



Nächste Testphase wird eingeläutet:

Autonome Flotten rollen an den Start

Seite 6

Deutschlandumfrage: Was die Menschen im Fahrdienst bewegt

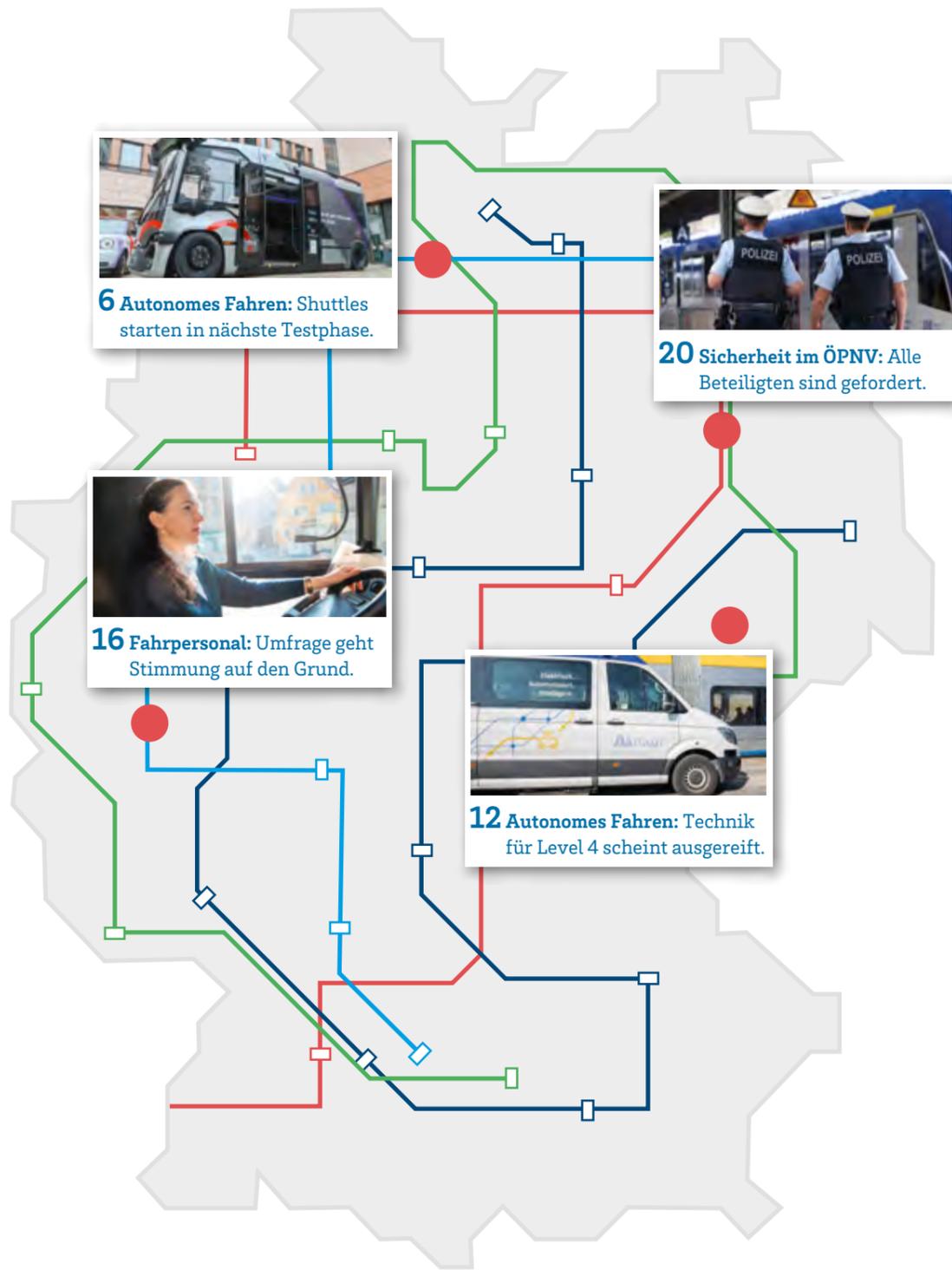
Seite 16

Mobility Move: Innovationen erreichen den ländlichen Raum

Seite 24

ETCS: Die digitale Zukunft der Eisenbahn vorantreiben

Seite 28



Tempo machen und die ersten Erfolge einfahren



Bis zum Sommer hat sich die neue Bundesregierung ein strammes Arbeitsprogramm vorgenommen. Bundeskanzler Friedrich Merz will an vielen Stellen Tempo machen. Auch die Gesetze, das geplante Sondervermögen von 500 Milliarden Euro für mehr Investitionen in Infrastruktur und Klimaschutz umzusetzen, sollen dem Bundeskanzler zufolge zügig beschlossen werden. Diese Ankündigungen und der Koalitionsvertrag geben uns Anlass zur Hoffnung und wecken Erwartungen, dass die Bundesregierung mit Verkehrsminister Patrick Schnieder nun schnell die drängenden Aufgaben im Bereich klimafreundliche Mobilität und moderne Infrastruktur anpackt. Dazu zählt auch, das Deutschland-Ticket über 2025 hinaus weiterzuführen. So haben es Union und SPD im Koalitionsvertrag vereinbart. Bei der Umsetzung sind Tempo und Dynamik vonnöten. Wir hoffen, dass Bund und Länder die Zukunft des Deutschland-Tickets noch vor der Sommerpause klären.

tionsvertrag enthält viele richtige Ansätze: darunter mehr Investitionen in die Schieneninfrastruktur samt Eisenbahninfrastrukturfonds, Digitalisierung, beschleunigte Elektrifizierung, Modernisierungspakt für den ÖPNV und die Reform des wettbewerbsschädlichen Trassenpreissystems. Deutschland soll Leitmarkt für autonomes Fahren werden, und die Flottenumrüstung auf klimaneutrale Busse soll gefördert werden. Für das autonome Fahren bedarf es einer gemeinsamen nationalen Kraftanstrengung der Industrie, der Branche und aller staatlichen Ebenen. Nun gilt es, diese Vereinbarungen mit den nötigen finanziellen Mitteln aus dem Bundeshaushalt zu hinterlegen und die Umsetzung so schnell wie möglich in Angriff zu nehmen. Als konstruktiver Partner der Politik stehen wir bereit. Denn am Ende werden wir alle – die Politik und die Verkehrsbranche – an unserem Erfolg gemessen.

Die Bundesregierung muss der Mobilität in Deutschland wieder eine klare Richtung geben. Dabei kommt es vor allem auf eine verlässliche und dauerhafte Finanzierung an. Der Koali-

Herzlichst, Ihr

 Ingo Wortmann

VDV Die Verkehrsunternehmen

- 3 Editorial**
Tempo machen und die ersten Erfolge einfahren
- 4 VDV im Bild**
Eisenbahn und Fahrrad: für ein reibungsloseres Miteinander
- 6 Die neue Welt der Mobilität**
Hamburg: Zukunft der Mobilität geht in die nächste Testphase.

- 12 Die neue Welt der Mobilität**
Leipzig: die nächsten Schritte in die autonome Buswelt
- 16 Aktuell**
Umfrage: Was die Menschen bewegt, die die Menschen bewegen.
- 20 Hintergrund**
Sicherheit: „Wir sind so sicher, wie sich die Fahrgäste fühlen.“

- 24 Aus dem Verband**
mobility move '25: Innovationen erreichen die Fläche.
- 28 Hintergrund**
Digitalisierung in Norwegen: Zukunftsbahn in Europas Norden
- 32 Hintergrund**
Mobilitätsverhalten: über Kampagnen zum Umdenken

- 34 Zu guter Letzt**
„Tag der Schiene“: Im September dreht sich wieder alles um die Bahn.



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



Für ein reibungsloseres Miteinander

Es könnte die perfekte Liaison sein, doch im Alltag ist der Beziehungsstatus häufig „kompliziert“ – die Eisenbahn und das Fahrrad. Vom einen zu wenig, vom anderen zu viel: Fehlende Kapazitäten, etwa wenn am Samstagmorgen die Sommersonne scheint, und schwer planbare Reisendenzahlen können das Miteinander dieser beiden besonders umweltfreundlichen Verkehrsmittel auf der Reise, beim Ausflug und im Betriebsalltag strapaziös werden lassen. „Es zeigt sich dann jedes Jahr aufs Neue: Wir brauchen mehr Flexibilität und klare Informationen für alle Beteiligten – Radfahrende, Fahrgäste ohne Rad und Verkehrsunternehmen“, sagt VDV-Vizepräsident Veit Salzmann. Nach dem Willen des Gesetzgebers sollen die Eisenbahnen im Personenverkehr mit Plänen zur „verstärkten und verbesserten Beförderung von Fahrrädern“ Abhilfe schaffen. **Hilfestellung gibt es vom VDV – mit einem passenden Leitfaden unter: www.vdv.de/positionen**

Nächste Testphase gibt Impulse auf dem Weg zum Leitmarkt

Der Start autonomer Flotten im ÖPNV rückt näher. Die Bundesregierung will laut Koalitionsvertrag Deutschland zum Leitmarkt für autonomes Fahren machen und mit den Ländern Modellregionen entwickeln und mitfinanzieren. Unterdessen stehen in Hamburg zwei Projekte vor dem Eintritt in die nächste Phase eines Probetriebs, der auf öffentlichen Straßen und im nächsten Jahr mit Testfahrgästen stattfinden soll. Erste Befragungen signalisieren eine positive Einstellung der Hamburgerinnen und Hamburger gegenüber dem ÖPNV mit autonomen Fahrzeugen.

„**T**or zur Welt“: Seinen Beinamen verdankt Hamburg vor allem dem Hafen. Für Mohamed Mezghani, Generalsekretär des Weltverbands UITP, ist die Hansestadt auch ein „Ort mit einem bewundernswerten öffentlichen Nahverkehr“. Für die Mobilität von morgen wird dort und andernorts gerade Pionierarbeit geleistet. Zwei Projekte zum autonomen Fahren stehen kurz vor dem Eintritt in die nächste, noch etwas heißere Phase. „Alike“ und „Ahoi“, so ihre Namen, dürften im Rahmen des UITP Summit das Interesse des Fachpublikums aus aller Welt auf sich ziehen.

Flexibel, nachhaltig und barrierefrei: Für die Zukunft der Mobilität gilt die Hansestadt als Blau-

pause. Das Ziel ist ambitioniert: Bis 2030 sollen die Hamburgerinnen und Hamburger 80 Prozent ihrer Wege im Umweltverbund zurücklegen – zu Fuß, mit dem Fahrrad, mit Shared Mobility oder dem ÖPNV. Möglich soll das mit autonomen Fahrzeugen werden, die den klassischen Linienverkehr mit Bussen und Bahnen ergänzen. Projektleiterin Ulrike Arndt macht klar, dass das Verkehrsunternehmen Hamburger Hochbahn mit dem innovativen Hightech-Einsatz das Mobilitätsangebot deutlich erweitern will, um „noch mehr Menschen für den ÖPNV zu begeistern“. Die Hochbahn ist überzeugt, dass autonomes Fahren entscheidend dazu beiträgt, den öffentlichen Nahverkehr effizienter zu gestalten. Autonomes Fahren leistet somit einen wichtigen Beitrag zur Mobilitätswende. →





Erstmals auf den Straßen einer deutschen Großstadt werden die autonomen Kleinbusse des Herstellers Holon zu sehen sein – hier noch als Visualisierung.

Eine vom Karlsruher Institut für Technologie (KIT) durchgeführte wissenschaftliche Akzeptanzforschung, an der rund 3.000 Bürgerinnen und Bürger bei der ersten von insgesamt drei Befragungen im November 2024 teilgenommen haben, untermauert die hohe Zustimmung in der Hansestadt. Mehr als die Hälfte der Befragten äußerte sich positiv zum autonomen Fahren, nur ein Fünftel war dagegen kritisch. Positiv sind die Erwartungshaltungen an das innovative Angebot: Drei Viertel der Befragten erwarten eine Verbesserung in der ÖPNV-Verfügbarkeit, und etwa die Hälfte kann sich vorstellen, künftig häufiger auf die Nutzung des eigenen Autos zu verzichten, wenn der ÖPNV durch autonomes Ridepooling erweitert würde.

In einem gemeinsamen Service vereint

Unter der Leitung der Hochbahn arbeiten in dem Projekt „Alike“ der On-Demand-Anbieter Moia, die Fahrzeughersteller Holon und Volkswagen Nutzfahrzeuge, das KIT als Forschungspartner und die Hamburger Behörde für Verkehr und Mobilitätswende zusammen. Weiterer Partner ist die DRM Datenraum Mobilität GmbH, um gewonnene Daten europaweit zu teilen. Der Bund fördert „Alike“ mit 26 Millionen Euro. In der zweiten Jahreshälfte geht der Testbetrieb mit autonomen Fahrzeugen in eine neue Phase, zunächst mit Moia, ab 2026 auch mit den Holon-Shuttles. Bis zu 20 autonome Fahrzeuge beider Hersteller werden in einen gemeinsamen On-Demand-Ridepooling-Dienst integriert, um sie im Realbetrieb zu erproben. Über Apps werden die Moia-Shuttles auch für Nutzerinnen und Nutzer digital buchbar gemacht. „Alike“ integriert somit

zwei autonom fahrende Flotten von zwei Betreibern und verschiedene Fahrzeuge nahtlos in ein gemeinsames On-Demand-Ridepooling-Angebot, das den ÖPNV ergänzen kann. Dabei handelt es sich um einen Erprobungsbetrieb: erste, wichtige Schritte auf dem Weg zu einem zukünftigen Regelbetrieb, die dem langfristigen Ziel dienen, Erkenntnisse für eine Skalierung zu gewinnen. Dieses Zusammenspiel von privaten und öffentlichen Unternehmen macht laut Moia-Website „die Einzigartigkeit dieses Projekts aus“. Die autonomen Testfahrten starten zunächst mit Sicherheitsfahrpersonal an Bord, aber noch ohne Fahrgäste. Das soll sich nächstes Jahr ändern. Zunächst noch nicht für jeden Fahrgast, sondern erst einmal für eine geschlossene Nutzergruppe ausgewählter Kundinnen und Kunden, die das autonome Shuttle per Moia App und hvv Switch App buchen und mitfahren dürfen.

Moia hat in den vergangenen Jahren nicht nur wertvolle Erfahrungen als Ridepooling-Anbieter gesammelt, sondern auch umfangreiches Know-how im Bereich autonomes Fahren aufgebaut – insbesondere bei der Entwicklung des ersten autonomen Serienfahrzeugs, dem ID. Buzz AD. Die letzten beiden Buchstaben stehen für Autonomous Driving. Derzeit testet die Volkswagen-Tochter mit rund 100 Prototypen des ID. Buzz AD nicht nur in Hamburg, sondern auch in München, Austin (Texas) und Oslo. Moia setzt im Projekt „Alike“ bis zu zehn Fahrzeuge ein.

Vorbereitungen laufen seit dem Herbst

Bei Moia finden bereits seit dem Herbst Tests mit Mitarbeitenden statt, die den Erprobungsbetrieb mit Testnutzerinnen und -nutzern vorbereiten.

Die Tests umfassen nicht nur die reine autonome Fahrfunktion im dichten Verkehr, sondern beinhalten alle Aspekte, die für eine sichere und komfortable Beförderung von Kunden notwendig sind. Software übernimmt mithilfe künstlicher Intelligenz all jene Aufgaben, die bisher durch das Fahrpersonal übernommen wurden. Moia arbeitet im Projekt in einer Doppelrolle: Neben dem Betrieb des ID. Buzz AD stellt das Unternehmen die Betriebs- und Ridepooling-Software für beide Betreiber und Fahrzeugtypen bereit und fügt im Verlaufe des Projekts alle Bestandteile in einem umfassenden Angebot zusammen. Die zweite Hälfte der für den Testbetrieb vorgesehenen autonomen Shuttles sind Entwicklungen von Kleinbussen namens „Holon urban“ mit Platz für bis zu 15 Fahrgäste. Das Tochterunternehmen des Automobilzulieferers Benteler wird damit erstmalig auf den Straßen einer deutschen Großstadt unterwegs sein. Für den autonomen Betrieb nutzen beide Fahrzeugtypen die Technologie von Mobileye. Gegründet in Israel, wurde das Unternehmen 2017 vom US-amerikanischen Halbleiterproduzenten Intel übernommen. Jedes Fahrzeug verfügt über zwei voneinander unabhängige Systeme aus Kameras sowie Radar- und Lidarsensoren, die für einen Rundumblick sorgen, diesen auf einen Hochleistungsrechner schaffen und Fahrbefehle umsetzen.

Eigener Betriebshof für die Shuttles

Unterdessen entsteht auch eine Infrastruktur für die autonome Shuttleflotte. An zentraler Stelle des von diesen Fahrzeugen bedienten Gebiets baut die Hochbahn den ersten Betriebshof – mit Ladeinfrastruktur, Werkstatt, Verwaltungsgebäude und Platz für zehn Fahrzeuge. Zur Stromerzeugung kommen dort Photovoltaikanlagen



Für uns spielt nicht nur ein sicheres und zuverlässiges Selbstfahrssystem eine zentrale Rolle, sondern auch die Automatisierung der klassischen Fahrer Nebentätigkeiten.

Ulrike Arndt
Leiterin des Projekts „Alike“
bei der Hamburger Hochbahn

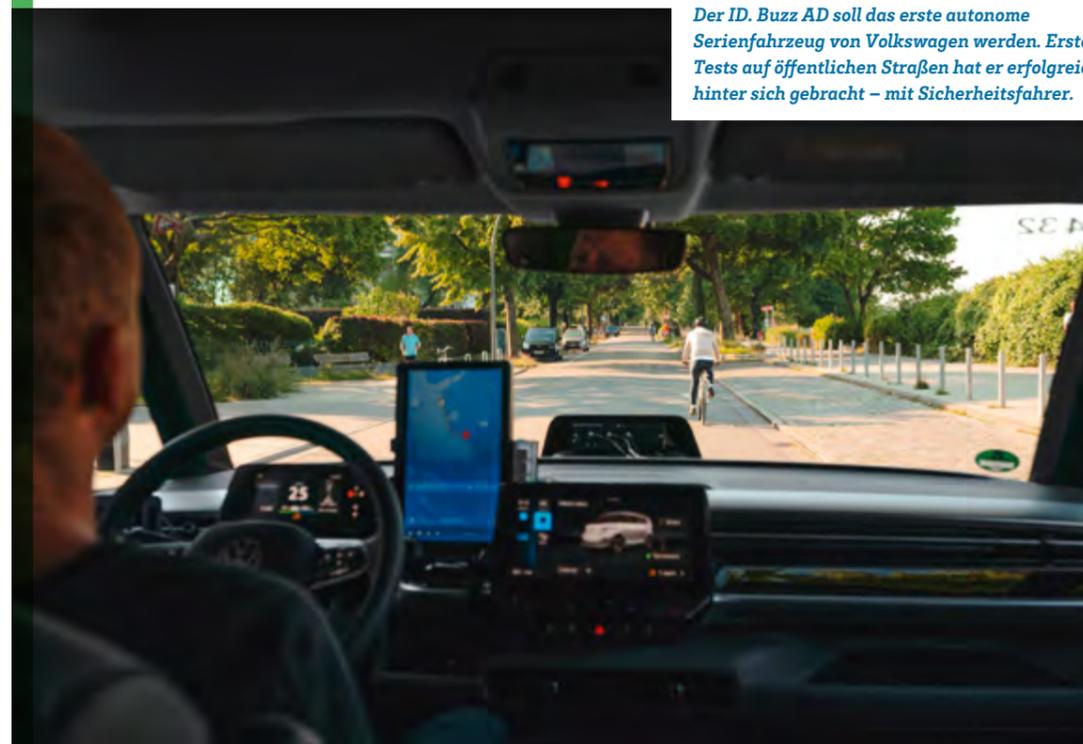


zum Einsatz. Die Gebäude werden so konzipiert, dass sie demontierbar und damit an anderer Stelle wiederverwendbar sind, ein großer Beitrag zur Nachhaltigkeit. Von diesem Betriebshof aus sollen die Holon-Shuttles zu ihren Testfahrten aufbrechen.

Für den Start ins autonome ÖPNV-Zeitalter muss über die Fahrzeugtechnik hinaus hinter den Kulissen eine Menge an Details durchdacht und vorbereitet werden. Hochbahn-Projektleiterin Ulrike Arndt beschreibt: „Für uns als ÖPNV-Betrieb spielt nicht nur ein sicheres und zuverlässiges Selbstfahrssystem eine zentrale Rolle, sondern auch die Automatisierung der klassischen Fahrer Nebentätigkeiten.“ Ob Türkalibrierung, Rampensteuerung oder das Aufstellen eines Warndreiecks: „Die Liste an Aufgaben, die über das reine Fahren hinausgehen, ist lang und essenziell für einen reibungslosen Betrieb.“

Zu den Aufgaben zählt weiterhin der Aufbau und die Erprobung einer Leitstelle, die den Betriebsablauf der autonomen Fahrzeuge im Blick hat und bei Unregelmäßigkeiten schnell eingreifen kann. Und nicht zuletzt, betont Ulrike Arndt: „Alike“ verfolgt das Ziel, einen autonomen Level-4-Betrieb zu realisieren. Gemeinsam mit unseren Partnern arbeiten wir an allen Aspekten, die für →

Der ID. Buzz AD soll das erste autonome Serienfahrzeug von Volkswagen werden. Erste Tests auf öffentlichen Straßen hat er erfolgreich hinter sich gebracht – mit Sicherheitsfahrer.





Die Basis für die autonomen Fahrzeuge im Projekt „Ahoi“ von vhh.mobility ist das E-Shuttle von eVersum. Die Fahrzeuge werden neun Sitzplätze haben sowie zusätzlich Stellfläche für einen Rollstuhl oder Kinderwagen.

einen autonomen ÖPNV-Betrieb relevant sind – von den technischen Voraussetzungen, die ein Fahren ohne Sicherheitsfahrer nach Projektende ermöglichen, bis hin zu prozessualen und kundenseitigen Anforderungen.“

vhh.mobility baut gemischte Flotte auf

Auch vhh.mobility – die Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein – treiben die Einführung des autonomen Fahrens im Süden und jenseits der Citylagen in der Hansestadt voran. Vor wenigen Jahren noch ein reiner Busbetrieb, entwickelt sich das Verkehrsunternehmen zu einem Anbieter moderner Mobilitätsdienstleistungen. Von manuell zu autonom: Ziel eines aktuellen Projekts ist es, zunächst eine gemischte Flotte für den On-Demand-Betrieb aufzubauen, zu testen und in den Regelbetrieb zu überführen. Der Projektname „Ahoi“ klingt wie ein Seemannsruf, steht aber für „Automatisierung des Hamburger On-Demand-Angebots mit Integration in den ÖPNV“. „Das Besondere ist, dass wir das komplette Know-how innerhalb unseres Unternehmens aufbauen und weiterentwickeln“, erklärt Lennart Meyer, Pressesprecher bei vhh.mobility.

Testfahrten im Süden Hamburgs

Im Rahmen einer Kooperation mit der Ingenieurgesellschaft Auto und Verkehr (IAV) soll im zweiten Halbjahr das erste von fünf autonomen Fahrzeugen des Herstellers eVersum eintreffen und mit Sicherheitsfahrpersonal an Bord voraussichtlich Anfang 2026

in den Testbetrieb im Süden Hamburgs auf die Straße gehen. Start und Ziel der Testfahrten wird ein eigener Shuttle-Betriebshof in Harburg, dessen Baubeginn für die Mitte des Jahres geplant ist. Unter technischer Aufsicht werden die neuen Fahrzeuge in den bestehenden On-Demand-Service „hvv hop“ mit den manuell betriebenen „London-Taxis“ des Herstellers LEVC integriert – auch Fahrgäste dürfen bereits 2026 an Bord der autonomen Kleinbusse gehen, allerdings noch im Rahmen einer geschlossenen Nutzergruppe. Der Bund unterstützt das Projekt, an dem unter der Leitung von vhh.mobility unter anderem das Fraunhofer-Institut für Verkehrs- und Infrastruktursysteme, die TU Hamburg, die städtische Behörde für Verkehr und Mobilitätswende sowie der VDV beteiligt sind, mit 18 Millionen Euro. Perspektivisch soll die Flotte um bis zu 20 Fahrzeuge auf dem vollautomatischen Level 4 erweitert werden, die dann auch in das Datenökosystem von „hvv hop“ eingebettet sein werden. „Unser Ziel ist es, dass es Mitte 2027 nach Ende des Projekts nahtlos weitergeht“, unterstreicht Pressesprecher Lennart Meyer: „Wir arbeiten darauf hin, die Fahrzeuge langfristig in die Flotte zu integrieren.“

Denn gegen Ende der 2020er-Jahre soll in Hamburg der Hochlauf der autonomen On-Demand-Shuttles und damit die Mobilitätswende an Schwung gewinnen.



bit.ly/hochbahn_autonom
vhh-mobility.de/hop/ahoi
 VDV-Positionspapier unter:
www.vdv.de/positionen



DB Mosaik – Die Zukunft der Einnahmensicherung im ÖPNV

- Mobile Ticketkontrolle und Verkauf in allen Verkehrsmitteln
- Einfache Erhebung des erhöhten Beförderungsentgelts
- Schnell, zuverlässig, innovativ, modular, anpassbar



Weitere Informationen finden Sie hier:
db-vertrieb.com/db-mosaik

Die nächsten Schritte in die autonome Buswelt

Die Technik für den Bus ohne Fahrer, das sicherere Fahren im Straßenverkehr auf Level 4, erscheint weithin ausgereift. Allerdings gibt es noch Probleme rund um Forschung und Förderung. Branchenexperten empfehlen, die weitere Entwicklung auf wenige Projekte und damit für mehr Effizienz zu konzentrieren – am besten gleich europaweit.



In Leipzig wurde ein eCrafter für das hochautomatisierte Fahren als Entwicklungs- und Testplattform aufgebaut, für den öffentlichen Straßenraum zugelassen und erprobt – mit einem Sicherheitsfahrer als Rückfallebene.

„**E**lektrisch. Automatisiert. Intelligent“: Drei Schlagworte umreißen das Projekt, mit dem die Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) in die autonome Zukunft steuern. Ein Kleinbus aus der „Crafter“-Modellserie von VW war seit 2022 im Nordosten der Stadt regelmäßig unterwegs. Im Projekt „Absolut“ pendelte das Elektrofahrzeug zwischen dem S-Bahnhof Leipzig-Messe und dem knapp sieben Kilometer entfernten BMW-Werksgelände auf den öffentlichen Straßen. Der Projektname ist eine Abkürzung, und die steht für: „Automatischer Busshuttle selbstorganisierend zwischen Leipzig und dem BMW-Terminal“. „Absolut“ ist ein Beispiel dafür, wie sich die Nahverkehrsbranche und mit ihr die Kommunen immer konkreter auf die Möglichkeiten des autonomen Fahrens vorbereiten.

Während sich anderswo elektrische Minifahrzeuge in beschaulichem Tempo eher als Exoten durch die Straßen bewegten, waren die Leipziger einen Schritt mutiger: Das Testfahrzeug ist zugelassen für hochautomatisiertes Fahren im öffentlichen Straßenverkehr mit einer Geschwindigkeit von bis zu 50 Stundenkilometer, es wurde mit den an der Strecke liegenden Ampelanlagen vernetzt. Immer mit an Bord: der „Sicherheitsfahrer“ als letzte Instanz, wenn etwas schiefgeht.

Als Nächstes ganz ohne Fahrpersonal

Gleichzeitig wurden die Fahrten von einer Leitstelle bei den LVB überwacht – nicht anders als die Busse und Bahnen im weit verzweigten Liniennetz. Das Projekt wurde inzwischen abgeschlossen. „Wir haben den Nachweis erbringen können, dass wir die Technologie für das autonome Fahren sicher beherrschen. Im nächsten Schritt geht es nun darum, solche Fahrten auch ohne Sicherheitsfahrer durchführen zu können und damit ‚Level 4‘ – den international definierten Grad des autonomen Fahrens – zu erreichen“, beschreibt Projektleiter Mario Nowack das Ziel. →



Die Automatisierung der Projektfahrzeuge setzt voraus, dass ihre Umgebung zuverlässig erfasst und ausgewertet wird. Die Fahrzeuge sind dafür mit diversen Sensoren ausgestattet, die eine 360-Grad-Abdeckung mit drei unabhängigen Sensorsystemen ermöglichen.



Aus „Absolut“ wurde dafür „Absolut II“. Nachdem der Fahrzeugeinsatz auf der Straße abschließend erprobt ist und einen zuverlässigen Serienbetrieb verspricht, geht es nun um die betriebliche Einbindung fahrerloser Dienste in das gesamte ÖPNV-Angebot der LVB. Mario Nowack: „Als Nächstes muss nun der Fernzugriff auf das automatisierte Fahrzeug über eine Manöverfreigabe von der Leitstelle aus entwickelt werden.“ Damit werde die Voraussetzung geschaffen, künftig automatisierte Fahrzeuge im ÖPNV ohne Sicherheitsfahrer betreiben zu können. Erste Systemkomponenten sind dafür bereits entwickelt und schon funktionsfähig.

Bis Ende 2026 will das Projekt „Absolut II“ die komplette Technologie für den Fahrzeug-Fernzugriff vorführen können. Ziel ist es, mehrere fahrerlose Fahrzeuge dann durch eine „Technische Aufsicht“ von der Leitstelle aus zentral zu überwachen und bei Bedarf den gesetzlichen Vorgaben entsprechend zu steuern. Mario Nowack: „Dann kommen wir weg vom klassischen Personalschlüssel mit jeweils einer Arbeitskraft pro Bus, denn von der zentralen Überwachungsinstanz aus können auch mehrere Fahrzeuge gleichzeitig betreut werden. Das wird sich äußerst positiv auf die Betriebskosten unseres ÖPNV auswirken.“ Neben der Betriebstechnik müssen dafür auch die Kundenschnittstellen erweitert werden. In Leipzig ist bereits die Buchungsplattform „Flexa“ etabliert – ein System, mit dem die Fahr-

gäste in den Außenbezirken der Stadt bereits heute on demand ihre Fahrwünsche via Handy anmelden können. Dieses System wird nun im Rahmen von „Absolut II“ ebenfalls fit für das autonome Fahren gemacht. Es ist die zweite Säule für den autonomen Bus: „Dies ermöglicht erstmalig eine großflächige und gleichzeitig wirtschaftliche Erweiterung des ÖPNV in den Stadt- und Randgebieten sowie die Vernetzung mit dem bestehenden Hochleistungsnetz aus Bus und Bahn“, heißt es in einem Papier der LVB. Auch vor dem Hintergrund des sich zuspitzenden Mangels an Fahrpersonal könnten die Entwicklungen zum fahrerlosen ÖPNV hilfreich sein.

Autonome Projekte quer durch das Land

In vielen anderen Städten und Regionen in Deutschland und im Ausland gibt es weitere Projekte mit fantasievollen Namen, die sich wie in der sächsischen Metropole meist aus kunstvollen Abkürzungen ergeben. Anders in Bayerns Landeshauptstadt: Der Projektname „Minga“ ist die bayerische Dialektversion für „München“. Hier geht es ebenfalls um automatisierte On-Demand-Angebote für die Randgebiete der Millionenstadt, aber auch um den Einsatz automatisierter Solobusse auf einer städtischen Linie sowie das „Platooning“. Dahinter verbirgt sich die Idee, an einen Bus einen weiteren ausschließlich mit einer elektronischen Verbindung gewissermaßen anzuhängen – natürlich ohne Fahrer im hinteren Bus.

Im Rhein-Main-Gebiet hat „Kira“ Level 4 erreicht, aber noch mit Sicherheitsfahrer: Der Projektname steht für „KI-basierter Regelbetrieb autonomer On-Demand-Verkehre“, auch hier zur ÖPNV-Erschließung von Vierteln und Ortsteilen außerhalb der Linien von

DIE VDV-POSITIONEN ZUM AUTONOMEN FAHREN

„Der ÖPNV der Zukunft fährt autonom“: So lautet der Titel eines aktuellen Positionspapiers des VDV. Wo stehen wir? Wohin wollen wir? Was müssen wir tun? Diese Fragen beantwortet die 20-seitige Broschüre und fasst die Kernaussagen sowie die Strategie zusammen, wie das autonome Fahren im ÖPNV auf der Straße gefördert und umgesetzt werden kann.

www.vdv.de/vdv-positionspapier-autonomes-fahren-im-oepnv.pdf
www.vdv.de/innovationslandkarte.aspx



Bus und Bahn. Gefahren wird nicht mit einem Kleinbus, sondern mit einem Elektro-SUV des chinesischen Herstellers „Nio“. Dagegen will die Region Hannover in der Stadt Burgdorf ab dem dritten Quartal dieses Jahres einen „richtigen“ Linienbus autonom einsetzen. Für den vollautomatisierten Betrieb wurde ein Fahrzeug des türkischen Busherstellers Karsan ausgerüstet – ein vergleichsweise großes Fahrzeug mit 50 Sitzen. Für dieses Projekt mit dem Namen „Albus“ liegen alle notwendigen Genehmigungen vor, teilte die Region Hannover kürzlich mit.

Branchenexperten wie Ricco Kämpfer von der Unternehmensberatung P 3 kritisieren allerdings, dass die bisherige Landschaft autonomer Mobilitätsprojekte geprägt sei von „Inselösungen und Einzelvorhaben, denen es an Langzeitfähigkeit mangelt“. Zudem würden Lernkurven nicht zusammengebracht und Projekte „nicht zu Ende gedacht“. Auf der „mobility move“ in Berlin schlug Ricco Kämpfer stattdessen ein „zentral gesteuertes und ambitioniertes Leuchtturmprojekt“ mit einer Laufzeit von fünf bis acht Jahren vor, in dem dann auch die Bushersteller eingebunden würden. Das ist derzeit noch ein Problem: Die deutsche Autoindustrie und teils auch die Zulieferer halten sich bei der Entwicklung autonomer ÖPNV-Fahrzeuge zurück. Eine Branche, die ihre Produkte weltweit millionenfach an den Kunden bringen will, sieht keine Chance, bei den kleinen Stückzahlen im Nahverkehr Geld zu verdienen. Eine Ausnahme

hierzulande ist Bushersteller MAN. Er beteiligt sich am Münchner Projekt „Minga“ mit dem Ziel, Stadtbusse mit Elektroantrieb für den autonomen Betrieb aufzurüsten.

„Die deutsche Fahrzeugindustrie könnte sich mit der Herstellung von ÖPNV-Shuttles im Level 4 zurück an die Spitze der Innovationen auf dem europäischen Markt bringen. Das gibt der kriselnden Branche ein Stück Investitionssicherheit“, ist die Vision von Dr. Till Ackermann, beim VDV Fachbereichsleiter für die Geschäftsentwicklung der Branche. Sein Plädoyer: „Skalierte Projekte in Modellregionen fördern und ein Kooperationsnetzwerk schaffen.“

Technologiewettbewerb fehlt

Verkehrsunternehmen wie die LVB stellen sich die Entwicklung von verschiedenen Busplattformen vor, auf die dann die autonome Technologie aufgesetzt werden kann. Projektleiter Mario Nowack hofft darauf, dass „die Bushersteller mit der Produktion von 10.000 bis 20.000 Fahrzeugen zufrieden sein könnten“. Was bei allen Projekten bislang völlig fehlt, ist ein Wettbewerb der Technologiepioniere des autonomen Fahrens, der letztlich die Marktentwicklung vorantreiben könnte. Sämtliche fahrerlosen Systeme, die in Deutschland betrieben werden, sind Produkte des US-amerikanisch/israelischen Herstellers Mobileye.



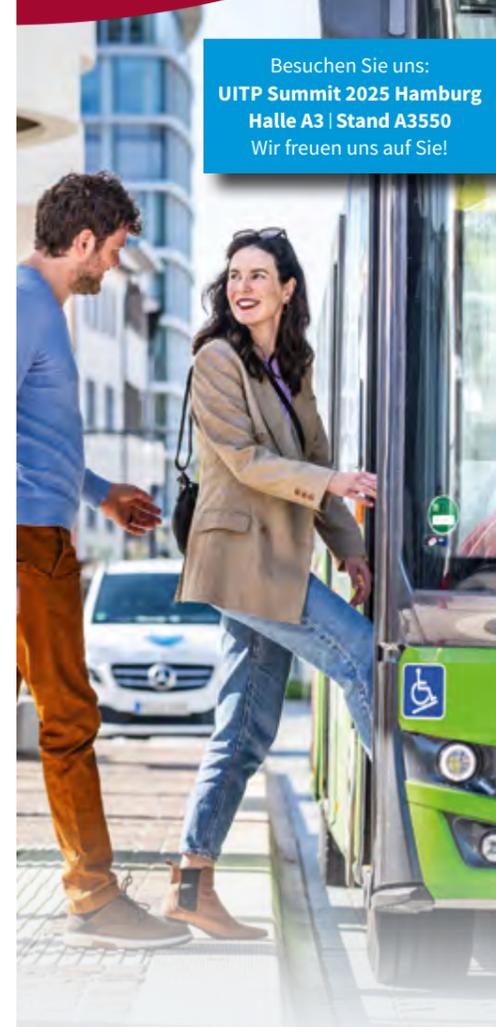
Weitere Infos unter:
absolut-projekt.de
www.vdv.de/positionen



ANZEIGE

Gemeinsam Mobilität gestalten

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



Besuchen Sie uns:
UITP Summit 2025 Hamburg
 Halle A3 | Stand A3550
 Wir freuen uns auf Sie!

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



trapezgroup.de

Mario Nowack
 Projektleiter bei den
 Leipziger Verkehrsbetrieben

Wir haben den Nachweis erbringen können, dass wir die Technologie für das autonome Fahren sicher beherrschen.

Was die Menschen bewegt, die die Menschen bewegen

79,6

Urlaubs- oder Weihnachtsgeld

67,8

Betriebliche Altersvorsorge

36,4

Weiterbildung

31,3

Rabatte

29,6

Gewinnbeteiligung u. Prämien

WELCHE ZUSATZLEISTUNGEN UND BENEFITS SIND IHNEN AM WICHTIGSTEN? (TOP-5-NENNUNGEN)

© VDV | Deutschlandumfrage Fahrpersonal Bus & Bahn 2025

Angaben in Prozent

Eine groß angelegte Onlineumfrage im Auftrag des VDV ist der Stimmung und der Situation von Deutschlands Fahrpersonal auf den Grund gegangen. Aus den Daten lassen sich Denkanstöße und Handlungsbedarf ableiten – für die Politik und für die Verkehrsbranche.

Was wünscht sich das Fahrpersonal? Was empfinden die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter als besonders herausfordernd? Und was würden sie gerne verbessern? Die wohl wichtigsten Menschen in der Verkehrsbranche sind im Auftrag des VDV erstmals direkt befragt worden. Die Ergebnisse liefern der Branche, die bei der Rekrutierung von Fahrpersonal ohnehin vor großen Herausforderungen steht, und der Politik Hinweise, wie sich der Sektor als Arbeitgeber weiterentwickeln und für Jobsuchende attraktiver werden kann.

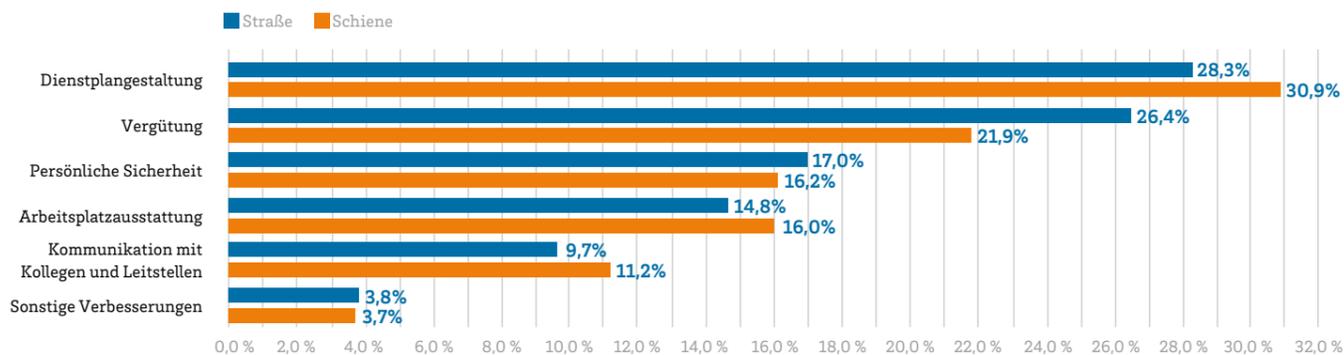
Die Umfrage, die von der Digitalberatung „Nexum“ im Auftrag des VDV durchgeführt wurde, gibt außerdem Aufschluss darüber, warum sich die Menschen ausgerechnet für diesen Beruf entschieden haben und auf welchem Weg sie zu ihrem Verkehrsunternehmen gekommen sind. Bei der Suche nach einem Arbeitsplatz wurden Empfehlungen aus dem persönlichen Umfeld mit 52,5 Prozent am häufigsten als Informationsquelle genannt, gefolgt von den digitalen Medien wie Karriereseiten von Unternehmen, Jobportalen und Social Media. Dennoch besteht bei den digitalen Bewerbungsprozessen großes Potenzial. Verbesserungen in diesen Bereichen können dazu beitragen, die Ansprache von Kandidaten und Kandidatinnen zu optimieren und qualifiziertere Bewerbungen zu generieren.

„Wir stellen fest, dass wir einen sehr hohen Anteil von Quereinsteigenden in der Branche haben – mehr als die Hälfte“, sagt Harald Kraus, Vorsitzender →



Welche Bereiche Ihres Berufs würden Sie gerne verbessern oder verändern?

Neben finanziellen Aspekten werden vor allem strukturelle Verbesserungen im Arbeitsalltag als dringend erforderlich angesehen.



© VDV | Deutschlandumfrage Fahrpersonal Bus & Bahn 2025

54
PROZENT
QUEREINSTEIGER
ARBEITEN IN
DER BRANCHE

des VDV-Personalausschusses und Vorstandsvorsitzender der VDV-Akademie, bei der Vorstellung der Ergebnisse. Daraus ließen sich Handlungsempfehlungen für das Employer Branding, Personalmarketing und Recruiting ableiten: „Die Prozesse zur Bewerbung, Einarbeitung und Qualifikation müssen viel zielgruppenorientierter sein.“ Die Branche sieht passend zugeschnittene Imagekampagnen, etwa für Quereinsteiger, Jugendliche und internationale Zielgruppen, als zentralen Hebel für den Fachkräftenachwuchs. Auf dem bundesdeutschen Arbeitsmarkt seien perspektivisch jedoch nicht genug Menschen zu gewinnen, damit die Verkehrsunternehmen ihren Aufgaben dauerhaft gerecht werden können. „Dafür brauchen wir Migrantinnen und Migranten sowie Förderung bei der Integration“, macht Harald Kraus deutlich. Aber: „Wir stellen auch fest, dass die Branche ein schlechtes Image hat.“ 51 Prozent der Befragten gaben an, dass die Gesellschaft ihren Beruf sehr negativ oder eher negativ wahrnimmt. Die Gründe: Seitens der Fahrgäste fehle

es an Wertschätzung und Respekt, die Arbeitszeiten seien ungünstig, die Arbeitsbedingungen schlecht, und gemessen an der Verantwortung sei die Bezahlung niedrig. Diese Fragen den Betroffenen direkt zu stellen, hat den Verkehrsunternehmen angesichts der zu erwartenden offenen Antworten etwas Mut abverlangt. Doch es gibt auch gute Gründe, weshalb 49 Prozent das Image ihres Berufs neutral, eher positiv und sehr positiv bewerten: wertschätzender Umgang und positives Feedback seitens dankbarer Kundinnen und Kunden, ein wichtiger und verantwortungsvoller Beruf und die hohe Arbeitsplatzsicherheit im öffentlichen Dienst.

„Wertschätzung stärker etablieren“
Von der Politik fordert Harald Kraus Unterstützung für übergreifende Image- und Achtungskampagnen sowie verstärkte Sicherheitspartnerschaften mit Bund, Ländern und Kommunen. Denn bei den Beschäftigten wächst ein Gefühl von Unsicherheit. Schon seit Längerem wünscht sich die Verkehrsbranche eine stärkere Präsenz von Sicherheitspersonal seitens der Behörden sowie mehr Videoüberwachung. Der VDV fordert zudem, die Speicherzeiten auf 30 Tage zu verlängern und bundesweit einheitlich zu regeln. „In unserer Unternehmenskultur müssen wir Wert-

schätzung noch deutlich stärker etablieren“, lautet Harald Kraus zufolge eine weitere wesentliche Erkenntnis. Denn der ganze ÖPNV und SPNV könne nur mit den Fahrdienstbeschäftigten funktionieren. Die wiederum empfinden die Dienstpläne und Arbeitszeiten als Hauptbelastung, darunter geteilte Dienste, bei denen in den Spitzenzeiten morgens und nachmittags gefahren wird und dazwischen Pause ist. Für 30 Prozent machen die Dienstpläne den Beruf in Teilen nur schwer mit dem Privatleben vereinbar. „Wir müssen die Arbeitsbedingungen und daraus die Arbeitszufriedenheit verbessern“, bilanziert Harald Kraus und nennt etwa den verstärkten Einsatz von KI-gestützten Tools bei der Dienstplangestaltung als mögliche Lösung.

Passende digitale Ansprache junger Leute
Weitere Ergebnisse der Umfrage: Als finanzielle Vorteile sind dem Fahrpersonal Urlaubs- oder Weihnachtsgeld sowie die betriebliche Altersvorsorge wichtig, gefolgt von Möglichkeiten zur Weiterbildung (siehe Grafik Seite 16). Zwar unternähmen die Arbeitgeber bereits viel, um die Situation des Fahrpersonals zu verbessern, sagt Harald Kraus. Ein höherer Verdienst oder eine arbeitnehmerfreundlichere Dienstplangestaltung könnten allerdings nur durch zusätzliche finanzielle Mittel umgesetzt werden: „Wenn die Politik mehr Leistung und Angebot bei Bus und Bahn fordert, muss sie Möglichkeiten schaffen, dies umzusetzen.“ Ähnlich äußert sich Andreas Schackert, Leiter der Bundesfachgruppe Busse und Bahnen bei Verdi:

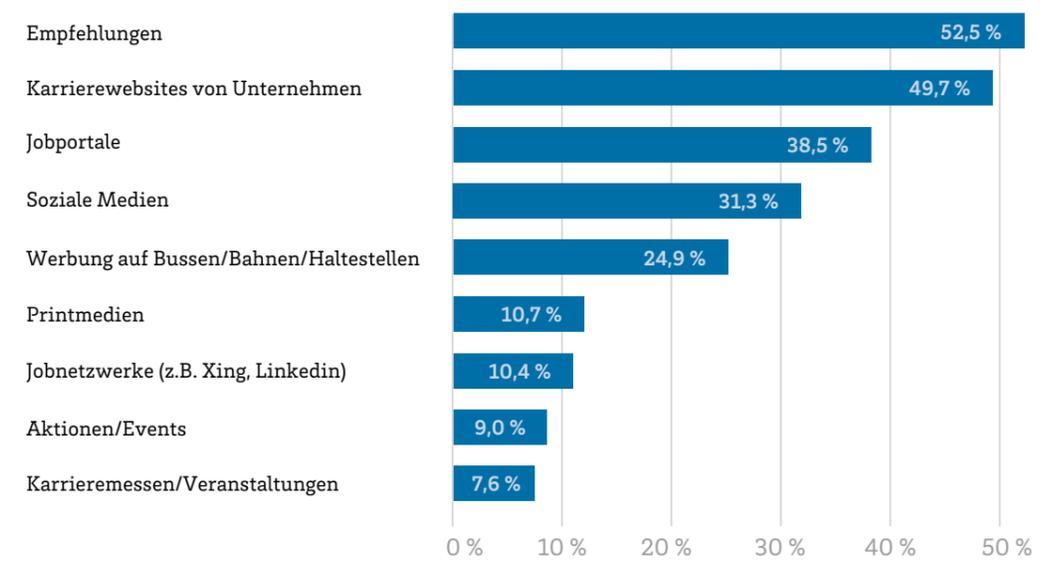
„Tarifbindung, sichere Arbeitsumgebungen und Qualifizierungen sind dabei ebenso wichtig wie ein gesellschaftlich anerkanntes Berufsbild.“ Die Gewerkschaft, mit der der VDV erst kürzlich ein gemeinsames Zielbild für den ÖPNV bis 2035 skizziert hatte, hatte die „Große Deutschlandumfrage Fahrpersonal Bus & Bahn 2025“, so der offizielle Titel, unterstützt. 1.425 Personen aus den Bereichen ÖPNV sowie Schienengüterverkehr beteiligten sich. Das entspricht etwa 1,5 Prozent aller Beschäftigten im Fahrdienst. Ihr Durchschnittsalter lag bei 45,5 Jahren. Wie wichtig die authentische digitale Ansprache einer jungen Zielgruppe ist, hob Lisa Behrendt, Lead Consultant für Employer Branding bei „Nexum“, hervor. Doch auch die Kultur innerhalb der Verkehrsunternehmen müsse sich ändern: „Mitarbeitende müssen sich als Botschafter verstanden fühlen.“

51
PROZENT
SEHEN DIE
ÖFFENTLICHE
WAHRNEHMUNG
IHRES BERUFSBILDES
EHER NEGATIV

Weitere Informationen:
www.vdv.de/d-umfrage
Ergebnisbericht unter:
bit.ly/VDV_Umfrage2025

Wie würden Sie sich bei der Jobsuche informieren?

Empfehlungen aus dem Freundes- und Familienkreis sind die wichtigste Informationsquelle, gefolgt von digitalen Medien.



© VDV | Deutschlandumfrage Fahrpersonal Bus & Bahn 2025



„Wir sind so sicher, wie sich die Fahrgäste fühlen“

Sicherheit im ÖPNV ist eine wesentliche Aufgabe aller Beteiligten. Sicherheit ist ein Versprechen: an die Fahrgäste und an die Beschäftigten. Sicherheit wird subjektiv wahrgenommen. Fehlt es an gefühlter Sicherheit, bleiben Fahrgäste weg. Es gibt eine Reihe von Erfolgsbeispielen, wie die objektive und die subjektive Sicherheit erhöht werden können. Das sind nur einige von zahlreichen Erkenntnissen der ersten ÖPNV-Sicherheitskonferenz.

Objektiv betrachtet ist der ÖPNV kein unsicherer Ort. Selbst in Großstädten geschehen weniger als zehn Prozent aller relevanten Straftaten – Raub, Körperverletzung, Diebstahl, Sexualdelikte – im ÖPNV. Auch wenn die Abgrenzung zum Nah- und Fernverkehr nicht immer eindeutig ist, werden einer Umfrage des Bundeskriminalamts aus dem Jahr 2020 zufolge weitaus mehr Gewalt- und Straftaten im öffentlichen Raum begangen, außerdem in Diskos und Bars, am Arbeitsplatz und in der Wohnung.

Soweit die Statistik. Doch was helfen diese Zahlen, wenn sich mehr als die Hälfte der Fahrgäste nachts nicht sicher fühlt, 50 Prozent der Frauen und ein Viertel der Männer den ÖPNV bei Dunkelheit meiden und 41 Prozent der Mitarbeitenden von Bussen und Bahnen jährlich mindestens einen Übergriff erleben, meist verbal? Die Herausforderungen, die die tatsächliche Lage wie auch die subjektive Wahrnehmung von Sicherheit mit sich bringen, sowie Lösungsansätze standen im Mittelpunkt der ÖPNV-Sicherheitskonferenz. Die fand erstmalig statt. Veranstalter waren die „Nahverkehrsnachrichten“ der DVV Media Group in Zusammenarbeit mit dem VDV und dessen Unterausschuss Security. „Es geht uns darum, die Arbeit der Menschen für die Sicherheit der Fahrgäste und Mitarbeitenden in den Fokus zu rücken“, erklärte Alexander Möller, VDV-Geschäftsführer ÖPNV.

Sicherheit als Gemeinschaftsaufgabe

Fast 100 Expertinnen und Experten aus Verkehrsunternehmen, Bundes- und Landespolizei- sowie Strafverfolgungsbehörden, Sicherheitsdiensten, Politik und sozialen Einrichtungen tauschten sich über alltägliche Erfahrungen, Erfolgsbeispiele und Lösungsansätze aus. „Sicherheit ist eine Gemeinschaftsaufgabe“, brachte es der Vorsitzende des VDV-Unterausschusses Security, Rainer Cohrs, auf den Punkt. Im Hauptberuf ist er Leiter Konzernsecurity der Stadtwerke München und Geschäftsführer der Münchner U-Bahn-Bewachungsgesellschaft.

Zahl der Kameras seit 2012 verdoppelt

Im Berliner ÖPNV seien die Gewalttaten leicht zurückgegangen, berichtete Thilo Calblitz von der Senatsverwaltung für Inneres und Sport, dagegen gebe es bundesweit einen leichten Anstieg, erläuterte Dr. Alexander Schmelzer (Bundespolizei), was sich massiv auf die subjektive Wahrnehmung auswirke. „Uns geht es um ein gemeinsames Vorgehen zur Bekämpfung der Gewaltkriminalität“, so Alexander Schmelzer. Laut Bundesinnenministerium hat sich die Anzahl von Videokameras in Bahnhöfen seit 2012 beinahe verdoppelt. Insgesamt 11.000 sind an 750 Bahnhöfen im Einsatz. Damit seien nun alle großen deutschen Bahnhöfe mit moderner Videotechnik ausgestattet. „Für die Menschen im ÖPNV zählt die subjektive Sicherheit“, verdeutlichte Melanie Schlüter vom Kompetenzzentrum Urbane Sicherheit im LKA Niedersachsen. Durch die architektonische und städtebauliche Gestaltung könne eine objektive und eine subjektive Sicherheit erreicht werden – etwa durch gute Beleuchtung, Eingänge ohne unübersichtliche Nischen und wuchernde Büsche sowie klar erkennbare und gut gekennzeichnete Wege.

Die Verkehrsunternehmen investieren seit Jahren in die Sicherheit ihrer Fahrgäste und Mitarbeitenden. Neben dem Einsatz von Sicherheits- und Prüfpersonal sowie von Video- und Notruftechnik zählen auch die helle und transparente Gestaltung von Stationen und Fahrzeugen, verkürzte Reinigungsintervalle, Trainings für das Personal zu Konfliktmanagement und Deeskalation sowie Kommunikation und Information rund um das Thema Sicherheit zu den Maßnahmen. Zu den Erfolgsbeispielen, die messbar zu einer Verbesserung des subjektiven Sicherheitsgefühls beigetragen haben, zählt die Reinigungstreife der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) mit gemischten Teams aus Sicherheits- und Reinigungspersonal, berichtete Robert Godetz. Mehr Präsenz von Sicherheitsteams hat auch im Schienenpersonennahverkehr in NRW für mehr Sicherheit und ein erhöhtes Sicher- →



Inwiefern auch die Auswahl des richtigen Personals ein Garant für Sicherheit ist, diskutierte Moderator Manuel Bosch (DVV Media Group, l.) mit Britta Zur (DB Sicherheit), Dominik Contes (Securitas), Michal Cieslik (Wiener Linien) und Gernot Schürr (VGF) (v.l.). Dr. Alexander Schmelzer (r.) von der Bundespolizei informierte über die Sicherheitsituation an Bahnanlagen.

heitsgefühl gesorgt, schilderten Anne Mathieu von der Eurobahn und Kilian Schäfer vom Kompetenzzentrum Sicherheit NRW.

Sicherheit als Thema von Kommunikation

Im Berliner ÖPNV mit den Bussen und Bahnen der BVG sowie der S-Bahn und den Regionalbahnen ging die Zahl der Straftaten im vergangenen Jahr auf insgesamt 15.300 leicht zurück. Allerdings nahmen die Sexualdelikte in Fahrzeugen und an Haltestellen der BVG im Vergleich zum Vorjahr um 15 Prozent zu. Im Berliner ÖPNV kommt es im Schnitt zu mehr als einem sexuellen Übergriff pro Tag. Die Opfer sind meistens Frauen, die Täter Männer. Können zu bestimmten Zeiten eigene Abteile für Frauen mehr Schutz bieten? Nach dem Vorbild Tokio haben die Berliner Grünen im vergangenen Jahr diesen Vorschlag gemacht. Antje Kapek, verkehrspolitische Sprecherin von Bündnis 90/Die Grünen im Berliner Abgeordnetenhaus, diskutierte mit Alexander Möller das Für und Wider von sogenannten Flinta*-Abteilen im ÖPNV. „Flinta*“ steht für Frauen, Lesben, intergeschlechtliche, nichtbinäre, transgeschlechtliche und agender Personen. Es sei „nicht meine ideale Version von einer Welt“ und „kein gutes politisches Konzept, Schutzabteile zu schaffen“, räumte Antje Kapek ein, aber „Sicherheit ist ein Thema, das bei allen einen Nerv trifft.“ Unterdessen läuft die gesellschaftspolitische Debatte. Ende Mai hatten mehr als 23.000 Menschen eine Onlinepetition für die Einführung von „Flinta*“-Abteilen bei der BVG unterzeichnet. „Wir müssen uns fragen, zu welchem Ausmaß von Separierung wir bereit sind“, entgegnete der ÖPNV-Geschäftsführer des VDV. Alexander Möller bewertete den Vorschlag unter anderem aus operativer Sicht skeptisch und nannte Kosten und Verfügbarkeit von Personal sowie bauliche Herausforderungen bei den Fahrzeugen als Gründe. Nicht zuletzt warnte er davor, das Thema Sicherheit im öffentlichen Raum als gesamtgesellschaftliche Aufgabe allein dem ÖPNV zu überlassen, und sprach sich dafür aus, noch deutlicher zu kommunizieren, welche Sicherheitsmaßnahmen der ÖPNV

ZUM THEMA SICHERHEIT FORDERT DER VDV FÜNF KONKRETE MASSNAHMEN:

- Videoaufzeichnungen bis zu 30 Tagen speichern;
- Schwarzfahren muss Straftatbestand bleiben, um Personal zu schützen;
- Prüf- und Fahrpersonal ähnlich wie Feuerwehreute und Sanitätspersonal gesetzlich besser schützen;
- Sicherheitspartnerschaften mit Polizei, Justiz, Ordnungsbehörden und Sozialträgern stärken;
- Förderung sicherer Haltestellen mit Blick auf Beleuchtung, Sauberkeit, Übersichtlichkeit, Notrufsysteme.

bereits umgesetzt. Wie es dem Hamburger Verkehrsverbund (hvv) gelingt, über dieses sensible Thema zu informieren, und welche Ansätze er verfolgt, erläuterte Geschäftsführerin Anna-Theresa Korbitt. Sicherheit zählt für sie neben Preis, Sauberkeit und Taktung zu den Barrieren, die den Einstieg in den ÖPNV erschweren. „Wir sind so sicher, wie sich die Fahrgäste fühlen – und das situativ äußerst unterschiedlich.“ Im Projekt „open hvv“ wurde Wissen zu Sicherheitsfeatures inklusive Tipps zur Anwendung vermittelt und bei Haltestellenbegehungen ausprobiert – etwa was passiert, wenn ein Notrufknopf gedrückt wird. Weitere Features: eine telefonische Begleitung auf dem Heimweg oder nach 21 Uhr der Wunschausstieg aus dem Bus auch zwischen zwei regulären Haltestellen. Anlässlich der Sicherheitskonferenz betonte VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff: „Die Branche leistet viel, braucht aber klare Rückendeckung von Politik und den Behörden – und Anpassungen des Rechtsrahmens zum Schutz von Fahrgästen und Fahrpersonal.“

Das Positionspapier zum Thema Sicherheit (Security) steht unter: www.vdv.de/positionen

Ihre Digitale Weiterbildung im Fokus
Zwei kompakte Webinarreihen für Einsteiger*innen, Umsteiger*innen und Profis im Bahnsektor. Jetzt anmelden und Grundlagenwissen vertiefen!



12-teilige Webinarreihe
Alles Wichtige zum Eisenbahnbetrieb

Von Bahnbetriebsarten über Zuglenkung bis zur Zugbildung – in 12 Einzelstunden entwickeln Sie ein Verständnis für die Organisation, Abläufe und rechtliche Rahmenbedingungen des Eisenbahnbetriebs.

Freie Termine ab 05.09.2025

Jetzt anmelden

12-teilige Webinarreihe
Alles Wichtige zum Straßenbahn-, Stadtbahn- und U-Bahnbetrieb

Was macht den ÖPNV auf Schienen besonders? In dieser 12-teiligen Reihe geht es um Infrastruktur, Verkehrsplanung, Betriebsformen und Regelwerke im städtischen Nahverkehr.

Freie Termine ab 02.10.2025

Jetzt anmelden

#wirlebenlernen

Innovationen erreichen die Fläche

E-Mobilität samt Infrastruktur, autonomes Fahren, Digitalisierung und Personal: Die „mobility move '25“ bot in ihrer zweiten Auflage erneut eine Plattform für die aktuell intensiv diskutierten Branchenthemen. Aufbruchstimmung machte sich breit. Es gibt immer mehr On-Demand-Angebote, viele Verkehrsunternehmen befinden sich mitten in der Transformation vom Diesel- zum Batterie- und Wasserstoffantrieb, und die Ersten stehen an der Schwelle zum autonomen Fahren.

Auch die autonomen Shuttles zogen das Interesse auf sich – wie hier das Fahrzeug des Herstellers Holon, ab 2026 für die Hamburger Hochbahn im Testeinsatz.

Fünf neue E-Busse können ein wichtiger Meilenstein sein: Beim Darmstädter Verkehrsunternehmen Heag mobilo fahren seit April alle Standardbusse – also die mit einer Länge von zwölf Metern – rein elektrisch. Die Reichweite der neuen Fahrzeuge liegt bei 400 Kilometern, auf allen Linien in und um Darmstadt gehört die Elektromobilität zum Stadtbild. Wie auch in Münster: Dort sind die leisen und abgasfreien Busse seit mittlerweile zehn Jahren unterwegs. Bis 2029 soll die Flotte komplett elektrisch fahren. Im Kreis Lippe bereitet das Busunternehmen Karl Köhne, eine Tochter der Verkehrsbetriebe Extertal, die Ladeinfrastruktur für die ersten zehn E-Busse vor, die ab Oktober für die Stadtverkehr Detmold GmbH (SVD) in Betrieb gehen sollen.

Landauf, landab treiben Verkehrsunternehmen auch in einem allgemein schwierigen wirtschaftlichen Umfeld die klimafreundliche Mobilität voran. „Von 35.000 Bussen sind aktuell 3.800 elektrifiziert“, berichtete VDV-Technikgeschäftsführer Martin Schmitz auf der „mobility move '25“. Der Rest müsse folgen. Aktuell kostet ein batterieelektrisch angetriebenes Fahrzeug etwa doppelt so viel wie ein Diesel, hinzu kommen die Investitionen in spezielle Betriebshöfe und die Ladeinfrastruktur. Zudem müssen die Belegschaften für die Hochvolttechnik geschult werden, neue Sicherheitskonzepte eingeführt und -abstände eingehalten werden – alles im „Parallelbetrieb“. „Um diese Herausforderung stemmen zu können, brauchen wir ein gut ausgestattetes Investitionsprogramm, finanzielle Mittel und gut ausgebildete Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter“, erläuterte Martin Schmitz, der auch Vorstandsvorsitzender des Forums für Verkehr und Logistik ist, Mitveranstalter der „mobility move“. Die Branche befindet sich mitten in der Transformation, die wiederum mit der bevorstehenden Einführung des autonomen Fahrens zusätzlich an Schwung gewinnen dürfte. Durch die Digitalisierung und das autonome Fahren wollen die Unternehmen ihr Angebot ausbauen und es verstärkt in ländliche Gegenden bringen. Dort kommen unterdessen nach und nach immer mehr Busse mit Batterie- und Wasserstoffantrieb zum Einsatz.

Führende Konferenz und Fachmesse

Die „mobility move“ gilt mittlerweile als größte und führende Konferenz und Fachmesse für die straßengebundene öffentliche Mobilität. In Zahlen sind das 1.500 Teilnehmende, 20 Elektrobusse →



VDP-Präsident Ingo Wortmann wünschte sich von der neuen Bundesregierung Verlässlichkeit.



Martin Schmitz, VDP-Technikgeschäftsführer und Vorstandsvorsitzender des Forums für Verkehr und Logistik, hieß die 1.500 Teilnehmenden willkommen.



Austauschen, Netzwerken und Informieren in entspannter Atmosphäre sind feste Bestandteile der „mobility move“.



Erstmals präsentierte der Verein Neue Mobilität Paderborn (NeMo) das NeMo.bil-System für den ländlichen Raum auf der „mobility move“. Im Sommer soll das Cab auf die Straße kommen.

und autonome Fahrzeuge, 100 Aussteller, 150 Referierende auf fünf Bühnen und 7.500 Quadratmeter Konferenz- und Ausstellungsfläche. Dass die Branche vor Veränderungen stehe, hob auch VDP-Präsident Ingo Wortmann hervor: „Wir haben einen Aufbruch vor uns. Es ist nichts vorgezeichnet.“ Dabei gehe es unter anderem um die Daseinsvorsorge: „Unsere Leistungen und unser Tun sind Teil eines funktionierenden Staates.“ Einmal mehr betonte der VDP-Präsident mit Blick auf die neue Bundesregierung: „Verlässlichkeit ist wichtig.“

Im zweiten Halbjahr soll es auf die Straße gehen: Während sich beispielsweise die Hamburger Hochbahn und ihre Partner auf den Start einer weiteren Testphase mit autonomen Fahrzeugen vorbereiten (siehe Titelstory), gewinnt das Thema für den ÖPNV an strategischer Bedeutung. Die Technologie auf dem vollautomatisierten und fahrerlosen Level 4 ist marktreif und wird in den USA kommerziell genutzt. Dort wollen die Unternehmen ihre „Robotaxis“ weiter ausrollen. Ohne Einbindung in den ÖPNV sieht der VDP für Deutschland hierin jedoch keine Lösung, denn die autonomen Shuttles würden in den ohnehin stark belasteten Städten mehr Verkehr

und Staus verursachen. Im Forum „Autonomes Fahren“ ging es auf der „mobility move“ deshalb unter anderem darum, wie hierzulande und in Europa eigenes Know-how aufgebaut und wie entsprechende Fahrzeuge selbst entwickelt, gebaut und betrieben werden können. Aktuell gibt es keine typgenehmigten Shuttles mit autonomer Fahrfunktion. „Erste Typgenehmigungen sind für 2027 geplant“, sagte Moderator Dr. Till Ackermann, beim VDP Fachbereichsleiter für die Geschäftsentwicklung der Branche. Der VDP versucht, mit der neuen Bundesregierung ein Förderprogramm aufzusetzen, um Fahrzeuge zu entwickeln, entsprechende Infrastrukturen samt Leitstellen zu schaffen und Ausbildungen zu ermöglichen – mit dem Ziel, autonomes Fahren in den ÖPNV zu integrieren. Laut Koalitionsvertrag soll Deutschland zum Leitmarkt für autonomes Fahren werden. „Der Innovationsstandort Deutschland soll sich beim Fahren auf Level 4 im ÖPNV als Spitzenreiter etablieren“, betonte Till Ackermann: „Die Industrie muss Investitionssicherheit bekommen.“ Welche Anforderungen ÖPNV-Shuttles im Linienverkehr oder on demand dabei erfüllen müssen, zählte ebenso zu den Themen der Konferenz wie Erfahrungen aus Genehmigungs-

verfahren und kurze Berichte aus aktuellen Projekten. Mit dem autonomen Fahren will die Branche auch dem Personalmangel begegnen – ein Ansatz, um das Angebot trotz knapper personeller Ressourcen auszubauen und die Anforderungen der Fahrgäste auch künftig erfüllen zu können. Im ÖPNV fehlen heute bereits 20.000 Busfahrerinnen und Busfahrer. Wie die Branche mit unattraktiven Arbeitsbedingungen umgeht, zählte in einem eigenen Forum zum Thema Personal ebenso zu den Themen wie das Recruiting im Ausland, die innerbetriebliche Kommunikation und digitales Lernen, etwa in der Fahrschule.

Digitalisierung als eines der Kernthemen

Der Digitalisierung war ebenfalls ein eigenes Forum gewidmet – unter anderem ging es um die Auswertung von Daten, die ein E-Bus erzeugt und die Aufschluss beispielsweise über den Zustand des Fahrzeugs geben. Weitere Themen waren IT-Sicherheit sowie Fahrgast-

information. Das Kooperationsnetzwerk „Delfi“ informierte unter anderem über Weiterentwicklungen in den Bereichen Tarif, Echtzeit und on demand. Nach ihrer Premiere im vergangenen Jahr ist die „mobility move 2025“ zwar noch einmal größer geworden, aber nicht an ihre Grenzen und die des Estrel Berlin gestoßen. „Wir können noch ein bisschen weiterwachsen“, sagte Martin Schmitz. Inwiefern das gelingt, wird sich im kommenden Jahr vom 10. bis 12. März zeigen, wenn die Veranstaltung, die auf eine Initiative von VDP und DEVK zurückgeht, vom Forum für Verkehr und Logistik veranstaltet sowie mit Unterstützung der VDP-Akademie umgesetzt wird, in ihre dritte Auflage geht. Den Auftakt bildet bereits am Abend des 9. März 2026 die „mobility move night“ – mit der Möglichkeit, sich in entspannter Atmosphäre wiederzusehen.



Mehr Infos dazu:
www.mobility-move.de



Kompakte Marktübersicht: 100 Aussteller präsentierten in den Hallen der Fachmesse ihre Dienstleistungen und Produkte – darunter 20 Elektrobusse.

ANZEIGE

Original MINIBUSES made in DORTMUND

Ideale Kombination aus Komfort & Wirtschaftlichkeit
Flexible Lösung für Stadt & Land
ELECTRIC & DIESEL



City 45 & 75 ELECTRIC
Sprinter City 45 & 75*
Sprinter Transfer 35 & 45*
Sprinter Mobility 23*

* Marke der Mercedes-Benz AG



Zukunftsbahn in Europas Norden



Ankunft in der Zukunft: Der Regionalzug aus Richtung Oslo nach Gjøvik hält im Bahnhof Jaren im ersten ETCS-Streckenabschnitt.

Der Klimaschutz als Herausforderung, die Digitalisierung als Chance: Bei der Digitalisierung der Eisenbahn zählt Norwegen zur Spitzengruppe in Europa: Bis Mitte des nächsten Jahrzehnts wird Norwegens Bahn auf ein Hightech-Niveau gebracht. Die Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik auf der Basis des European Train Control System (ETCS) ist auch in Deutschland verkehrspolitisches Ziel. Der VDV mahnt in einem aktuellen Positionspapier, die Planung und Finanzierung der digitalen Bahnzukunft konsequent und detailliert voranzutreiben.

„E in Land, ein Stellwerk“ – das ist das Ziel, das sich der norwegische Bahninfrastrukturbetreiber „Bane Nor“ gesetzt hat. Von einer einzigen Schaltzentrale aus, die zum Schutz vor Sabotageakten an einem geheimen Standort installiert wird, soll der Bahnbetrieb auf dem 4.200 Kilometer langen Schienennetz vollständig über das Internet gesteuert und überwacht werden. Mehr als 300 lokale und regionale Stellwerke gehen dann außer Betrieb. Darunter sind etliche Jahrzehnte alte Anlagen mit Relais-technik der 1950er-Jahre, die „Bane Nor“ zufolge für rund 40 Prozent aller Störungen im Netz ursächlich sind. Aktuell sind dort die Züge von neun Bahnunternehmen unterwegs.

Seit 2017 läuft das derzeit mit 2,5 Milliarden Euro veranschlagte Gesamtprojekt, das 2034 abgeschlossen sein soll. Die Norweger leisten sich für die Digitalisierung des Eisenbahnwesens ein komplettes ERTMS-Paket: ein European Rail Traffic Management System, das die rechnergesteuerte, funkbasierte Leit- und Sicherungstechnik mit ETCS einrichtet sowie die digitale Nachrüstung von 350 Triebfahrzeugen mit Onboardunits für die betriebliche Mobilfunkkommunikation vorsieht. Weiterhin wird ein Traffic Management System (TMS) installiert. Es soll automatisiert die Betriebsabläufe steuern und sie bei Störungen möglichst schnell zum Fahrplan zurückführen. Das ist in Norwegen besonders wichtig, da das Streckennetz weitgehend eingleisig mit nur kurzen Ausweichstellen für den Begegnungsverkehr angelegt ist und sich Verspätungen deshalb dann häufig in beide Richtungen fortsetzen. →

Schon wenige Zahlen machen beispielhaft deutlich, dass die Digitalisierung der Eisenbahn in Deutschland vor ganz anderen Dimensionen steht. Dem Positionspapier des VDV zufolge müssen mindestens 14.000 Triebfahrzeuge mit Onboardunits ausgestattet werden, vermutlich noch einige tausend mehr. Der aktuelle Stand laut Netzbetreiber DB InfraGO: 370 ICE und bis Ende nächsten Jahres knapp 500 Regionaltriebzüge für den neuen Stuttgarter Hauptbahnhof sind ETCS-tauglich, gerade zwei Prozent des Netzes sind mit moderner Leit- und Sicherungstechnik ausgestattet. Zwischen dem Schienennetz des Bundes mit rund 33.500 Kilometern und den über 4.000 Kilometer Strecken der NE-Bahnen – den nichtbundeseigenen regionalen Betreibern, Werks- und Hafenbahnen – gibt es der Untersuchung zufolge über 2.200 Schnittstellen; etwa jeder zweite Güterzug passiert täglich eine derartige Verknüpfung. Für den Güterverkehr gibt es bisher nur eine dreistellige Anzahl ETCS-tauglicher Loks.

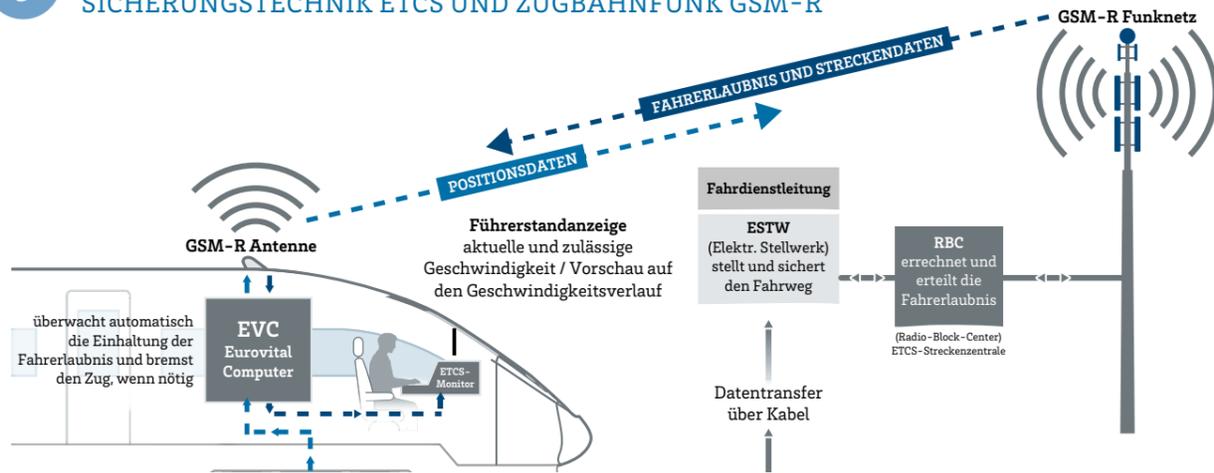
Digitalisierung und Infrastruktur anpacken

Dagegen wirkt das norwegische Projekt überschaubar. Dort müssen für ETCS 6.000 Weichenantriebe eingebaut, 450 Bahnübergänge auf die digitale Überwachung umgestellt, 9.000 Achszähler und 14.000 Balisen – Elemente zur Datenübertragung – in die Gleise implementiert werden. Für den auf dem Mobilfunkstandard GSM aufbauenden Zugbahnfunk GSM-R wurden 600 Mobilfunkbasisstationen im Netz errichtet. Diese Schritte der Digitalisierung wurden in Norwegen in ein umfassendes Aus- und Neubauprogramm für das Schienennetz integriert. Ein solch integrierter Ansatz ist auch in Deutschland erforderlich. Die Digitalisierung der Leit- und Sicherungstechnik könne ihre Wirkung nur dann

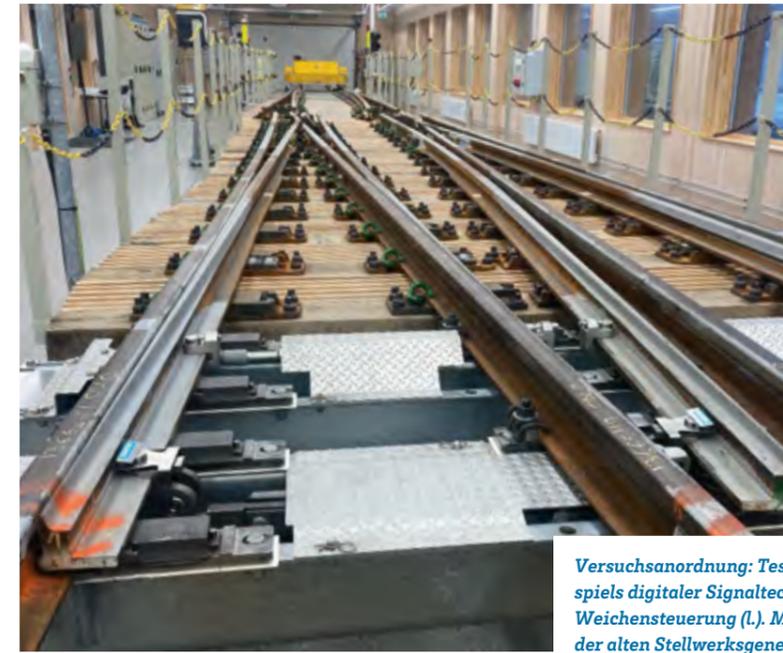
vollständig entfalten, „wenn sie gemeinsam mit Maßnahmen an der Infrastruktur“ installiert wird, heißt es im Positionspapier des VDV. Von der Kapazitätserhöhung auf Hauptstrecken und Ausweichrouten über die Schließung von Elektrifizierungslücken bis zum Neubau von Verbindungskurven reicht der detaillierte Katalog mit Ausbau- und Neubaumaßnahmen zur Optimierung des Schienennetzes.

Die Gjøvik Line aus der Provinzstadt am Westufer des langgestreckten Mjøsa-Sees in die etwa 120 Kilometer entfernte Hauptstadt Oslo ist seit Ende des vergangenen Jahres auf ihrem knapp 70 Kilometer langen Nordabschnitt als erste Strecke auf die neue Leit- und Sicherungstechnik umgestellt. Die Lichtsignale am Bahndamm bleiben seitdem dunkel; Fahrbefehle in den Führerstand und die Kommunikation zwischen Lokführer und Fahrdienstleiter im Stellwerk erfolgen ausschließlich elektronisch via Bahnmobilfunk. Die Bewegung der Züge im Netz wird zuverlässig von Balisen im Gleis registriert und von Rechnern ausgewertet. Das System funktioniert zwar zwei Jahre später als geplant, aber mit einer perfekten Verfügbarkeit von über 99 Prozent. Obwohl Norwegen kein EU-Mitglied ist, habe man sich bewusst für die europäische Technologie entschieden, betont „Bane Nor“-Vorstand Sverre Kjenne. Er empfiehlt die in Norwegen begonnene konsequente Umsetzung von ERTMS den europäischen Bahnkollegen zur Nachahmung. Damit plädiert er mit dem Blick auf europaweite Wettbewerbsfähigkeit im Personen- wie Güterverkehr für einheitliche Systemlösungen des Schienenverkehrs von morgen und übermorgen – statt nationaler Alleingänge. Ein Gedanke, der sich auch im VDV-Papier findet.

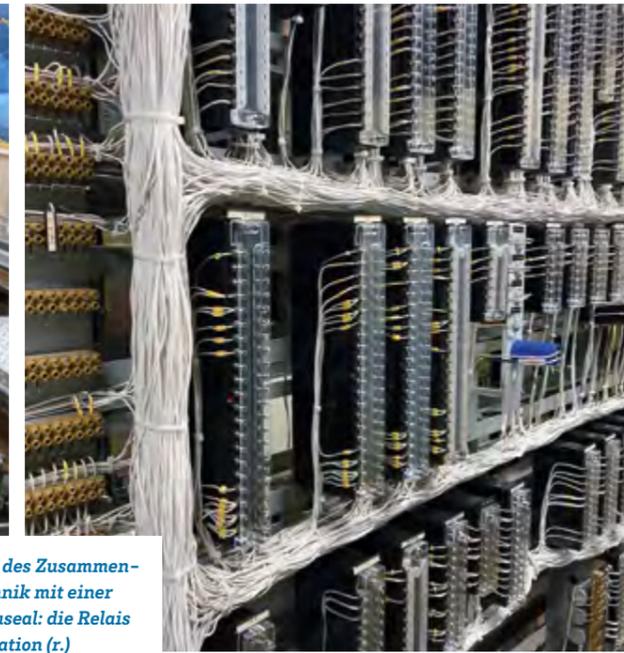
ERTMS: ZUSAMMENSPIEL VON ELEKTRONISCHER LEIT- UND SICHERUNGSTECHNIK ETCS UND ZUGBAHNFUNK GSM-R



Quelle: Deutsche Bahn/VDV



Versuchsanordnung: Test des Zusammenspiels digitaler Signaltechnik mit einer Weichensteuerung (l.). Museal: die Relais der alten Stellwerksgeneration (r.)



So waren die Auftragsvergaben aus Oslo sicherlich nicht zufällig europäisch: Den Aufbau der ETCS-Infrastruktur sicherte sich Siemens Mobility als der federführende Auftragnehmer. Alstom liefert die Onboardunits für die Triebfahrzeuge. Das Verkehrsleitsystem TMS wurde an die Bahntechniksparte der deutsch-französischen Thales Group vergeben, die zwischenzeitlich vom japanischen Wettbewerber Hitachi übernommen wurde. Über die in den nächsten Jahren folgenden sukzessiven Streckenausrüstungen mit den neuen Technologien hinaus sind die großen Auftragnehmer noch für weitere 25 Jahre jeweils nach Abschluss der Bau- und Installationsarbeiten mit Wartungsverträgen an das Projekt gebunden.

„Modernisierungsschub ist erforderlich“

Langer Atem ist also für die Digitalisierung der Eisenbahn ebenso gefragt wie eine solide Finanzierung: „Ein Modernisierungsschub im Eisenbahnsystem durch Digitalisierung ist dringend erforderlich“, sagt VDV-Vizepräsident Joachim Berends und gibt bei den deutschen Plänen zu bedenken: „Doch unter den derzeitigen Rahmenbedingungen kann die Eisenbahn die dazu erforderlichen Investitionsmittel nicht selbst erwirtschaften, weil aus der Einführung von ETCS bei vielen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Haltern keine Refinanzierung durch Effizienzsteigerung möglich ist.“ In einer Machbarkeitsstudie hatte das Bundesverkehrsministerium 2018 einen „Flächen-Roll-out“ von ETCS skizziert. Doch die schnelle Einführung sei gescheitert. „Es fehlte an einer klaren Projektsteuerung und an einer langfristig abgesicherten Finanzierung“, so Joachim Be-

rends. Den wirtschaftlichen Erfolg der Modernisierung habe auch eine Studie des Bundesverkehrsministeriums nicht vor den 60er-Jahren dieses Jahrhunderts gesehen.

„Norwegen kann uns ähnlich wie unsere kleineren Nachbarländer mit ihren homogenen Strukturen und dem geringeren Investitionsbedarf für die doch deutlich kleineren Netze wertvolle Impulse für die Digitalisierung der Eisenbahn geben“, erklärt Maria Leenen, Chefin der Beratungsfirma SCI-Verkehr: „Mehr lernen können wir aber von Italien.“ Mit einer soliden Finanzierungsverpflichtung, zentraler Koordination sowie einem klaren Zeitplan für den Austausch der Leit- und Sicherungssysteme würde man im Stiefelland auf seinem im Vergleich zu Deutschland fast halb so großen Netz Schritt für Schritt tausende Streckenkilometer digital ausstatten.

Der VDV ruft nach der Einrichtung einer „systemführenden Stelle“, die die Regie für die flächendeckende ETCS-Einführung und Fahrzeugausrüstung übernimmt. Als Grundlage jeder Modernisierung und Digitalisierung des Schienennetzes ist ein klares Bekenntnis der neuen Bundesregierung zu einer stabilen und langfristigen Finanzierung der Infrastruktur erforderlich. Die solide Planung an sich könne dann die DB InfraGO liefern. Aufgabe der systemführenden Stelle sei es, die ETCS-Umrüstung zu koordinieren: Fahrzeuge und Infrastruktur müssen in zeitlichem Zusammenhang ausgerüstet werden.



Positionspapier zum Download:
www.vdv.de/2020410-vdv-pp-etcs.pdf



Über Kampagnen zum Umdenken

Trotz zahlreicher Kampagnen im ÖPNV verändert sich das Mobilitätsverhalten nicht. Warum ist das so? Dieser Frage ging ein Forschungsvorhaben auf den Grund, an dem auch der VDV beteiligt war.

Was der Expertenrat der Bundesregierung für Klimafragen Mitte Mai mitteilte, sieht nur auf den ersten Blick positiv aus: Deutschland schafft seine Klimaziele bis 2030. Für den Verkehrssektor fällt die 2024er-Bilanz jedoch erneut ernüchternd aus. Die Verkehrsleistung des motorisierten Individualverkehrs stieg weiter an, zum vierten Mal in Folge hat der Verkehrssektor seinen Grenzwert für Treibhausgasemissionen überschritten. Müssen bestehende Mobilitätsangebote vielleicht nur ansprechender kommuniziert werden, damit das Umdenken von selbst kommt? Unter anderem mit dieser Frage hat sich ein Forschungsprojekt der Kommunikationsberatung Lots* aus Leipzig beschäftigt, die auf Kommunikations- und



Beteiligungsprozesse im Bereich Verkehrs- und Mobilitätswende spezialisiert ist. „Wer Verhalten verändern will, muss Kommunikation nicht als einmaligen Impuls, sondern als Begleitung eines Prozesses verstehen“, erklärt Geschäftsführer Jörg Müller.

Inwiefern kann Kommunikation überhaupt dazu beitragen, dass Menschen ihr Mobilitätsverhalten ändern? Diese Frage wurde gemeinsam mit vier Forschenden aus den Bereichen Psychologie, Soziologie und Kommunikationswissenschaft sowie 18 Organisationen aus dem Mobilitätssektor – darunter der VDV – und der öffentlichen Verwaltung untersucht. Die Beteiligten haben gemeinsam eine Art Gerüst (Framework) entwickelt, um Kommunikationsmaßnahmen zur Verhaltensänderung wirksam planen und umsetzen zu können. Es basiert auf einem wissenschaftlichen Modell, das davon ausgeht, dass die Verhaltensänderung bei jeder Person in vier Stufen verläuft (siehe Interview). Jede dieser Stufen erfordert eine eigene Kommunikationsstrategie.

- 1. Vor der Entscheidung (Bewusstwerdung):** Um das Problem zu verdeutlichen, sind emotionale Kommunikation, soziale Vergleichswerte und anschauliche Geschichten gefragt, die den Bedarf zur Veränderung sichtbar machen.
- 2. Vor der Aktion (Absichtsbildung):** Nachdem sich ein Problembewusstsein entwickelt hat,

braucht es Informationen, Alternativen und konkrete Anreize. Jetzt helfen kleine, gezielte Anstöße (Nudges) und Maßnahmen, die die Überzeugung der Menschen stärken, selbst etwas bewirken zu können.

- 3. In Aktion (Handlung):** Ist der Entschluss zum Handeln gefasst, braucht es Unterstützung bei den ersten Schritten – Probefahrten, Bonusprogramme, Begleit-Apps und Feedbackmechanismen.
- 4. Nach der Aktion (Stabilisierung):** Neue Routinen müssen gefestigt werden – durch soziale Bestätigung, Erfolgsgeschichten und Community-Building.

Das „Lots*-Framework für wirksame Verhaltensänderung“ will den Verkehrsunternehmen einen strukturierten und wissenschaftlich fundierten Leitfaden zur Planung zielgerichteter Kommunikationsmaßnahmen zur Änderung des Mobilitätsverhaltens an die Hand geben. Der Zugang ist niederschwellig, da es sich um ein Open Source Tool handelt, bei dem auf verschiedene Materialien wie Templates und Anwendungshinweise zugegriffen werden kann.



Weitere Informationen dazu:
www.lots.de/mobilitaetsverhalten



DREI FRAGEN AN Prof. Sebastian Bamberg (Foto), Umwelt- und Sozialpsychologe an der Hochschule Bielefeld

Herr Prof. Bamberg, warum ist es so schwer, Menschen zu motivieren, ihre Mobilität zu überdenken?

» Prof. Sebastian Bamberg: Mobilitätsverhalten ist stark durch Gewohnheiten geprägt, und Menschen verändern ihre Gewohnheiten nur, wenn sie darin einen Nutzen erkennen. Wenn man einem Autofahrer, der nicht vom Nutzen des ÖPNV überzeugt ist, ein Testticket gibt, bleibt das in der Regel wirkungslos. Es gilt also zunächst, so einen Nutzen glaubwürdig zu kommunizieren. Das reicht aber noch nicht.

Wie geht es dann weiter?

» Bis zu einer Verhaltensänderung durchlaufen Menschen vier Stufen. Wenn eine Person diese vier Stufen nicht komplett durchläuft, bricht der Prozess ab. Auf jeder Stufe muss der Mensch also eine passende Antwort finden. Kommunikationsmaßnahmen, die darauf nicht abgestimmt sind, sind für die Person psychologisch nicht relevant und verpuffen.

Um herauszufinden, welche speziellen Bedürfnisse dieser Mensch hat und auf welcher Stufe der Veränderung er sich befindet, haben wir einen kurzen Fragebogen entwickelt.

Worin liegt für die Verkehrsunternehmen der Nutzwert Ihres Ansatzes?

» Aus Sicht der beteiligten Forschenden kann bezweifelt werden, dass viele der Kommunikationsmaßnahmen im Bereich des öffentlichen Verkehrs tatsächlich wirken. Oft weiß das Unternehmen nicht einmal, ob die Kommunikationsmaßnahmen einen messbaren Verhaltenseffekt in der Zielgruppe bewirken und worauf dieser Effekt beruht. Mit unserem wissenschaftlichen Verfahren lässt sich die Wirksamkeit einer Maßnahme schon in der Entwicklung ermitteln. Letztlich liegt der Nutzen darin, die knappen Ressourcen für eine gezieltere und erfolgreichere Kommunikation sinnvoll einzusetzen.

Bald dreht sich alles um die Bahn

Die Eisenbahn fasziniert seit eh und je Jung und Alt: Diese Begeisterung will der „Tag der Schiene“ aufgreifen. Vom 19. bis 21. September steht die Welt der Bahn im Mittelpunkt. Auf der Website des Aktionswochenendes gibt es wieder einen Veranstaltungskalender. Wer wissen möchte, was wann und wo stattfindet, findet dort Informationen. Unternehmen, Museumsbahnen und alle, die etwas mit der Eisenbahn zu tun haben und eine Aktion zum Tag der Schiene 2025 planen, können dies online im Veranstalter-Bereich eintragen. Ins Leben gerufen wurde der „Tag der Schiene“ im Jahr 2022. Bei Veranstaltungen in ganz Deutschland wird erlebbar, warum die Eisenbahn mehr ist als nur ein Verkehrsmittel – Zukunftstechnologie, ein Arbeitsplatz mit Perspektive und ein Stück gelebter Geschichte. Zuletzt kamen mehr als 160.000 Menschen zu den vielfältigen Aktionen – ein gemeinsamer Erfolg der gesamten Branche.

→ tag-der-schiene.de



Termin

17. – 19. Sept. 2025

12. VDV-Personalkongress, Dresden

Im Fokus stehen Strategien zur Personalgewinnung, Bildungsangebote, die Begleitung von Mitarbeitenden, digitale Lösungen für eine individuellere Personalarbeit sowie die Chancen von Diversity und Fachkräfteeinwanderung für die Zukunft der Branche.

→ www.vdv.de/terminservice.aspx



Termin

23. – 24. Sept. 2025

5. BME/VDV-Intermodalkongress, Duisburg

In den vergangenen Jahren ist die Verkehrsleistung im Kombinierten Verkehr zurückgegangen. Der Kongress wird sich mit den Gründen beschäftigen und Wege diskutieren, wie der KV zurück in die Erfolgsspur gebracht werden kann.

→ www.vdv.de/terminservice.aspx



Weiterführende Informationen

Die nächste Ausgabe von „VDV Das Magazin“ erscheint Anfang August 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: Hamburger Hochbahn AG

Adobe Stock/Drazen (18); Adobe Stock/eyetronic(34); Adobe Stock/sidop (32); Adobe Stock/Таня Микитюк (2, 16-17); Allianz pro Schiene (34); Deutsche Bahn AG/Tobias Gromatzki (4-5); Michael Fahrig Fotografie (22); Hamburger Hochbahn AG (8, 9); Hochschule Bielefeld – HSBI (33); Eberhard Krummheuer (28-29, 31); Leipziger Gruppe (2, 12-13, 14); Moia GmbH (6-7, 9); naber.photography (24-25, 26, 27); picture alliance/dpa/ Sven Hoppe (2, 20-21); Tilman Schenk (26); VDV (3, 34); vhh.mobility (2, 10)

„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.

Auf die Gesundheit kommt es an

Betriebliche Krankenversicherung

Mehr Verantwortung für die Belegschaft übernehmen

Mit der **VerkehrsMed** bietet das Forum für Verkehr und Logistik Unternehmen und Mitarbeitenden maßgeschneiderte, flexible Gesundheitsleistungen über die gesetzliche Krankenversicherung hinaus.

Alle Infos zu unseren Leistungen und Tarifen finden Sie hier:



Gemeinschaftsinitiative von

VDV Die Verkehrsunternehmen

DEVK

FORUM FÜR VERKEHR & LOGISTIK

www.forumverkehrlogistik.de

RIGHTECH



Saubere Städte Ermöglichen. 0% Emissionen. 100% Service.

Rightech hat die idealen batterieelektrischen Midi-Busse, um den Übergang zu null Emissionen erschwinglich zu machen.

Erfahren Sie mehr unter www.rightech.eco

