

# VDV

## Das Magazin

Was uns bewegt. Wen wir bewegen.

Ausgabe 02 | 2026

Schutzgebühr: 3,20 Euro

# Schiennenmaut: Wann wird es billiger?

Seite 6

**VDV-Jahrestagung:** Community trifft sich in Karlsruhe

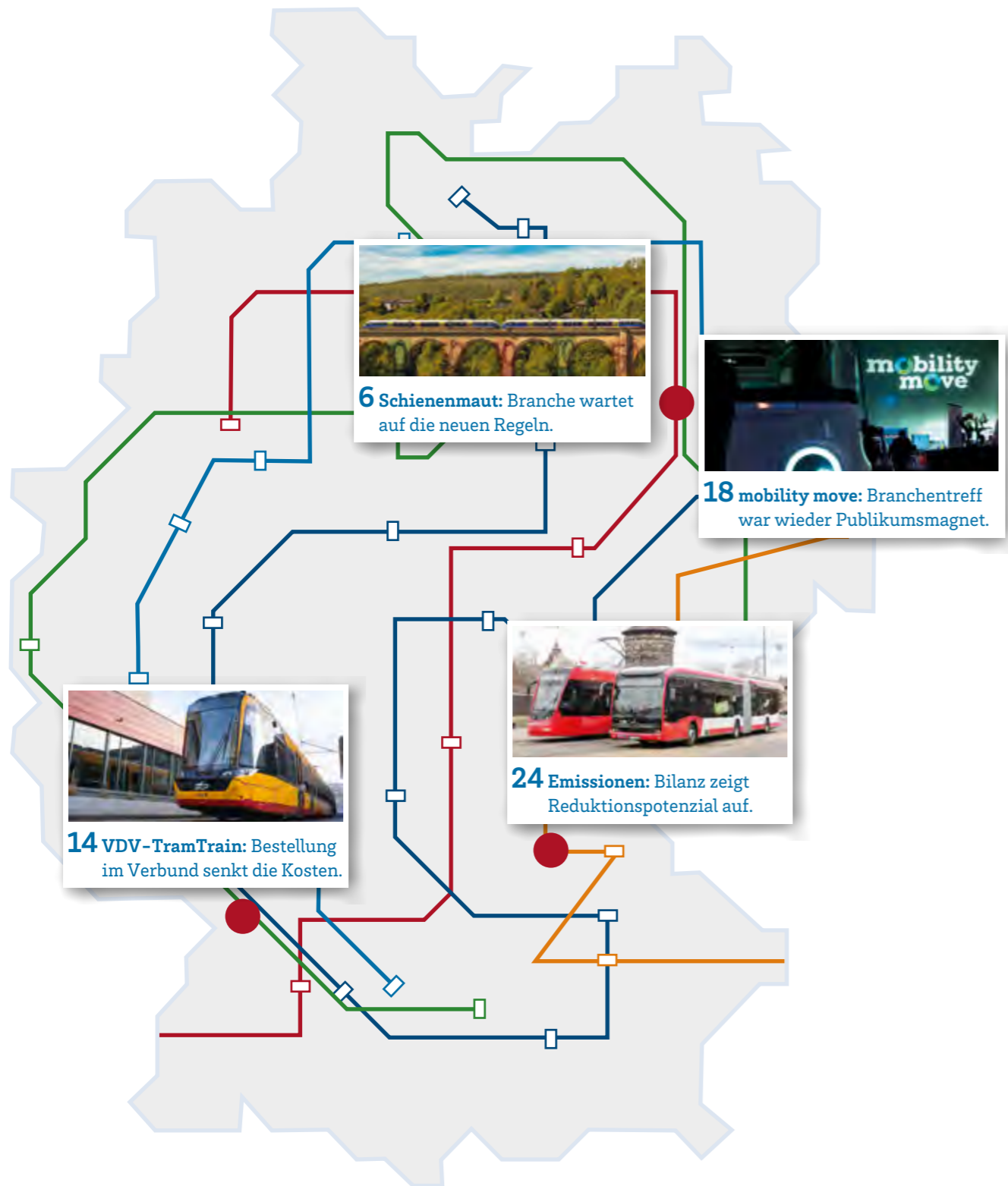
Seite 12

**TramTrains:** Bahnen beflügeln den Verkehr zwischen Stadt und Land

Seite 14

**Ausbau:** Frankreich entdeckt die klimafreundliche Mobilität

Seite 26



# Modernisierung des ÖPNV jetzt anpacken




Manchmal fängt man nicht an, weil es schwer ist. Beim ÖPNV-Modernisierungspakt ist es schwer, weil wir nicht anfangen – ein großer Schmerzpunkt für unsere Branche. Wir sehen den Modernisierungspakt als eines der zentralen Projekte für den ÖPNV in dieser Legislaturperiode. Diesen Anfang müssen wir in diesem Jahr im wahrsten Sinne des Wortes auf die Schiene und auf die Straße bringen.

Wie schon die „Ampel“ hat auch die amtierende Bundesregierung den Modernisierungspakt im Koalitionsvertrag festgeschrieben. Besonders wichtig ist für uns die Passage „Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz wird vereinfacht und entbürokratisiert, für innovative Ansätze geöffnet und der barrierefreie Ausbau von Bahnhöfen erleichtert. Die GVFG-Mittel werden wir deutlich aufstocken und den Fördersatz erhöhen.“ Das GVFG eignet sich als Instrument hervorragend, um die Herausforderungen, vor denen wir derzeit stehen, zu lösen.

Wir dürfen jedoch nicht mehr lange warten. Wir müssen jetzt anfangen, den ÖPNV zu modernisieren, und wir müssen alle an einem Strang ziehen – Bund, Länder, Kommunen und die Branche. Bislang wurde eine Realisierung des Modernisierungspakts vom Bundesverkehrsministerium nicht begonnen und vom Bundesfinanzministerium abgelehnt. Es wird befürchtet, dass neue finanzielle Lasten auf den Bund zukommen. Doch darum geht es uns gar nicht in erster Linie. Vielmehr wollen

wir den ÖPNV modernisieren und entbürokratisieren. Ich nehme jedoch wahr, dass man inzwischen bereit ist, inhaltlich zu reden und diesen Modernisierungspakt anzupacken. Wenn wir überhaupt nicht über Planungen reden, nur weil gerade das Geld fehlt, führt uns das in eine Abwärtsspirale. Dabei können wir für vergleichsweise geringe Mittel bereits Projekte realisieren, die uns auf lange Sicht helfen zu sparen.

ÖPNV bleibt ein wichtiger Bestandteil der Daseinsvorsorge – und der muss kontinuierlich unterstützt und finanziert werden. Ein Signal für dieses Jahr kann sein, dass Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder deutlich macht, dass wir ein spürbar gestärktes GVFG haben, mit dem die kommunalen Unternehmen und die Eisenbahnen arbeiten können und mit dem wir die Daseinsvorsorge nach vorne bringen. Das geht jedoch nur in Zusammenarbeit mit Bund, Ländern und Kommunen. Dieses starke Signal erwarten wir. Wir haben Vorschläge gemacht und sind als Branche bereit zu liefern. Aber wir benötigen jetzt den Anstoß zum Modernisierungspakt und hoffen, dass wir in den kommenden Monaten starke Schritte nach vorne machen können.

Herzlichst, Ihr  
  
 Ingo Wortmann

- 3 Editorial**  
Modernisierung des ÖPNV jetzt anpacken
- 4 VDV im Bild**  
#mehrAchtung: Kampagne wirbt für mehr Anstand und Respekt.
- 6 Titelstory**  
Verkehrspolitik muss die Trassenpreise neu denken.

- 10 Aktuell**  
Gleisanschlüsse als gemeinsame Sache
- 12 Aus dem Verband**  
VDV-Jahrestagung kommt an die Geburtsstätte des Karlsruher Modells.
- 14 Aus dem Verband**  
VDV-TramTrains reisen über den Atlantik an.

- 17 Aus dem Verband**  
VDV frischt seinen Markenauftritt auf: Drei Fragen an Lars Wagner
- 18 Aus dem Verband**  
mobility move '26: Wo die Zukunft konkret wird.
- 21 Aus dem Verband**  
Fachleute aus der Branche erlebten autonomes Fahren in China.

- 22 Aktuell**  
Warum Schwarzfahren eine Straftat bleiben muss.
- 24 Hintergrund**  
VAG Nürnberg: Bilanz schafft Klarheit und Wahrheit beim Treibhausgas.
- 26 Hintergrund**  
Frankreich entdeckt die klimafreundliche Mobilität.

- 30 Zu guter Letzt**  
MemoRails erinnern an die Rolle der Eisenbahn in der NS-Zeit.



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



### Kampagne wirbt für mehr Anstand und Respekt

„Die Würde des Menschen ist unantastbar.“ Artikel 1 des Grundgesetzes stellt unmissverständlich klar: Der Wert eines Menschen ist unverhandelbar. Mit ihrer Kampagne #mehrAchtung werben die DB, das Bundesverkehrsministerium und der VDV für mehr Respekt und Anstand gegenüber den Menschen, die in Bussen, Bahnen und Stationen arbeiten. Ein Anliegen, das auch der DB-Konzernbetriebsrat unterstützt. Seit dem gewaltsamen Tod des Zugbegleiters Serkan C. sind bei der DB bereits 2.000 Bodycams im Einsatz. DB Regio startete ein Pilotprojekt zur Doppelbesetzung im Nahverkehr. Innerhalb von zwölf Monaten stockte die DB ihre Sicherheitskräfte von 4.500 auf 5.000 auf. „Die Branche tut viel, um die Situation für Beschäftigte und Fahrgäste zu verbessern“, sagt VDV-Präsident Ingo Wortmann. Jedoch nicht genug: „Wir haben ein gesamtgesellschaftliches Problem. Wir müssen daher gemeinsam mit allen Akteuren mehr tun. Und das werden wir.“

[www.mehrachtung.de/mehr-respekt-in-bussen-und-bahnen](http://www.mehrachtung.de/mehr-respekt-in-bussen-und-bahnen)

Das VDV-Positionspapier zum Thema Sicherheit wird gerade aktualisiert und steht vor seiner zweiten, erweiterten Auflage.

# Verkehrspolitik muss die Trassenpreise neu denken



„Wer zentrale Reformen über mehrere Jahre nicht umsetzt, riskiert Eingriffe von außen.“

**Ingo Wortmann**  
VDV-Präsident

Mit wachsender Ungeduld erwartet die Verkehrsbranche neue Regeln aus dem Bundesverkehrsministerium für die „Schienenmaut“. Nach einem Urteil des Europäischen Gerichtshofs (EuGH) widerspricht das deutsche Trassenpreissystem dem Europarecht. Insbesondere den Unternehmen des Schienennahverkehrs drohen erhebliche Mehrkosten und damit Wettbewerbsnachteile. Die Verkehrspolitik ist auf der Suche nach Lösungen, doch das kann wohl noch bis in den Spätherbst dauern.

„Das Urteil des Europäischen Gerichtshofs ist keine Überraschung, sondern die Folge jahrelanger verkehrspolitischer Nicht-Entscheidens. Wer zentrale Reformen über mehrere Jahre nicht umsetzt, riskiert Eingriffe von außen.“ Mit sichtlicher Verärgerung und voller Sorge kommentierte VDV-Präsident Ingo Wortmann den Richterspruch aus Luxemburg. Der bedeute für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) Kostensteigerungen von über 20 Prozent auf rund eine Milliarde Euro zusätzlich. Bund und Länder müssten jetzt dafür die zusätzliche

Finanzierung sichern, um Angebotskürzungen, also die Ausdünnung der Fahrpläne im SPNV, zu vermeiden. Dafür sei eine grundlegende Reform des Trassenpreissystems überfällig.

In die juristische Auseinandersetzung mit ihren Konsequenzen für die Verkehrspolitik war die sogenannte Trassenpreissbremse geraten. Für das Jahr 2025 hatte die Bundesnetzagentur als zuständige Behörde die Schienenmaut gegenüber dem Vorjahr deutlich erhöht. Hintergrund dafür waren komplexe finanzpolitische Umwäl- →

Um

16,2

Prozent stieg der Kilometerpreis für den Schienengüterverkehr



Das deutsche Trassenpreissystem sei mit dem EU-Recht nicht vereinbar, so das EuGH. Auch für den Schienengüterverkehr bedeutet das höhere Trassenpreise.

zungen: Ursprünglich wollte der Bund Milliardensummen aus dem Klima- und Transformationfonds (KTF) dem Schienennetzbetreiber DB InfraGO zur Verfügung stellen. Es handelte sich um Finanzpolster aus der Coronakrise. Doch dem widersprach das Bundesverfassungsgericht: Das sei verfassungswidrig. Stattdessen entschied sich die Politik für eine Eigenkapitalzuführung bei der DB InfraGO. Dafür muss die Netztochter des Bahnkonzerns nun eine Verzinsung leisten. Diese aber kann sie nur aus den Trassenentgelten erwirtschaften, und die wurden immer höher.

Für den Schienengüterverkehr (SGV) stieg der Kilometerpreis um 16,2 Prozent, für den Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) sogar um 17,7 Prozent. Für den SPNV jedoch galten Tarife, die lediglich um 0,6 Prozent erhöht wurden. Die verkehrspolitische Absicht dahinter: eine Trassenpreissbremse, um den Nahverkehr auf Schienen nicht übermäßig zu verteuern und um im Wettbewerb mit dem Auto attraktiv zu bleiben. Auf der Strecke blieb bei dieser Entscheidung die ohnehin angespannte Situation des Güterverkehrs, der bereits durch erheblich gestiegene Kosten im Wettbewerb mit dem Lkw kämpft.

Nun drohen Abbestellungen

Diese Vorgeschichte führte zu einem Prozess vor dem Verwaltungsgericht Köln. Mehrere Eisenbahnverkehrsunternehmen im Güterverkehr sowie die Bahntöchter DB InfraGO und DB Regio klagten gegen die aus ihrer Sicht ungerechte Aufteilung der Trassenpreise. Auch das Gericht sah Probleme und legte den Fall dem EuGH vor. Der verwarf im März dieses Jahres das komplexe und komplizierte deutsche Trassenpreissystem als unvereinbar mit dem Recht der Union. In der Fachwelt waren die Konsequenzen klar. „Die faktische Wirkung des Urteils dürfte in einer Steigerung der Trassenentgelte für den SPNV bestehen, zugleich dürften die Trassenentgelte für den SPFV und SGV sinken. Ob und wie die höheren Trassenkosten durch die SPNV-Besteller an anderer

Stelle aufgefangen werden (können), wird Ergebnis eines akuten politischen Abstimmungsprozesses sein“, stellte Rechtsanwalt Oliver Ronnisch von der international tätigen Beratungsfirma Rödl fest. Nun sei mit Abbestellungen von Verkehrsleistungen zu rechnen, und die Bundesnetzagentur müsse das System „von Amts wegen“ anpassen.

Der VDV und weitere Interessenverbände der Verkehrsbranche dringen darauf, dass das Trassenpreissystem von Grund auf verändert wird. Der wesentliche Gedanke dabei ist, ein System zu schaffen, das nicht länger zu einer ständigen jährlichen Verteuerung der Schienennutzung führt. Joachim Berends, VDV-Vizepräsident für den Bereich Schienengüterverkehr, verweist beispielsweise darauf, dass allein die Mitgliedsunternehmen des Branchenverbandes jährlich rund 360 Millionen Tonnen Fracht per Güterbahn transportieren: „Das ersetzt am Tag rund 60.000 voll beladene Lkw auf deutschen Straßen.“

Von den Vollkosten zu den Grenzkosten

Tariffachleute des VDV haben zwei Modelle entwickelt, um eine wettbewerbsgerechtere Basis für den umweltfreundlichen Verkehr auf der Schiene zu finden. Das eine bleibt bei der derzeit bestehenden Vollkostendeckung und versucht, über Preisobergrenzen und Neuregelungen im Innenverhältnis zwischen Bund und Bahn neue Chancen für mehr realistischen Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern zu schaffen. Das zweite Modell, eine Neukonzeption, schlägt

ein System vor, das von der Vollkosten-Rechnung Abschied nimmt und lediglich die Grenzkosten einsetzt. So wird es im Eisenbahnland Schweiz bereits gemacht. Bei einem solchen System würden die niedrigeren Kosten jeder einzelnen Zugfahrt als Basis für den Trassenpreis in Rechnung gestellt. Belastungen wie etwa Eigenkapitalzinsen würden keine Rolle spielen. Den Fachleuten ist klar, dass die DB InfraGO dafür vom Eigentümer Bund einen finanziellen Ausgleich für die geringeren Trassenpreise benötigt.

Die schwierigen Entscheidungen müssen in der Verkehrspolitik fallen. Nach den Beobachtungen der Branche tut

sich da bislang wenig. Ein Treffen im Bundesverkehrsministerium Anfang April blieb ohne jedes Ergebnis. Die Nachrichtenagentur Reuters meldete unter Berufung auf „das Umfeld des Bundesverkehrsministeriums“, dass die Reform des Trassenpreissystems im Spätherbst vor dem Jahresfahrplanwechsel im Dezember abgeschlossen sein soll. Ingo Wortmann sieht die Bundesregierung in der Pflicht. Sie sei mit dem Ziel angetreten, „den Bürgerinnen und Bürgern das Gefühl zu geben, dass unser Land wieder besser funktioniert“, so der VDV-Präsident: „Ein verlässlicher Schienenverkehr für Personen und Güter ist dafür ein zentraler Baustein, und er braucht die entsprechenden politischen Prioritäten.“

ANZEIGE

30 Jahre Regionalisierung Nah gedacht, weit gekommen?

16. Deutscher Nahverkehrstag

23. bis 25. Juni 2026 Rhein-Mosel-Halle in Koblenz

www.deutschernahverkehrstag.de



Jetzt Tickets sichern! Seien Sie dabei!



Ihre Themen im Fokus

- Regionalisierung**  
30 Jahre Regionalisierung: nah gedacht, weit gekommen? Regionalisierung in Deutschland: Ist der deutsche Weg der einzig richtige?
- Verkehrswende**  
Wird die Infrastruktur zum Hemmschuh der Verkehrswende? Wie (sehr) blockieren Regelwerke?
- Personalgewinnung**  
Lange unterschätzt: Das Personal als Erfolgsfaktor
- Sicherheit**  
Sicher arbeiten, sicher reisen
- Fahrzeuge**  
Die Fahrzeuge - mehr als rollende Gefäße
- Wettbewerb**  
Zur Zukunft des Wettbewerbes im Nahverkehr

Mit großem VDV-Messestand!



# Gleisanschlüsse als gemeinsame Sache

In Nordrhein-Westfalen profitieren die Wirtschaft, der Schienengüterverkehr und Kommunen von Gleisanschlüssen. Wie, das verdeutlichte die NRW-Gleisanschlusskonferenz des VDV. Klar wurde auch: Gleisanschlüsse auszubauen und zu stärken, bleibt eine gemeinsame Aufgabe von Politik, Verwaltung und Unternehmen.

**Z**ukunft braucht Herkunft: Wenn dieser Satz im Fußballland Nordrhein-Westfalen fällt, ist das Ruhrgebiet meist nicht weit. Genauso zutreffend lässt sich diese Aussage auch auf die Eisenbahn übertragen. Und so hatten der VDV NRW und seine Partner aus Wirtschaft, Politik und Kommunen zur ersten NRW-Gleisanschlusskonferenz ins Eisenbahnmuseum Bochum eingeladen. Die Konferenz sei, so NRW-Verkehrsminister Oliver Krischer, „in diesen Zeiten ein wichtiges Signal, Gleisanschlüsse zum Thema zu machen“. Sein Bundesland zähle beim Schienengüterverkehr zwar eher „zu den aktiveren“. Oliver Krischer räumte jedoch ein, dass beispielsweise die Förderung der Infrastruktur nicht bundeseigener Eisenbahnen mit 7,5 Millionen Euro ruhig doppelt so hoch ausfallen könnte. Mit Blick auf den angestrebten Bürokratieabbau richtete der Minister einen Unterstützungsausschuss an die Branche: „Je konkreter die Kritik an bestehenden Regeln ist, desto besser können wir die Verfahren vereinfachen.“

„Wir sind im Schienengüterverkehr ein überregulierter Bereich“, sagte Christian Betschen, der im Ehrenamt stellvertretender Vor-

sitzender des VDV NRW für Güterverkehr und im Hauptberuf Geschäftsführer der KSW Kreisbahn Siegen-Wittgenstein ist. Dass es nicht nur beim Bürokratieabbau auf die Mitwirkung aller Beteiligten ankomme, unterstrich auch Marcus Voelker. „Urbane Logistikpläne gewinnen zunehmend an Bedeutung“, so der Referatsleiter für Schienengüterverkehr, Schifffahrt und Häfen im NRW-Verkehrsministerium: „Aber die Kommunen brauchen die Unterstützung der Branche.“

## Den Rückgang nachhaltig stoppen

Zuvor hatte VDV-Vizepräsident Joachim Berends dargestellt, dass Gleisanschlüsse „ein wichtiger Hebel“ seien, um den Schienengüterverkehr positiv zu entwickeln. Bundesweit verfügen Industrie und Handel über etwa 2.000 Gleisanschlüsse. Ein Viertel davon befindet sich in Nordrhein-Westfalen, so Zahlen der Bundesnetzagentur. Jedoch nur 40 Prozent aller Zugänge zum Schienennetz sind aktiv. Vor zehn Jahren gab es laut VDV noch mehr als 3.000, vor 30 Jahren sogar rund 11.000 Gleisanschlüsse. Joachim Berends forderte, diesen Rückgang nachhaltig zu stoppen. Nicht zuletzt deshalb hat der VDV die

## Oliver Wolff und Martin Schmitz für weitere Jahre bestätigt





Vorzeitig bis 2030 verlängert wurde der Arbeitsvertrag von VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff (l.). Damit folgt das VDV-Präsidium dem einstimmigen Vorschlag des Vorstands. Oliver Wolff leitet den Branchenverband seit 2011 hauptamtlich. Seit 2012 ist Martin Schmitz (r.) Geschäftsführer Technik des VDV. Auch sein Vertrag wurde verlängert und läuft nun bis 2031. Noch nicht zur Verlängerung stand der Vertrag von ÖPNV-Geschäftsführer Alexander Möller, der seit 2023 in dieser Funktion tätig ist. Angesichts der laufenden Transformation und der vielfältigen Herausforderungen, die die Branche beschäftigt, „ist es entscheidend, dass der Branchenverband stark bleibt“, betont VDV-Präsident Ingo Wortmann: „Die hauptamtlichen Kolleginnen und Kollegen mit Oliver Wolff an der Spitze leisten seit vielen Jahren eine sehr gute und maximal engagierte Arbeit für die gesamte Branche.“



Die Landtagsabgeordneten Ina Besche-Krastl (Grüne, l.), Olaf Lehne (CDU, 3. v. l.), und Frank Börner (SPD, 2. v. r.) diskutierten mit Minister Oliver Krischer (3. v. r.) sowie Christian Betschen (VDV, mit Mikro) und Moderator Lars Wagner (VDV, r.) vor einer imposanten Kulisse (u.).



Gleisanschluss-Charta ins Leben gerufen. Mittlerweile machen sich 67 Partner aus der Wirtschaft und Kommunen gemeinsam für mehr Gleisanschlüsse und mehr Schienengüterverkehr stark. Welchen Beitrag der Schienengüterverkehr zur Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen aus den Bereichen Stahl, Chemie und Spedition zu leisten vermag, wie die öffentliche Hand Gleisanschlüsse fördert, wie Verlader mithilfe von DB InfraGo zu einem Gleisanschluss kommen und wo es beim Bau hakt, wurde ebenfalls auf der Konferenz diskutiert. Politische Entscheidungen im Sinne des Schienengüterverkehrs anders zu treffen und Bürokratie abzubauen: Unter anderem dazu forderte Ulrich Jaeger, Vorsitzender des VDV NRW, auf. Es könne nicht sein, dass in einem Unternehmen mehr Ingenieure zum Ausfüllen von Anträgen als zum Bauen benötigt werden. Sein engagiertes Resümee enthielt ebenfalls einen Mitmach-Appell: „Gehen Sie zu Ihren Abgeordneten.“ Und auch die NE-Bahn-Förderung ließ ihn bis zum Schluss der Konferenz nicht los: „Wir kämpfen jedes Jahr um 7,5 Millionen Euro“, so Ulrich Jaeger: „Das ist lächerlich.“

 Mehr zum Thema:  
[www.vdv.de/gleisanschluss-charta-startseite.aspx](http://www.vdv.de/gleisanschluss-charta-startseite.aspx) 

## Joachim Berends als Vizepräsident wiedergewählt



Einstimmig und für weitere drei Jahre wiedergewählt: Joachim Berends geht als VDV-Vizepräsident für den Bereich Schienengüterverkehr in seine fünfte Amtszeit. „Joachim Berends steht für Kontinuität, Kompetenz und eine engagierte Interessenvertretung des Schienengüterverkehrs“, sagt VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff. Die Wiederwahl erfolgte in einer für den Schienengüterverkehr schwierigen Phase. Hohe Trassenpreise, eine vielfach überlastete und störanfällige Infrastruktur, langwierige Baustellenkoordination sowie ein Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern, der weiterhin nicht fair genug ist, setzen die Branche erheblich unter Druck.



## VDV-Jahrestagung 2026: Transformation beschleunigen – Innovationen gestalten

Karlsruhe und sein Umland haben die Verkehrswelt revolutioniert – und stehen auch weiterhin für Fortschritt, Technologie und Vernetzung. 2026 kommt die VDV-Jahrestagung an die Geburtsstätte des „Karlsruher Modells“. Wie dessen Erfolgsgeschichte fortgeschrieben wird und welche Innovationen die Zukunft des öffentlichen Verkehrs schon jetzt prägen, wird vom 9. bis 11. Juni hautnah erlebbar.

Ohne Umsteigen aus dem Umland in die City und wieder zurück: Dass städtische Straßenbahnen komfortabel auf regionalen Eisenbahnstrecken unterwegs sind, erleben die Fahrgäste in und um Karlsruhe seit fast vier Jahrzehnten. Dort hat das „Karlsruher Modell“ den Nahverkehr beflügelt. Nach dieser Idee haben mittlerweile auch andere europäische Metropolen einen attraktiven Stadt-Umland-Verkehr auf die Schiene gesetzt. In Deutschland und Österreich gehen die VDV-Tram-Trains demnächst in den Betrieb – ein milliardenschweres Zukunftsprojekt, das von den Verkehrsbetrieben Karlsruhe (VBK) gesteuert wird, und ein sichtbares Zeichen für den Fortschritt im Nahverkehr (siehe S. 14). Mit den neuen Bahnen wollen der Branchenverband, die VBK und die Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG) zusammen mit dem Hersteller Stadler ein weiteres Kapitel der Erfolgsgeschichte schreiben. Aus Anlass der VDV-Jahrestagung werden die ersten beiden Karlsruher Fahrzeuge ausgestellt – am 10. Juni zwischen 16 und 19 Uhr am Konzerthaus unweit der Schwarzwaldhalle, wo der Branchenabend stattfindet. Das TramTrain-Team aus Karlsruhe steht dann für Fragen zur Verfügung. Und auch bei den Fachbesichtigungen am Donnerstag, 11. Juni, stehen neben dem modernen, technologieoffenen Busdepot

„Betriebshof West II“, den Rheinhäfen Karlsruhe als europaweit bedeutende Logistikkreuzung und einem Blick hinter die Kulissen des BBBank Wildpark – der Spielstätte des Fußballweitligisten KSC – weitergehende Informationen durch die Leitenden des VDV-TramTrain-Projekts auf dem Programm.

Etwa 900 Teilnehmende aus den Verkehrsunternehmen, der Wirtschaft und der Politik werden zur VDV-Jahrestagung erwartet. Ein besonderer Programmpunkt ist die verkehrspolitische Rede von Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder, der digital zur VDV-Mitgliederversammlung zugeschaltet wird. Ebenfalls freut sich der VDV über die Zusage von Christian Kern, ehemaliger österreichischer Bundeskanzler und früherer Chef der Österreichischen Bundesbahnen. Zudem hofft das Veranstaltungsteam auf Redebeiträge von möglichst hochkarätigen Vertretern der neuen Landesregierung Baden-Württembergs.

„Aus Gründen des Brandschutzes weichen wir von der Stadthalle in die Messe Karlsruhe Rheinstetten aus“, erläutert Britta Böhne, Leiterin des VDV-Veranstaltungsmanagements. Mit ihren Bus- und Bahnshuttles werden die Verkehrsbetriebe Karlsruhe als gastgebendes Unter-

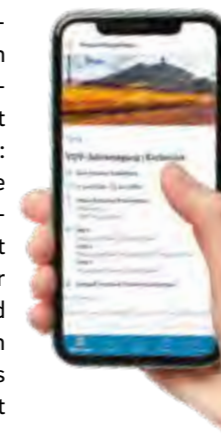


Expertin für Sicherheits- und Verteidigungspolitik:  
Dr. Claudia Major ordnet die Rolle der öffentlichen  
Mobilität neu ein.

nehmen die Messe sowie das Kongresszentrum bedienen, wo am Dienstag, 9. Juni, der Netzwerkabend (Gartenhalle) sowie am Mittwoch der Branchenabend (Schwarzwaldhalle) stattfinden.

Die Situation der deutschen Verkehrsunternehmen muss auch vor dem geopolitischen Hintergrund gesehen werden: Nach den verkehrspolitischen Reden von VDV-Präsident Ingo Wortmann und Stefan Schnorr, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, liegt das Augenmerk auf dem Vortrag von Dr. Claudia Major. Die namhafte Expertin für Sicherheits- und Verteidigungspolitik findet klare Worte zur Weltlage: „Sicherheit und kritische Infrastruktur neu denken: Die öffentliche Mobilität in Deutschland zwischen alten Gewissheiten und neuen Realitäten“. Am Mittwochnachmittag dreht sich auch beim Forum Eisenbahn alles um das Thema Sicherheit und Verteidigung. Welche Bedeutung die Schiene für die militärische Mobilität hat, wird unter der Moderation von VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff diskutiert. Mit welchen Innovationen die Zukunft gestaltet werden kann, steht auf dem Programm des Forums Tech-

nik. Das Forum ÖPNV widmet sich den Fragen, wo der ÖPNV in den Kommunen und in ganz Deutschland steht, wie die Zukunft der Verbände aussieht und inwiefern integrierte Verkehre eine Lösung sein können. Die Gespräche und Diskussionen am Mittwochvormittag werden wieder von Catherine Vogel (WDR) begleitet. Die bekannte Fernsehjournalistin und Moderatorin führt außerdem durch den VDV-Branchenabend. Dann heißt es auch „Magie mit KI“: Als Showact wurde Simon Pierro gewonnen. Der Künstler macht das Tablet zu seiner Bühnenassistenz und verblüfft sein Publikum mit einer Mischung aus klassischer Zauberkunst und digitaler Innovation. Anmeldungen zur VDV-Jahrestagung sind über die VDV VerbandsApp möglich. Dort gibt es auch detaillierte Infos zum Programm, zu allen Vortragenden und zu den Ausstellern.



Weitere Informationen zur VDV-Jahrestagung:  
[www.vdv.de/jahrestagung](http://www.vdv.de/jahrestagung)



Ex-ÖBB-Chef und Österreichs Ex-Kanzler  
Christian Kern (L.) bringt die europäische  
Perspektive ein. Ingo Wortmann eröffnet den  
Haupttag mit seiner verkehrspolitischen Rede.



## Intelligente ITCS-Lösungen, die Menschen und Städte verbinden.

ebblo unterstützt Verkehrsunternehmen mit zukunftsfähigen Systemen und modernen Technologien bei der sicheren, effizienten und nachhaltigen Weiterentwicklung ihres Betriebs.

- Intermodale Transport-Control-Systeme (ITCS)
- Digitale Assistenz für barrierefreie Mobilität



# VDV-TramTrains reisen über den Atlantik an

Ihr Name ist Programm: TramTrains sind Schienenfahrzeuge, die den Nahverkehr als Straßenbahn und als Regionalzug bedienen. Und das durchgehend und umsteigefrei auf Linien zwischen den Innenstädten und dem Umland. Das in Fachkreisen berühmte „Karlsruher Modell“ war vor Jahrzehnten der Anfang und wurde mittlerweile mehrfach kopiert. Nun setzen vier deutsche und zwei österreichische Verkehrsunternehmen gemeinsam auf eine Zukunft mit Zweisystem-Fahrzeugen. Im Projekt „VDV-TramTrain“ bestellten sie die Züge gemeinsam. Die ersten werden derzeit für die Aufnahme des Linienbetriebs getestet.

Bis zu

1

Million Euro pro Bahn lassen sich durch die gemeinsame Beschaffung sparen.



VDV-TramTrain in der AVG-Ausführung: Die ersten Fahrzeuge sollen im Sommer in den Liniendienst gehen und die Erfolgsgeschichte des „Karlsruher Modells“ fortschreiben.



Die neuen TramTrains entwickeln das ‚Karlsruher Modell‘ konsequent weiter. Sie stärken die nahtlose Verbindung von Stadt und Region und betonen unseren Anspruch, auch künftig Maßstäbe im SPNV zu setzen.

**Christian Höglmeier**  
technischer Geschäftsführer der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft

**W**enn sie an ihren Einsatzorten ankommen, haben die TramTrains schon eine lange Reise hinter sich. Hergestellt werden sie in Valencia, der Industriestadt an der spanischen Mittelmeerküste.

Dort baut der Schweizer Hersteller Stadler alle Fahrzeuge, die die sechs Unternehmen geordert haben: die Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG), die Verkehrsbetriebe Karlsruhe (VBK), die Saarbahn, die Schiene Oberösterreich (Schiene ÖÖ GmbH), die Schiene Salzburg GmbH und die Regional-Stadtbahn Neckar-Alb. Für Letztere und die AVG fungiert das Land Baden-Württemberg mit seiner Landesanstalt Schienenfahrzeuge als Mitglied des Konsortiums. Im Rahmen des Projekts war die Saarbahn der erste Betreiber, der die Fahrzeuge erhalten hat. 28 TramTrains mit einer Option auf weitere 21 wurden bestellt. Für die AVG wurden 75, für die VBK 73 Bahnen geordert. Beide Karlsruher Unternehmen halten Optionen von zusammen 125 weiteren Fahrzeugen.

Ähnlich wie in Saarbrücken soll auch in Karlsruhe voraussichtlich ab Mitte dieses Jahres der erste „VDV-TramTrain“ seinen Betrieb aufnehmen und damit den Generationswechsel einläuten. „Die neuen TramTrains entwickeln das ‚Karlsruher Modell‘ konsequent weiter. Sie stärken die nahtlose Verbindung von Stadt und Region und betonen unseren Anspruch, auch künftig Maßstäbe im SPNV zu setzen“, sagt Christian Höglmeier, technischer Geschäftsführer der AVG. Die neue Baureihe ersetzt zum Teil Fahrzeuge, die schon seit der Streckeneröffnung nach Bretten und damit seit dem Start des „Karlsruher Modells“ im Jahr 1992 im Einsatz sind. Ohne nennenswerte Vorkommnisse hat die neue Bahn ihre Bremsversuche und ihre ersten Fahrten durch den Stadtbahntunnel sowie den Systemwechsel zwischen Gleichspannung im Tramnetz und Wechselspannung bei der „großen“ Eisenbahn absolviert. Derzeit wird das Fahrzeug hardware- und softwaretechnisch angepasst. Parallel dazu werden weitere Systeme des Fahrzeugs wie das Fahrgastinformationssystem oder die Toilettenanlage in Betrieb genommen.

## Auf dem Tieflader ging es zum Hafen

Der Weg aus der Fabrik zu den Verkehrsunternehmen ist weit und benötigt eine hochqualifizierte Logistikkette. Kürzlich wurde der erste dreiteilige Zug für Oberösterreich auf die Reise geschickt. Dieser Transportweg ist der längste in dem spektakulären Projekt, dessen Gesamtprojektleitung auf Betreiberseite bei den Verkehrsbetrieben Karlsruhe liegt. Im Werk wurde der TramTrain behutsam auf einen Tieflader verpackt. Auf der Straße ging es dann auf einer mehr als 600 Kilometer langen Fahrt nordwärts nach Bilbao, dem Atlantikhafen im Golf von Biskaya. Dort wurde der Tieflader mitsamt seiner Fracht auf ein Ro-Ro-Fährschiff verladen, das dann Kurs auf Antwerpen nahm. „Wo immer es geht, versuchen wir, den Stra- →



Präsentation in Saarbrücken: Das Eintreffen des ersten Fahrzeugs im Juni 2025 war für die Saarbahn ein besonderer Meilenstein.



Der erste TramTrain Österreichs machte sich per Tieflader auf die Reise nach Eferding und soll bei der Linzer Lokalbahn zum Einsatz kommen.

Benutzern transport von Schienenfahrzeugen zu vermeiden", sagt Ansgar Brockmeyer, Marketingchef und stellvertretender CEO der Stadler-Gruppe. Die TramTrains des VDV-Projekts sind für die klassischen Schienen Mitteleuropas, also mit 1.435 mm Spurweite, ausgelegt. Vor dem Werkstor liegt jedoch die iberische Breitspur. Im Hafen von Antwerpen begann für den Zug sein Schienenleben. Auf eigenen Rädern rollte er südwärts Richtung Österreich. Noch nicht mit eigener Kraft, sondern gekuppelt an eine Lokomotive und gesichert durch einen Bremswagen. In der Nähe der Stadt Wels rückte das Ziel näher. Eine allerletzte Etappe auf der Schiene führte dann in das Städtchen Eferding, dem Standort des Betriebswerks der Linzer Lokalbahn. Dort wird der TramTrain in den nächsten Monaten in den Betriebsalltag im Vorlauf für die im Aufbau befindliche Regional-S-Bahn von Linz starten – eine echte TramTrain-Aufgabe mit Straßenbahn-Teilstrecken in der oberösterreichischen Metropole und klassischen Eisenbahntrassen im Umland.

### Gemeinsame Bestellung senkt den Stückpreis

„Citylink“ nennt Stadler sein Modell. „Der Auftrag des deutsch-österreichischen Konsortiums ist der größte in der Firmengeschichte von Stadler“, betont Ansgar Brockmeyer. Zunächst sollen 246 Fahrzeuge geliefert werden. Die Vergabe sieht aber eine Aufstockung auf über 500 TramTrains vor – ein Milliardenauftrag. Was den Hersteller freut: Die Verkehrsunternehmen haben ihm für 32 Jahre zudem die Wartung und Instandhaltung ihrer neuen Züge übergeben. Auch die Betreiber haben Grund zur Freude. Durch ihren Gemeinschaftsauftrag mit der großen Stückzahl wurden die Züge billiger als bei individuellen Bestellungen. „Die enge und offene Abstimmung mit den Kooperationspartnern und mit Stadler ist für dieses Projekt von zentraler Bedeutung“, erläutert Gesamtprojektleiter Thorsten Erlenkötter (VBK). Mit den gemeinsamen Spezifikationen, den abgestimmten Zulassungsverfahren und der gegenseitigen Unterstützung sei man weiterhin dabei, „ein weltweit einzigartiges Beschaffungsprojekt umzusetzen und aufzuzeigen, dass man in Zusammenarbeit Kosten sparen kann“. Zum Stand der Preise im Januar 2022 waren das bis zu einer Million Euro pro Bahn.

Die dreiteiligen Fahrzeuge aus Edelstahl-Leichtbau basieren auf einer gemeinsamen Plattform mit 37 Metern Länge und 2,65 Metern Breite. Bis zu vier Einheiten können zu einem Langzug gekuppelt werden. Im Detail gibt es je nach Einsatzgebiet durchaus auch technische Unterschiede von der Fahrzeugkopfform über die Leit- und Sicherungstechnik bis hin zur Ausstattung mit Toiletten. „Der TramTrain ist technisch und organisatorisch eine ganz andere Dimension als klassische Fahrzeugbeschaffungsprojekte“, berichtet Alexander Wetzl, stellvertretender Gesamtprojektleiter: „Entscheidend für den Erfolg ist dabei nicht nur die Technik, sondern das Zusammenspiel der Menschen dahinter.“

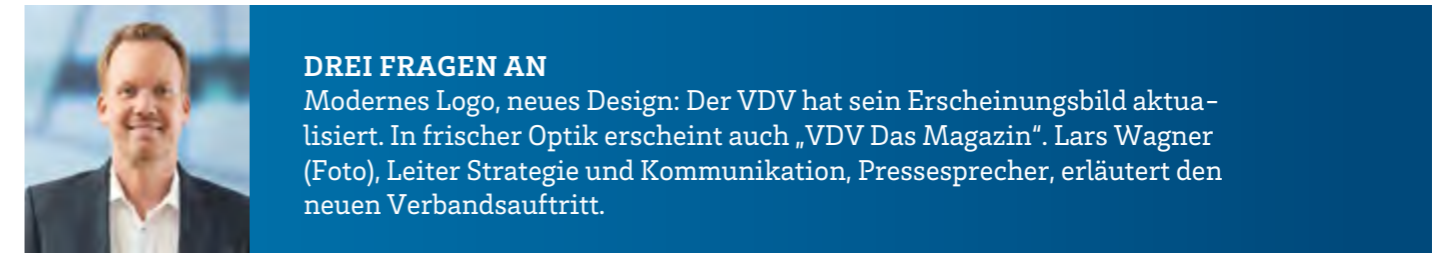
Bei den deutschen Konsortialpartnern sind auf dem langen Weg via Atlantik bislang vier Citylinks angekommen: drei für die Saarbahn und eine Bahn für die AVG. Bevor sie

sukzessive in den nächsten Monaten in den Liniendienst gehen, werden sie für die umfangreichen Zulassungsprüfungen eingesetzt. „Das Besondere am TramTrain-Projekt ist die enge und vertrauensvolle Zusammenarbeit aller Beteiligten“, erklärt Stefan Fildin, technischer Projektleiter der Gesamtprojektleitung. Die vereinte Erfahrung unterschiedlicher Betreiber „kommt hier in beeindruckender Weise zusammen und bildet die Basis für die Weiterentwicklung moderner Zweisystem-Fahrzeuge“. Die nächste

Anlieferung ist in der Ausführung der VBK für Ende Mai vorgesehen. Bis 2032 soll die Auslieferung der Fahrzeuge abgeschlossen sein. Bis 2035 gibt es eine Option für die weiteren Bahnen.



Mehr Infos dazu:  
[bit.ly/VBK\\_TramTrain](https://bit.ly/VBK_TramTrain)  
[bit.ly/Stadler\\_Citylink](https://bit.ly/Stadler_Citylink)



### DREI FRAGEN AN

Modernes Logo, neues Design: Der VDV hat sein Erscheinungsbild aktualisiert. In frischer Optik erscheint auch „VDV Das Magazin“. Lars Wagner (Foto), Leiter Strategie und Kommunikation, Pressesprecher, erläutert den neuen Verbandsauftritt.

*Herr Wagner, warum brauchte der VDV gerade jetzt einen neuen Auftritt?*

» Es gibt zwei wesentliche Gründe: Zum einen war unser altes Design nach den neuen gesetzlichen Regelungen nicht mehr hundertprozentig barrierefrei, so dass wir Anpassungen vornehmen mussten. Und in dem Zuge haben wir gedacht: Wenn wir sowieso ran müssen ans Design, dann machen wir es gleich richtig. Denn das frühere VDV-Logo, die Schrift, etc. waren 14 Jahre alt. Die Branche und auch der Verband haben sich seitdem verändert und weiterentwickelt. Das wollen wir auch visuell zum Ausdruck bringen.

*Von welcher grafischen Idee geht das neue Design aus?*

» Wie man unschwer erkennen kann, ist es kein komplett neues Design, sondern eine Weiterentwicklung. Wir sind mit dem jetzigen Auftritt nach wie vor grundsätzlich zufrieden, und unser Markenkern als seriöser Fach- und Lobbyverband hat sich auch nicht verändert. Daher war der frühere Status quo der Ausgangspunkt für notwendige Verbesserungen. Es ist also keine grafische Revolution, sondern eine Evolution.

Wir haben in dem Zuge auch unsere Primär- und Sekundärfarben, die Bildwelt inklusive Icons usw. modernisiert. Das klingt alles sehr banal, ist aber tatsächlich eine Menge Arbeit. Denn von den Neuerungen ist alles betroffen, vom Türschild bis zum Internetauftritt. Und wir machen das komplett intern, also ohne externe Dienstleister. Dafür an dieser Stelle ein großer Dank an die Kolleginnen in unserer Mediengestaltung, die das mit großem Engagement und Überzeugung umsetzen.

*Welche Botschaft soll das neue Erscheinungsbild überbringen?*

» Die Branche befindet sich in einer großen Transformation. Viele innovative Themen, zum Beispiel im Bereich der Dekarbonisierung und Digitalisierung, haben einen wesentlich höheren Stellenwert für unsere Mitglieder und für uns, als das vor 14 Jahren noch der Fall war. Diese Modernität soll sich auch im neuen Design abbilden. Außerdem bleiben wir der fachlich getragene Branchenverband, der mit seinen Mitgliedern, mit der Politik und mit der Öffentlichkeit seriös, zuverlässig und klar kommuniziert. Auch das soll durch das neue Erscheinungsbild zum Ausdruck gebracht werden.



### VDV-POSITIONSPAPIER: RAHMEN FÜR AUTONOMES FAHREN AUF DER SCHIENE

Mit dem neuen VDV-Positionspapier „Die Tram der Zukunft fährt autonom“ legt die Branche zur Jahrestagung 2026 in Karlsruhe eine Strategie für autonome Stadt- und Straßenbahnen vor. Autonomes Fahren auf der Schiene ist besonders naheliegend, weil Straßen- und Stadtbahnen spurgeführt, liniengebunden und systemisch steuerbar sind. Während für die Straße seit 2021 ein Rechtsrahmen für autonome Fahrzeuge besteht, fehlen für Stadt- und Straßenbahnen wesentliche rechtliche Grundlagen in der entsprechenden Betriebsverordnung.

[www.vdv.de/positionen](http://www.vdv.de/positionen)



ANZEIGE



### Driven by Smart Intelligence

Mit Künstlicher Intelligenz und weiteren Smart Intelligence Verfahren optimiert INIT Angebot, Ressourceneinsatz, Prozesse und Servicequalität im ÖPNV. Profitieren Sie durch:

- Analyse von Fahrgastverhalten und Nachfrage
- Prognosen zu Bedarf, Auslastung und Ankunftszeiten
- Optimierung von Ressourcen, Fahrplänen und Routen
- Intelligente Betriebsunterstützung durch konkrete Handlungsempfehlungen
- Überwindung von Sprachbarrieren

Das Ergebnis: bessere Entscheidungen auf fundierter Datenbasis, effizientere Prozesse und spürbare Entlastung für das Personal

[sales@initse.com](mailto:sales@initse.com) | [www.initse.com](http://www.initse.com)



# Wo die Zukunft konkret wird

Ort der Innovationen und der Modernisierung, größter Branchentreff für straßengebundene öffentliche Mobilität: Einmal mehr war die „mobility move“ ein Magnet für das Fachpublikum und die Aussteller. Die dreitägige Veranstaltung wollte auch ein Signal setzen für die Transformation der Branche und für den Wirtschaftsstandort Deutschland.



Elektromobilität, autonomes Fahren, Digitalisierung: Die „mobility move“ hat ihre Rolle als führender Branchentreff für straßengebundene öffentliche Mobilität untermauert.



**W**ährend der Irankrieg die Dieselpreise in nie dagewesene Höhen katapultierte, zeigte sich auf der „mobility move“, wo die Zukunft des ÖPNV auf der Straße liegt. „Mittlerweile ist es Konsens, dass die Zukunft des Busses im öffentlichen Verkehr – mit wenigen Ausnahmen und technischen Varianten – elektrisch ist“, sagt Martin Schmitz, Geschäftsführer Technik beim VDV. Ende 2025 war jeder siebte ÖPNV-Bus in Deutschland vollelektrisch unterwegs. Hierzulande stieg die Zahl der vor Ort emissionsfrei angetriebenen Busse um knapp 1.400 auf rund 4.750, so das Beratungsunternehmen PWC. 85 Prozent dieser Fahrzeuge verfügen über einen batterieelektrischen Antrieb, hinzu kommen etwa 600 Brennstoffzellenbusse. Nahezu jeder zweite neu zugelassene ÖPNV-Bus hatte 2025 einen elektrischen Antrieb. Hintergrund für den Zuwachs ist die im Vorjahr wieder aufgenommene Förderung durch den Bund. Mittlerweile halten die E-Busse auch im ländlichen Raum Einzug.

Mit Patrick Schnieder war erstmals ein Bundesverkehrsminister auf der „mobility move“ zu Gast. Der Minister kündigte an, die E-Bus-Förderung auch 2026 fortzusetzen. Der nächste Förderaufruf solle mit bis zu 500 Millionen Euro

dotiert sein. Wenige Tage zuvor hatten 150 Unternehmen Förderurkunden im Umfang von 400 Millionen Euro für die Beschaffung von fast 1.900 E-Bussen erhalten.

**Autonomes Fahren in den Regelbetrieb bringen**  
 „Wir haben hier mehr als eine Messe“, so VDV-Präsident Ingo Wortmann in seiner Begrüßungsrede: „Es ist der Ort, an dem Zukunft konkret wird. Hier treffen politische Zielsetzungen auf technische Lösungen.“ Das galt auch für das autonome Fahren. Patrick Schnieder bekräftigte die Absicht der Bundesregierung, Deutschland zum Leitmarkt für autonomes Fahren zu machen, und hob dessen Bedeutung für den ÖPNV hervor: „Mit autonomen Fahrangeboten können wir Mobilität auch dort sichern, wo sie heute noch an ihre Grenzen stößt.“ Ziel sei es, autonome Systeme in den Regelbetrieb zu integrieren und damit den Innovationsstandort Deutschland zu stärken. „Im kommenden Jahr sollen typengenehmigte autonome Fahrzeuge auch in Deutschland verfügbar sein“, so Jan Brandstetter, beim VDV Experte für autonomes Fahren und bei der „mobility move“ Co-Moderator des „Zukunftskongresses Autonomes Fahren“. Mit einem abermaligen Rekord bei den Teilnehmenden- und Ausstellerzahlen hat die „mobility move“ ihre Führungs- →



Nach einem Gespräch auf dem Podium mit VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff besuchte Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder (l.) die Ausstellung.



Tim Dahlmann-Resing (VAG Nürnberg), Knut Ringat (RMV), Alexandra Reinagl (Wiener Linien) und Ingo Wortmann (MVG) diskutierten mit Martin Schmitz. (v. l.)

position als größter Branchentreff für straßengebundene öffentliche Mobilität erneut ausgebaut. 1.600 Besucherinnen und Besucher strömten ins Estrel Berlin, um sich über die neuesten Entwicklungen zu informieren. Die neuen Rekordwerte sah VDV-Präsident Ingo Wortmann als „klares Signal, dass unsere Branche bereit ist für Transformation, für Modernisierung und bereit, Verantwortung zu übernehmen.“ Innerhalb von 16 Jahren haben sich die Teilnehmerzahlen verzwanzigfacht – eine Erfolgsgeschichte ohne Beispiel. „Der öffentliche Verkehr ist kein Luxus, er ist zentrale Daseinsvorsorge, Teil unserer wirtschaftlichen Basis im Land – und mehr denn je angewiesen auf Verlässlichkeit, Finanzierung und Fachkräfte“, betonte der VDV-Präsident und forderte den ÖPNV-Modernisierungspakt: „Wir sind immer noch zu langsam.“

1.600 Teilnehmende und 110 Aussteller, 7.500 Fläche in drei Hallen: Das sind die Zahlen zur diesjährigen „mobility

move“. Das Konferenzprogramm erstreckte sich über drei Tage und umfasste fünf Fachforen sowie mehr als 100 Programmpunkte. Neben den E-Bussen und der Antriebswende waren autonomes Fahren, KI und Digitalisierung sowie die Modernisierung von Infrastruktur und Betriebshöfen sowie Personal die Schwerpunktthemen.

Die „mobility move ‘27“ findet vom 16. bis 18. März 2027 statt. Die Veranstaltung ist eine Initiative von VDV und DEVK und wird vom Forum für Verkehr und Logistik gemeinsam mit der VDV-Akademie organisiert. Der Vorverkauf startet im Sommer.

Mehr Infos zur Messe: [www.mobility-move.de](http://www.mobility-move.de)

### i MELA-AWARD: VDV-AKADEMIE ZEICHNETE DIGITALE LERNANGEBOTE AUS

Zum ersten Mal hat die VDV-Akademie den Mobility E-Learning Award (MELA) verliehen. Der Preis zeichnet praxisnahe digitale Lernangebote von Bus- und Bahnunternehmen aus. In der Kategorie „Große Verkehrsunternehmen“ gewannen die Wiener Linien mit einem szenenbasierten E-Learning zur Sicherheit im Straßenbahnbetrieb. Bei den mittleren Unternehmen wurde die Bogestra für ihr gemeinsam mit Auszubildenden entwickeltes Projekt „WISO für Auszubildende“ prämiert. In der Kategorie „Kleine Unternehmen“ siegten die Stadtwerke Lübeck mobil mit einem E-Learning zur Diversität im Fahrbetrieb. Ziel des Awards ist es, erfolgreiche E-Learnings sichtbar zu machen und den fachlichen Austausch zu fördern. Künftig soll der Preis regelmäßig beim VDV-Personalkongress verliehen werden.



# Autonomes Fahren in China erlebt



Keine Hand am Lenkrad: Wie das autonome Fahren in China funktioniert, sahen sich Vertreterinnen und Vertreter der Verkehrsbranche (kl. Foto) vor Ort an.

Deutschland und Europa dürfen beim autonomen Fahren nicht länger zögern. Dieser Eindruck bestätigte sich auch für eine 22-köpfige VDV-Delegation während einer Reise nach China. Die Vertreterinnen und Vertreter der Verkehrsbranche informierten sich aus erster Hand, mit welcher Geschwindigkeit und welcher Konsequenz dort Lösungen für autonomes Fahren den Regelbetrieb aufgenommen haben. „Spürbar war, dass die Nutzung von KI bei der Modellierung und Optimierung von Software eine rasante Entwicklung der Technologie ermöglicht“, berichtet VDV-Technikgeschäftsführer Martin Schmitz. Viele Anwendungen gehen in China über Pilotprojekte hinaus und werden in wiederkehrenden Betriebssettings genutzt. So kommen nicht nur Robotaxis zum Einsatz, sondern auch autonome Busse – womit der ÖPNV stärker in den Fokus rückt.

Nach einer Exkursion im Jahr 2025 nach Kalifornien war es das zweite Mal, dass eine VDV-Delegation autonome Fahrdienste in ihrem Einsatzgebiet nutzen und erleben konnte. In Beijing, Wuhan und Shenzhen haben sich die Fachleute aus dem VDV und den Mitgliedsunternehmen darüber informiert, wie weit die Technologie tatsächlich ist, wo ihre Grenzen liegen und welche Voraussetzungen im Betrieb er-

füllt sein müssen. Wie stabil läuft der Betrieb? Wie gehen die Systeme mit komplexen Verkehrssituationen um? Welche Rolle spielt Remote-Unterstützung? Und welche Anforderungen ergeben sich an Wartung, Infrastruktur und Datenspeicherung? Für die Reisegruppe war entscheidend, sich zu diesen Fragen ein Bild vor Ort zu machen.

Derzeit arbeitet die Branche daran, einen Beschaffungsmarkt vorzubereiten. Um den Herausforderungen im Verkehrsbereich zu begegnen und bessere 24/7-Angebote anbieten zu können, gelte es nun, Geschäftsmodelle für die europäische Wirtschaft und den europäischen Arbeitsmarkt zu entwickeln sowie entsprechende Rahmenbedingungen zu schaffen, betont der VDV-Technikgeschäftsführer. „Die ÖV-Branche wird sich des Themas ‚autonome On-Demand-Angebote‘ annehmen“, so Martin Schmitz: „Hierzu bieten wir allen ÖV-Unternehmen eine kooperative Zusammenarbeit an.“

Weitere Infos zum Thema: [bit.ly/vdv-positionspapier](http://bit.ly/vdv-positionspapier) [bit.ly/pk\\_jahrestagung25](http://bit.ly/pk_jahrestagung25)

# Warum Schwarzfahren eine Straftat bleiben muss

„Schwarzfahren ist kein Kavaliersdelikt – es verursacht jedes Jahr Schäden in Höhe von bis zu einer Milliarde Euro. Diese Verluste treffen nicht nur die Verkehrsunternehmen, sondern am Ende auch die ehrlichen Fahrgäste, die ihr Ticket bezahlen. Zudem geraten unsere Mitarbeitenden, die kontrollieren und für Ordnung sorgen, immer wieder in gefährliche Situationen – bis hin zu Körperverletzungen. Deshalb bleibt die bisherige strafrechtliche Regelung richtig. Wir begrüßen ausdrücklich, dass der Koalitionsvertrag keine Änderung der Rechtslage vorsieht: Der Bund hat den Tisch voll mit zu lösenden Problemen – nicht nur im Bereich Sicherheit – für die Bus- und Bahn-Branche, hier sollte der Schwerpunkt der Anstrengungen liegen.“



Oliver Wolff  
VDV-Hauptgeschäftsführer

## FINANZEN: EINNAHMEN SICHERN



- ▶ Schwarzfahren ist vorsätzliche Leistungsererschleichung.
- ▶ Dem ÖPNV entgehen dadurch bis zu einer Milliarde Euro pro Jahr.
- ▶ Dieses Geld fehlt bei Personal, Fahrzeugen, Infrastruktur und Sicherheit.
- ▶ Am Ende zahlen ehrliche Fahrgäste und die öffentliche Hand mit.

## ORDNUNG: REGELN DURCHSETZEN

- ▶ § 265a StGB behandelt das Erschleichen von Leistungen bewusst als Straftat.
- ▶ 96,5 Prozent der Fahrgäste zahlen korrekt und dürfen Verlässlichkeit erwarten.
- ▶ Eine Entkriminalisierung würde das falsche Signal senden und den Regelbruch verharmlosen.
- ▶ Gerade Wiederholungstäter wären schwerer wirksam zu sanktionieren.



## SICHERHEIT: BESCHÄFTIGTE SCHÜTZEN

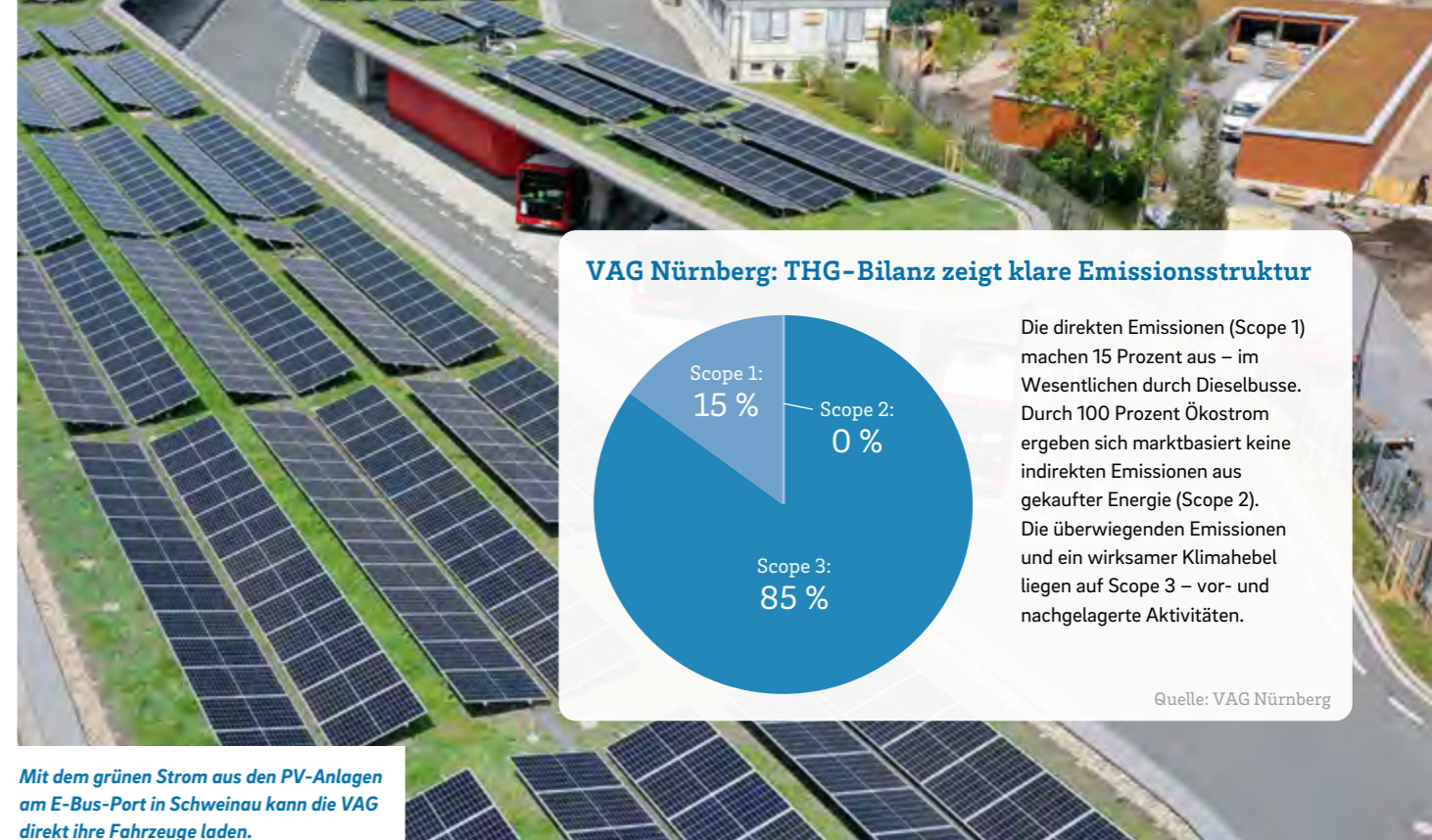


- ▶ Kontrollsituationen gehören zu den konfliktträchtigsten Momenten im Betriebsalltag.
- ▶ 41 Prozent der Beschäftigten im öffentlichen Verkehr erleben mindestens einmal pro Jahr Gewalt.
- ▶ Laut einer Umfrage der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft denkt jeder dritte Befragte wegen der zunehmenden Gewalt darüber nach, das Unternehmen zu verlassen.
- ▶ Der Straftatbestand stärkt die Autorität der Beschäftigten, die Regeln durchsetzen und den Betrieb sichern.

## PRAXIS: SYSTEM HANDLUNGSFÄHIG HALTEN

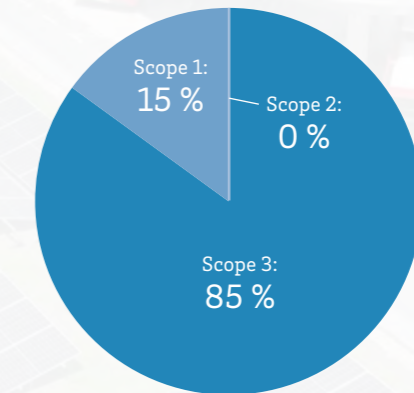


- ▶ Das Festhalterrecht nach § 127 StPO ist im Kontrollalltag praktisch bedeutsam und entfiel bei einer bloßen Ordnungswidrigkeit.
- ▶ Die Justiz würde nicht wirklich entlastet, das Problem würde nur verlagert.
- ▶ Soziale Härten müssen über Sozialtickets und gezielte Hilfen aufgefangen werden, nicht über die Verharmlosung vorsätzlichen Regelbruchs.
- ▶ Mit dem D-Ticket für 63 Euro im Monat kostet die bundesweite ÖPNV-Nutzung rechnerisch rund zwei Euro pro Tag; das Sozialargument trägt deshalb immer weniger als Hauptbegründung für vorsätzliches Schwarzfahren.



Mit dem grünen Strom aus den PV-Anlagen am E-Bus-Port in Schweinau kann die VAG direkt ihre Fahrzeuge laden.

VAG Nürnberg: THG-Bilanz zeigt klare Emissionsstruktur



Die direkten Emissionen (Scope 1) machen 15 Prozent aus – im Wesentlichen durch Dieselsebuse. Durch 100 Prozent Ökostrom ergeben sich marktbasierend keine indirekten Emissionen aus gekaufter Energie (Scope 2). Die überwiegenden Emissionen und ein wirksamer Klimahebel liegen auf Scope 3 – vor- und nachgelagerte Aktivitäten.

Quelle: VAG Nürnberg

# Klarheit und Wahrheit beim Treibhausgas

Unternehmen stehen zunehmend vor der Herausforderung, Auswirkungen ihrer Arbeit auf das Klima und die Umwelt transparent zu machen und systematisch zu steuern. Hintergrund sind nicht nur regulatorische Anforderungen, sondern auch Erwartungen des Kapitalmarkts, der Auftraggeber und der Öffentlichkeit. Daher stellen Verkehrsunternehmen ihre Nachhaltigkeitsberichterstattung und Datengrundlagen neu auf – wie auch die VAG Nürnberg, die erstmalig ihre Emissionen von Treibhausgasen (THG) für das Jahr 2024 bilanziert hat.

Es war eine Premiere und wichtige Grundlagenarbeit: Die VAG Nürnberg hat ihre erste Treibhausgasbilanz erstellt. Damit schafft das Verkehrsunternehmen eine fundierte Datenbasis für strategische Entscheidungen, für die interne Steuerung sowie für bestehende und zukünftige Berichtspflichten auf nationaler und europäischer Ebene. „Auf Basis der ersten THG-Bilanz entsteht ein Berichtssystem, das die interne Steuerung unterstützt und zugleich anderen Verkehrsunternehmen als Orientierung dienen kann“, sagt VAG-Vorstandssprecher Tim Dahmann-Resing, der auch VDV-Vizepräsident ist.

„Unabhängig von konkreten Berichtspflichten zeigt sich: Nachhaltigkeitsinformationen gewinnen für Unternehmen deutlich an Bedeutung“, erklärt Britta Mas, beim VDV zuständig für Nachhaltigkeit: „Gefragt sind belastbare, vergleichbare und prüffähige Daten – sowohl zu den Auswirkungen auf Umwelt und Gesellschaft als auch zu unternehmerischen Risiken und Chancen.“

Tim Dahmann-Resing sagt: „Die Ergebnisse unserer ersten Treibhausgasbilanz sind ein wesentlicher Baustein für ein strukturiertes sowie prüffähiges Nachhaltigkeitsmanagement.“ Ziel war es, nicht einzelne Kennzahlen in den Vordergrund zu stellen, sondern die Struktur der Emissionen entlang der gesamten Wertschöpfungskette transparent aufzuzeigen (siehe Infografik), Bilanzierungslogiken zu standardisieren und die jährliche Fortschreibung zu ermöglichen.

Mit den Ergebnissen ihrer THG-Bilanz sieht sich die VAG Nürnberg darin bestätigt, dass ihre Maßnahmen zum Klimaschutz wirken. Das Unternehmen setzt beispielsweise

zu 100 Prozent auf Ökostrom. Zudem gibt es zahlreiche Effizienzsteigerungen im Betrieb wie die Rückspeisung von Bremsenergie bei den Schienenfahrzeugen, energieoptimierte Betriebszustände der automatischen U-Bahnen sowie ein kontinuierlich weiterentwickeltes Energiemanagementsystem, das bereits seit zehn Jahren zertifiziert ist.

Anhand von Mess-, Abrechnungs- und Beschaffungsdaten wurden alle Emissionen aus Betrieb und Infrastruktur (Scopes 1 und 2) erfasst. Zudem wurden Scope-3-Kategorien bilanziert wie eingekaufte Güter und Dienstleistungen, darunter auch fremd erbrachte Verkehrsleistungen. Die THG-Bilanz für 2024 zeigt eine klare Emissionsstruktur. Zu 85 Prozent entfällt der Hauptanteil der Treibhausgasemissionen auf die vor- und nachgelagerten Aktivitäten (Scope 3). Dazu zählen auch Bauleistungen, Betriebsmittel und die Vorketten eingesetzter Energien. „Diese Struktur ist typisch für ÖPNV-Unternehmen, bei denen die Elektrifizierung bereits fortgeschritten ist“, erklärt Tim Dahmann-Resing: „Für Unternehmen, die unter die Berichtspflichten der CSRD fallen, gewinnen diese indirekten Emissionen weiter an Bedeutung, da sie systematisch erfasst und offengelegt werden müssen.“ Aber auch für nicht berichtspflichtige Unternehmen liefert die Transparenz über Scope-3-Emissionen eine wichtige Grundlage, um Klimaschutzmaßnahmen gezielt zu steuern, Risiken besser zu verstehen und Anforderungen von Auftraggebern oder Finanzierungspartnern zu erfüllen.

Die direkten Emissionen (Scope 1), die im Wesentlichen aus dem Busbetrieb stammen, machen rund 15 Prozent der Gesamtemissionen aus. Da die VAG Nürnberg seit 2020 keine Dieselsebuse mehr beschafft und die

„Nachhaltigkeitsinformationen gewinnen für Unternehmen deutlich an Bedeutung. Gefragt sind belastbare, vergleichbare und prüffähige Daten.“



Britta Mas  
VDV-Fachbereichsleiterin  
Nachhaltigkeit

vollständige Elektrifizierung der Flotte in den früheren 2030er-Jahren abgeschlossen sein soll, zeichnet sich für diesen Bereich ein klarer Dekarbonisierungspfad ab. Durch den Einsatz von 100 Prozent Ökostrom entstehen marktbasierend keine Emissionen aus gekaufter Energie – Scope 2 wird entsprechend mit null ausgewiesen. Darüber hinaus investiert die VAG in die eigene Erzeugung erneuerbarer Energien über Photovoltaikanlagen auf den Dächern ihrer Betriebshöfe und des E-Bus-Ports.

Die VAG Nürnberg will ihre THG-Bilanz nun jährlich fortschreiben und vor allem im Bereich Scope 3 weiter vertiefen. Parallel baut das Verkehrsunternehmen ein Nachhaltigkeitsberichtssystem auf, das sich an den Anforderungen der CSRD orientiert. VAG-Vorstandssprecher Tim Dahmann-Resing: „Ergänzend entwickeln wir ein langfristiges Klimaziel sowie einen konsistenten Reduktionspfad, die wir in die Unternehmenssteuerung integrieren.“

„Die Ergebnisse unserer ersten THG-Bilanz sind ein wesentlicher Baustein für ein strukturiertes sowie prüffähiges Nachhaltigkeitsmanagement.“

Tim Dahmann-Resing  
Sprecher des Vorstands der VAG Nürnberg  
und VDV-Vizepräsident



Weitere Infos dazu unter:  
[www.vag.de/ihre-vag/projekte/nachhaltigkeit](http://www.vag.de/ihre-vag/projekte/nachhaltigkeit)  
[www.vdv.de/nachhaltigkeit-im-oepnv.aspx](http://www.vdv.de/nachhaltigkeit-im-oepnv.aspx)



Zur blauen Stunde passiert eine Straßenbahn den Place de la Bourse in Bordeaux.

# Frankreich entdeckt die klimafreundliche Mobilität

Mehr Bahn, mehr Bus, weniger Auto: Frankreich setzt in allen seinen größeren Städten auf den Ausbau des bisher weithin vernachlässigten öffentlichen Nahverkehrs. Vorbild ist das ÖPNV-Angebot in der Hauptstadtregion mit und um Paris, die Île de France. Das in einem Gesetz festgeschriebene Ziel: überall vernünftige Alternativen zum motorisierten Individualverkehr entwickeln und so den Klimaschutz vorantreiben.

Die eingleisige Bahnstrecke von Bordeaux nordwärts an die weißen Atlantikstrände der „Silberküste“ ist zwar elektrifiziert, technisch aber ziemlich heruntergekommen. Gerade einmal fünf Züge pro Tag bieten auf rund hundert Kilometern nicht gerade attraktive Mobilität für die Fahrt an die Küste quer durch die weltberühmten Weinberge des Médoc. Das soll sich in den nächsten zwei, drei Jahren gründlich ändern. Die Linie wird nicht nur erneuert, sondern Bestandteil eines attraktiven Schienennahverkehrsnetzes teilweise im Halbstunden-, auf der Gesamtstrecke im Stundentakt. In Bordeaux wird er verknüpft mit dem in den vergangenen Jahrzehnten eingeführten, hochmodernen Trambahnnetz. Und es gibt weitere modernisierte, regelmäßig bediente Bahnstrecken wie beispielsweise die umsteigefreie Verbindung von der Austernmetropole Arcachon über Bordeaux bis nach Libourne an der Dordogne im Hinterland des Bordelais.

Dahinter steht, wie derzeit in nahezu alle größeren französischen Städten, ein Vorhaben unter der Überschrift SERM: Die „Services Express Régionaux Métropolitains“ sind „multimodale Verkehrsprojekte für Zug, Straßenbahn, Bus, Fahrrad, aber auch für ein gemeinsames Ticketingsystem und eine integrierte Tarifgestaltung“, erklärt SNCF Réseau, der Infrastrukturbetreiber der französischen Staatsbahn. Es gehe darum, „den hohen Mobilitätsbedarf zwischen den Metropolen und ihrem Umland zu decken“. Rückgrat der SERM-Vorhaben sei der Schienenverkehr. Überall gibt es Pläne für qualifizierte S-Bahn-Angebote. In Frankreich ist das die „RER“, die es bislang nur im Großraum Paris gibt. Die Bahn „ermöglicht die notwendige Dekarbonisierung des Verkehrs und trägt zur Anbindung und zum territorialen Ausgleich bei, indem sie die Attraktivität der Regionen fördert“, hoffen die Experten.

## Verkehrsziele gesetzlich geregelt

Das Gesetz Nr. 2023-1269 vom 27. Dezember 2023, unterzeichnet unter anderem von niemand Geringerem als →



La Courneuve: Die Station des Grands Paris Express sollen täglich 34.000 Fahrgäste nutzen.



Hochmoderne Metro: Züge wie dieser werden auf den 200 Kilometer langen neuen Strecken im Untergrund von Paris rollen.

Staatspräsident Emmanuel Macron, beschreibt detailliert die Verkehrsziele der regionalen Expressdienste für die Metropolen Frankreichs. Es macht deutlich, dass es sich um ein Gemeinschaftswerk handelt, das von der Staatsspitze bis zu den Kommunen und der lokalen Wirtschaft alle Beteiligten auffordert, sich aktiv einzubringen – von Bordeaux bis Straßburg, von Lille bis Marseille. Gemeinsam Projekte für die alltägliche Mobilität gestalten – so fasste es 2023 der damalige Verkehrsminister Patrice Vergriete zusammen.

Angefangen hatte alles – wie häufig in Frankreich – in der Hauptstadt. Und dort geht der Infrastrukturausbau konsequent weiter. So ist der Bau des „Grand Paris Express“ in vollem Gange. Das ist die hochmoderne Metro, die vollautomatisch auf rund 200 Kilometern neuer Strecken im tiefen Untergrund unterwegs sein wird. Für Groß-Paris bedeutet das milliardenschwere Vorhaben einen entscheidenden Sprung für mehr Mobilität mit Bahnen und Bussen. Über das Projekt reifte in der französischen Politik der Gedanke, dass ÖPNV auch außerhalb der Hauptstadtregion sinnvoll Verkehrsprobleme und Klimabelastungen entschärfen könnte.

**Projekte auch jenseits der Hauptstadtregion**

Das war letztlich die Geburtsstunde von SERM. Relativ zügig, reichlich unbürokratisch wurden die Voraussetzungen geschaffen. So wurde die staatliche Société du Grand Paris, die 2010 zum Aufbau des Grand Paris Express gegründet worden war, kurzerhand in Société des Grands Projets umbenannt – und ist nun verantwortlich auch für die Planungen und Finanzierungen in den Regionen. Ein umfangreiches Programm: In den letzten zwei Jahren wurden in 26 Gebietskörperschaften in allen Teilen

Frankreichs SERM-Projekte zertifiziert. Nahezu sämtliche größere Städte und ihr Umland haben sich damit für den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs interessiert und qualifiziert.

Nach Angaben von SNCF Réseau geht es um Vorhaben, die derzeit nach ersten Einschätzungen einen Investitionsbedarf bis weit ins nächste Jahrzehnt von wenigstens 25 Milliarden Euro haben. Hinzu kommen Betriebskosten, die auf etwa 1,5 Milliarden Euro im Jahr geschätzt werden. Die hohen Kosten sollen sich Staat und Gebietskörperschaften teilen, teils über Kredite mit 50 Jahren Laufzeit. Auch die heimische Wirtschaft wird zur Kasse gebeten. Die Unternehmen müssen eine Lohnsummensteuer, die „Versement mobilité“, für die Verbesserung der Mobilität entrichten. Dieses fiskalische System ist in Frankreich seit Jahrzehnten erprobt: Auch der Infrastrukturausbau in der Île de France wurde und wird mittlerweile zu knapp 40 Prozent durch derartige Abgaben finanziert.

Arbeit gibt es reichlich. In Frankreich hat der öffentliche Nahverkehr im Bereich bis 80 Kilometern lediglich einen Marktanteil von neun Prozent. Abgesehen davon, dass die weitaus überwiegende Mehrzahl der Franzosen weit weg vom nächsten Bahnhof lebt, ist der Schienenverkehr in der Provinz noch weit von einer Rückgratfunktion entfernt. Taktfahrpläne sind die Ausnahme, ein durchgängiges Zugangebot über Tag ist Rarität. Das Beispiel aus dem Médoc mit seinem dünnen Fahrplan ist nicht untypisch.

Neben Bordeaux zählt Straßburg zu den Städten und Regionen, die mit der Weiterentwicklung ihres Verkehrsangebotes schon angefangen haben. Im Dezember 2022 startete in der Europastadt und Metropole der Region

Grand Est die erste französische S-Bahn-Linie außerhalb der Île de France. Sie bekam den Namen REME, Réseau Express Métropolitain Européen, obwohl sie nach SNCF-Sprachgebrauch eigentlich eine RER ist. Es ist der Auftakt für ein Netz, das weitgehend das Elsass bedienen soll. Der Gedanke, mit multimodalen Verkehrsangeboten auch außerhalb der Schienen guten öffentlichen Verkehr anzubieten, taucht auch dort schon auf, noch bevor das Projekt in SERM aufging: Straßburg plant Express-Buslinien, die via Autobahn die Lücken im Bahnnetz schließen.

**Schiennenverkehr über die Grenze**

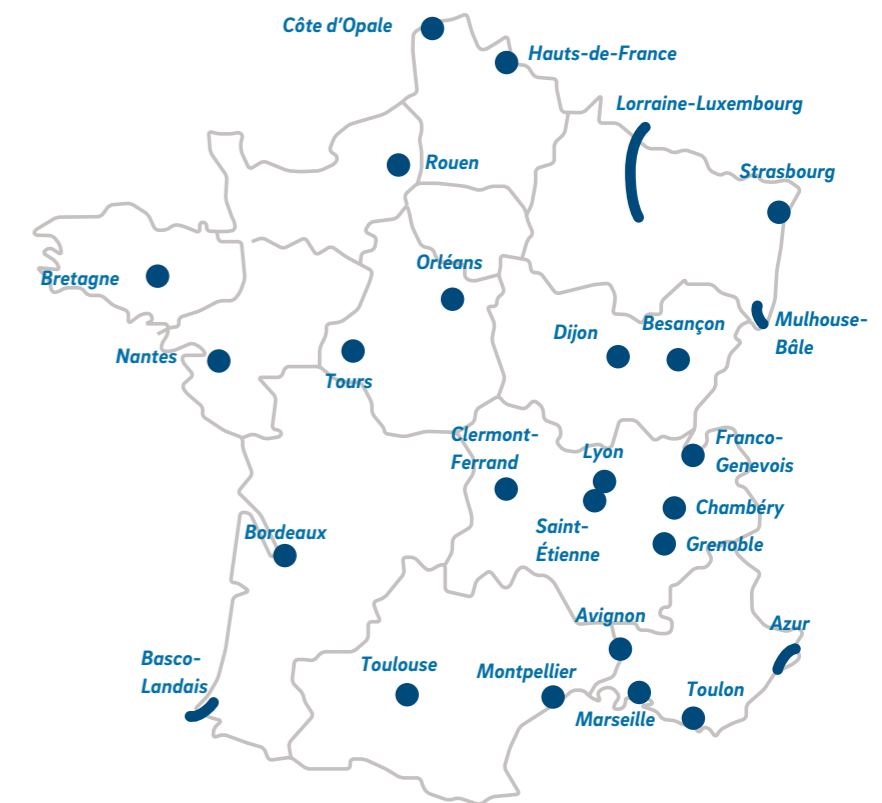
Vom verbesserten Schienenverkehr werden über kurz oder lang auch die deutschen Nachbarn in den Bundesländern Saarland, Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg profitieren. Mit der Region Grand Est, zu der Elsass, Lothringen und die Champagne-Ardenne gehören, wurden schon vor einigen Jahren Vereinbarungen getroffen, den regionalen Schienenverkehr über die Grenze fortzusetzen. So sind mit Ausrichtung auf Straßburg regelmäßige Zugverbindungen geplant: alle halbe Stunde von Offenburg nach Straßburg, stündlich auch von Saarbrücken, Neustadt an der Weinstraße und Karlsruhe. Grenzüberschreitend sind weiterhin Bahnen zwischen Trier, Saarbrücken und Metz sowie von Müllheim in Baden über den Rhein nach Mühlhausen im Elsass (Mulhouse) geplant.

Die Flotte der dafür vorgesehenen komfortablen dunkelblauen „Regiolis“-Triebzüge steht zum Teil bereits auf den Schienen: Es handelt sich um Mehrsystem-Triebfahrzeuge mit Elektro- und Dieselantrieb, die im Elsass in



Triebwagen „Regiolis -TFR“ im Hauptbahnhof Trier (l.); Rheinland-Pfalz, Baden-Württemberg und das Saarland sollen besser an die französische Region Grand Est angebunden werden. Im kleinen Grenzverkehr von Kehl über den Rhein überquert eine Tram die neue Brücke nach Straßburg (r.).

**SERVICES EXPRESS REGIONAUX METROPOLITAINS: MULTIMODALE PROJEKTE IM GANZEN LAND**



Quelle: Ministère transition écologique aménagement du territoire transports ville et logement

Reichshoffen vom Hersteller CAF gebaut wurden. Derzeit laufen die Vorbereitungen für die Vergabe des Bahnbetriebs, und nach Angaben des Zweckverbandes ÖPNV Rheinland-Pfalz sind die Inbetriebnahmen für Ende 2028 angepeilt.



Weitere Infos dazu:  
[www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/services-express-regionaux-metropolitains-serm](http://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/services-express-regionaux-metropolitains-serm)





## Erinnerungskultur an Bahnhöfen

Am 8. Mai, dem 81. Jahrestag der Befreiung Deutschlands vom Nationalsozialismus, wurde im Rahmen des Projekts „MemoRails – Halt! Hier wird an NS-Geschichte erinnert“ am Bahnhof Königstein ein Gedenkzeichen enthüllt. Es erinnert an NS-Verbrechen in der Sächsischen Schweiz und macht die oft übersehene Rolle der Deutschen Reichsbahn im Nationalsozialismus sichtbar. Denn auch sie war Teil des nationalsozialistischen Vernichtungsapparates und organisierte die Deportation von Millionen Menschen – darunter Jüdinnen und Juden, Sinti und Roma sowie politisch Verfolgte – in Ghettos und Lager. Bahnhöfe wurden so zu Tatorten.

„MemoRails“ wird vom Beauftragten der Bundesregierung für Kultur und Medien sowie der Stiftung EVZ gefördert. Zivilgesellschaftliche Initiativen aus 13 Städten – wie in Ober-Roden (Foto) – rücken Bahnhöfe als Orte der NS-Verfolgung in den Fokus.

Weitere Informationen unter:  
[www.stiftung-evz.de/memorails](http://www.stiftung-evz.de/memorails)

### Termin

**6. – 7. Oktober 2026**  
**5. BME/VDV Gleisanschluss-Konferenz, Wiesbaden**



Diskutiert werden die Bedeutung von Gleisanschlüssen und kundennahen Zugangsstellen für klimafreundliche Transportlösungen, die Anforderungen für Schienentransporte aus Kundensicht sowie der Zugang zu multimodalen Transportsystemen.

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

### Termin

**25. – 26. Nov. 2026**  
**3. VDV-Fachkräftekonferenz, Berlin**



Die VDV-Arbeitgeberinitiative und die VDV-Akademie laden zu zwei kompakten Konferenztage ein, die die politische Einordnung mit Praxisbeispielen aus Verkehrsunternehmen und Impulsen aus anderen Branchen verbinden – inklusive Austausch und Workshops.

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

### Weiterführende Informationen

Die nächste Ausgabe von „VDV Das Magazin“ erscheint im Juli 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:

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

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

[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

#### 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 Mediadaten 2026

#### Bildnachweise:

**Titelmotiv: Adobe Stock/ON-Photography, mit KI ergänzt und bearbeitet**

Adobe Stock/Arjan Fuessmann (23); Adobe Stock/Brian Jackson (23);  
 Adobe Stock/Markus Mainka (8–9); Adobe Stock/v.poth (22); Adobe  
 Stock/wewi-creative (2, 6–7); Andreas Buck (11); Deutsche Bahn AG/  
 Florian Gaertner/Photothek (4–5); Christian Ernst (15); Michael Fahrig  
 Fotografie (13); Getty Images/Reinhard Krull (22–23); Ixtacy (2, 14–15);  
 Axel Martens (13); Jürgen Naber (19, 20); picture alliance/dpa/Harald  
 Tittel (29); picture alliance/robertharding (26–27); picture alliance/Hans  
 Lucas (28); picture alliance/Winfried Rothermel (29); picture alliance/SIPA  
 (28); Thomas Pochert (25); Saarbahn/Patrick Biega (16); Gerd Salewski/  
 Bogestra AG (23); Tilman Schenk (2, 18, 19, 20); Stadler (16); Stiftung-evz/  
 memorails (30); VAG Nürnberg (2, 24, 25); VDV (3, 7, 11, 12, 17, 21, 22, 24,  
 30); Andy Wenzel (13)

„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)



# Fachkräfte leicht gewinnen und binden

## Flexibel in die Zukunft

Mit unserer betrieblichen Absicherung und individuellen Vorsorge müssen Sie sich keine Sorgen um die Zukunft machen. Wir unterstützen Unternehmen mit umfassenden Leistungen, um Fachkräfte zu überzeugen und zu halten.

**Kontaktieren Sie jetzt unsere Beraterinnen und Berater.**  
**Wir freuen uns auf die Zusammenarbeit!**



### Zu unserem Angebot gehören:

#### VERKEHRS>MED

Betriebliche Krankenversicherung

#### VERKEHRS>RENTE

Betriebliche Altersversorgung  
 Absicherung bei Berufsunfähigkeit

#### VERKEHRS>ZEIT

Zeitwertkonten

Eine Gemeinschaftsinitiative von



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

Tagung

## 3. VDV-Fachkräftekonferenz

25. – 26.11.2026, Berlin

### SCHWERPUNKT

Fachkräfte aus dem Ausland gewinnen.

### TOP SPEAKERIN BÄRBEL BAS

Die Arbeitsministerin ordnet die Fachkräfteeinwanderung für den Wirtschaftsstandort Deutschland ein.

### ZWEI KOMPAKTE TAGE

1 Übernachtung in Berlin.

### STARKER PRAXISFOKUS

mit Austausch zu Erfahrungen und Workshops.  
Kein gut zu wissen, viel mehr so geht es.



Jetzt anmelden!

Organisiert von

**VDV**  
Akademie

[vdv-akademie.de](https://vdv-akademie.de)

## Das könnte Sie auch interessieren

Deeskalationstraining für Fahrpersonal:  
Sicherheit im ÖPNV

📅 01. – 02.10.2026 📍 Köln

