem Deutschland-Ticket fuhren zum Jahresende 14,6 Millionen Menschen (Anfang 2025: 13,5 Millionen). „Da ist noch mehr drin“, sagte Ingo Wortmann und schätzte das Potenzial auf 20 Millionen D-Tickets. „Wenn wir die Verkaufszahlen signifikant erhöhen wollen, dann im Bereich des Jobtickets“, erläuterte VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff. Dass das Deutschland-Ticket nun eine Perspektive bis mindestens 2030 hat, will die Verkehrsbranche nutzen. Wie, das war Thema auf dem VDV-„Deutschland-Ticket Summit“

## WAS ZU TUN IST

- Modernisierungspakt über 4. GVFG-Änderung umsetzen
- bei der Förderung der Grunderneuerung von Verkehrs- wegen und bei Klimaschutz-Vorhaben 2030 als Enddatum und Nachrangigkeit streichen
- Digitalisierung und Automatisierung fördern
- Dynamisierungsrate von derzeit 1,8 Prozent erhöhen und an Baupreise koppeln

in Berlin. Um den Absatz zu steigern, sollen unter anderem Unternehmen stärker dafür gewonnen werden, ihren Mitarbeitenden das D-Ticket Job als Gehaltsbestandteil anzubieten. Zudem denkt die Branche über ihre Tarif- und Vertriebsstrukturen nach und setzt weitere Vereinfachungen um. Aktuell verteilen sich 74 Prozent der D-Tickets auf die Standardvariante, 15 Prozent sind Job- und elf Prozent Semestertickets.

Auch die jüngste Preiserhöhung von 58 auf 63 Euro pro Monat zog nach Angaben der Branche keine Kündigungswelle nach sich. Lag die Kündigungsquote nach der Preiserhöhung 2025 bei rund acht Prozent, rangiert sie mit aktuell 5,75 Prozent deutlich unter dem Vorjahreswert. Für die nach wie vor durch sinkende Ticketpreise angespannte Einnahmesituation der Branche sei, so VDV-Präsident Ingo Wortmann, ein Preisindex wichtig, der die Inflation abbildet und nicht zu unangemessenen Preiserhöhungen beim D-Ticket führe. „Es muss uns künftig gemeinsam mit Bund und Ländern gelingen, Stabilität bei der Gesamtfinanzierung des Deutschland-Tickets zu gewährleisten, damit wir die weiteren Potenziale dieses Angebots heben können.“

Dazu brauche es insgesamt eine auskömmliche Finanzierung aus den öffentlichen Haushalten, den bereits zwischen den Verkehrsministern vereinbarten Preisindex und die Weiterentwicklung einer bundesweiten, fairen Einnahmeaufteilung.

„Wenn wir die Verkaufszahlen signifikant erhöhen wollen, dann im Bereich des Jobtickets.“

Oliver Wolff  
VDV-Hauptgeschäftsführer

Spürbar sank in den vergangenen Jahren die Produktivität im Fahrdienst, also die Verfügbarkeit des Fahrpersonals. Zu diesem Ergebnis kommt eine aktuelle Branchenuntersuchung. Sie führt die geringere Verfügbarkeit des Personals auf „eine Reduzierung von tarifvertraglichen Arbeitszeiten und eine Steigerung der Abwesenheitszeiten“ zurück. VDV-Präsident Ingo Wortmann bekräftigte, die Branche wolle „gute Löhne zahlen und für gute Arbeitsbedingungen sorgen“. Dies dürfe jedoch nicht dazu führen, dass die Verfügbarkeit und die Einsatzzeiten immer weiter sinken. Mit Blick auf die wirtschaftlich sehr angespannte Situation der Kommunen und der Branche müssten alle ihren Beitrag dazu leisten, dass der ÖPNV ein guter Arbeitgeber bleibe und die Branche als Mobilitätsdienstleister ihren Auftrag für die Gesellschaft bestmöglich erfüllen könne.

Alle Zahlen unter:  
[www.vdv.de/presse](http://www.vdv.de/presse)



## Innotrans: Letzte freie Plätze am VDV-Gemeinschaftsstand

170.000 Besucher aus der ganzen Welt und der VDV mittendrin: Auf der Innnotrans wird der Gemeinschaftsstand des Branchenverbands seine Gäste auch in diesem Jahr in einem der meistfrequentierten Messebereiche empfangen – in Halle 2.2. Interessierte Mitaussteller haben noch die Gelegenheit, eine der letzten beiden verfügbaren Ausstellungsflächen zu buchen. „Der VDV-Gemeinschaftsstand wird wieder ein zentraler Anlaufpunkt“, sagt Britta Böhne, Leiterin des VDV-Veranstaltungsmanagements. Besucht wird der Stand von Branchenvertretern sowie Entscheiderinnen und Entscheidern aus Wirtschaft, Wissenschaft und Politik sowie von internationalem Fachpublikum. Auf der Innnotrans in Berlin wird vom 22. bis 25. September 2026 wieder die Zukunft der Mobilität erlebbar. In diesem Jahr feiert die internationale Leitmesse für Verkehrstechnik ihren 30. Geburtstag.

Weitere Infos unter: [www.vdv.de/innotrans](http://www.vdv.de/innotrans) und in der VDV-App



# Aus der Branche, für die Branche

Qualität in der beruflichen Aus- und Weiterbildung trifft auf fachliche Tiefe und Innovationskraft: Die VDV-Akademie ist der zentrale Bildungsträger im öffentlichen Personenverkehr und im Schienengüterverkehr. Sie hat sich zudem einen Namen gemacht mit Veranstaltungen jeder Größenordnung wie der „mobility move“. In diesem Jahr feiert die VDV-Akademie ihren 25. Geburtstag. „Wir leben Lernen“: Wie dieses Motto umgesetzt wird und was im Jubiläumsjahr ansteht, berichten Stefanie Menke, Vanessa Balck, Harald Kraus und Britta Robels (Foto unten, v. r.).



## MIT NEUER AUFSTELLUNG INS JUBILÄUMSJAHR GESTARTET

Die VDV-Akademie hat sich im vergangenen Jahr neu aufgestellt. „Mit der neuen Struktur sollen Prozesse weiter verschlankt, neue Bildungsprodukte schneller in die Umsetzung gebracht und digitale Formate konsequent ausgebaut werden“, sagt Alexander Möller, Geschäftsführer der VDV-Akademie. Zum Gespräch mit „VDV Das Magazin“ trafen sich die Geschäftsbereichsleiterinnen Stefanie Menke (Digitales), Vanessa Balck (Veranstaltungsorganisation) und Britta Robels (Konzeption) sowie Harald Kraus, Vorstandsvorsitzender der VDV-Akademie.

## MEILENSTEINE DER VDV-AKADEMIE



### 25 Jahre VDV-Akademie: Inwiefern hat sich die Sicht der Branche auf die Themen Personal und Bildung verändert?

» **Harald Kraus:** Der Stellenwert der Personalarbeit hat sich in den vergangenen Jahren spürbar erhöht. Wegen des demografischen Wandels und des Fachkräftemangels ist das Thema in der Mitte der Branche und des VDV angekommen. Damit richtet sich das Augenmerk auch stärker auf die VDV-Akademie.

### Woran merken Sie das?

» **Harald Kraus:** Beispielsweise hat sich die Anzahl der Mitgliedsunternehmen in den vergangenen Jahren auf mittlerweile über 100 deutlich erhöht – und das in einer Zeit, in der sich viele Verkehrsunternehmen aufgrund ihrer schwierigen Finanzierungssituation sehr genau überlegen, wie und wo sie sich beteiligen. Gleichzeitig engagieren sich die Arbeitsdirektoren einiger namhafter ÖPNV-Unternehmen im Vorstand der VDV-Akademie. Zudem ist es die VDV-Akademie, die Großveranstaltungen wie die „mobility move“ mit jährlich steigenden Besucherzahlen und vielen Ausstellern erfolgreich managt.

### Was sind aktuell die größten Herausforderungen im Bildungsmarkt?

» **Britta Robels:** Die Branche befindet sich in einem Spagat zwischen wachsendem Fachkräftemangel und Kostendruck. Die Gefahr besteht, dass Weiterbildungsbudgets gekürzt werden, um Zeit und Kosten zu sparen. Das wäre allerdings sehr kurzfristig. Mit passgenauen Weiterbildungsangeboten kann dieser Spagat geschafft werden. Unsere Aufgabe sehen wir darin, die branchenspezifischen Angebote noch bedarfsgerechter und effizienter zu entwickeln.

### Wie geschieht das?

» **Britta Robels:** Wir optimieren permanent die bestehenden Bildungsangebote und entwickeln neue. Beispielsweise erarbeiten wir mit dem Bereich Technik des VDV eine übergeordnete Bildungsstrategie zum Thema Digitalisierung und KI. Hier werden spezifische Inhalte für alle Unternehmensbereiche erarbeitet. Neben technischen Themen erweitern wir unser Produktportfolio laufend – beispielsweise mit

Seminaren zu Soft Skills wie Führung, Resilienz und Diversity. Auch Kooperationen mit anderen Bildungsanbietern sowie mit Verlagshäusern und Herstellern gehören zu unserem Tagesgeschäft. Ziel ist es, die bestmöglichen Synergien für die Branche zu bündeln.

» **Vanessa Balck:** Wir richten uns nach dem Bedarf der Unternehmen und sind auch darauf angewiesen, dass sie uns ihre Bedürfnisse frühzeitig spiegeln.

„Wir richten uns nach dem Bedarf der Unternehmen und sind auch darauf angewiesen, dass sie uns ihre Bedürfnisse frühzeitig spiegeln.“

**Vanessa Balck**  
Geschäftsbereichsleiterin  
Veranstaltungsorganisation

» **Stefanie Menke:** Um die Verkehrsunternehmen noch mehr in innovative Projekte einzubinden und den Erfahrungsaustausch zu stärken, bauen wir aktuell ein Projekt-Hub. Es ist ein Experimentierfeld, der Unternehmen, Forschungs- und Sozialpartner miteinander vernetzt und Innovationen praxisnah fördert.

### Wie hat sich die Bildungsarbeit zuletzt verändert?

» **Stefanie Menke:** Digitales Lernen hat sich flächendeckend in den Unternehmen etabliert. Die Pandemie hat dieser Entwicklung einen starken Schub verliehen. Gut so, doch dahinter steckt mehr. Digitales Lernen ist kein Trendthema, sondern ein strategisches Instrument, um Kompetenzen schneller, messbarer und skalierbarer zu entwickeln. Die Bildungsarbeit hat sich von einem →



Wie hat sich die Sicht auf das Thema Personal verändert, und was sind die aktuellen Herausforderungen? Harald Kraus und Britta Robels antworten.



punktuelles Angebot zu einem kontinuierlichen Management von Kompetenzen entwickelt. Oder anders ausgedrückt: Weiterbildung ist kein Event, sondern ein Prozess.

*Die VDV-Akademie hat das Thema digitales Lernen schon sehr früh aufgegriffen...*

» **Stefanie Menke:** ...und deshalb können wir heute Lernlösungen für Unternehmen aller Größen und für jeden Bedarf anbieten. Individuelle Onlinekurse, für den digitalen Wissensaustausch das Mobilitätsnetzwerk „MoNet-Bildung“ unter [www.monet-bildung.de](http://www.monet-bildung.de) sowie Trainings für das unternehmenseigene Lernmanagementsystem: Wir sind ein Full-Service-Anbieter für digitales Lernen.

*Inwiefern profitieren Unternehmen und Mitarbeitende von digitalen Lernlösungen?*

» **Stefanie Menke:** Für die Mitarbeitenden liegt der Vorteil in der Flexibilität und Passgenauigkeit. Wer dezentral oder im Schichtbetrieb arbeitet, zieht besonders großen Nutzen aus den digitalen

Lernangeboten. Unternehmen wiederum schätzen vor allem die Effizienz und die Kosteneinsparungen. Denn digitales Lernen ist plan- und skalierbar. Wir sprechen oft von Future Skills als Schlüsselkompetenzen in der digitalen Transformation. Genau diese Fähigkeiten werden im digitalen Lernen mitgeschult. Davon profitieren Unternehmen und Fachkräfte gleichermaßen.

» **Vanessa Balck:** Die Plattform „MoNet-Bildung“ hilft uns, die Branche digital zu verbinden und den Wissensverlust durch den demografischen Wandel aufzufangen. Sie ist eine wichtige Schnittstelle zu den Veranstaltungen. Auf dieser Plattform legen wir für die Teilnehmenden Communitys an, über die sie sich im Nachgang weiter zu ihrem Thema austauschen und Unterlagen abrufen können – wie zum Beispiel nach dem ETCS-Kon-

gress, den wir 2025 erstmalig durchgeführt haben und Anfang 2027 wieder anbieten werden.

*Auf Veranstaltungen liegt ein Schwerpunkt der VDV-Akademie. Was sind die Highlights des Jubiläumsjahres?*

» **Vanessa Balck:** Wir haben anlässlich unseres Jubiläums ein Programm entwickelt, von dem alle profitieren sollen. Zu den Themen, die uns alle ansprechen und immer beschäftigen, gehört weiterhin der Fachkräftemangel, ebenso die Weiterentwicklung von Führungskräften und natürlich auch das Thema Deeskalation und Kommunikation sowie vieles mehr. Deswegen findet am 25./26. November wieder die VDV-Fachkräftekonferenz in Berlin statt.

*Welche Termine sollte man sich außerdem vormerken?*

» **Vanessa Balck:** Zunächst zu nennen ist die „mobility move“, die sich zu unserer größten Veranstaltung entwickelt hat. In diesem Rahmen wird 2026 erstmalig der Mobility E-Learning Award (Mela) verliehen, mit dem wir hervorragendes digitales Lernen auszeichnen. Am 27. April findet die „VDV-Plattform zur digitalen Transformation“ statt, wo wir diskutieren, wie die Digitalisierung konkret zur Leistungsfähigkeit, Effizienz und Zukunftssicherheit des ÖPNV beitragen kann. Bei „Fokus Fahrgast“ geht es am 28./29. April in Köln um Standards und Tools für eine einheitliche Fahrgastinformation. Ein jährliches Branchenhighlight ist der „Fachkongress Eisenbahnbetriebsleiter\*in“, der dieses Jahr am 25./26. Juni in Leipzig stattfindet. Das sind nur fünf von 130 Veranstaltungen, die wir in diesem Jahr anbieten.

*Welche Jubiläumsaktionen gibt es?*

» **Vanessa Balck:** Es gibt monatlich wechselnd eine digitale Lerneinheit sowie ein Webinar. Für Mitglieder der VDV-Akademie bieten wir starke Rabatte und kostenfreie Teilnahmen.

*Was bedeutet es für die Bildungsarbeit, dass die Branche mit Blick auf den demografischen Wandel perspektivisch verstärkt Arbeitskräfte aus dem Ausland akquirieren muss?*

» **Harald Kraus:** Das bringt nicht nur fachliche und kulturelle Themen mit sich, die wir vermitteln müssen, sondern vor allem auch die Sprache. Das Goethe-Institut kann nicht eins zu eins die Fachbegriffe und Themen unserer Branche übersetzen. Wir stehen also vor der großen Herausforderung, in den Unternehmen Angebote vor Ort zu schaffen, um die Beschäftigten aus dem Ausland weiterzuqualifizieren.

» **Britta Robels:** Zum Thema Sprache haben wir ein neues

Konzept für Inhouse- sowie für übergreifende Sprachschulungen entwickelt. Über ein Jahr lang hat eine Taskforce Verkehrsunternehmen und ihre Leitstellen besucht, um Unterlagen für branchenspezifische Sprachschulungen zu entwickeln. (siehe auch Beitrag ab Seite 20)

*Wie geht es weiter in der beruflichen Bildung – etwa mit Blick auf Berufsbilder der Zukunft?*

» **Britta Robels:** Um die Berufsausbildung und weiterführende Fortbildungstufen konsequenter zu verzahnen, gestalten wir zusammen mit dem VDV verstärkt branchenspezifische Ausbildungsberufe mit – beispielsweise bei der Modernisierung der Berufsausbildung „Kaufleute für Verkehrsservice und Mobilität“, ehemals „Kaufleute für Verkehrsservice“. Diese wird nach vielen Jahren der Neuordnung ab Herbst 2026 mit der neuen Verordnung in den Verkehrsunternehmen starten. Ebenfalls ist geplant, die „Fachkraft im Fahrbetrieb“ zu modernisieren. Dass der VDV und die VDV-Akademie derzeit verstärkt in die Berufsausbildung investieren, ist für uns eine gute Grundlage, weitere Berufsbilder zu entwickeln. Aktuell wird der „Geprüfte Berufsspezialist für Elektronik Mobilität – Kraftomnibusse (IHK)“ verstetigt und in der Branche implementiert. Hier erwarten wir eine langfristige Verankerung der Fortbildung.

*Künstliche Intelligenz, Digitalisierung, Fachkräftemangel und steigende Anforderungen an Sicherheit und Qualität sind ein Dauerthema. Berufliche Fortbildung müsste also künftig noch wichtiger werden...*

» **Harald Kraus:** Genau, allein schon aufgrund der Fluktuation und der sich verändernden Struktur unserer Beschäftigten. Gerade für Jüngere sind die Fragen wichtig „Was bietet mir mein Arbeitgeber an Bildungs- und Weiterbildungsmöglichkeiten?“ und „Wie kann ich meine Persönlichkeit weiterentwickeln?“ Hinzu kommt, dass die Zyklen, in denen man sich qualifizieren muss, um einfach nur einen Standard zu halten, deutlich kürzer geworden sind. Während man früher für ein ganzes Leben gelernt hat, lernt man heute für ein halbes Jahr. Die Digitalisierung führt dazu, dass das reine Wissen über Daten und Fakten teilweise entwertet wird. Dieses Wissen wird zunehmend durch künstliche Intelligenz abrufbar.

*Mit „We-Transform-ÖPNV“ liegt ein neuer Schwerpunkt auf Transformation im ÖPNV. Was hat es damit auf sich?*

» **Stefanie Menke:** In diesem Projekt entwickeln wir derzeit praxisnah und gemeinsam mit den Sozialpartnern ein Qualifizierungskonzept, mit dem ÖPNV-Unternehmen die Transformation erfolgreich umsetzen können – strukturell und kulturell. Wir be-



*Was die VDV-Akademie im Jubiläumsjahr und darüber hinaus plant, erläutern Britta Robels, Vanessa Balck, Stefanie Menke und Harald Kraus (v. oben im Uhrzeigersinn).*

fähigen Beschäftigte, Betriebsräte und Führungskräfte, Veränderungsprozesse aktiv zu gestalten, statt sie nur zu begleiten. Ab Herbst starten wir mit der Umsetzung und Erprobung dieses Konzepts, das ab 2028 für alle Verkehrsunternehmen geöffnet wird. Zusätzlich haben wir die „Triale Weiterbildungs-Mentoring-Offensive“ gestartet, mit der wir gezielt Fahrpersonale und Werkstattmitarbeitende für Bildungsthemen begeistern wollen.

*Als Branche mit einer starken Mitbestimmung ist für uns das Thema Sozialpartnerschaft sehr wichtig.*

**Harald Kraus**  
Vorstandsvorsitzender  
der VDV-Akademie

» **Harald Kraus:** Als Branche mit einer starken Mitbestimmung ist für uns das Thema Sozialpartnerschaft sehr wichtig. Wir wissen, dass wir nur dann erfolgreich sind, wenn die Beschäftigten am Transformationsprozess aktiv beteiligt werden.

*Wo steht die VDV-Akademie in fünf Jahren?*

» **Harald Kraus:** Die VDV-Akademie ist nur deshalb so erfolgreich, weil wir tolle engagierte Menschen haben, die für diese Sache brennen und das immer wieder rüberbringen. Dafür danken wir als Vorstand allen Beschäftigten von VDV und VDV-Akademie! In fünf Jahren wird die VDV-Akademie weiterhin jung, bunt und weiblich sein. Sie wird unter Beweis gestellt haben, dass digitale Kompetenzvermittlung und die Nutzung von KI im Sinne der Menschen nicht nur ein Thema der großen Tech-Konzerne ist, sondern dass wir das auch für uns als Branche entwickeln können. Die VDV-Akademie wird zeigen, dass sie den Spagat beherrscht, wirtschaftlich gut aufgestellt und ein Leuchtturm für unsere Branche zu sein.



Anlässlich ihres Jubiläums präsentiert sich die VDV-Akademie mit einem neuen Internetauftritt: [www.vdv-akademie.de](http://www.vdv-akademie.de)



*Die Bildungsarbeit hat sich von einem punktuellen Angebot zu einem kontinuierlichen Prozess entwickelt.*

**Stefanie Menke**  
Geschäftsbereichsleiterin Digitales



*Stefanie Menke (l.) und Vanessa Balck (r.) berichten im Gespräch mit VDV-Magazin-Redakteur Stefan Temme aus ihren Geschäftsbereichen Digitales und Veranstaltungsorganisation.*







# Hoffnung auf Shuttlebusse im Netzwerk des ÖPNV

Einsteigen alle paar Minuten, schneller Wechsel beim Umsteigen, früher ankommen: Die Idealvorstellung vom ÖPNV ist in den Zentren der großen Städte vielfach erreicht. Die Deutsche Bahn sieht nun die technischen Entwicklungen des autonomen Straßenverkehrs als Chance, auch außerhalb der Metropolen mit intelligenten Netzwerken unter Beteiligung automatischer Shuttlefahrzeuge die Attraktivität von Bus und Bahn zu steigern. Eine Studie zeigt die Potenziale auf.

„Autonomes Fahren – Schlüssel für die Mobilität von morgen“: Zielhorizont soll das Jahr 2045 sein. Technologie- und Verkehrsexperten des Karlsruher Instituts für Technologie (KIT), des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) und der Prognos AG haben anhand von drei detaillierten Szenarien – Basis-, Wettbewerbs- und Daseinsvorsorgeszenario – das Bild einer hochmodernen und effizienten Nahverkehrslandschaft entworfen. „Autonomes Fahren ist kein Selbstzweck. Es ist eine große Chance, den ÖPNV als Rückgrat sozialer Teilhabe effizienter, stärker und attraktiver für Fahrgäste zu machen“, erklärt VDV-Vizepräsident Prof. Knut Ringat: „Jetzt geht es darum, das in der Praxis für städtische und vor allem auch ländliche Räume zu erproben, und zwar mit Modellregionen für autonomes Fahren im ÖPNV.“

Mit von der Partie war bei der Studie auch das Software- und Verkehrsplanungsunternehmen Ioki, das 2018 von der DB aufgebaut wurde für die ersten Gehversuche mit autonomen Busverkehren und digitaler On-Demand-Kommunikation beispielsweise in Bad Birnbach in Bayern. Aus dem Bahnkonzern wechselt das Unternehmen in die Autobranche in die

internationale Benteler-Gruppe – und ist damit weiter nah am Thema: Die dortige deutsche Konzernabteilung Mobility entwickelt den autonomen Shuttle „Holon urban“, der als 15-Sitzer und mit einem Spitzentempo von 65 km/h den automatischen ÖPNV voranbringen soll („VDV Das Magazin“ berichtete). „Ioki bringt Plattform- und Routing-Technologie für On-Demand- und ÖPNV-Integration mit, und Benteler Mobility kümmert sich um Betrieb und Finanzierung autonomer Flotten“, heißt es in einer Presseerklärung.

## Netzwerke noch enger knüpfen

Während die Autoindustrie sich auch in Europa immer mehr dafür rüstet, den Individualverkehr fahrerlos, also autonom zu gestalten, tut sich der ÖPNV noch vergleichsweise schwer. Denn er muss stets komplexe und kostspielige Systeme für eine attraktiv funktionierende Infrastruktur aufbauen. Diesen Gedanken greift auch die Studie auf. Sie macht deutlich, dass der Einsatz umweltfreundlicher automatischer Elektrobusse in den Städten sowie großer autonomer Robotaxi-Flotten für sich genommen kaum in der Lage sein werden, kritische Stausituationen in den Cities nachhaltig zu beseitigen. Der Grund: Die heutige Vielfalt an Fahrzeugen wird kaum

minimiert, eher erhöht – es wird nicht leerer auf den Straßen. Durch privatwirtschaftliche Robotaxis gäbe es bis zu 40 Prozent mehr Verkehr in den Metropolen, im ländlichen Raum würde nichts besser. Die Studie schlägt stattdessen vor, das Gesamtsystem des ÖPNV noch intensiver zu effizienten Netzwerken zu verbinden. Konkret bedeutet das: Autonome Shuttlebusse sind für das da, was in der Verkehrsbranche gern als letzte Meile beschrieben wird – für den Weg zwischen der Haustür und der nächst gelegenen Haltestelle. Hier sehen die Fachleute die Kernaufgabe automatischer Transportdienste mit kleinen Shuttlefahrzeugen: Diese



„Autonomes Fahren ist eine große Chance, den ÖPNV als Rückgrat sozialer Teilhabe effizienter, stärker und attraktiver für Fahrgäste zu machen.“

Prof. Knut Ringat  
VDV-Vizepräsident und Geschäftsführer  
des Rhein-Main-Verkehrsverbunds

könnten beispielsweise aus ruhigen Wohngebieten zum nächsten S-Bahnhof fahren, oder sie steuern eine Stadtteil-Bushaltestelle für die Weiterfahrt an. So können Buslinien auf ihre Hauptstrecke konzentriert werden. Das langwierige Hineinfahren in Siedlungsschwerpunkte wird den Shuttlediensten überlassen. Das bringt Fahrzeitgewinne, die sich in attraktiven Fahrplänen niederschlagen und andere Kunden erfreuen.

## Aufbau flächendeckender Systeme

Die Verkehrswissenschaftler machen deutlich, dass dafür erhebliche Investitionen notwendig sind. Sie stellen Berechnungen für den attraktiven ÖPNV an, die aber zunächst den Aufbau flächendeckender Shuttlebus-Systeme erfordern. Wenn rund eine Million Shuttles und Busse in Netzwerken unterwegs wären in Deutschland, dann könnte ein attraktives Angebot entstehen, das etliche Bundesbürger zum Verzicht auf das eigene Auto inspirieren sollte. Die durchschnittlichen Wartezeiten der Fahrgäste lägen in Metropolen bis zum Einstieg bei fünf, im ländlichen Raum bei 13 Minuten.

Den Menschen stünde eine gegenüber heute auf mehr als das Doppelte gestiegene Verkehrsleistung des ÖPNV zur Verfügung, die letzte Meile würde kürzer, ebenso die individuelle Reisezeit zwischen Start und Ziel. „Den größten Nutzen können wir daraus ziehen, wenn wir den ÖPNV grundlegend

weiterentwickeln und das Angebot ausbauen – mit autonomen Shuttles, optimierten Buslinien und einer Verknüpfung zum Zug“, sagt Frederik Ley, Vorstand Straße bei DB Regio: „Damit verbessern wir die Lebensqualität und die Mobilität in Städten und auf dem Land.“

Für die Gesellschaft wäre der potenzielle Gewinn im Vergleich zur heutigen Situation enorm, meinen die Autoren der Studie: Die Belastung durch den Straßenverkehr würde in Städten und Metropolen um bis zu elf Prozent sinken. Stadtkämmerer sollten nachrechnen: Die Studie erwartet, dass die öffentliche Hand ihre Zuschüsse zum ÖPNV trotz des massiv ausgebauten Angebots um 20 Prozent reduzieren kann. Möglich wird dies durch technologische Effizienzgewinne und höhere Fahrgeldeinnahmen der Verkehrsbetriebe dank steigender Kundenzahlen in den Bussen und Bahnen. Auch die Autofahrenden würden profitieren und 2045 beim Umstieg in den ÖPNV durchschnittlich rund 170 Euro pro Monat sparen.



„Damit verbessern wir die Lebensqualität und die Mobilität in Städten und auf dem Land.“

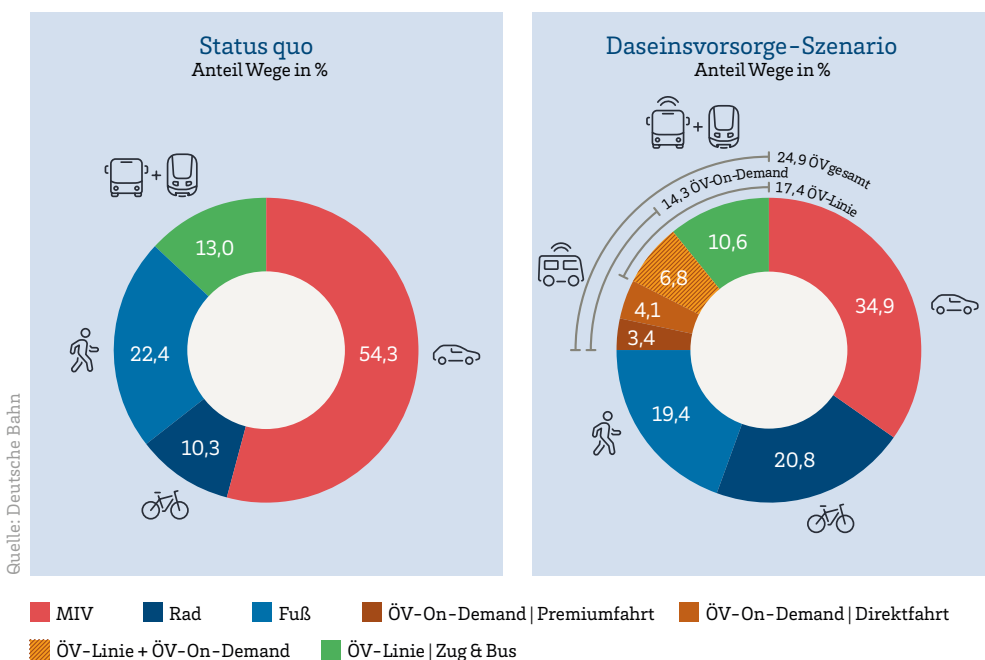
Frederik Ley  
Vorstand DB Regio Straße



Weitere Infos dazu unter:  
[bit.ly/studie\\_autonom](https://bit.ly/studie_autonom)



## ANTEILE DER VERKEHRSTRÄGER IM VERGLEICH







Auffällig beklebt: Am Heck trägt der Demokratiebus von Flix und der Konrad-Adenauer-Stiftung das Leitmotiv der Stiftung. Bei seinen Stopps geht es um die Stärkung der Demokratie: durch Gespräche und den Austausch zu aktuellen politischen und gesellschaftlichen Themen sowie konkrete Mitmachaktionen.

## Auf Deutschlandtour für die Demokratie

Demokratie ist Arbeit. Dazu gehört es, sich laufend zu informieren, politisch fortzubilden und zu betiligen – per Stimmabgabe oder eigenem Engagement. So lässt sich in der Demokratie etwas bewirken. Demokratie ist keine Selbstverständlichkeit. Das sind die Botschaften, mit denen der Demokratiebus zu den Menschen kommt. Nach der Winterpause schicken die Konrad-Adenauer-Stiftung und Flix das auffällig beklebte Fahrzeug ins „Superwahljahr“. Die Nachfrage ist größer denn je.

„Demokratie gestalten, Kaffee erhalten“: Der Demokratiebus – eine Kooperation der Konrad-Adenauer-Stiftung und des Fernverkehrsanbieters Flix – geht ab Mitte März wieder auf Deutschlandtournee. Für das laufende Jahr sind über 70 Stopps bereits fest angedacht. Erste Station nach der Winterpause wird am 17. März das „Lippe-Berufskolleg“ im westfälischen Lippstadt sein. „Schon zu Jahresbeginn hat sich unser Terminkalender gut gefüllt“, berichtet Konstantin Gerbrich, politischer Referent bei der Stiftung und mit dem Bus auf Tour: „Die Zahl der Anfragen ist so hoch wie noch nie.“ Nicht zuletzt das „Superwahljahr“ dürfte dazu entscheidend beitragen. In fünf Bundesländern finden Landtagswahlen, in drei Kommunalwahlen statt. Allein im Mai ist der Bus fast ausschließlich in Sachsen-Anhalt zu sehen, wo am 6. September ein neuer Landtag gewählt wird. Zwei Wochen später gehen die Menschen in Mecklenburg-Vorpommern an die Wahlurnen. Auch im Küstenland steht eine Reihe von Terminen auf dem Tourneepplan.

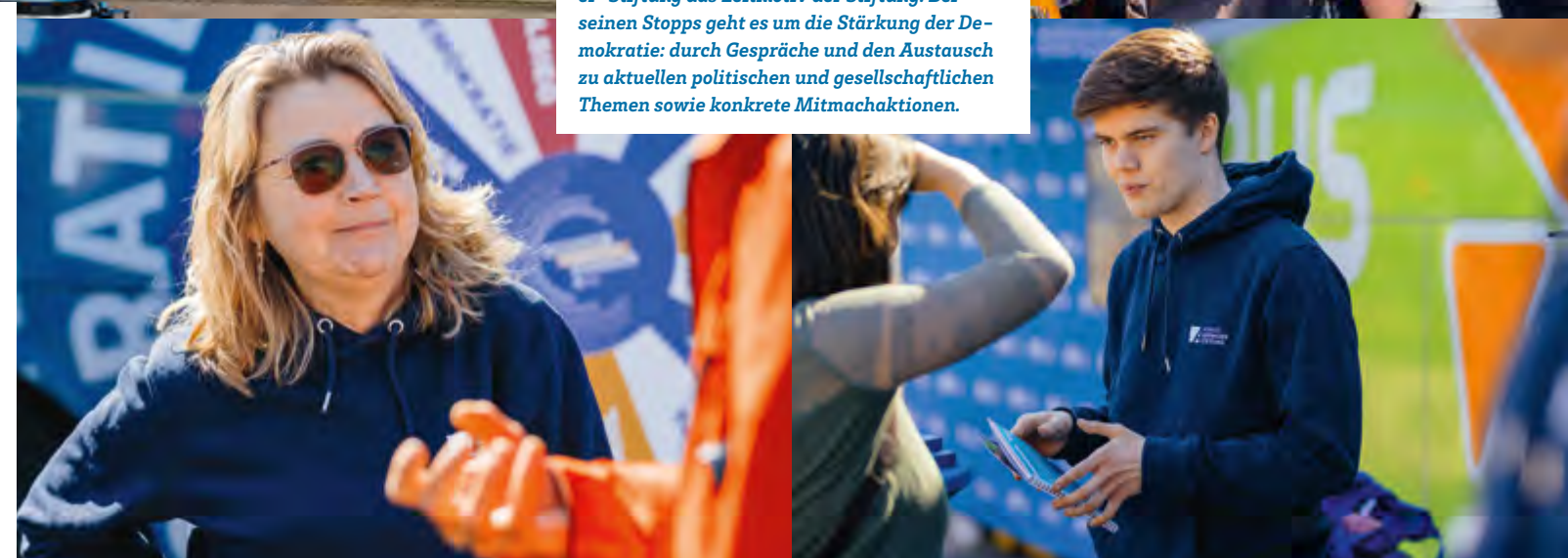


Der Unterschied zwischen strukturstarken und strukturschwachen Regionen wirkt sich noch stärker aus als die frühere deutsche Teilung.

Konstantin Gerbrich  
politischer Referent bei der  
Konrad-Adenauer-Stiftung

Mit Flix – hierzulande vor allem bekannt durch die Marken „Flixbus“ und „Flixtrain“ – kooperiert die Konrad-Adenauer-Stiftung seit Oktober 2023. „Wir waren auf der Suche nach einem Partner mit einem großen Netz und einem guten Zugang zu einer jungen Zielgruppe“, berichtet Konstantin Gerbrich. Gesellschaftliches Engagement hat bei Flix einen hohen Stellenwert. „Wir wollen uns nicht nur zur Demokratie bekennen, sondern auch etwas Handfestes zu ihrer Stärkung beisteuern“, betont Niklas van Well aus der Politikabteilung des Unternehmens. Das geschieht in Form eines der markanten grünen Reisebusse, der am Heck auffällig mit dem Leitmotiv der Stiftung beklebt ist: „Gemeinsam. Demokratie. Gestalten.“ Gestellt wird das Fahrzeug vom Berliner Unternehmen und Flix-Partner BusArt-Tours. Wenn der Setra nicht im Chartersinsatz für die Konrad-Adenauer-Stiftung fährt, trägt er diese Botschaft im regulären Fernbusverkehr durch die Republik. In diesem Sinne gehen in Kürze zwei weitere Busse als Werbeträger für die Demokratie auf die Reise.

Die Idee, den Demokratiebus ins Leben zu rufen, stammt vom CDU-Politiker Norbert Lammert. Der frühere Bundestagspräsident war bis Ende 2025 Vorsitzender der Konrad-Adenauer-Stiftung. Zum Jahreswechsel wurde ihm der Ehrenvorsitz übertragen. Wenn sich immer weniger für die Demokratie interessieren und wenn sich nur dieselben engagieren, so Norbert Lammerts Gedanke, müsse es ein Projekt geben, das zu den Menschen kommt.



„Der Bus bietet uns dafür viele Möglichkeiten“, erläutert Konstantin Gerbrich: „Beispielsweise auf einem Volksfest wie der Kieler Woche, dem City Festival der Gamescom, den Feierlichkeiten zum Tag der Deutschen Einheit, auf einem Marktplatz einer Kleinstadt, wo wir Passanten ansprechen, oder an einer Schule, wo wir gezielt Workshops anbieten.“ Wie in der Demokratie kommt es auch am Bus aufs Mitmachen an. Beispielsweise können sich Schülerinnen und Schüler in die Rolle ihres Stadtoberhaupts versetzen. Was würde ich heute tun, wenn ich Bürgermeisterin oder Bürgermeister wäre? Die Antworten werden auf eine Art Stimmzettel geschrieben und wie bei einer Wahl in eine Urne geworfen. Anschließend werden die Ergebnisse der Verwaltungsspitze der gastgebenden Kommune überreicht. Parteipolitik wird am Demokratiebus nicht gemacht. Vielmehr geht es um demokratie-stärkende Maßnahmen wie Gespräche und den Austausch zu aktuellen politischen und gesellschaftlichen Themen sowie konkrete Mitmachaktionen. Spätestens sechs Wochen vor einer Wahl gehen der Bus und seine Besatzung ohnehin auf Abstand zum jeweiligen Bundesland.

### Nachholbedarf bei politischer Bildung

Anzutreffen ist der Bus nicht nur an zentralen Stellen wie dem Willy-Brandt-Platz vor dem Hauptbahnhof in Erfurt oder in anderen Landeshauptstädten. Gerade in kleineren Gemeinden und ländlichen Gegenden komme die politische Bildung oft zu kurz, hat Konstantin Gerbrich festgestellt: „Wir nehmen uns Zeit und hören zu, was die

Wir wollen uns nicht nur zur Demokratie bekennen, sondern auch etwas Handfestes zu ihrer Stärkung beisteuern.

Niklas van Well  
Manager Public Affairs bei Flix



Menschen auf dem Herzen haben.“ Auf seinen Bustouren sieht er immer wieder einen großen Unterschied zwischen strukturstarken und strukturschwachen Regionen. „Und der wirkt sich noch stärker aus als die frühere deutsche Teilung.“

Allein im vergangenen Jahr besuchten fast 17.000 Menschen den Bus bei seinen 71 Stopps an 49 Orten. Wer den Demokratiebus auch in seine Stadt holen möchte, kann unter [www.gemeinsam-demokratie-gestalten.de](http://www.gemeinsam-demokratie-gestalten.de) über einen Button Kontakt zur Konrad-Adenauer-Stiftung aufnehmen. Konstantin Gerbrich und das Busteam sehen den kommenden Monaten schon jetzt motiviert entgegen: „Die zahlreichen Termine und Anfragen bestätigen uns, dass wir auf dem richtigen Weg sind.“



Weitere Infos dazu unter:  
[gemeinsam-demokratie-gestalten.de](http://gemeinsam-demokratie-gestalten.de)





# Einfach sagen, wie es läuft

Kommunikation ist keine Glückssache, sondern Handwerk. Richtige Kommunikation funktioniert nach Regeln und hilft beispielsweise, Unglücke zu vermeiden. Zwar geht es vor allem darum, zu sprechen und verstanden zu werden. Aber Kommunikation und Sprache sind mehr. Die Verkehrsunternehmen haben täglich mit Fahrgästen und Mitarbeitenden zu tun, die keine Muttersprachler sind oder über eine geringe Sprachkompetenz verfügen. Deshalb arbeitet die Branche gerade an neuen Angeboten zur Sprachförderung.

**E**s gibt diese Tage, an denen es im Fahrdienst einfach nicht rund läuft. Technische Störung am Bus, Umleitung wegen einer kurzfristig eingerichteten Baustelle, ein Remppler mit einem anderen Fahrzeug: Dann kann der Puls schon mal schneller werden – bei den Menschen am Steuer, aber auch in der Leitstelle. Wie kann ich die Störung beschreiben? Wie heißt die Straße, wo ich stehe? Was bedeuten die Abkürzungen und Ziffern im Fehlerprotokoll? „Wer Deutsch als Zweitsprache gelernt hat, kann in so einer Situation schnell zusätzlich unter Stress geraten“, weiß Katrin Sonntag, Veranstaltungsmanagerin für beruf-

liche Weiterbildung bei der VDV-Akademie: „Vor allem wenn es emotional wird, wechseln die Kolleginnen und Kollegen unbewusst zurück in ihre Muttersprache.“ In solchen Situationen kommt es jedoch auf die präzise Kommunikation zwischen Fahrpersonal und Leitstelle an. „Dir bleibt wohl nichts anderes übrig, als die nächste rechts abzubiegen.“ Diese Anweisung – wenngleich kollegial formuliert – kann dann auf Unverständnis treffen, wie kürzlich in der Leitstelle einer westdeutschen Großstadt geschehen. „Fahr die nächste rechts! Das wäre verständlicher“, sagt Katrin Sonntag. Deshalb sei es neben berufsbezogenen Sprachförderange- ➔



” Wer Sprachbarrieren abbaut, stärkt das Zusammengehörigkeitsgefühl, kann besser motivieren und effektiver Teams führen.

**Katrin Sonntag**  
Veranstaltungsmanagerin  
für berufliche Bildung bei der VDV-Akademie





*Abstimmung zwischen Fahrzeug und Leitstelle: Schon die Wahl des Kanals – Funk oder Telefon – kann ein Kommunikationshindernis darstellen.*



boten für Fahrerinnen und Fahrer mit Deutsch als Zweitsprache hilfreich, auch ihre deutschsprachigen Kolleginnen und Kollegen für sprachliche Hürden zu sensibilisieren – zum Beispiel indem sie schwierige Sätze erkennen und stattdessen leichte oder einfache Sprache nutzen.

Eine funktionierende Kommunikation ist das A und O eines erfolgreichen ÖPNV-Betriebs. In der Welt der Verkehrsunternehmen haben es die Menschen nicht nur mit komplizierten Formulierungen und Fachausdrücken zu tun. „Schon wenn ein bayrischer Busfahrer in einem sächsischen Unternehmen aushilft, sind Missverständnisse zwischen Fahrpersonal und Leitstelle sehr wahrscheinlich“, berichtet Katrin Sonntag: „Noch herausfordernder ist das Thema Sprache für Menschen mit Zuwanderungsgeschichte.“

### Wer einfach kommuniziert, senkt Risiken

Es geht nicht immer nur um Sicherheit, sondern auch um den täglichen kollegialen Austausch wie bei der Übergabe nach der Schicht, bei der Abstimmung mit der Werkstatt oder um Wünsche bei der Urlaubsplanung. Doch vor allem in Bereichen, die die Betriebssicherheit betreffen, können eine präzise Ausdrucksweise und unmissverständliche Kommunikation Leben retten – etwa bei Störfällen, im Gleisbereich oder beim Umgang mit Technik. Wer einfach und verständlich kommuniziert, senkt Unfallrisiken. Kommen die Informationen schnell und verständlich an, reduziert das Missverständnisse und die Fehlerquote. Somit erhöht sich die Qualität des Betriebs. „Eine große Bedeutung hat Sprache auch bei der Integration“, erläutert Katrin Sonntag. Das gilt nicht nur für Menschen mit Migrationshintergrund: „Wer Sprachbarrieren abbaut, stärkt das Zusammengehörigkeitsge-

fühl, kann besser motivieren und effektiver Teams führen.“ Der Bedarf, Sprache zu fördern, wird bei den Verkehrsunternehmen aktuell hoch eingeschätzt. Das ist das Ergebnis einer von der VDV-Akademie durchgeführten Umfrage, die auch die Vielfalt innerhalb der Branche widerspiegelt. Teilgenommen haben 22 Verkehrsunternehmen. Von ihnen beschäftigen drei Viertel mehr als 250 Mitarbeitende im Fahrdienst. In vielen Betrieben liegt der Anteil der Fahrdienstmitarbeitenden, die eine andere Muttersprache als Deutsch haben, zwischen 21 und 60 Prozent. Größere Unternehmen gaben an, dass sie bei 41 Prozent ihres Fahrpersonals Sprachförderbedarf wahrnehmen, bei kleineren bis mittleren Verkehrsbetrieben liegt dieser Anteil bei 32 Prozent.

Fehlendes Vokabular wurde dabei als besonders problematisch beurteilt. „Bei einem Sprachförderangebot sollte außerdem der Fokus auf mündliche Kommunikation gelegt werden: Sprechen, Hörverstehen, Aussprache“, berichtet die Mitarbeiterin der VDV-Akademie, die in ihrem beruflichen Vorleben Lehrerin für Deutsch als Fremdsprache war. Denn zu den Faktoren, die die Arbeitsabläufe beeinträchtigen, wurden besonders häufig auch schwer verständliche Aussprache und fremde Akzente, das Hörverständnis und eine Ausdrucksweise genannt, die nicht richtig oder nicht flüssig ist. „Geübt werden sollten deshalb



*Wir haben zwei Mitarbeiterinnen aus dem Fahrdienst, die Dolmetschen, gefragt, ob sie sich vorstellen können, einen Deutschkurs zu planen und durchzuführen.*

**Steffen Grimm**  
Personalchef bei der  
Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv)

Gespräche mit der Leitstelle, mit Fahrgästen, Polizei und Feuerwehr und natürlich mit den Kolleginnen und Kollegen.“



*Typische Arbeitssituationen wie die Kommunikation mit der Leitstelle werden in der Praxis geübt – unter geschützten Bedingungen und ohne Fahrgäste.*

**Doreen Köhr**  
Abteilungsleiterin Personalbetreuung und  
-marketing bei der Rhein-Neckar-Verkehr

### Baustein für einen sicheren Arbeitsalltag

Von den Unternehmen, die an der Umfrage der VDV-Akademie teilnahmen, beschäftigt der größte Teil mehr als 250 Mitarbeitende im Fahrdienst. Viele Fahrerinnen und Fahrer haben eine andere Muttersprache – am häufigsten Arabisch, Russisch, Türkisch, Ukrainisch und Persisch beziehungsweise Farsi. „Gezielte Deutschangebote für Mitarbeitende im öffentlichen Nahverkehr sind nicht nur ein Zeichen von Wertschätzung, sondern auch ein essenzieller Baustein für einen reibungslosen und sicheren Arbeitsalltag.“ Schon jetzt tun die Verkehrsunternehmen eine Menge, um Sprachbarrieren abzubauen – so auch die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv) mit Sitz in Mannheim. Im November 2023 stellte das Unternehmen zahlreiche Busfahrer aus Griechenland und Spanien ein. Zwei Mitarbeiterinnen aus dem Fahrdienst fungierten zunächst als Dolmetscherinnen. „Wir haben die beiden Kolleginnen gefragt, ob sie sich vorstellen können, einen Deutschkurs zu planen und durchzuführen“, erklärt rnv-Personalchef Steffen Grimm. So entstand ein dreimonatiger Kurs, der grundlegende Sprachkenntnisse und fachspezifisches Vokabular vermittelt. „Typische Arbeitssituationen wie die Kommunikation mit der Leitstelle werden in der Praxis geübt – unter geschützten Bedingungen und ohne Fahrgäste“, berichtet Doreen

Köhr, Abteilungsleiterin Personalbetreuung und Personalmarketing.

### „Deutsch im Fahrdienst“ startet im Herbst

„Sprachförderung stellt unter Beweis, dass Unternehmen in ihre Mitarbeitenden investieren“, erläutert Katrin Sonntag: „Und das erhöht die Wertschätzung und die emotionale Bindung an das Unternehmen.“ Doch welche sprachlichen Besonderheiten gibt es im Fahrdienst? Welche Probleme sind auf Verständigungsschwierigkeiten zurückzuführen? Was sind typische Situationen im Arbeitsalltag, wo es auf die Kommunikation ankommt? Zusammen mit den Verkehrsunternehmen untersucht die VDV-Akademie derzeit den Berufsalltag des Fahrpersonals sehr genau, um ein passgenaues Sprachförderangebot für den Fahrdienst zu konzipieren. Im Herbst wird dann „Deutsch für den Fahrdienst“ erstmalig als Webinar angeboten.



Weitere Infos:  
[bit.ly/deutsch\\_im\\_fahrdienst](https://bit.ly/deutsch_im_fahrdienst)



## Fachwissen zum System Bus

„Systemwissen Städtischer und Regionaler Busverkehr“: Diesen Titel trägt ein neues ÖPNV-Fachbuch. Es beschreibt die umfassenden Systeme und Eigenschaften von Bussen im Nahverkehr. Neben den technischen Komponenten wie Fahrzeugen und Infrastruktur werden unter anderem die verschiedenen Betriebsformen dargestellt. Außerdem erhalten die Leserinnen und Leser einen Überblick über die Grundlagen der Planung und der rechtlichen Rahmenbedingungen sowie über die spezifischen Tätigkeiten im System Bus. Den aktuellen Stand der Technik und der Regelwerke sowie die neuesten Entwicklungen stellen Autoren aus der Praxis vor. „Systemwissen Städtischer und Regionaler Busverkehr“ wurde in Kooperation mit der VDV-Akademie entwickelt.

Das Buch eignet sich auch für den Einsatz in Aus- und Weiterbildung in Verkehrsunternehmen, beispielsweise für den theoretischen und praktischen Berufs- und Quereinstieg. Wiederholungsfragen helfen, erworbenes Wissen zu vertiefen. Die Lösungen stehen zum Download bereit. Das Buch kann bereits vorgemerkt werden und ist ab 10. März erhältlich unter:  
[https://bit.ly/fachbuch\\_srb](https://bit.ly/fachbuch_srb)

„VDV Das Magazin“ verlost drei Exemplare von „Systemwissen Städtischer und Regionaler Busverkehr“. Einfach eine Mail mit Namen und Adresse an [vdv-magazin@adhocpr.de](mailto:vdv-magazin@adhocpr.de) schicken. Personenbezogene Daten werden ausschließlich für die Abwicklung des Gewinnspiels gespeichert.





# Vielfalt und Respekt auf der ganzen Linie

Der demografische Wandel verschärft den Personalbedarf in der Verkehrsbranche und erhöht die kulturelle Vielfalt unter Mitarbeitenden und Fahrgästen. Interkulturelle Kompetenz gewinnt daher an Bedeutung. Dabei unterstützte das Projekt „Vielfalt erFAHREN“ zahlreiche ÖPNV-Unternehmen in Mitteldeutschland. „Toleranz und Verständnis sind unverzichtbar“, betont die Projektverantwortliche Alexandra Michaelis.

„Deutsche sind pünktlich“, „Deutsche trinken gerne Bier und essen Kartoffeln und Wurst“, „Deutsche machen am liebsten Urlaub auf Mallorca“ – ein Teilnehmer ruft „Bingo“. Gelächter erfüllt den Seminarraum der Magdeburger Verkehrsbetriebe (MVB) auf dem Betriebshof im Stadtteil Sudenburg. Mit dem „Deutschen Klischeebingo“ beginnt das Seminar „Richtig missverstanden?! – Interkulturelle Kompetenzen fördern“. Durchgeführt wird das Seminar vom Verein „Arbeit und Leben Sachsen“, einer Organisation, die politische, soziale und arbeitsweltbezogene Bildungsangebote für Jugendliche und Erwachsene umsetzt.

## Wie Vorurteile im Arbeitsalltag wirken

Nach dem lockeren Einstieg wird es schnell ernster. Es geht darum, wie Stereotype und Vorurteile entstehen und welche Wirkung sie im Arbeitsalltag haben können. „Klischees können negative Konsequenzen haben“, erklärt Alexandra Michaelis, Referentin und Verantwortliche des Projektes „Vielfalt erFAHREN“. Gemeinsam mit ihrer Kollegin Rebekka

Cöster vermittelt sie im Seminar theoretisches Wissen und Hintergrundinformationen zu interkulturellen Kompetenzen. „Im Jahr 2024 bezogen sich 33 Prozent der Anfragen bei der Antidiskriminierungsstelle des Bundes auf Diskriminierung im Arbeitskontext“, berichtet sie. Diese Zahlen machten deutlich, wie wichtig Initiativen und Angebote seien, die Diskriminierung entgegenwirken und einen toleranten Umgang fördern.

„Wir stärken gezielt die interkulturelle Handlungskompetenz, um Missverständnisse zu reduzieren und eine verlässliche, respektvolle Zusammenarbeit sicherzustellen.“

Marie-Christin Faika

HR-Spezialistin Personalentwicklung bei den Magdeburger Verkehrsbetrieben



„Der ÖPNV ist geprägt von täglichen Begegnungen in einem kulturell vielfältigen Umfeld“, sagt Marie-Christin Faika, HR-Spezialistin Personalentwicklung bei den MVB: „Mit dem Seminar stärken wir gezielt die interkulturelle Handlungskompetenz unserer Mitarbeitenden, um Missverständnisse zu reduzieren und eine verlässliche, respektvolle Zusammenarbeit sicherzustellen.“ Das Unternehmen beschäftigt derzeit 933 Mitarbeitende, 31 von ihnen haben keine deutsche Staatsbürgerschaft. Neben der deutschen sind zwölf verschiedene Staatsangehörigkeiten vertreten.

Die Teilnehmenden des Seminars kommen aus verschiedenen Abteilungen der Magdeburger Verkehrsbetriebe, darunter Personal, Ausbildung, Fahrdienst und Fahrschule. Ihre Erwartungen sind unterschiedlich. Besonders beschäftigt sie der Abbau von Sprachbarrieren, eine gelingende Integration im Arbeitsalltag und ein wertschätzender Umgang trotz kultureller Unterschiede. Zu Beginn der inhaltlichen Arbeit stellt Alexandra Michaelis eine zentrale Frage: „Was ist Kultur?“ Die Teilnehmenden sollen dazu ihre Assoziationen notieren und dann im Plenum zusammentragen. Häufig nennen sie sichtbare Aspekte wie Feste, Essen oder Kleidung. Eher unsichtbare Aspekte einer Kultur – wie Religion, Werte oder Mentalität – erwähnen sie seltener. „Kultur ist mehr als das, was wir sehen“, betont Rebekka Cöster. Der sichtbare Teil sei nur ein kleiner Ausschnitt, während vieles unbewusst wirke. Kultur werde erlernt, verändere sich ständig und sei nicht an Ländergrenzen gebunden.

Aber warum ist es so, dass Menschen oft skeptisch gegenüber fremden Kulturen sind und Vorbehalte haben? „Menschen

„Umso wichtiger ist es, unsere eigenen Denkmuster zu reflektieren und kulturelle Vielfalt respektvoll zu behandeln.“

Alexandra Michaelis

Projektverantwortliche „Vielfalt erFAHREN“



tendieren dazu, andere Kulturen vor dem Hintergrund ihrer eigenen Kultur zu bewerten“, erklärt Alexandra Michaelis: „Das eigene Wahrnehmen, Denken und Handeln werden als Maßstab genutzt.“ Dieses Muster sei weit verbreitet. „Umso wichtiger ist es, unsere eigenen Denkmuster zu reflektieren und kulturelle Vielfalt respektvoll zu behandeln.“

## Wissen aneignen, Empathie zeigen

Um trotz kultureller Unterschiede gut miteinander auszukommen, sei interkulturelle Kompetenz entscheidend. „Das heißt, sich aktiv Wissen anzueignen und sich in die Lebensrealität von Zugewanderten hineinzuversetzen“, verdeutlicht Alexandra Michaelis. Wer nachvollziehen könne, wie neu und komplex alltägliche Dinge für migrantische Personen seien, könne verständnisvoller und unterstützender handeln.

Das Projekt „Vielfalt erFAHREN“ war Teil des Förderprogramms „Unsere Arbeit: Unsere Vielfalt. Initiative für betriebliche Demokratiekompetenz“. Es wurde gefördert durch das Bundesministerium für Arbeit und Soziales und ist inzwischen ausgelaufen. Mittlerweile gibt es vergleichbare Angebote für den Raum Sachsen.





# Mit der Fahrgastbrille zu den alten Römern

Einfache und klare Fahrgastinformationen sind fundamentale Schritte für eine selbstverständliche Nutzung des ÖPNV – die „visuelle Barrierefreiheit“. In Workshops vermittelt die VDV-Akademie Beschäftigten aus den Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbünden hierzu Basiswissen und Praxiserfahrungen.

Steve Jobs, der legendäre Mitgründer und Entwickler der Apple-Computer, brachte es auf den Punkt: „Design is how it works.“ Design ist „nicht nur schickes Aussehen“, erklärt ergänzend Viktoria Brandenburg. Vielmehr Sorge es häufig dafür, dass ein Produkt oder eine Dienstleistung ganzheitlich durchdacht funktioniert. Profitieren würden davon auch die Fahrgäste im ÖPNV. Die Geschäftsführerin der Kölner Agentur „Die Informationsdesigner“ (DID) ist gerade bei Bussen und Bahnen „von der Macht des Designs“ überzeugt. Eine überzeugende Gestaltung sei „ein ganz, ganz großer Hebel für die Mobilität“, sagte sie auf einem Workshop der VDV-Akademie kürzlich in Köln.

„Barrierefreiheit ist eine Vorgabe aus dem Personenbeförderungsgesetz, und das bezieht sich nicht nur auf bauliche Gegebenheiten. Auch Fahrgastinformationen gehören für alle verständlich dargestellt“, be-

” Wer über Probleme redet, macht sie groß. Wer über Lösungen redet, macht Lösungen groß.

Viktoria Brandenburg  
Geschäftsführerin  
„Die Informationsdesigner“ (DID)



stätigt Oliver Thiele, Veranstaltungsmanager bei der VDV-Akademie. Im kleinen Kreis nähern sich die Beschäftigten von Verkehrsunternehmen aus allen Teilen des Landes dem Thema ÖPNV und Design – auch in der Absicht, voneinander zu lernen.

Die erste Lektion ist überschrieben mit „einfacher Denken“. Die Grafikprofis sprechen von „fahrgastzentrierter Information“ und meinen damit, sich die „Fahrgastbrille“ aufzusetzen. Wer im Verkehrsbetrieb an der Fahrgastinformation mitarbeitet, sollte, so der Rat des DID-Seminarleiters Pablo Meleschkin, sich darüber im Klaren sein, dass seine fachliche Perspektive eine völlig andere ist als die Sicht der ÖPNV-Kundschaft. Zwar komme man an Richtlinien und Vorgaben nicht vorbei, doch in der Informationsgestaltung gehe es ausschließlich um klare Fakten – über die sollte gar nicht diskutiert werden. Noch eine Empfehlung von Viktoria Brandenburg: „Wer über Probleme redet, macht Probleme groß. Wer über Lösungen redet, macht Lösungen groß.“ Und der Spruch, das habe man doch immer so gemacht, gehöre in die Mülltonne.

## Beobachten beugt Betriebsblindheit vor

Der Workshop geht danach erst einmal an die frische Luft. Zweier-Teams werden abkommandiert zu Straßenbahn- und Bushaltestellen der Kölner Verkehrs-Betriebe (KVB) rund um den Tagungsort. Die Aufgabe: einfach mal beobachten, wie sich die Fahrgäste dort verhalten. Eine Therapie, die bei den Verkehrsfachleuten Betriebsblindheit bekämpfen soll.

Im Anschluss an den Auftritt auf der Straße folgt nach der Mittagspause die gemeinsame Auswertung. Allgemeiner Tenor: Die ÖPNV-Kundschaft in der Großstadt bewegt sich äußerst routiniert über schmale Bahn- →





Schon die alten Römer haben Köln ringförmig aufgebaut. Der Linien-netzplan der KVB greift das kon-sequent auf und schafft Klarheit im Bahnangebot – weit mehr als der frühere, klein eingeschobene Plan (links unten).

steige, Gleisanlagen und Fußgängerfurten, auch mit Rollator oder mit Kinderwagen. Die Informationen in den Vitrinen sind nicht gefragt, und weil keiner richtig hinsieht, versuchen gleich mehrere Leute vergeblich, eine Bahn zu entern, die ganz deutlich als Fahrschul-wagen gekennzeichnet ist. „Da geben wir viel Geld für aufwendige Anzeigen und Leitsysteme aus, doch die meisten Fahrgäste gucken nur auf ihr Mobiltelefon“, beklagt eine Teilnehmerin. Auch akustische Infor-mation kommt nicht unbedingt an, verzweifelt eine

weitere Kursteilnehmerin: „Die hören ja nix, die haben immer ihre Kopfhörer auf.“

Es gilt das Prinzip „einfacher Denken“

Anders wird die Situation, wenn die Routine nach Fahrplan durch Baustellen, Sperrungen und Umleitun-gen unterbrochen ist. Stichwort Baustellen-Kommuni-kation: Drei Fragen stehen am Anfang. Ist die geplante Information über Unregelmäßigkeiten im Betriebsab-lauf aufmerksamkeitsstark? Verständlich? Hilfreich?

Die Kölner DID-Kreativen haben ihr Paradebeispiel in Hamburg. Dort gibt es immer wieder Sper-rungen, und die verschiedenen Betreiber – Hochbahn, S-Bahn, Verkehrsverbund HVV – haben sich entschieden, bei der Infor-mation ein Design für alle zu fin-den. Eine einheitliche Lösung mit wiederkehrenden Elementen, klarer Gestaltung und Begrif-flichkeiten, von Schrift und Farbe bis zu grafischen Darstellungen. Und nach dem Prinzip des „ein-facher Denkens“: so wenig Infor-mation wie nur möglich. Für den

FOKUS FAHRGAST 2026

Die umfassende Fahrgastinformation ist das Rückgrat jedes ÖPNV-Angebots. Die VDV-Akademie und das DID-Team wollen deshalb am 28. und 29. April 2026 in Köln gemeinsam mit Fachleuten aus der Branche verbindliche Standards und praxisnahe Tools für eine verständliche und weithin einheitliche Fahrgastinfor-mation entwickeln. Bei dem Event sollen alle Mitarbeitenden zusammenkommen, die tagtäglich Fahrgastinformation für die Nutzenden des ÖV-Systems gestalten – um gemeinsam noch besser voranzukommen.

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

infolge einer unerwarteten Umleitung stressgeplagten Fahrgast reduziere das regelmäßig wiederkehrende Erscheinungsbild „die kognitive Last“. So wurde auch aus dem eher spröden „Schienenersatzverkehr“ der „Ersatzbus“. Die Idee, das gebräuchliche Logo von einer Frontpartie eines Busses durch die stilisierte Seiten-ansicht zu ersetzen, wurde wieder fallengelassen: Es könnte beim Kunden die Frage auftauchen, ob die Er-satzfahrt nur in die von der Bus-Silhouette vorgege-bene Richtung angeboten wird.

Den ÖPNV als „Gesamterlebnis“ begreifen – so nehmen es die Workshop-Teilnehmenden mit nach Hause. Manchmal beginnt das schon beim Liniennetzplan. So hat die KVB den grafischen Überblick über ihr Netz neu

„Barrierefreiheit bezieht sich nicht nur auf bauliche Gegebenheiten. Auch Fahrgastinformationen gehören für alle verständlich dargestellt.“

Oliver Thiele  
Veranstaltungsmanager  
bei der VDV-Akademie



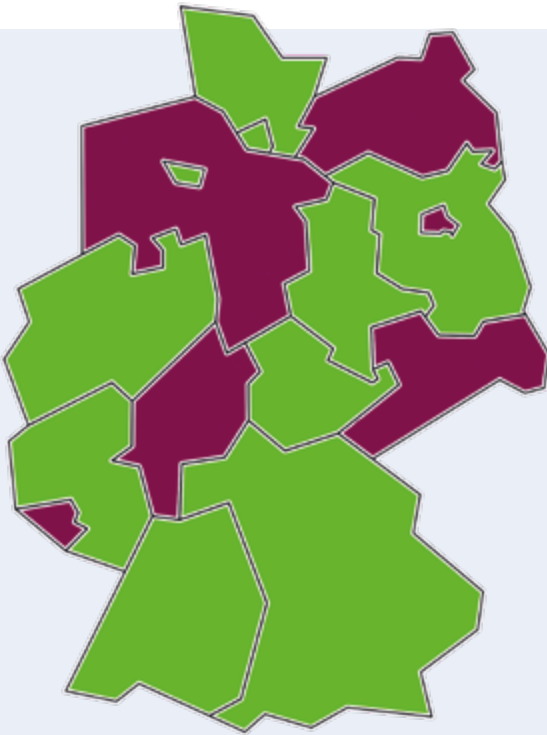
konzentrisch anlegen lassen. Mittelpunkt ist die Halte-stelle Heumarkt am Südrand der City, und ringförmig umkreisen Bus- und Bahnlinien dieses Zentrum. Auf einmal wird im ÖPNV der Domstadt auf diese Weise der Straßenbau der alten Römer wieder sichtbar.



So wenig Information wie nötig, so klar wie möglich: Baustelleninfos müssen auf einen Blick und im Vorübergehen schlüssig zu erfassen sein.

Reges regionales Interesse

Wo die Deutschlandkarte grün ist, war sie schon: die Roadshow im Rahmen der VDV-Branchenkampagne „Bewegt uns alle“. Seit Ende September wurden bereits in zehn Städten die Ergebnisse des Leis-tungskostengutachtens vorgestellt – auf das jeweilige Bundesland zu-geschnitten („VDV Das Magazin“ berichtete). „Modernisierung 2040“ und „Deutschlandangebot 2040“: Etwa 1.000 Besucherinnen und Be-sucher wollten sich bislang über diese beiden Finanzierungs- und Ausbauszenarien für den ÖPNV in ihrem Bundesland informieren. Der VDV will damit die Informationsgrundlagen für politische Entschei-dungen schaffen. Die Beteiligung seitens der Politik ist positiv: Bei allen Formaten waren Ministerinnen und Minister, Staatssekretärinnen und Staatssekretäre sowie Landtagsabgeordnete dabei. Mit mehr als 350 Berichten in Tageszeitungen, TV, Radio und Onlinekanälen bewertet der VDV auch die Medienresonanz als „sehr gut“. Die nächsten Termine finden in Schwerin (16. März) und Hannover (19. März) statt. [www.bewegt-uns-alle.de](http://www.bewegt-uns-alle.de)





## Berliner Oberleitungen vom Eise befreit

Nach den eisigen Januar-Temperaturen dürfte der Frühling vielerorts schon sehnsüchtig erwartet werden – in Berlin vielleicht noch mehr als anderswo. Dass der Straßenbahnbetrieb in der Hauptstadt wegen vereister Oberleitungen komplett eingestellt werden musste, hat es wohl noch nie gegeben. Gefrierender Regen hatte sich innerhalb kürzester Zeit an den Fahrdrähten festgesetzt und sie in eine dicke Eisschicht gehüllt. Straßenbahnen blieben auf offener Strecke stehen. Da die Oberleitungen nicht automatisiert enteist werden konnten, war Muskelkraft gefragt. Jeder einzelne Streckenabschnitt musste per Hand vom Eise befreit werden. Das Berliner Straßenbahnnetz umfasst etwa 200 Kilometer Strecke mit rund 450 Kilometern Oberleitung – das drittgrößte der Welt. Es gab also eine Menge zu tun für die Teams der BVG, die vom Winter genug haben dürften.



### Termin

6. – 7. Mai 2026

#### „Siegburger Kooperationsgespräche“

Der Bundesverband Spedition und Logistik (DSL) und der VDV richten die Veranstaltung zur „Kooperation zwischen Speditionen und Eisenbahnen“ aus – mit Beispielen für die Zusammenarbeit, Innovationen und Verlagerungsmöglichkeiten auf die Schiene.

→ [www.vdv.de/terminservice.aspx](http://www.vdv.de/terminservice.aspx)



### Termin

9. – 11. Juni 2026

#### VDV-Jahrestagung, Karlsruhe

Transformation beschleunigen – Innovationen gestalten: Die VDV-Jahrestagung 2026 findet in Kooperation mit den Verkehrsbetrieben Karlsruhe (VBK) statt. In den Fokus gerückt werden Erfolgsfaktoren für die Transformation der Branche.

→ [www.vdv.de/jahrestagung](http://www.vdv.de/jahrestagung)



### Weiterführende Informationen

Die nächste Ausgabe von „VDV Das Magazin“ erscheint Ende April 2026.

„VDV Das Magazin“ finden Sie auch online unter:

→ [www.vdv-dasmagazin.de](http://www.vdv-dasmagazin.de)

VDV VerbandsApp:

→ [app.vdv.de](http://app.vdv.de)

VDV-Webseite:

→ [www.vdv.de](http://www.vdv.de)

Folgen Sie uns auf Social Media:

f [www.facebook.com/DieVerkehrsunternehmen](https://www.facebook.com/DieVerkehrsunternehmen)

@ [www.instagram.com/vdv\\_verband](https://www.instagram.com/vdv_verband)

in [www.linkedin.com/company/die-verkehrsunternehmen](https://www.linkedin.com/company/die-verkehrsunternehmen)

## Impressum

### VDV Das Magazin

#### Herausgeber:

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV),  
Kamekestraße 37–39, 50672 Köln,  
Tel. 02 21/5 79 79–0,  
E-Mail: [info@vdv.de](mailto:info@vdv.de), Internet: [www.vdv.de](http://www.vdv.de)

#### Redaktion VDV:

Lars Wagner (V.i.S.d.P.),  
Leiter Geschäftsbereich Strategie & Kommunikation |  
Pressesprecher  
Eike Arnold,  
Leiter Interne Kommunikation und  
stellv. Pressesprecher  
Rahime Algan,  
Leiterin Online-Kommunikation und  
Öffentlichkeitsarbeit

#### Anschrift der Redaktion:

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV),  
Redaktion „VDV Das Magazin“,  
Leipziger Platz 8, 10117 Berlin,  
[vdv-magazin@adhocpr.de](mailto:vdv-magazin@adhocpr.de)

#### Realisierung, Text und Redaktion:

AD HOC PR, Gütersloh: Stefan Temme (Lt.),  
Christian Jung, Merle Korte, Ludger Macke

#### Mitarbeit:

Eberhard Krummheuer

#### Anzeigen:

AD HOC PR, Gütersloh,  
Tel. 0 52 41/90 39–0 | [anzeigen@adhocpr.de](mailto:anzeigen@adhocpr.de)

#### Grafik-Design:

Lars Haberl (AD HOC PR, Gütersloh)

#### Produktion und Druck:

Bitter & Loose GmbH, Greven

#### Anzeigenpreise:

Laut Mediadata 2026

#### Bildnachweise:

Titelmotiv: Deutsche Bahn AG/Georg Wagner; Montage ADHOC

AD HOC PR/Lars Haberl (12–15); Adobe Stock/Cla78 (26–27); Adobe Stock/melita (2, 24–25); Adobe Stock/shchus (2, 20–21, 22, 23); Adobe Stock/jeepbabes (26–27); Adobe Stock/thatzpic (30); Arbeit und Leben Sachsen (25); Andrea Briscoli (19); ChatGPT (16); Deutsche Bahn AG/Dominic Dupont (17, 22); Deutsche Bahn AG/Oliver Lang (2, 4–5, 6–7, 8); Michael Fahrig Fotografie (11); Paul Gärtner/Karlsruher Verkehrsverbund (30); Christian Hüller (2, 18/19); Die Informationsdesigner (27, 28, 29); Kreisbahn Siegen-Wittgenstein (8); MVB/Sarah Kossmann (24); olaser, istockphoto.com und VDV (10); picture alliance/Sebastian Gollnow (30); rnv (22/23); Gottfried Schwarz (18); VDV-Akademie (20, 29); VDV (3, 7, 16)

„VDV Das Magazin“ erscheint alle zwei Monate (sechsmal im Jahr). Alle im Magazin erscheinenden Beiträge und Bilder sind urheberrechtlich geschützt. Außerhalb der Grenzen des Urheberrechts ist die Verwertung ohne die Zustimmung des Herausgebers nicht zulässig. Das gilt vor allem für Vervielfältigungen, Übersetzungen sowie die elektronische Speicherung und Verarbeitung.

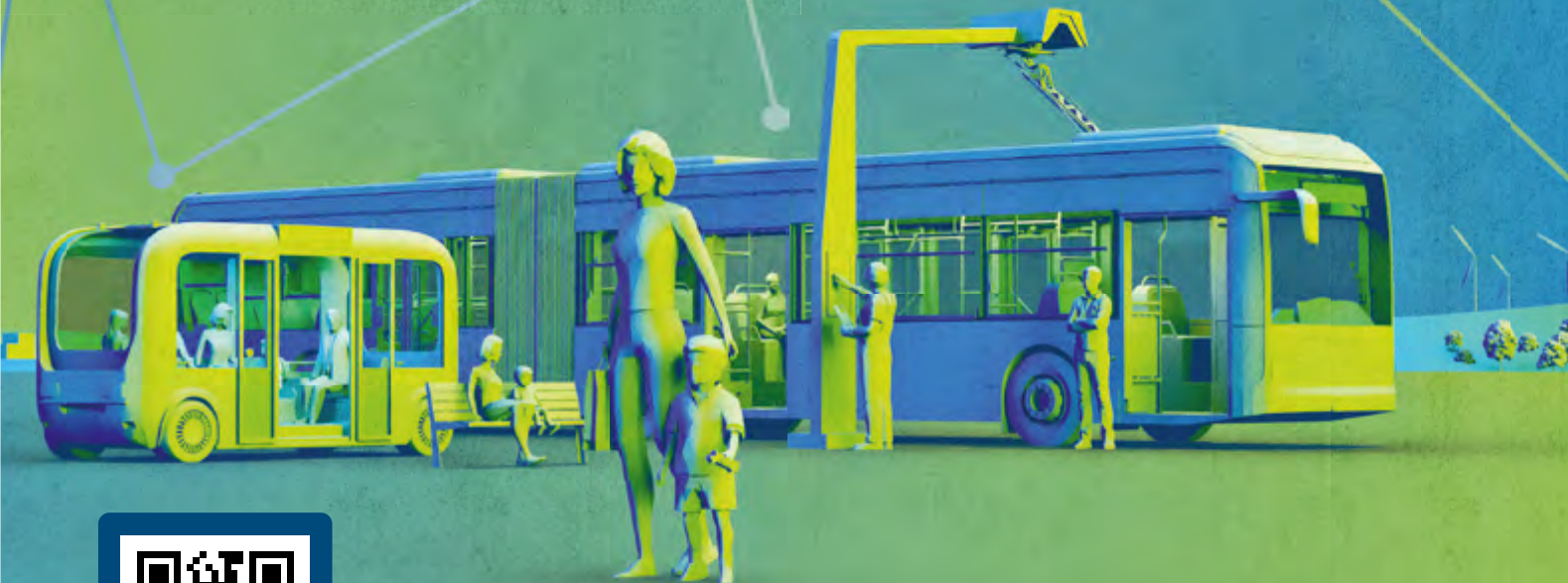
Für Anregungen, Themenvorschläge, Lob und Kritik oder wenn Sie „VDV Das Magazin“ nicht mehr erhalten möchten, schicken Sie uns bitte eine E-Mail an [vdv-magazin@adhocpr.de](mailto:vdv-magazin@adhocpr.de)

Konferenzen und Fachmesse für den ÖPNV

# Die Zukunft auf die Straße bringen

10.–12. März 2026, Estrel Berlin

**JETZT TICKET SICHERN**



[mobility-move.de](http://mobility-move.de)



# Sie haben die Förderung, wir den Rest – mit Wrightbus zur Net-Zero-Flotte



Wir haben alles, was Sie brauchen, um bequem auf Wasserstoff umzusteigen: die effizientesten Net-Zero-Busse ihrer Klasse, den Wasserstoff, die Infrastruktur, einen Service, der 24/7 für Sie da ist und: 20 Jahre Erfahrung mit über 188 Millionen gefahrenen Kilometern und über 3.000 emissionsfreien Bussen im täglichen Einsatz.

Schreiben Sie einfach eine E-Mail an [sharon.vanbeek@wrightbus.com](mailto:sharon.vanbeek@wrightbus.com) und wir erzählen Ihnen alles, was Sie wissen müssen.

[wrightbus.com/de](http://wrightbus.com/de)



Die Zukunft fährt grün