

VDV Das Magazin

Was uns bewegt. Wen wir bewegen.

Ausgabe 02 | 2025

On-Demand im ländlichen Raum:

Maßanzüge für die Mobilität

Seite 6

ÖPNV-Bilanz 2024: D-Ticket bringt die Fahrgäste zurück

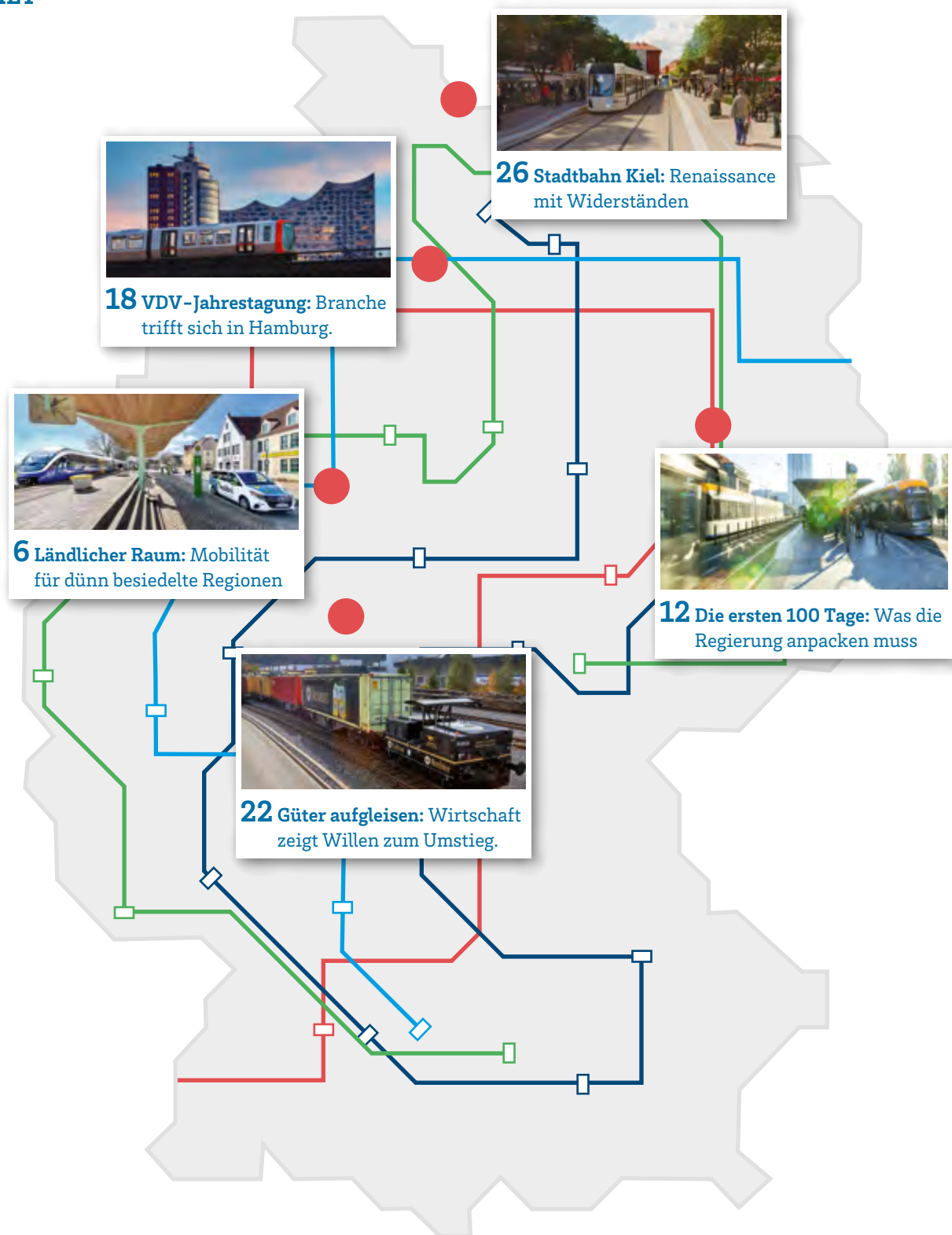
Seite 16

Markenware auf der Schiene: Lösungen für den Hausgebrauch

Seite 22

Stadtbahn-Renaissance in Kiel: Comeback mit Widerständen

Seite 26



ÖPNV-Ausbau stärkt die Demokratie



Die neue Bundesregierung steht gleich vor einer ganzen Reihe von Themen, die sie dringend anpacken muss. Zu den drängendsten in der Verkehrspolitik zählen die offenen Finanzierungsfragen für die Modernisierung der Schienenwege – Stichwort Infrastrukturfonds – und zur langfristigen Sicherung des Deutschland-Tickets über das Jahresende hinaus. In beiden Fällen ist Eile geboten!

Hinzu kommt der Ausbau des ÖPNV und der Schieneninfrastruktur gerade auch im ländlichen Raum. Dort lebt mehr als die Hälfte der Bundesbürgerinnen und Bundesbürger. In den ländlichen Regionen wird auch etwa die Hälfte der Bruttowertschöpfung erwirtschaftet. Mehr als die Hälfte der mittelständischen Unternehmen haben hier ihren Sitz.

Es geht jedoch nicht nur darum, die regionale Wirtschaft zu stärken, sondern auch dem grundgesetzlichen Anspruch von der Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse näherzukommen. Im ländlichen Raum steht und fällt die Zukunftsfähigkeit des ÖPNV mit seiner konsequenten Modernisierung und Finanzierung.

Als ansatzweise Alternative zum Auto wünschen sich die Menschen ein besseres, verlässlicheres und flächendeckendes ÖPNV-Angebot. Mindestens ein 60-Minuten-Takt, der mit On-Demand-Lösungen kombiniert wird, muss zur Selbstverständlichkeit werden. Die Fahrzeit mit Bus und Bahn darf nicht länger als das Andert-halb-fache einer Autofahrt dauern.

On-Demand-Verkehre, Schnellbusse und PlusBusse, die mit der Schiene vertaktet sind: Wir haben bereits Maßanzüge für die Mobilität in der Fläche. Mobilität ist soziale und wirtschaftliche Teilhabe. Wer die Schienenwege und den ÖPNV ausbaut, investiert in den Wirtschaftsstandort und in die Demokratie. Wo sich die Menschen nicht abgehängt und nicht benachteiligt fühlen, verfangen auch seltener populistische Parolen, die sich gegen unsere freiheitlich-demokratische Grundordnung richten.

Herzlichst, Ihr

Ingo Wortmann

VDV Die Verkehrsunternehmen

3 Editorial

Der ÖPNV-Ausbau stärkt die Demokratie.

4 VDV im Bild

Reaktiviert: Trierer Weststrecke wieder mit Personenverkehr

6 Ländlicher Raum

On-Demand und Schnellbusse: „Maßanzüge“ für die Mobilität

12 Aktuell

Verkehrspolitik: Kraftvoller Start der Bundesregierung gewünscht

14 Aus dem Verband

Erste Konferenz zur Sicherheit im ÖPNV findet in Berlin statt.

16 Aus dem Verband

Fahrgastzahlen befinden sich weiter auf Erholungskurs.

18 Aus dem Verband

VDV-Jahrestagung findet mit dem UITP Summit statt.

20 Hintergrund

Wie der VDV den Unternehmen bei ihren Berichtspflichten hilft

21 Aus dem Verband

VDV und Verdi präsentieren ihr Zielbild für den ÖPNV bis 2035.

22 Hintergrund

Markenartikel auf der Schiene: Lösungen für den Hausgebrauch

26 Hintergrund

Kiel könnte die modernste Stadtbahn Deutschlands bekommen.

29 Hintergrund

Drei Fragen zum Kieler Projekt an VDV-Experte Dr. Volker Deutsch

30 Zu guter Letzt

150 Jahre Eisenbahn auf Mallorca



VDV Das Magazin
auch online unter:
www.vdv-dasmagazin.de



Personenzüge rollen wieder über Trierer Weststrecke

Seit Rosenmontag fahren wieder Personenzüge auf der Trierer Weststrecke – erstmals seit über 40 Jahren. Vier Trierer Stadtteile westlich der Mosel haben nun direkten Zugang zur Schiene. Dafür wurden fünf Stationen komplett neu errichtet. Zusätzlich hat die DB die Schieneninfrastruktur auf der Verbindung zur Moselstrecke neu gebaut. Mit dem neuen Angebot nach Luxemburg, Wittlich und Konz/Saarburg bekommen die zahlreichen Pendlerinnen und Pendler aus der Region bessere Verbindungen. Die Reaktivierung – die erste in Rheinland-Pfalz seit 2015 – wurde im Schulterschluss mit dem Bund, dem Land, der Stadt Trier und dem Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord in knapp zwei Jahren realisiert. Der Bund steuerte rund 141 Millionen Euro aus der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung bei.

Mit einem Lächeln ohne Auto mobil

Hoch im Norden: Smile 24 steht für „Schlei-Mobilität: innovativ, ländlich, emissionsfrei und 24/7“.

Leben im ländlichen Raum – ohne abgehängt zu sein: In der alternden Gesellschaft wird dies mehr und mehr zu einer Herausforderung. Das betrifft auch den ÖPNV, denn vielerorts ist das Mobilitätsangebot eher lückenhaft. Politik und Verkehrsunternehmen sind dabei, den öffentlichen Nahverkehr in den dünn besiedelten Regionen neu zu erfinden und attraktiv zu machen. Der VDV hat dafür ein Programm mit Ideen und Forderungen entwickelt.

Rund um die Uhr mobil ohne eigenes Auto: Das ist das Ziel des modernen ÖPNV nicht nur in der Stadt, sondern mehr und mehr auch auf dem Land. „Wir bringen die Region ins Rollen“, heißt es beispielsweise hoch in Deutschlands Norden. „Smile 24“ ist der Name eines mit Bundesmitteln geförderten Modellversuchs, den der Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein (NAH.SH) gemeinsam mit den Kreisen Schleswig-Flensburg und Rendsburg-Eckernförde organisiert. Hinter dem Lächeln verheißenden Titel verbirgt sich die Abkürzung des Programmtitels: „Schlei-Mobilität: innovativ, ländlich, emissionsfrei und 24/7“. Beiderseits des schmalen Ostseearms von der holsteinischen Küste bis zur Stadt Schleswig – im Süden bis Eckernförde und im Norden nach Kappeln – ist ein vielseitiges Nahverkehrsangebot entstanden: für alle, die nicht Auto fahren können oder nicht Auto fahren wollen. →





Holt ab, bringt hin: Der „Holibri“ des nph – hier ein Fahrzeug am Bahnhof Höxter Rathaus – hat sein Verbreitungsgebiet in Ostwestfalen-Lippe nach und nach ausgeweitet.

„Von wegen auf dem Land fährt nur einmal am Tag ein Bus!“ So widerspricht der das Projekt beschreibende Folder einer gängigen öffentlichen Meinung. Expressbus-Linien, PlusBus, Shuttle „on demand“ für die Kurzstrecke, Bike- und Carsharing sind ganzheitlich zu einem ÖPNV-System zusammengefügt, das kaum noch Mobilitätsbedürfnisse offen lässt. Die Expressbusse verbinden die größeren Städte tagsüber im Halbstunden-Takt, PlusBus-Angebote verkehren ebenfalls täglich vom frühen Morgen bis zum späten Abend und stellen mit guten Anschlüssen die Verbindung

zum Schienennahverkehr her. Wer abseits der Linien wohnt, hat die Möglichkeit, sich per App den Shuttle für seine Anfahrt zu bestellen. Alle diese Leistungen gibt es zum üblichen Preis des Verbundtickets. Fahrräder können an

50 Stationen gemietet werden, kleine Elektroautos stehen an einem Dutzend Verleihstationen im gesamten Smile-Gebiet zur Verfügung.

Im äußersten Nordosten Nordrhein-Westfalens, im Dreiländereck zu Hessen und Niedersachsen, liegt das Bedienebiet eines On-Demand-Angebots, dessen Name sich an einen wendigen Kleinvogel anlehnt. Nach dreijähriger Test- und Förderphase hat der „Holibri“ des Nahverkehrsverbunds Paderborn/Höxter (nph) den Schritt in den Regelbetrieb geschafft. Seit Ende 2021 gehören die grünlich schillernden Shuttles zum Stadtbild von Höxter. Als bedarfsorientiertes Angebot haben sie die früheren Stadtbus-Linien abgelöst. Mit mehr Flexibilität und ohne feste Strecken: Stattdessen sorgen über 1.200 Haltepunkte dafür, dass es die Fahrgäste nie weiter als 200 Meter zu ihrem Bus haben. Nutzen können sie den „Holibri“ zum regulären ÖPNV-Tarif und ohne Aufschläge. „Die Menschen wissen den Komfort und die Flexibilität unseres neuen Angebots, das gerade für den ländlichen Raum eine sehr gute Alternative darstellt, sehr zu schätzen“, berichtet nph-Geschäftsführer Marcus Klugmann: „Die Rückmeldungen aus der Bevölkerung sind durchweg positiv, die Menschen in Höxter wollen ihren ‚Holibri‘ nicht mehr missen. Das sieht auch der Stadtrat so und hat ausreichend Mittel für die Weiterführung nach der dreijährigen Pilotphase bereitgestellt.“ Nach und nach hat der „Holibri“ sein Verbreitungsgebiet über die Grenzen der Weserstadt hinaus

ausgedehnt – zunächst in die Kleinstadt Willebadessen im Kreis Höxter, anschließend in den Nachbarkreis Paderborn nach Lichtenau und Hövelhof. Seit Anfang dieses Jahres steuert der jüngste Ableger der „Holibri“-Familie unter anderem ein Industriegebiet in Hövelhof an. Unter dem Projektnamen „Ways2Work“ können die Fahrgäste mit einer neu geschaffenen Regionalbuslinie und dem bereits etablierten On-Demand-Angebot auch zur Arbeit kommen. Anders als der Ur-„Holibri“ in Höxter verkehren zwei der jüngeren Shuttles zu bestimmten Zeiten und, wenn mehr als eine Person mitfährt, auf festen Linienwegen – jedoch ebenfalls nur nach Bedarf. In den Kreisen Höxter und Paderborn haben 220.000 Fahrgäste das Angebot in den vergangenen drei Jahren genutzt, 90.000 allein 2024. Davon hatten 41 Prozent das Deutschland-Ticket. Für Höxter und Lichtenau gibt es eine App zur komfortablen digitalen Buchung, die von mehr als 80 Prozent der Fahrgäste genutzt wird. Parallel stehen Telefon und Internet in allen „Holibri“-Systemen zur Verfügung.

Rufbusse on demand, Express- und PlusBus sowie Mobilitätshubs sind landauf, landab die Chancen für einen gleichermaßen intelligenten und attraktiven ÖPNV außerhalb der Ballungsräume. Linien mit dem X wie Expressbus oder SB wie Schnellbus vor der Nummer gibt es teilweise schon

seit Jahrzehnten, verstärkt aber in den letzten Jahren. Vorbild ist der schnelle Schienennahverkehr, der aber naturgemäß nur überall dorthin kommt, wo betriebsfähige Gleise liegen. „Der Schnellbus gibt uns die Möglichkeit, die meist hervorragend ausgebaute Straßeninfrastruktur für moderne und bessere Dienste zu nutzen, nicht zuletzt auch im Zusammenspiel von Schiene und Straße“, sagt Werner Overkamp, Chef der STOAG Stadtwerke Oberhausen und VDV-Vizepräsident für den Bereich Bus. Ziel sei es, mit solchen Busangeboten näher an die Fahrtdauer des Individualverkehrs heranzukommen. Faustregel: Der Bus sollte das Ziel in höchstens der anderthalbfachen Zeit des Autos erreichen.

Straße und Schiene verknüpfen

Das Zusammenspiel von Schiene und Straße zu nutzen, ist auch die Strategie des PlusBus. Vor gut einem Jahrzehnt wurde er zunächst in den ostdeutschen Bundesländern entwickelt. Mittlerweile ist das Markenzeichen dieses ÖPNV-Produkts verstärkt auch in westlichen Regionen zu sehen, neben Schleswig-Holstein beispielsweise auch im Saarland. Hier geht es ebenfalls um eine hohe Verfügbarkeit mit Fahrten im Stundentakt montags bis freitags vom frühen Morgen bis zum späten Abend und regelmäßigen Fahrten auch an den Wochenenden. Ähnlich wie der Schnellbus fährt der PlusBus →



ÖFFENTLICHE MOBILITÄT ALS DASEINSVORSORGE: WER AUF DEN ÖPNV ANGEWIESEN IST

Für viele Menschen ist der öffentliche Verkehr nicht nur eine Alternative zum Auto, sondern die einzige Möglichkeit, mobil zu sein. Insbesondere Kinder und Jugendliche ohne Führerschein sowie ältere oder körperlich eingeschränkte Menschen sind darauf angewiesen, um Schule, Arbeit, Arztpraxis oder soziale Kontakte zu erreichen. Auch finanziell Benachteiligte oder Stadtbewohner ohne eigenes Auto sind auf ein verlässliches und bezahlbares Angebot angewiesen. Zudem setzen viele Menschen aus Umweltgründen bewusst auf nachhaltige Mobilität. Ein gut ausgebauter, barrierefreier und finanzierbarer ÖPNV ist daher unverzichtbar – nicht nur für die Verkehrswende, sondern auch für soziale Teilhabe und wirtschaftliche Entwicklung.



Die Verkehrspolitik legt wenig Wert auf echte Klimaneutralität, denn trotz hoher Investitionen in moderne Elektrobusse bleibt das grundlegende Konzept unverändert.

Marie-Theres Wölki
Geschäftsführerin VDV Südwest und
Fachbereichsleiterin Ländlicher Raum

TREMONIA
MOBILITY



City 75 ELECTRIC
Elektromobilität,
die Städte bewegt.



nicht jeden Winkel in der Region an, sondern ist zügig mit wenigen Halten unterwegs und wird dann in den größeren Orten mit der Bahn oder auch mit Ortsbuslinien verknüpft.

Solche Verknüpfungspunkte werden mehr und mehr zu Mobilitätshubs, auch Mobilitätsstationen genannt. Sie bündeln die Angebote des öffentlichen Verkehrs und des Umweltverbundes von Fußgängern und Radfahrern zu einem vielseitigen Angebot, das insbesondere ein nahtloses Umsteigen von einem Verkehrsmittel zum anderen möglich macht. Das Modell „Smile 24“ an der Schlei zeigt, wie so etwas aussehen kann. Integriert werden können Sharing-Angebote vom Auto bis zum Bike ebenso wie reservierte Parkplätze für Pkw und Rad. Ursprünglich als Idee für Großstädte und Ballungsräume entwickelt, zeigt sich deutschlandweit, dass solche Zentren in kleinerer Ausführung auch im ländlichen Raum ein sinnvolles Miteinander von Bus und Bahn mit der ÖPNV-Kundschaft versprechen – und so Alternativen zum Auto darstellen. Ein Beispiel ist der Bahnhof Meschede im nördlichen Sauerland: Bahnhof und Bushaltestellen sind zu einer kleinen Mobilitätsstation vereint, ergänzt um einen P&R-Parkplatz und eine Elektro-Carsharing-Station mit Rabatten für Abo-Stammkunden. Ein besonderer Blickfang ist ein ungewöhnliches Fahrrad-Parkhaus:

ein ausrangierter Bahnbus mit 14 Abstellmöglichkeiten, die allerdings derzeit alle an Abonnenten vergeben sind.

Das Bewusstsein für den Bus stärken

Seit Jahrzehnten gibt es in Deutschland Rufbusse – kleinere Fahrzeuge zum Bedienen von Linien in dünn besiedelten Regionen: Der Fahrgast bestellte seine Fahrt per Telefonanruf. Daraus sind bekanntlich mittlerweile „On Demand“-Verkehre geworden: Der Ruf nach dem Bus geht über die App (oder teilweise auch per Telefon), der Rechner in der Leitzentrale bringt mehrere Fahrtwünsche zusammen. Neben Shuttlediensten auf dem Lande entdecken immer mehr Verkehrsunternehmen solche Lösungen als Chance, Zubringerdienste zu den Linienetzen aufzubauen. Zudem könnte sich die zunehmende Digitalisierung als Chance entwickeln: Wenn es gelingt, autonome Fahrzeuge ohne Fahrer einzusetzen, kann das ein weiterer Schritt zu mehr Mobilität im ländlichen ÖPNV sein, weil Personal- und Kostenprobleme reduziert würden.

Zunächst komme es jedoch darauf an, das Bewusstsein für den ÖPNV zu stärken, sagt Marie-Theres Wölki, Geschäftsführerin des VDV Südwest und Fachbereichsleiterin Ländlicher Raum. „Viele Leute sind komplett auf das Auto fixiert, und man muss ihnen erst zeigen, dass der öffentliche Nahverkehr vielerorts besser ist als sein

Ruf.“ Das Potenzial für Busse und Bahnen sei enorm, denn nahezu jeder zweite Bundesbürger lebe auf dem Land. Doch für eine flächendeckende Versorgung mit Mobilitätsdienstleistungen, um gleichwertige Lebensverhältnisse gegenüber den Stadtmenschen herzustellen, spiele der ÖPNV bislang nur eine untergeordnete Rolle. Längst nicht überall besteht in Kommunen und Kreisen der Wunsch, dies zu ändern. Marie-Theres Wölki: „Alle sind motorisiert. Die Verkehrspolitik legt wenig Wert auf echte Klimaneutralität, denn trotz hoher Investitionen in moderne Elektrobusse bleibt das grundlegende Konzept unverändert.“

Mit regionalen Akteuren ins Gespräch gehen

Dabei kann der Bus mehr als Linienverkehr. Er sollte im öffentlichen Leben vielseitig präsent und nützlich sein. Über seine fahrplanmäßig bedienten Strecken hinaus zum Beispiel auch als Shuttle zum Theaterbesuch in die nächste Stadt, als Verbindung zum Supermarkt, als Wanderbus mit Fahrradtransport in den Ferienregionen – auch als rollende Arztpraxis oder Kaufmannsladen. Zur Stärkung des Bewusstseins für den Bus zählt die Unterstützung bei der Frage, wie man dieses Verkehrsmittel benutzt. So helfen Mobilitätstrainings der Verkehrsbetriebe alten Menschen beim Umsteigen vom Auto auf den Bus, ebenso wie sie Kita- und Schulkindern die sichere Nutzung des ÖPNV beibringen.

Die Verkehrsbranche müsse daher den Dialog mit vielen Akteuren auf lokaler und regionaler Ebene suchen, nicht nur bei Entscheiderinnen und Entscheidern in der Politik, sondern auch im gesellschaftlichen Umfeld beispielsweise in Vereinen und Organisationen oder auch den Kirchengemeinden, betont Marie-Theres Wölki. Da

ÖPNV-TAGUNG DREHT SICH UM POTENZIALE UND NEUE WEGE

Dem ÖPNV abseits der Großstädte und Metropolregionen widmet der VDV eine eigene zweitägige Veranstaltung, „ÖPNV im ländlichen Raum – Potenziale, Erkenntnisse und neue Wege“ lautet der Titel einer Tagung, die am 15. und 16. Mai 2025 in Hannover stattfindet. Im Mittelpunkt stehen zukunftsweisende Ansätze – zum Beispiel innovative On-Demand-Verkehre sowie geteilte Mobilitätsangebote auf der Straße und der Schiene. Ziel ist es, einen umfassenden Blick über aktuelle Entwicklungen, Herausforderungen und Potenziale der öffentlichen Mobilität im ländlichen Raum zu geben. Anmeldungen unter: bit.ly/VDV_Akademie



gibt es durchaus positive Rückmeldungen. So setzt sich die Bremische Evangelische Kirche auf ihrer Website ausdrücklich für die umweltfreundliche Mobilität mit ÖPNV oder Fahrrad ein, „denn der Erhalt der Schöpfung liegt uns am Herzen“. Und die Pfarrei Mariä Himmelfahrt in Landau empfiehlt konkret mit Fahrplanangaben, zum Sonntagsgottesdienst mit dem Bus zu kommen.

60-MINUTEN-TAKT PLUS ON-DEMAND-ANGEBOT: SO WÄRE ES IDEAL

In einer Broschüre arbeitet der VDV zu sechs Themen die Lösungen für den ÖPNV im ländlichen Raum heraus. Dazu zählen die **Stärkung der ÖPNV-Kultur**: Bei Entscheidungsträgern wie Landrätinnen und Landräten sowie Abgeordneten sollte durch Aktionen das **Bewusstsein für die Bedeutung des ÖPNV** gestärkt werden. Als **Leistungsangebot** ist ein flächendeckender 60-Minuten-Takt kombiniert mit On-Demand-Angeboten notwendig. **Digitalisierung**: Der lückenlose Ausbau von schnellem Internet und WLAN muss gewährleistet werden. Die Antriebswende erfordert **langfristige Fördermittel** für die Infrastruktur und Modernisierung der Flotten. Eine langfristige und **verlässliche Finanzierung des Deutschland-Tickets**, zusätzliche Mittel für den Ausbau des ländlichen ÖPNV-Angebots und eine faire Einnahmeverteilung, die den ländlichen Regionen Rechnung tragen, sind unabdingbar. **Personal und Bildung**: Die Reform des Busführerscheins muss die Anforderungen des ÖPNV berücksichtigen.

www.vdv.de/positionen

Zukunftsfähige Mobilität im ländlichen Raum

Sechs Schritte zu einem attraktiven öffentlichen Personenverkehr



ANZEIGE

PLÄNE ZUM SELBERMACHEN

Erstellen Sie einfach und schnell individuelle Situationspläne für den öffentlichen Verkehr.

- Haltestellenpläne
- Pläne des Ersatzverkehrs
- Besucherlenkung bei Veranstaltungen
- Störfall- und Baustelleninformationen
- Interne, betriebliche Pläne
- ...und vieles mehr



Testen Sie jetzt und überzeugen Sie sich selbst!



Die ersten 100 Tage für mehr Verlässlichkeit

Deutschland braucht mehr ÖPNV und besseren Schienenverkehr: Von der nächsten Bundesregierung fordert der VDV einen kraftvollen Start in der Verkehrspolitik. Dazu gehören langfristige Finanzierungszusagen für die Eisenbahninfrastruktur und für das Deutschland-Ticket. Viel Zeit bleibt nicht. Was in den ersten 100 Tagen getan werden muss, listet der VDV in einem Programm auf.

BEDARFSORIENTIERT FÜR NE-BAHNEN

- ▶ Regio-Infrastrukturfonds: ein überjähriger Fonds zum Erhalt und Ausbau der NE-Bahnen

KONZEPT FÜR DIE INFRASTRUKTUR

- ▶ nachhaltiges Modell zur mehr- und überjährigen Finanzierung bundeseigener und nicht-bundeseigener Infrastruktur
- ▶ Anpassung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV)

WIRTSCHAFTLICHKEIT SICHERN UND FÖRDERN

- ▶ Kompensation von Kostensteigerungen: Trassenpreisförderung für Güter- und Personenfernverkehr kurzfristig erhöhen
- ▶ Reform des Trassenpreissystems: Nachjustierung und Neukonzeption
- ▶ Einzelwagenverkehrsförderung wettbewerbsneutral aufstellen

INFRASTRUKTUR WEITERENTWICKELN

- ▶ Moderne-Schiene-Gesetz: Digitalisierung und Elektrifizierung vorantreiben, Planung beschleunigen, Bürokratie abbauen, systematische Weiterentwicklung der Eisenbahninfrastruktur ermöglichen
- ▶ Infraplan als Steuerungselement des Bundes einführen und weiterentwickeln

MASTERPLAN ÖPNV ERARBEITEN

- ▶ Im Dialog mit Ländern, Kommunen und der Branche Ziele und Maßnahmen definieren
- ▶ Schwerpunkte: nachhaltige Finanzierung, Ausbau von Angebot und Infrastruktur, Digitalisierung und Verbesserung der Fahrgastinformation, Sicherheit für Fahrgäste und Personal

D-TICKET LÄNGER SICHERN

- ▶ Verankerung des D-Tickets im Regionalisierungsgesetz ab 2026, Bundesanteil bedarfsgerecht dynamisieren
- ▶ Preisanpassungen an Kostenentwicklung koppeln (Preisentwicklungsindex)

GVFG* MODERNISIEREN

- ▶ Grunderneuerung entfristen: Die Förderung von Projekten darf nicht bis 2030 zeitlich begrenzt sein.
- ▶ Jährliche Mittel ab 2025 auf drei Milliarden Euro aufstocken plus eine Milliarde Euro zur Förderung emissionsfreier Busse und ihrer Infrastruktur

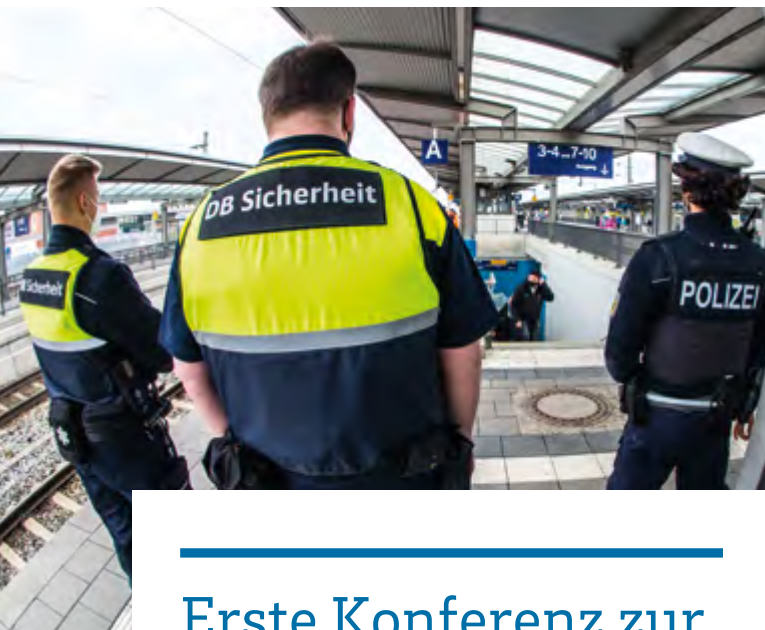
AUTOMATISIERTES FAHREN FÖRDERN

- ▶ Pilotprojekte und Forschung fördern sowie Rechtsrahmen anpassen, um automatisierte Busse und Bahnen schneller in den Regelbetrieb zu bringen
- ▶ Förderung von Innovationen: in autonome Shuttlebusse und intelligente Verkehrssteuerung investieren



Hier geht es zum 100-Tage-Programm:
www.vdv.de/deutschland-weiterbringen





Erste Konferenz zur Sicherheit im ÖPNV

Sicherheit ist ein wesentliches Produktversprechen an die Fahrgäste, und für die Mitarbeitenden der Verkehrsunternehmen ist die persönliche Sicherheit das A und O. Aktuelle Herausforderungen und Lösungsansätze sind die Themen auf der ÖPNV-Sicherheitskonferenz, die am 21. und 22. Mai erstmalig stattfindet und ihre Premiere in Berlin erlebt. Auf der Veranstaltung sollen verschiedene Sichtweisen auf das Thema Security diskutiert werden. Unter anderem wird die Bundespolizei ein objektives Bild zur Sicherheitslage im öffentlichen Raum geben. Vertreterinnen des Kompetenzzentrums Urbane Sicherheit beziehungsweise des LKA Niedersachsen werden über die Diskrepanz zwischen Wahrnehmung und Realität beim Thema Sicherheit berichten. Zudem werden Praxisbeispiele sowie Erfahrungen mit organisatorischen und technischen Sicherheitsmaßnahmen vorgestellt.

Die Veranstaltung richtet sich an Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus Verkehrsunternehmen und -verbänden, Behörden, Sicherheitsorganisationen, sozialen Einrichtungen sowie aus den Bereichen Industrie und Dienstleistung, deren Arbeit sich um Security im ÖPNV dreht. Veranstalter der 1. ÖPNV-Sicherheitskonferenz ist die DVV Media Group, als fachlicher Partner für die Durchführung steht der VDV zur Seite.



Weitere Infos unter:
bit.ly/öpnv_sicherheit



Bus-Lieblinge wieder gesucht

Es ist wieder Zeit für dicke Dankeschöns: Bis zum 31. Mai 2025 läuft der diesjährige Wettbewerb „LieblingsbusfahrerIn“. Bis dahin können Fahrgäste wieder ihre persönlichen Erlebnisse aus dem Bus erzählen und sich so bei den Menschen am Steuer bedanken. Aus allen Einsendungen wählt eine Jury die bemerkenswertesten Geschichten aus, ermittelt anhand der Angaben zu Datum, Uhrzeit, Linie, Busgesellschaft und Haltestelle die Busfahrerin beziehungsweise den -fahrer und kürt anschließend die Lieblinge.

Schulbusverkehr als eigene Kategorie

Auch Fahrgäste, die eine Siegerepisode eingereicht haben, erhalten ein Dankeschön. Neu in diesem Jahr ist eine eigene Kategorie Schulbusverkehr. Über die Wettbewerbsseite im Internet können erstmalig auch Kinderzeichnungen hochgeladen werden. Der Wettbewerb „LieblingsbusfahrerIn“ ist eine Initiative von Pro Bahn, DB Regio und VDV und geht in diesem Jahr in die dritte Runde.



Weitere Infos unter:
www.lieblingsbusfahrer.in.de



Nominieren und Bus-Geschichte erzählen

Lieblings BusfahrerIn gesucht!

Warum ist Ihr:e Busfahrer:in einzigartig?
lieblingsbusfahrer.in.de

Eine Initiative von: Fahrgastverband PRO BAHN e.V., DB Regio und Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V.

GEMACHT FÜR DIE STADT

MCV



DESIGNED TO LEAD ..
BUILT TO LAST

DER VOLLELEKTRISCHE C127 EV

Die Synthese aus Design und Funktionalität führt zu komfortablen und flexiblen Optionen, die Fahrgäste und Fahrer gleichermaßen schätzen – mit Sicherheit. Das Gerippe aus hochfestem Edelstahl sowie eine umfangreiche Serienausstattung unterstreichen die Qualität. Die Mitnahme von bis zu 90 Fahrgästen bei maximaler Batteriekapazität von 462 kWh sowie seine Gesamthöhe von 3,20 Metern machen ihn zu einem effizienten und wirtschaftlichen Vertreter im vollelektrischen Stadtbussegment.

SINCE 1995
MCV
30

Anbieter: MCV Deutschland GmbH, Ziegelwiese 1c, 59909 Bestwig

www.mcv-de.com



Fahrgastzahlen weiter auf Erholungskurs

Rund 9,8 Milliarden Fahrgäste waren 2024 mit dem ÖPNV unterwegs – etwa 300 Millionen mehr als im Vorjahr. Obwohl erneut mehr Menschen Busse und Bahnen genutzt haben, fällt die Bilanz des VDV gemischt aus.

Der Aufwärtstrend bei den Fahrgastzahlen hat sich auch im vergangenen Jahr fortgesetzt. Nach Berechnungen des VDV haben fast 9,8 Milliarden Kundinnen und Kunden die ÖPNV-Angebote genutzt. Insgesamt lag die Nachfrage damit jedoch weiter unter dem Rekordjahr 2019, als 10,4 Milliarden Menschen mit Bussen und Bahnen unterwegs waren. In manchen Großstädten und Metropolregionen wurde dagegen das Vor-Corona-Niveau bereits wieder erreicht oder übertroffen.

„Die sich fortsetzende Erholung ist in erster Linie dem Deutschland-Ticket zu verdanken, hat aber auch eine erhebliche Schattenseite“, bilanzierte VDV-Präsident Ingo Wortmann mit Blick auf die Einnahmen. Die sind im Vergleich zum Vorjahr um 3,2 Milliarden Euro zurückgegangen, weil andere Ticketangebote immer seltener gekauft werden. Aktuell haben 13,5 Millionen Menschen ein Deutschland-Ticket. Damit wurde das Branchenziel von 15 Millionen verkauften Tickets zum Ende des Jahres 2024 nicht erreicht. Der Grund dafür sei, dass viele Unternehmen und Organisationen zögern, in das für ihre Mitarbeitenden preislich attraktive D-Ticket Job zu wechseln, so Ingo Wortmann: „Die verbindliche Zusage des Bundes zu einer langfristigen Finanzierung bremst an dieser Stelle den weiteren Zuwachs beim Deutschland-Ticket.“ Nur geringe Aus-

wirkungen habe dagegen die Preiserhöhung von 49 auf 58 Euro monatlich gehabt. Eine Kündigungswelle blieb aus. Die Quote an Kündigungen lag im Januar 2025 bei 8,1 Prozent, im Jahr 2024 durchschnittlich bei sieben Prozent. Einmal mehr betonte der VDV-Präsident, dass für eine langfristige Finanzierung des D-Tickets verbindlich zugesagte Mittel von Bund und Ländern in ausreichender Höhe sowie eine jährliche Dynamisierung vonnöten seien. „Dazu braucht es eine transparente und maßvolle Entwicklung des Ticketpreises – zum Beispiel gekoppelt an einen Preisindex, der sich an der realen Kostensituation unserer Branche orientiert.“

Unterdessen haben die geringeren Einnahmen durch das Deutschland-Ticket dazu beigetragen, dass sich die wirtschaftliche Situation im deutschen ÖPNV zugespitzt hat. Weitere Ursachen dafür waren die um elf Prozent gestiegenen Personalkosten und die angespannte Haushaltslage der Kommunen. Inzwischen gehören erhebliche Einsparungen und Abbestellungen von Verkehren zum Alltag der Verkehrsunternehmen. „Wir müssen hier gemeinsam mit der Politik dringend und nachhaltig gegensteuern“, bekräftigte Ingo Wortmann: „Das attraktivste Ticket nutzt uns und den Fahrgästen nichts, wenn am Ende weniger Busse und Bahnen fahren, weil wir das Angebot nicht mehr finanzieren können.“



ERSATZTEILE UND SERVICES FÜR BUSSE

HÜBNER IST TEIL IHRES TEAMS

Auch in Ihrem Bus steckt viel HÜBNER: Als Teil Ihres Teams sind wir immer für Sie erreichbar. HÜBNER steht Verkehrsbetrieben mit Beratung, Produkten, Services und Ersatzteilen zur Seite – schnell, direkt und lösungsorientiert.



JETZT KONTAKT
AUFNEHMEN!

MAKING
MOBILITY
HAPPEN.

www.hubner-group.com



VDV-Präsident Ingo Wortmann und VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff berichteten, wie der ÖPNV im vergangenen Jahr abgeschnitten hat. Im Bild rechts Pressesprecher Lars Wagner.



VDV-Jahrestagung 2025: Transformation braucht Verlässlichkeit

Hamburgs öffentlicher Nahverkehr und seine Anbieter zählen branchenweit zu den Vorreitern der Transformation. Die Hansestadt ist vom 17. bis 19. Juni 2025 Schauplatz der VDV-Jahrestagung. Deutschlands wichtigster Mobilitätskongress findet in diesem Jahr zusammen mit dem weltweit bedeutendsten Branchenevent statt, das vom Internationalen Verband für öffentliches Verkehrswesen (UITP) ausgerichtet wird. Mit Spannung wird die Rede des früheren europäischen Top-Politikers Jean Asselborn erwartet.

Transformation braucht Verlässlichkeit – Der Mobilität in Deutschland eine Richtung geben: So lautet das Motto der diesjährigen VDV-Jahrestagung. Im CCH Congress Center Hamburg treffen sich rund 1.000 Teilnehmende aus Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und der Verkehrsbranche. Gastgebendes Verkehrsunternehmen ist die Hamburger Hochbahn.

Einer der Top-Programmpunkte wird die Rede des europäischen Ausnahmepolitikers Jean Asselborn sein. Fast zwei Jahrzehnte war er Außenminister von Luxemburg, internationaler Krisenmanager und stets ein engagierter Streiter für den Zusammenhalt in Europa. Ein Freund klarer Worte: Auf der VDV-Mitgliederversammlung wird er am Dienstagnachmit-

tag, 17. Juni, in einer Keynote nicht nur seine Sicht auf das aktuelle außenpolitische Geschehen und die Situation Europas darlegen, sondern auch die Bedeutung grenzüberschreitender Verkehre für die europäische Integration und Zusammenarbeit hervorheben – und letztlich für die Stärkung der Demokratie.

Während der VDV-Jahrestagung findet der UITP Summit statt, der vom 15. bis 18. Juni sowie auch 2027 in Hamburg gastieren wird. Im Teilnehmerausweis zur Jahrestagung sind automatisch alle VDV-Foren im UITP-Programm sowie der Besuch der UITP-Fachausstellung in der Messe Hamburg inkludiert. Darüber hinaus wird VDV-Mitgliedern ein spezielles Kombiticket zum Sonderpreis angeboten, das den Besuch beider Kongresse ermöglicht.



Engagierter Streiter für die Solidarität in Europa: Jean Asselborn wird auf der VDV-Mitgliederversammlung sprechen.

Eine langfristige Perspektive für das Deutschland-Ticket, Regionalisierungsmittel, Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, Trassenpreise, Infrastruktur, Einzelwagenförderung: Bei den Themen, die den ÖPNV-Unternehmen und dem Schienengüterverkehr auf den Nägeln brennen, besteht seitens der neuen Bundesregierung dringend Handlungsbedarf – genug Stoff für spannende Diskussionen mit den neu gewählten Mandatsträgerinnen und -trägern.

Unterdessen steht Hamburg vor dem nächsten Schritt in Richtung Mobilitätswende. Ab Mitte 2025 sollen die ersten autonom fahrenden Shuttles im Testbetrieb auf den Straßen der Hansestadt unterwegs sein und später den klassischen ÖPNV ergänzen. Fahrerlos sollen in einigen Jahren auch die Züge der neuen U5 verkehren – Hamburgs größtes Schieneninfrastrukturprojekt. Der erste Abschnitt im Osten der Stadt soll ab 2033 nutzbar sein. Nach ihrer kompletten Fertigstellung voraussichtlich im Jahr 2040 soll die U5 täglich 315.000 Menschen befördern.

Bei der VDV-Jahrestagung bilden am Morgen des Hauptveranstaltungstags, am 18. Juni, die verkehrspolitischen Reden von VDV-Präsident Ingo Wortmann sowie von Vertreterinnen und Vertretern aus Bund und Ländern den Auftakt. Am Nachmittag finden parallele Foren zu den Bereichen Technik, ÖPNV und Eisenbahn statt. Während sich die Teilnehmenden des Technik-Forums dem Thema „Digitalisierung zur Effizienzerhöhung im Öffentlichen Verkehr – Data Act und Umsetzung in Fahrzeugen“ widmen, geht es im ÖPNV-Forum darum, wie die Transformation im Tagesgeschäft für Kundinnen und Kunden erlebbar wird. Im Forum Eisenbahn lautet das Thema „Zukunft Finanzierung Eisenbahninfrastruktur“.

Anmeldungen zur VDV-Jahrestagung über die VDV VerbandsApp



Weitere Informationen zur VDV-Jahrestagung:
www.vdv.de/jahrestagung



Die Hochbahn will das autonome Fahren nach Hamburg bringen (l.). Mit seiner politischen Rede wird VDV-Präsident Ingo Wortmann den Haupttag der VDV-Jahrestagung eröffnen.



Gemeinsam Mobilität gestalten

Mit Lösungen für den ÖPNV.
Mit Innovation und Erfahrung.
Mit Ihnen und Ihrem Betrieb.



Mit unseren Lösungen bringen Sie Ihre Fahrgäste pünktlich, klimafreundlich und stressfrei ans Ziel.



Mehr als Umwelt und Klima

Nachhaltiges Handeln ist oft effizienter und kann wirtschaftliche Vorteile bieten. Im Management von Fördermitteln und bei Investitionen spielt es eine bedeutende Rolle: Denn Fördermittelgeber und Banken fordern Informationen zur Nachhaltigkeit an. Wer sich in einem Verkehrsunternehmen mit diesem Thema beschäftigt, erhält Unterstützung vom VDV.

In das Thema nachhaltige Berichterstattung ist seitens der Politik Bewegung gekommen: Auch wenn die EU Erleichterungen für die Unternehmen in Aussicht gestellt hat, bleibt das Thema wichtig. Um die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit Europas zu stärken, will die EU-Kommission Unternehmen entlasten. Unter anderem hat sie Vorschläge vorgelegt, wie Bürokratie abgebaut werden kann. Die Nachhaltigkeitsberichterstattung in den Unternehmen rund um die entsprechenden Berichtspflichten aus der Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD), EU-Taxonomie und Lieferkettengesetz soll vereinfacht werden. Um unter anderem kleine und mittlere Unternehmen zu entlasten, hat die EU-Kommission am 26. Februar das sogenannte CSRD-Omnibusverfahren vorgelegt. „Es ist wichtig zu beachten, dass es sich dabei nur um Vorschläge handelt“, erklärt Britta Mas, Fachbereichsleiterin Nachhaltigkeit beim VDV. Ob und wie sie umgesetzt werden, bleibe abzuwarten. „Wir raten Unternehmen, die dieses Jahr nach der CSRD berichtspflichtig wären, sich weiterhin darauf vorzubereiten.“ Falls die personellen Kapazitäten knapp sind, sollten zumindest die wichtigsten Themen der Nachhaltigkeit wie Umweltthemen und Kreislaufwirtschaft angegangen beziehungsweise beibehalten werden. Britta Mas rät außerdem dazu, die möglicherweise durch die Verschiebung der Berichtspflichten gewonnene Zeit dafür zu nutzen, einen Nachhaltigkeitsbericht im „Probeversuch“ oder zumindest eine Wesentlichkeitsanalyse nach den European Sustainability Reporting Standards (ESRS) der CSRD zu erstellen. „Die gewonnene Zeit kann uns helfen, Branchenstandards zu setzen“, sagt Mareike Rehl, Leitung des Fachbereichs Nachhaltigkeit und Energie der Freiburger Verkehrs AG und stellvertretende Leitung des VDV-Unterausschusses Nachhaltigkeit. Themen und Möglichkeiten vor Ort gebe es genug: Maßnahmen zur

Energieeffizienz umsetzen, an der Erreichung lokaler Klimaschutzziele mitarbeiten und die Elektrifizierung der Busflotten vorantreiben. „Der ÖPNV ist und bleibt ein Motor beim Thema Klimaschutz und Nachhaltigkeit.“ Deshalb bleibe es wichtig, auch langfristig in Klimaschutzmaßnahmen zu investieren.

VDV-Akademie bietet Praxisseminar an

Aktuell verpflichtet die CSRD-Richtlinie auf EU-Ebene große Unternehmen zur „nichtfinanziellen Berichterstattung“ ab 2025. Durch die EU-weiten Initiativen und Regularien sowie deutsche Gesetzesvorgaben stehen auch die Verkehrsunternehmen weiterhin vor der Herausforderung, gesetzliche Nachhaltigkeitsanforderungen und Berichtspflichten zu erfüllen und Maßnahmen in den Bereichen Umwelt, Soziales und Unternehmensführung wirkungsvoll umzusetzen und zu dokumentieren. Hilfestellung zu diesem Thema bietet die VDV-Akademie im Juni über ein Praxisseminar an, das mit dem VDV-Unterausschuss für Nachhaltigkeit konzipiert wurde und gemeinsam durchgeführt wird. Dabei werden folgende Themen ausgearbeitet:

- **Nachhaltigkeitsreise** mit dem Fokus „Biodiversität, Maßnahmen, Strategieentwicklung“;
- **nachhaltige Transformation:** „Treibhausgasbilanzen als Grundlage für wirksame Klimaschutzmaßnahmen“ sowie „Von der Treibhausgasbilanz zur Klimastrategie“;
- **nichtfinanzielle Erklärung** (nachhaltige Berichtspflichten);
- **soziale Nachhaltigkeit** in den Unternehmen.

Zusätzlich wird voraussichtlich im November der zweite VDV-Fachkongress für Nachhaltigkeit und Klimaschutz in Berlin stattfinden.



Weitere Infos und Anmeldung:
[www.vdv-akademie.de/
weiterbildungen/nachhaltigkeit](http://www.vdv-akademie.de/weiterbildungen/nachhaltigkeit)



VDV und Verdi präsentieren ÖPNV-Zielbild bis 2035

Die Transformation im öffentlichen Verkehr wollen VDV und Verdi gemeinsam gestalten: Dafür haben der Branchenverband und die Gewerkschaft erstmals eine gemeinsame Vision für den ÖPNV bis 2035 skizziert. Beide Seiten sehen dies als wichtiges Signal und relevanten Beitrag „für die dringend zu führende politische und gesamtgesellschaftliche Debatte“ um ein zukunfts- und leistungsfähiges sowie attraktives ÖPNV-Angebot für Fahrgäste sowie Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Um engagierte Beschäftigte zu halten und einsatzfreudigen Nachwuchs zu gewinnen, „brauchen wir gute Arbeitsbedingungen, eine angemessene und attraktive Vergütung und ein modernes Arbeitsumfeld“, betont Christine Behle, stellvertretende Vorsitzende von Verdi. „Die Gestaltung eines modernen ÖPNV ist eine Aufgabe, die wir nur gemeinsam und mit Unterstützung der politisch Verantwortlichen in Bund, Ländern und Kommunen bewältigen können“, erklärt VDV-Präsident Ingo Wortmann: „Deshalb ist die Positionierung von VDV und Verdi zum jetzigen Zeitpunkt aus unserer Sicht ein richtiger und wichtiger Schritt und ein Aufruf zum Dialog.“

Qualität und Angebot, Qualität der Arbeit sowie Finanzierung und Regulierung: Unter diesen Überschriften verbindet das gemeinsame Papier die Perspektiven der Branche und

der Beschäftigten. In ihrem Zielbild verdeutlichen der VDV und Verdi, dass der ÖPNV in Deutschland leistungsstark und attraktiv sein muss, um einen wichtigen gesamtgesellschaftlichen Beitrag leisten zu können – im Sinne der Daseinsvorsorge und des Klimaschutzes. Dafür würden qualitativ hochwertige und sozial verträgliche Angebote sowie verlässliche, planbare Rahmenbedingungen benötigt, vor allem bei der Finanzierung.

Das gemeinsame Zielbild von VDV und Verdi finden Sie unter:

bit.ly/vdv_verdi



ANZEIGE

iaf 29. Internationale Ausstellung
Fahrwegtechnik

**29. Internationale Ausstellung
Fahrwegtechnik (iaf)
20. - 22. Mai 2025
in Münster**

- Weltweit größte Messe auf dem Gebiet der Fahrwegtechnik
- Über 200 internationale Aussteller
- Über 15.000 Fachbesucher
- 15.000 m² Hallenfläche, 6.000 m² Freigelände und 3 km Gleise
- Seminare und Workshops im iaf Salon
- Jobbörse und Karrieretag

Weitere Informationen unter:
www.iaf-messe.com



Hier geht es direkt zur
Besuchermanmeldung.

Passende Lösungen für den Hausgebrauch



„Viele Verbraucherinnen und Verbraucher sind überrascht, wenn sie erfahren, welche namhaften Produzenten ihre Markenprodukte bereits über die Schiene transportieren lassen.“

Joachim Berends
VDV-Vizepräsident

Beim Transport von jährlich fünf Millionen Marken-Haushaltsgeräten setzt der Hersteller BSH verstärkt auch auf die Schiene – und spart so 30.000 Lkw-Fahrten ein.

Mehr Güter auf die Schiene: Allen politischen Willensbekundungen zum Trotz hat das im vergangenen Jahr erneut nicht geklappt. Dabei wächst in der Wirtschaft seit einiger Zeit der Wille zum Umstieg. Die Eisenbahn kann auch kleine Sendungsgrößen. Das wurde deutlich auf dem Forum Schienengüterverkehr des Bundesverbands Materialwirtschaft, Einkauf und Logistik (BME) und des VDV.

„Viele Verbraucherinnen und Verbraucher sind überrascht, wenn sie erfahren, welche namhaften Produzenten ihre Markenprodukte bereits auf der Schiene transportieren lassen“, sagt VDV-Vizepräsident Joachim Berends: „Und es könnten viel mehr sein.“ Mode, Getränke und Haushaltsgeräte: Welche Lösungen es beispielsweise in diesen Warengruppen bereits gibt, war unter anderem Thema auf dem Forum Schienengüterverkehr. Auf der jährlichen Veranstaltung des BME und des VDV treffen sich Vertreterinnen und Vertreter der verladenden Wirtschaft und der Güterbahnen.

Immerhin hat der Schienengüterverkehr seine Beförderungsleistung gegenüber dem Vorjahr gehalten, was Fachleute angesichts der schwierigen Rahmenbedingungen bereits als Erfolg werten. Die stark erhöhten und weiter steigenden Trassenpreise sowie der Zustand der überlasteten und überalterten Schieneninfrastruktur verschlechtern die Wettbewerbssituation der Güterbahnen. VDV und BME fordern, dass die nächste Bundesregierung die Weichen für mehr Verkehr auf der Schiene stellt.

Infrastruktur stabil finanzieren

Dass das Thema Infrastruktur auch in der neuen Legislaturperiode ganz oben auf der politischen Agenda steht, betonte Nyke Slawik von Bündnis 90/Die Grünen: „Wir brauchen dringend eine überjährige Finanzierung.“ Die stellvertretende Vorsitzende des Verkehrsausschusses des Bundestages verdeutlichte die Notwendigkeit langfristiger und stabiler Modelle

– etwa einen Infrastrukturfonds, für den sich auch der VDV einsetzt.

Nachholbedarf bei der Digitalisierung und der Ladungsverfolgung, fehlende Gleisanschlüsse und Umschlagkapazitäten: Auch das gehört zur Realität, die dem politischen Mantra „Güter gehören auf die Schiene“ entgegensteht. Dabei ist die Liste der Pluspunkte des Schienengüterverkehrs lang und längst bekannt: Dazu zählen etwa 80 Prozent weniger CO₂-Emissionen und erheblich weniger Feinstaub und Stickoxide gegenüber dem Transport auf der Straße, die Unabhängigkeit vom Fahrermangel, eine höhere zeitliche Flexibilität beim Be- und Entladen und größere Volumina. Doch während aus Sicht mancher Unternehmen die Zuverlässigkeit und Flexibilität der Eisenbahn zu wünschen übrig lässt, beklagen die Eisenbahnen das ausbaufähige Know-how in Teilen der verladenden Wirtschaft, was spezielle Anforderungen und Bedarfe des Schienengüterverkehrs angeht. Doch wo beide Seiten zusammenarbeiten, gibt es tragfähige Lösungen.

Auch die Warsteiner Brauerei will ihre Emissionen möglichst stark reduzieren. Bis zu fünfmal pro Woche verlassen beziehungsweise erreichen die Züge der Westfälischen Landeseisenbahn (WLE) das Containerterminal in direkter Nachbarschaft der Produktionsstätte. Sie verbinden den Standort im Sauerland mit Verona, Berlin, München und über den Hamburger Hafen mit der weiten Welt. Dabei befördern die Züge nicht nur Bier, sondern auch Waren externer Kunden. Die Transportverlagerung auf die →



Das Terminal der Warsteiner Brauerei erreichen oder verlassen bis zu fünf Züge pro Woche.



Auch mit kurzen Zügen – wie hier von Captrain – kann der Direkttransport per Bahn konkurrenzfähig sein.

Schiene bezifferte Dimitri Lagun auf 30.000 Frachten pro Jahr – mit einer am Terminal gemessenen Pünktlichkeitsquote von 99 Prozent. „Mit solchen Zahlen kann man glänzen“, sagte der Director Supply Chain bei der Warsteiner Brauerei. Der Gewichtsvorteil beim kombinierten Verkehr bringe dem Unternehmen einen Kostenvorteil. Denn im Vor- und Nachlauf zum nächsten Terminal dürfen Fahrzeuge im kombinierten Verkehr ein Gesamtgewicht von 44 Tonnen auf die Lkw-Waage bringen statt 40 Tonnen im „reinen“ Straßengüterverkehr. Selbst wenn ein KV-Transport etwas teurer ausfallen sollte, könne das mit dem Gewichtsvorteil ausgeglichen und zu einem Vorteil ausgebaut werden.

Kostenvorteile auf langen Strecken

Der Hersteller BSH setzt neben dem Lkw verstärkt auf die Schiene. Per Ganzzug, mit Wagengruppen und Einzelwagen werden jährlich fünf Millionen Marken-Hausgeräte transportiert. Das Unternehmen spart so etwa 30.000 Lkw-Fahrten pro Jahr ein. Ziel ist es, die Emissionen aus eingekauften Materialien, Logistik und Transport sowie den Energieverbrauch der Produkte bis 2030 im Vergleich zu 2018 um 15 Prozent zu reduzie-

ren. Alle Produktionsstandorte in Europa verfügen über einen Gleisanschluss, teilweise mit Containeryards, wo leere oder beladene Container empfangen oder ausgeliefert werden können. „Wir würden gerne sämtliche Produkte über die Schiene transportieren“, berichtete Jonas Egerer, Referent Global Planning & Logistics – Transportation, doch die Infrastruktur und die Wirtschaftlichkeit ließen dies nicht zu. „Die größten Kostenvorteile für Schienentransporte ergeben sich insbesondere auf langen Strecken und bei der Verwendung von größeren Waggons mit vier Achsen.“

Wie ein Einzelwagennetzwerk aufgebaut und wirtschaftlich betrieben werden kann, erklärte Achim Lutz, Bereichsleiter Vertrieb bei Captrain. Mit klugen Logistikkonzepten biete die Schiene auch bei kleineren Sendungsgrößen wettbewerbsfähige Lösungen. Ab etwa 250 Tonnen – das entspricht fünf Wagen – könne der Direkttransport per Bahn konkurrenzfähig sein. Aber: „Die letzte Meile ist entscheidend.“ Das europaweit tätige Eisenbahnunternehmen verknüpft gezielt individuelle Kundenanforderungen und erhöht so die Flexibilität seines Systems und die Auslastung seiner Züge.



Der Mineralwasserhersteller Gerolsteiner Brunnen arbeitet mit kombinierten Bahn-Lkw-Transporten und setzt sich für den regionalen Ausbau der Schiene ein – wie „VDV Das Magazin“ in der Ausgabe 1/25 berichtete.

Beispiel Mitteldeutschland: Ausgehend von den Bedarfen der Chemieindustrie ist von Bitterfeld aus über viele Jahre ein Netzwerk entstanden, in das nach und nach Kunden auch aus anderen Branchen integriert wurden. Heute bestehen Verbindungen über Eisenach ins Rhein-Main-Gebiet und über Hamburg hinaus weiter in den Norden.

Doch wie können Kunden und Transporteure gemeinsam Lösungen für die Schiene erarbeiten? Dazu bedarf es Sven Löffler zufolge Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Mut zur Veränderung, eine kundenorientierte Infrastruktur und Kunden mit Engagement für die Schiene.

„Die Kunden definieren das Produkt – nicht das Eisenbahnunternehmen.“ Der Chief Commercial Officer von CFL Multimodal stellte eine Transportlösung seines Unternehmens für eine Modemarke vor, die von der Iberischen Halbinsel bis nach Polen führt. Zudem ermunterte er seine Kolleginnen und Kollegen von den Güterbahnen, die eigene Organisation und eigene Prioritäten infrage zu stellen, die Endkunden in die Priorisierung einzubeziehen und „sich etwas zuzutrauen“. CFL habe die eigenen Regeln überarbeitet und für eine Ausschreibung an die Kundenanforderungen angepasst. Das Ergebnis: der Zuschlag für ein Auftragspaket einer größeren Mineralölfirma zwischen Leuna und dem Hafen Hanau.

INTERVIEW

Die Schiene passt auch gut zum Wein – und umgekehrt: Welche Erfahrungen die Jacques' Wein-Depot Wein-Einzelhandel GmbH mit der Eisenbahn macht und welche Potenziale es gibt, berichtete Logistikleiterin Sarah Wenskowski (Foto) auf dem BME-/VDV-Forum Schienengüterverkehr.



Inwiefern nutzt Jacques' Wein-Depot die Schiene bereits als Transportweg oder könnte sie künftig nutzen?

» Sarah Wenskowski: Bei Jacques' Wein-Depot setzen wir bereits intensiv auf den nachhaltigen Transportweg per Schiene. Dies betrifft sowohl den Nachlauf aus den Seehäfen für unsere Überseetrans-

den Schienentransport immer attraktiver macht. Die längere Laufzeit der Schiene kann in unseren Abläufen zumeist problemlos eingeplant werden, indem wir entsprechende Pufferzeiten berücksichtigen. Zudem zeigt sich, dass gerade auf der letzten Meile bis zu unserem Lager die Schiene eine höhere Präzision bei der Einhaltung der Zeitfenster bietet, was eine verbesserte Planbarkeit ermöglicht. Bei Bedarf können die Terminals dabei auch eine Pufferfunktion übernehmen.

Wie schätzen Sie das Potenzial der Schiene für Ihre Logistik ein?

» Im Hinblick auf unsere Supply Chain lässt sich die Schiene nicht wegdenken und ist nicht nur eine Ergänzung zu dem bisherigen Transportweg per Lkw, sondern generell ein fester Bestandteil unserer Transporte. Hier sehen wir noch ein großes Potenzial.

Was müssen die Eisenbahnunternehmen/Transportdienstleister besser machen, um dieses Potenzial (ansatzweise) zu erschließen?

» Aktuell sind wir dabei, unsere Transporte aus Spanien auf die Schiene zu bringen, und haben gemerkt, dass es nicht so einfach ist, die gewünschten Informationen zu finden. Wir stehen hier aber noch am Anfang und planen erste Testaufträge. Hinsichtlich der Transporte aus Italien lässt sich aus unserer Sicht sagen, dass zu Beginn keine Angebote für einen Tausch der vollen gegen qualitativ gleichwertige Leerpaletten oder die Anfahrt mehrerer Ladestellen vorlagen. Das hat sich geändert, so dass hier aufgrund der Möglichkeiten, die nun geschaffen wurden, die Anzahl der Transporte, die wir vergeben können, auf der Schiene stark ansteigt.

Welche Erfahrungen haben Sie mit dem Schienengüterverkehr gemacht?

» Unsere bisherigen Erfahrungen mit dem Schienengüterverkehr sind positiv. Die Frachtkosten befinden sich auf ähnlichem Niveau wie beim Lkw-Transport und liegen bei bestimmten Abfahrtsorten inzwischen sogar günstiger, was

Gebremste Zukunft der Straßenbahn

Weltweit ist die Renaissance der Straßenbahn zu beobachten. Tram-Projekte gab und gibt es auch in deutschen Städten. Längst nicht alle haben politische Mehrheiten, oder aber die Vorhaben werden in Bürgerbegehren gekippt. Jüngstes Beispiel: Schleswig-Holsteins Landeshauptstadt Kiel hatte seit 2022 eine parteiübergreifende Koalition für den Bau eines modernen, klimaneutralen ÖPNV auf Schienen. Doch inzwischen schert eine große Rathausfraktion aus.



„Kiel hat die einmalige Chance, das modernste Stadtbahnssystem in Deutschland zu bekommen.“

Dr. Joachim Schack
Geschäftsführer VDV Nord

In einem offenen Brief an den Kieler Oberbürgermeister Ulf Kämpfer (SPD) hat sich die VDV-Landesgruppe Nord klar dafür ausgesprochen, das Projekt nicht sterben zu lassen. Die Stadt werde ohne Tram „einen Dauerstau auf den Straßen mit der Folge sinkender Funktionalität und Lebensqualität erleben“, heißt es in dem Schreiben. In der zweiten Hälfte des nächsten Jahrzehnts sollen nach und nach vier Straßenbahnlinien von beiderseits der Kieler Förde in die Innenstadt in Betrieb gehen. Konzipiert ist ein knapp 36 Kilometer langes Netz, das für etwa 40.000 Fahrgäste am Tag ausgelegt ist.

Während sich der schleswig-holsteinische Ministerpräsident Daniel Günther (CDU) für das Projekt mit geschätzten Kosten von einer Milliarde Euro ausgesprochen und die Beteiligung des Landes an der Finanzierung angekündigt hat, will die Kieler Ratsfraktion seiner Parteifreunde ohne geklärte Finanzierung nicht mitmachen. Zwar hatten sie 2022 auch zu den Befürwortern gezählt, doch nunmehr wird nach eigenen Angaben befürchtet, dass angesichts der schwierigen Kassenlage der Stadt die Finanzierung des Projekts notwendige Investitionen etwa in Schulen und Kitas vereitele.

Rückenwind kommt weiter aus dem Landtag. Die ablehnende Haltung der Kieler CDU sei legitim und nicht im Widerspruch zur Unterstützung des Landes, sagte der Chef der CDU-Landtagsfraktion, Tobias Koch, während einer Plenardebatte Ende Februar. Die Bedingungen für die Förderung seien klar formuliert worden. Im Landesparlament unterstützt Schwarz-Rot-Grün die Kieler Stadtbahn, während die FDP an der Finanzierbarkeit zweifelt. Gegenwärtig rechnet die Kieler Stadtverwaltung damit, dass sie zehn Prozent, also rund 100 Millionen Euro übernehmen muss; 90 Prozent kämen aus den Fördertöpfen von Bund und Land. Eine Entscheidung des Bundes über den Umfang der Beteiligung wird aber erst 2028 erwartet.

Rückkehr und kompletter Neubeginn

Im Jahr 1985 war nach rund 100 Jahren der Straßenbahnverkehr in der Landeshauptstadt zugunsten eines reinen Busnetzes eingestellt worden. Die Rückkehr zur Tram ist damit als völliger Neu-





PDF des Straßenbahnen-Spezial 2024:
www.vdv.de/dnv-stram24-spezial.pdf



beginn des städtischen Schienenverkehrs geplant. Die Straßenbahn der Zukunft sei nun einmal wie in allen modernen Systemen weltweit eine Stadtbahn, die auf eigenen, städtebaulich gut eingefügten Gleiskörpern unterwegs sein soll und sich keinesfalls Wege mit dem Individualverkehr teilen muss.

Mit der Wiedereinführung habe „Kiel die einmalige Chance, das modernste Stadtbahnssystem in Deutschland zu bekommen“, betont Dr. Joachim Schack, Geschäftsführer des VDV Nord. Da völlig neu gebaut wird, müsse

nicht schon bestehende Systemtechnik älterer Anlagen berücksichtigt werden, und die Mobilitätswünsche der Kieler Bürgerinnen und Bürger könnten optimal abgedeckt werden. Nach Überzeugung des Branchenverbandes sind Überlegungen für einen Ausbau der vorhandenen Busverkehre eher unrealistisch. „Das System Bus hat, wie alle Beispiele im In- und Ausland zeigen, in verkehrsreichen wachsenden Städten seine Grenzen“, heißt es in dem Brief an den Oberbürgermeister: „Daher nutzen Städte in einer Größenordnung von Kiel aufwärts in der Regel beides: Bus und Bahn.“

Bei Projekten wie in Kiel wird in der vorbereiteten Planung häufig auch über innovative Bussysteme nachgedacht. Bei hohem Fahrgastaufkommen ist der klassische Linienbus selbst als längerer Gelenkbus keine Alternative zur Straßenbahn. „Um eine vergleichbare Kapazität in den aufkommensstarken Hauptverkehrszeiten oder bei Großveranstaltungen zu bieten, müsste er im normalen Verkehr ‚mitschwimmend‘ praktisch im Minutentakt fahren“, erklärt Dr. Volker Deutsch, VDV-Experte für Integrierte Verkehrsplanung und Verkehrssystemmanagement: „Und dann blockiert er in kürzester Zeit sich selbst und den innerstädtischen Individualverkehr.“

Keine Alternative und für Kiel ungeeignet sind laut VDV BRT-Lösungen: Bus Rapid Transit, großräumige, überlange Fahrzeuge, die auf eigener Fahrspur als weithin autarkes System ähnlich zuverlässig und in den Fahrzeiten vergleichbar einer Stadtbahn unterwegs sind. Das Kapazitätsproblem könnte BRT in der schleswig-holsteinischen Landeshauptstadt nicht lösen.

„In den Niederlanden und in Frankreich oder außerhalb Europas gibt es verschiedene Beispiele für diese Lösung eines modernen, leistungsfähigen ÖPNV“, sagt Volker Deutsch. Aber selbst dort gebe es Grenzen bei hohem Verkehrsaufkommen: „Die Kapazität eines BRT erreicht normalerweise nur die Hälfte des Transport-

volumens einer Tram. Wo die Bahn alle sechs Minuten fährt, müsste der Bus im Drei-Minuten-Takt und öfter eingesetzt werden. Und das in Zeiten des Fahrpersonalmangels – Personal lässt sich aber nicht herzaubern“, erklärt der VDV-Experte: „Entscheidend bleibt aber, dass städtische Bahnen gegenwärtige und perspektivische Kapazitätsprobleme konkurrenzfähig zum Individualverkehr lösen und Autofahrende als neue Fahrgäste gewinnen.“

Renaissance der Stadtbahn hat ihre Mühe

Anders als etwa in Frankreich und in südeuropäischen Großstädten kommt die Wiedereinführung der Straßenbahn oder Stadtbahn in Deutschland, abgesehen von der Erweiterung bereits betriebener Systeme, eher zögerlich voran. Oder scheitert schon vor dem ersten Spatenstich. So begrub eine Bürgermehrheit nach heftigem politischen Hin und Her 2020 das Projekt der „City-Bahn“, die als Straßenbahn von Wiesbaden in den Taunus nach Bad

Schwalbach und über den Rhein nach Mainz fahren sollte. Parallel zur Europawahl im vergangenen Jahr wurde zum einen das seit Jahren umkämpfte Projekt einer Stadtbahn für Regensburg mit einer hauchdünnen Bürgerablehnung von etwas über 50 Prozent beendet. Zum anderen gab es aber eine – ähnlich knappe – Mehrheit in Erlangen für den Bau der „Stadtumlandbahn“, die im Anschluss an das Straßenbahnnetz von Nürnberg als Überlandtram Erlangen und Herzogenaurach neuen ÖPNV auf einer 26 Kilometer langen Bahnstrecke beschleunigen soll. Nach dem positiven Wählervotum kann jetzt nach einer jahrzehntelangen Diskussion das Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden; Bauarbeiten sind für 2028 avisiert, die Inbetriebnahme eines ersten Teilstücks ist für 2031 geplant.



Weitere Infos unter:
www.kiel.de/stadtbahn



DREI FRAGEN AN Über das Stadtbahn-Projekt in Kiel sprach „VDV Das Magazin“ mit Dr. Volker Deutsch (Foto), beim VDV Experte für Verkehrsplanung.

Herr Dr. Deutsch, der öffentlichen Hand fehlt an allen Ecken und Enden das Geld, insbesondere den Kommunen. Lassen sich da die hohen Investitionen in eine neue Schieneninfrastruktur rechtfertigen?

» Dr. Volker Deutsch: Teuer sind städtische Bahnen, weil sie gleich ein ganzes System brauchen – nicht nur Fahrzeuge, sondern auch Schienen, Oberleitung, Stromversorgung und einen Betriebshof etwa. Die sogenannte „Standardisierte Bewertung“ hilft bei der Frage, ob ein Projekt teuer oder zu teuer ist. Errechnet wird ein Kosten-Nutzen-Index. Wenn dieser einen Wert über eins hat, ist das Vorhaben akzeptabel und erst dann stehen Fördermittel bereit. Denn dann verspricht es einen Nutzen, der über jedem investierten Euro liegt. Das relativiert dann selbst hohe Baukosten, zumal die Straßenräume auch noch für alle neu gestaltet werden und die Lebensqualität mit mehr Grün steigt. Im Projekt Kiel liegt dieser Wert bei 1,47 – also deutlich drüber. Für jeden auszugebenden Euro gibt es einen um fast die Hälfte höheren Mehrwert.

Lässt sich ganz grob einschätzen, ab welcher Einwohnerzahl der vollständige Neubau eines städtischen Tramnetzes sinnvoll sein könnte, auch wirtschaftlich?

» Hier ist weniger die Einwohnerzahl eine entscheidende Größe als vielmehr die zu erwartende Nutzung des Tramnetzes. In Kiel haben die Gutachter ein Verkehrsaufkommen von 40.000 Fahrgästen am Tag prognostiziert. Das ist schon eine Menge an Passagieren, die man kaum mit Linienbussen bewältigen kann. Erfahrungsgemäß werden die vorsichtigen

Gutachterprognosen für neue Bahnsysteme in aller Regel im Fahrplanalltag schon nach kurzer Zeit übertroffen. Wichtig ist dabei, dass die Chance genutzt wird, die Stadt insbesondere entlang der Tramachsen zu verdichten und so neue Fahrgäste für das System zu gewinnen.

Elektromobilität und bald auch autonomes Fahren im ÖPNV wie im Individualverkehr werden aller Voraussicht nach das Verkehrsgeschehen auf der Straße – in Stadt und Land – erheblich verändern. Ist das nicht ein Grund, die Renaissance der Straßenbahn zumindest vorerst zurückzustellen?

» Nein, das ist keine Option. Auch elektrische Autos verursachen Stau. In Städten wird deshalb auch weiterhin der klassische Hochleistungs-ÖPNV mit Bahnen dominieren – das Clevere ist doch gerade, dass sehr viele Menschen gemeinsam in einer Tramsitzen und sich eine Mobilitätsoption teilen. Diese wird in hierarchischen Netzen perspektivisch durch Erschließungslinien und On-Demand-Verkehre mit autonomen Shuttles in den Straßenrandbereichen ergänzt werden. Sie führen der Straßenbahn die Fahrgäste zu – ein Grund mehr, auf Kapazitäten zu setzen. Im Übrigen funktionieren Automatisierung und Überwachung des Verkehrsgeschehens bereits bei fahrerlosen U-Bahnen und mehr oder weniger bei den zahlreichen weltweiten Versuchen zum autonomen Fahren mit Straßenfahrzeugen. Wenn das autonome Fahren im Straßenverkehr anwendungsfähig ist, wird es auch bei der Tram eine perfekte und vor allem sichere, zuverlässige Fahrt ohne Fahrer/in zulassen.



Auf eigenem Gleiskörper und städtebaulich gut integriert: Die Stadtbahn der Zukunft muss sich ihre Wege idealerweise nicht mit dem Individualverkehr teilen.



Bis 1985 rollten Trams durch Kiel, hier eine Aufnahme von 1982. Bereits wenige Jahre nach dem Ende der Straßenbahn wurde 1992 ihre Rückkehr gefordert.

Vor 150 Jahren fuhr der erste Zug auf Mallorca

Mallorca ist eine Insel mit Kontrasten – auch bei der Eisenbahn. Wer aus dem Zug entspannt in die Landschaft schauen möchte, kann von Palma aus mit modernen Bahnen ins Hinterland kommen oder gemütlich mit dem historischen Zug (Foto) nach Söller und von dort weiter mit einer ähnlich historischen Tram nach Port de Söller direkt bis ans Meer gelangen. Seit 150 Jahren fährt die Eisenbahn auf Mallorca: Am 24. Februar 1875 startete der erste Zug von Palma Richtung Inselmitte nach Inca, 1912 ging die Strecke nach Söller in Betrieb. Urlauberinnen und Urlauber können mittlerweile auch ohne Mietwagen problemlos mobil sein. Neben den Bahnen ermöglicht das ein gut ausgebautes Busnetz. Der ÖPNV boomt. Wie das „Inselradio Mallorca“ berichtet, haben 39 Millionen Fahrgäste im Jahr 2024 die Busse und Bahnen genutzt – 18 Prozent mehr als im Vorjahr. Rund 70 Prozent fuhren Bus. Dem Inselradio zufolge will die Regierung in den kommenden fünf Jahren 580 Millionen Euro investieren, um den ÖPNV noch attraktiver zu machen. Für Einheimische und Residenten bleiben Mallorcas Busse und Bahnen auch in diesem Jahr kostenlos, Feriengäste müssen weiterhin für ihr Ticket bezahlen.

→ www.trensfm.com → trendesoller.com → tib.org



Termin

21. – 22. Mai 2025

21. Marktplatzveranstaltung, Siegburg

Der Bundesverband Spedition und Logistik (DSL) und der VDV veranstalten die 21. „Siegburger Kooperationsgespräche“ zwischen Speditionen und Eisenbahnen – mit Praxisbeispielen für die Zusammenarbeit, Innovationen und Verlagerungsmöglichkeiten.

→ www.vdv.de/terminservice.aspx



Termin

17. – 19. Juni 2025

VDV-Jahrestagung 2025, Hamburg

Deutschlands wichtigster Mobilitätskongress findet in diesem Jahr zusammen mit dem weltweit bedeutendsten Branchenevent statt, das vom Internationalen Verband für öffentliches Verkehrswesen (UITP) ausgerichtet wird.

→ www.vdv.de/terminservice.aspx



Weiterführende Informationen

Die nächste Ausgabe von „VDV Das Magazin“ erscheint Anfang Juni 2025.

„VDV Das Magazin“ finden Sie auch online unter:

→ www.vdv-dasmagazin.de

VDV VerbandsApp:

→ app.vdv.de

VDV-Webseite:

→ www.vdv.de

Folgen Sie uns auf Social Media:

Facebook: www.facebook.com/DieVerkehrsunternehmen

Instagram: www.instagram.com/vdv_verband

LinkedIn: 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, Internet: 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

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

Realisierung, Text und Redaktion:

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

Mitarbeit:

Eberhard Krummheuer

Anzeigen:

AD HOC PR, Gütersloh,
Tel. 0 52 41/90 39–0 | anzeigen@adhocpr.de

Grafik-Design:

Lars Haberl (AD HOC PR, Gütersloh)

Produktion und Druck:

Bitter & Loose GmbH, Greven

Anzeigenpreise:

Laut Mediadata 2025

Bildnachweise:

Titelmotiv: NAH.SH GmbH

Adobe Stock/Alexandra (12); Adobe Stock/Anselm (11); Adobe Stock/Askaja (20); Adobe Stock/Kepler (20); Adobe Stock/thatzpic (30); Adobe Stock/Mihail Vertoletskyi (6); Bertram Bölkow/Leipziger Gruppe (2, 13); Jürgen Branat (28); BSH Hausgeräte GmbH/Tanja Marotzke (22–23); Captrain Deutschland GmbH (24); Deutsche Bahn AG / Stefan Wildhirt (4–5); Gerolsteiner (24); Jaques' Wein-Depot (25); Landeshauptstadt Kiel/Ramboll (2, 26–27, 28); NAH.SH GmbH (6–7); Nahverkehrsverbund Paderborn/Höxter/Darvin Denk (2, 8); picture alliance/Markus Mainka (30); picture alliance/rtn – radio tele nord (19); picture alliance/Zumapress.com (14); VDV (2, 3, 8, 18, 22, 26, 29, 30); VDV/Michael Fahrig (16); VDV/Michael Fahrig/Peter Himself (19); Julien Warnand/EPA – EFE/Shutterstock (19); Warsteiner (2, 24)

„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.

1. Deutscher-ETCS-Kongress

Herausforderungen und Chancen für die Eisenbahn

20.–21. November 2025 in Fulda



Jetzt anmelden

Alle Infos rund um die Veranstaltung und das Programm finden Sie hier.



Wir freuen uns auf Ihre Teilnahme.

Unsere Mission „Nullemission“ wirkt!



Die Wasserstoff- und Elektrobusse von Wrightbus haben in ganz Europa schon mehr als 76.400.000 Kilometer schadstofffrei zurückgelegt. Unsere Kunden haben die Umwelt so um mehr als 80.000 Tonnen CO₂ entlastet. Danke dafür! Und wir arbeiten weiter – für Sie und eine grünere Zukunft.

wrightbus.com/de



WRIGHT

Die Zukunft fährt grün.