

VDV

Das Magazin

Was uns bewegt. Wen wir bewegen.

Ausgabe 03 | 2026

Schutzgebühr: 3,20 Euro

Mobilität und Logistik krisenfest machen

Seite 6

Grenzenlos buchen: Brüssel will
Zugfahren in Europa erleichtern

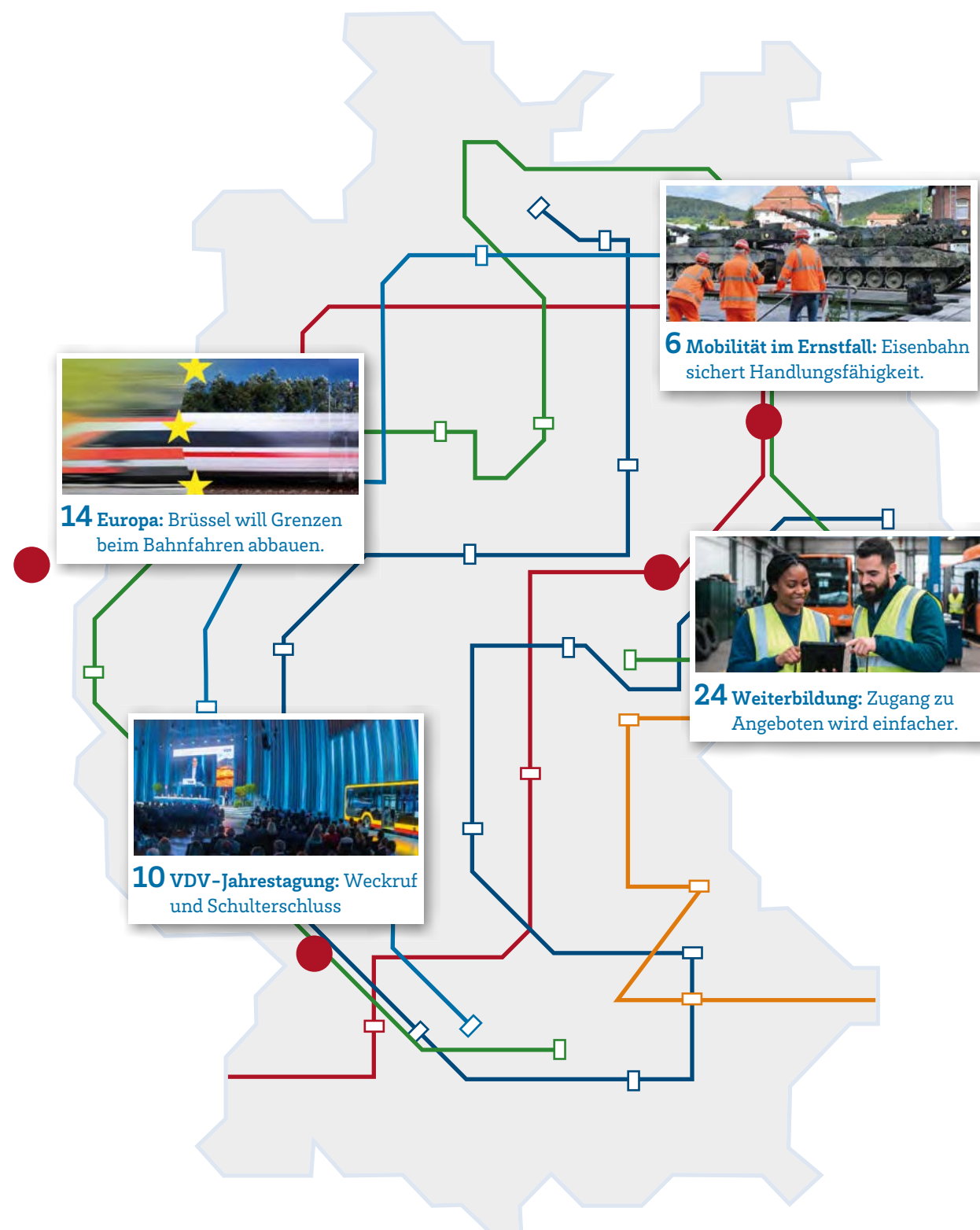
Seite 14

Weiterbildung für alle: Zugang zu
Angeboten soll einfacher werden

Seite 24

Batterie statt Diesel: Akkuzüge
erobern ländliche Regionen

Seite 26



Zeitenwende auch für den Güterverkehr



Was die Umsetzung von Beschlüssen im Koalitionsvertrag anbelangt, scheint die Bundesregierung nun in Fahrt gekommen zu sein. Was die Signale für unsere Branche anbelangt, habe ich gemischte Gefühle. Die positiven Signale, die Patrick Schnieder als Bundesverkehrsminister hinsichtlich der „zweiten Stufe des Modernisierungspakts“ gesendet hat, stimmen mich einerseits zuversichtlich. Andererseits stehen der Kabinettsbeschluss zum Entwurf des Bundeshaushalts 2027 und die darin vorgesehenen Kürzungen im Bereich Schienenverkehr im Raum. Außerdem kürzt der Bund die Förderung von Bussen mit alternativen Antrieben auf ein Drittel und bremst damit den Hochlauf der E-Bus-Flotten aus. Das ist wirtschafts- und verkehrspolitisch widersprüchlich.

Zu nennen sind vor allem, dass wesentliche Förderungen des Güter- und des Personenfernverkehrs auf der Schiene reduziert werden sollen. Vor allem im Güterverkehr steht die Verkehrsleistung unter erheblichen Belastungen durch die aktuell schwache Wirtschaftslage sowie durch Bauarbeiten und den Zustand der Infrastruktur. Dass die Betriebsleistung und die Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr 2025 jeweils um mehr als fünf Prozent zurückgegangen sind, ist ein Alarmsignal.

In dieser Situation will die Bundesregierung ausgerechnet bei den Instrumenten kürzen, die den Wettbewerb sowie die Verlagerung und die Versorgungssicherheit gewährleisten sollen. Zur mentalen Zeitenwende gehört auch das Bewusstsein, dass die Eisenbahn und der ÖPNV nicht nur Mobilität sichern. Im Spannungs- oder gar Verteidigungsfall müssen sie auch eine tragende Aufgabe erfüllen können, um die staatliche Handlungsfähigkeit sowie die Versorgung und den Schutz unserer Bevölkerung zu garantieren. Wer Sicherheit und Resilienz ernst nimmt, muss Bahnen, Busse und ihre Infrastrukturen deshalb als Teil der Sicherheitsarchitektur Deutschlands begreifen und auch so behandeln. Darüber hinaus sind der ÖPNV- und der Eisenbahnverkehr ein wesentlicher Bestandteil der öffentlichen Daseinsvorsorge. Wenn diese Dienstleistungen funktionieren, wird dadurch ein entscheidender Beitrag geleistet, radikale und demokratiefeindliche Kräfte von der politischen Willensbildung in Deutschland fernzuhalten. Worauf es ankommt, sind klare Zuständigkeiten, ausreichend Personal und eine verlässliche Finanzierung.

Herzlichst, Ihr

Ingo Wortmann

VDV Die Verkehrsunternehmen

3 Editorial

Zeitenwende auch für den Güterverkehr

4 VDV im Bild

Erste Hitzewelle machte Menschen und Technik zu schaffen.

6 Titelstory

Drehscheibe Deutschland: Mobilität krisenfest machen

10 Aus dem Verband

VDV-Jahrestagung: Mit der Politik im Schulterschluss

14 Aktuell

Europa: Der weite Weg zum grenzenlosen Bahnfahren

18 Aus dem Verband

„Bewegt uns alle“: ÖPNV-Kampagne geht durchs Ziel.

22 Aktuell

Sicherheit ist eine Gemeinschaftsaufgabe.

24 Hintergrund

„Triage WBM-Offensive“: Das Ziel lautet „Weiterbildung für alle“.

26 Hintergrund

Züge mit Batterieantrieb lösen die Dieseltriebwagen nach und nach ab.

30 Zu guter Letzt

Drei Tage voller Bahnerlebnisse vom 18. bis 20. September



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



Menschen und Material im Hitzestress

Die erste Hitzewelle dieses Sommers machte Ende Juni Menschen und Technik zu schaffen. In Leipzig ließen Rekordtemperaturen von 40 Grad die Fugenmasse zwischen den Straßenbahnschienen verklumpen (Foto). Ähnliche Probleme wurden aus Nürnberg gemeldet. Und in Nordrhein-Westfalen kam es im Nahverkehr auf der Schiene gleich bei mehreren Eisenbahnunternehmen zu Zugausfällen. Die nächste Hitzewelle kommt bestimmt, und Verkehrsunternehmen bereiten sich vor. Für die Zukunft entwickeln beispielsweise die Leipziger Verkehrsbetriebe ihren langfristigen Hitzeplan weiter, wie ein sicherer und stabiler Betrieb auch bei hohen Temperaturen aufrechterhalten werden kann. Inwiefern das Verkehrssystem insgesamt gegen noch ganz andere Herausforderungen und Bedrohungen widerstandsfähiger gemacht werden kann, beschäftigt die Branche seit der VDV-Jahrestagung noch intensiver – siehe Bericht auf den folgenden Seiten.

Drehscheibe Deutschland

Wohl selten hat ein Vortrag auf einer VDV-Jahrestagung so wachgerüttelt wie der Impuls der renommierten Sicherheitsexpertin Dr. Claudia Major. Der VDV rückt die krisenfeste Mobilität und robustere Infrastrukturen noch stärker in den Fokus.

Nicht im Krieg, aber auch nicht mehr im Frieden: „Die Grauzone entbindet uns nicht von der Verantwortung“, sagte Dr. Claudia Major auf der VDV-Jahrestagung in Karlsruhe. Zuvor hatte die Expertin für Sicherheits- und Verteidigungspolitik anhand von Szenarien eindrucksvoll dargelegt, dass Busse, Bahnen und der Schienengüterverkehr als ein zentraler Teil von Sicherheitspolitik zu verstehen sind: „Ihre Branche hat eine Schlüsselrolle dabei, dass Deutschland verteidigungsfähig wird und im Krisenfall hoffentlich handlungsfähig ist.“ „Was würden Sie der Branche mitgeben?“, fragte Moderatorin Catherine Vogel in der anschließenden Diskussion. „Nicht warten!“, appellierte Claudia Major: „Alles, was wir beschrieben haben, können Sie auch ohne Entscheidung der Politik machen.“ Gemeint sind „Übungen, die sicherheitspolitische, mentale Zeitenwende, Krisenszenarien durchspielen – auf dem Papier und in der Praxis“. Wohl selten war während einer VDV-Jahrestagung die Stimmung im Saal so beklommen. Bereits im vergangenen Jahr hatte der VDV die Militärverkehre auf einer Pressekonferenz zur Jahrestagung angesprochen. Inzwischen hat der Verband das Thema Sicherheit in all seinen Ausprägungen

zum strategischen Kernthema der Branche für die kommenden Jahre erklärt. „Wenn wir über die Zukunftsfähigkeit unserer Branche sprechen, dann sprechen wir ab sofort auch immer über Sicherheit“, bekräftigt VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff (siehe Interview). Das Thema umfasst krisenfeste Mobilität und Logistik, resiliente Netze, kritische Infrastruktur sowie den Schutz von Fahrgästen und Beschäftigten im ÖPNV (siehe Beitrag Seite 22).

Muss eine Flotte von Dieselnissen für einen großflächigen Stromausfall vorgehalten werden? Können dann E-Busse als Stromspeicher dienen und U-Bahn-Stationen im Ernstfall als Schutzräume? Müssen die Tunnel vor anfliegenden Drohnen geschützt werden? Auf der VDV-Jahrestagung wurde deutlich, dass die Verkehrsbranche erst am Anfang ihrer Überlegungen steht. „Wir sind nicht vorbereitet, aber wir üben“, gab Prof. Alexander Pischon, Chef der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG) und der Verkehrsbetriebe Karlsruhe (VBK), auf dem Podium unumwunden zu. „Wir sind dabei, uns vorzubereiten, aber noch lange nicht fertig“, berichtete VDV-Präsident Ingo Wortmann aus München. Dort werden derzeit Maßnahmen erarbeitet, wie sämtliche Liegenschaften der →

i

ZIVILSCHUTZ UND VERTEIDIGUNG
BRAUCHEN KRISENFESTE MOBILITÄT

„Eisenbahn und ÖPNV sichern nicht nur Mobilität, sondern im Ernstfall die staatliche Handlungsfähigkeit, die Versorgung und den Schutz der Bevölkerung“, sagt VDV-Präsident Ingo Wortmann. Dass es Resilienz und Sicherheit nicht zum Nulltarif gibt, verdeutlicht auch das neue VDV-Positionspapier „Krisenfeste Mobilität: Eisenbahn, Bus und Infrastruktur für Verteidigung, Zivil- und Katastrophenschutz“. Die Politik müsse klare Zuständigkeiten schaffen, verlässliche Finanzierung sichern und ausreichende Personalressourcen bereitstellen.

www.vdv.de/positionen



Claudia Major (L.) im Gespräch mit Alexander Pischon (verdeckt), Ingo Wortmann und Moderatorin Catherine Vogel.

Kapitän zur See Michael Giss, Kommandeur des Landeskommandos Baden-Württemberg, erläutert die verteidigungspolitische Bedeutung der Eisenbahn.

Stadtwerke München geschützt werden können. „Wir sind am Anfang und müssen die Ärmel hochkrempeln.“

Gefragt sind klare Szenarien und Übungen. „Ich habe den Eindruck, dass eine Strategie erst noch aufgebaut werden muss, wie mit dem öffentlichen Verkehr und den Eisenbahnen umgegangen werden muss“, gab Ingo Wortmann zu bedenken.

Leistungsfähige Infrastruktur ist die Basis
Kommt es zum Spannungsfall oder gar zum Krieg an der Nato-Ostflanke, würde Deutschland zur Drehscheibe. Zur Verlegung und Versorgung der Streitkräfte müssen Menschen in großer Anzahl und Material in unvorstellbaren

Mengen innerhalb kürzester Zeit von den Nordseehäfen nach Osten transportiert werden. In umgekehrter Richtung wäre mit einem hohen Aufkommen an Flüchtenden und Verletzten zu rechnen. Das alles stellt besondere Anforderungen an die Infrastruktur, die Verkehrsunternehmen und die Versorgung mit Lebensmitteln, Kraftstoffen, Hilfsgütern, Unterkünften und medizinischer Hilfe.

Vor allem der Schienengüterverkehr sichert dabei robuste Transportkapazitäten. „Ein leistungsfähiges Netz ist Voraussetzung dafür, dass zivile Versorgung, Evakuierung, Hilfstransporte und militärische Mobilität überhaupt funktionieren“, erklärte Claudia Major. „Die Eisenbahn ist ein strategisches Asset bei der Verteidigung der Nato-Ost-

„Ihre Branche hat eine Schlüsselrolle dabei, dass Deutschland verteidigungsfähig wird und im Krisenfall hoffentlich handlungsfähig ist.“

Sicherheitsexpertin
Dr. Claudia Major
auf der VDV-Jahrestagung

flanke“, sagte auch Kapitän zur See Michael Giss, Kommandeur des Landeskommandos Baden-Württemberg, im Forum Eisenbahn. Michael Giss unterstrich zudem die Wichtigkeit gemeinsamer Übungen von Bundeswehr und der Transportwirtschaft.

Der VDV will nun seinen Beitrag dazu leisten, dass dem Thema krisenfeste Mobilität und Sicherheit nicht nur in der politischen Arbeit, sondern auch in der öffentlichen Wahrnehmung mehr Aufmerksamkeit gewidmet wird. In einem aktuellen Positionspapier (siehe Infokasten) betont der Branchenverband ebenfalls, dass der ÖPNV und die Eisenbahn als wesentliche Bestandteile der deutschen und der internationalen Sicherheitsarchitektur begriffen und als solche politisch berücksichtigt werden müssen: „Wer in die Leistungsfähigkeit und die Resilienz des zivilen Verkehrs investiert, stärkt damit auch die Nutzbarkeit des Systems durch das Militär und trägt zur Vorsorge bei.“ Umgekehrt gilt: Wer die Krisen- und Verteidigungsfähigkeit erhöht, tut auch etwas für den Regelbetrieb.

Welche konkreten Konsequenzen sich aus den sicherheitspolitischen Herausforderungen für das deutsche Verkehrssystem ergeben, soll eine eigene Eisenbahnkonferenz erarbeiten. „Ich würde mir sehr wünschen, dass wir uns auf all diese Kriegs- und Krisenszenarien besser vorbereiten und dass wir handlungsfähig sind wie die Israelis, es aber hoffentlich nie brauchen werden“, sagte Claudia Major: „Und da ist gerade Ihr Bereich ein ganz zentraler.“



DREI FRAGEN AN
VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff (Foto) erläutert, warum der Branchenverband krisenfeste Mobilität, resiliente Infrastrukturen sowie den Schutz von Beschäftigten und Fahrgästen stärker in den Fokus rückt.

Warum macht der VDV das Thema Sicherheit zu einem Schwerpunkt seiner Arbeit?

» Der Vortrag von Claudia Major auf unserer Jahrestagung hat gezeigt, dass das Thema Sicherheit für uns eine strategische Kernfrage für die Zukunft der Branche ist. Eine leistungsfähige, resiliente und geschützte Verkehrsinfrastruktur ist kein Spezialthema für Ausnahmefälle. Sie ist eine Grundvoraussetzung für einen funktionierenden Alltag und für ein handlungsfähiges Land im Krisenfall.

Worauf kommt es dabei besonders an?

» Wer in Deutschland über Versorgungssicherheit, Krisenvorsorge, Resilienz und staatliche Handlungsfähigkeit spricht, muss über Eisenbahn, ÖPNV und ihre Infrastrukturen sprechen. Es geht um den Schutz von Anlagen und Netzen, um IT- und Cybersicherheit,

um belastbare Transportwege auf der Schiene und um die Frage, wie mobil und logistisch handlungsfähig unser Land in Krisenlagen ist. Gleichzeitig dürfen wir nicht vergessen, dass Sicherheit für unsere Branche schon heute ganz konkret beginnt: beim Schutz unserer Beschäftigten und Fahrgäste im täglichen Betrieb.

Wie wollen Sie das machen?

» Wir wollen das Thema Sicherheit künftig noch stärker innerhalb des Verbands, aber auch fachpolitisch und öffentlich bearbeiten. Wie können wir die Schieneninfrastruktur resilienter machen? Wie können wir Schutz- und Sicherheitsanforderungen für Anlagen und IT-Systeme anpassen? Wie können wir Mobilität und Logistik krisenfest organisieren? Und inwiefern können Sicherheit und Prävention im Betriebsalltag eine wichtigere Rolle spielen? Zu diesen Fragen kommen von uns demnächst die Antworten.



Mit der Politik im Schulterschluss

Die VDV-Jahrestagung dürfte den Teilnehmenden nicht nur als ultimativer Weckruf in Sachen Sicherheit und Resilienz der Verkehrssysteme in Erinnerung bleiben. Patrick Schnieder, im Juni noch Bundesverkehrsminister, kündigte die „zweite Stufe“ des Modernisierungspakts an – die Bundespolitik und der VDV treten damit in eine neue Phase ihrer Zusammenarbeit.

Sicherheit und Resilienz der Verkehrssysteme, autonomes Fahren, Fachkräfte, Digitalisierung – kurz gesagt die Zukunft des öffentlichen Personenverkehrs und des Schienengüterverkehrs. Das waren die drängenden Themen, über die sich 900 Teilnehmende drei Tage lang bei der VDV-Jahrestagung in der Messe Karlsruhe austauschten.

In seiner verkehrspolitischen Rede richtete VDV-Präsident Ingo Wortmann das Augenmerk auf die aktuelle Situation der Verkehrsunternehmen: „Unsere Branche spürt jeden Tag die politischen und strukturellen Grenzen.“ Die Unternehmen bräuchten endlich verlässliche und planbare Rahmenbedingungen – auch bei der Eisenbahn. Jetzt komme es darauf an, politische Zusagen einzulösen, notwendige Investitionen auf den Weg zu bringen und beispielsweise auch beim autonomen Fahren vorwärtszukommen.

Am Tag zuvor hatte sich Patrick Schnieder aus Berlin zugesellt. Der Bundesverkehrsminister kündigte die „zweite

Stufe“ des Modernisierungspakts für den ÖPNV an. Viele Teilnehmende der VDV-Jahrestagung hatten bis dahin die erste Stufe vermisst. Doch Patrick Schnieder erklärte seine Lesart: Aus seiner Sicht zahlen die bis 2030 gesicherte Beteiligung des Bundes an der Finanzierung des Deutschland-Tickets, die E-Bus-Förderung, das Sondervermögen Infrastruktur und die „Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene“ auf die Ziele des Modernisierungspakts ein, der im Koalitionsvertrag angekündigt wurde.

In dieser „zweiten Stufe“ sollen Arbeitsgruppen drei Themenfelder anpacken: Eine AG zur Novelle des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) wird der Bund leiten, die Länder kümmern sich um den Vertrieb des Deutschland-Tickets und der VDV beziehungsweise die Verkehrsunternehmen dann um mehr betriebliche Effizienz. Im September geht es los, bis Mai 2027 sollen die Ergebnisse vorliegen. Die zweite Stufe solle für die Weiterentwicklung des ÖPNV „Hürden senken, Bürokratie abbauen und Spielräume nutzen“ – allerdings ohne Geld →

„Unsere Branche spürt jeden Tag die politischen und strukturellen Grenzen.“

Ingo Wortmann
VDV-Präsident



Unbequeme Wahrheiten: Die Sicherheitsexpertin Dr. Claudia Major (l.) forderte von den Verkehrsunternehmen die mentale Zeitenwende. Patrick Schnieder (M.), im Juni noch Bundesverkehrsminister, sah den ÖPNV-Modernisierungspakt bereits in der zweiten Stufe. Die neue baden-württembergische Verkehrsministerin Nicole Razavi (r.) betonte das Miteinander von Politik und Verkehrsunternehmen.



Präsentation des VDV-TramTrains: Die ersten beiden Karlsruher Fahrzeuge wurden dem Fachpublikum vorgestellt. Das TramTrain-Team stand für Fragen zur Verfügung.



Staffelstabübergabe: Prof. Dr. Alexander Pischon (2. v. r.) und Christian Högmeier (r.) reichen weiter an Alexandra Diessner und Veit Bodenschatz von der Münchner Verkehrsgesellschaft – Gastgeberin der VDV-Jahrestagung 2027.

zu kosten, schränkte Patrick Schnieder mit Blick auf die angespannte Haushaltslage des Bundes ein. Unabhängig davon sollen die Themen Regionalisierungsmittel und Trassenpreise separat besprochen und geregelt werden.

Auf der VDV-Jahrestagung präsentierten sich die Verkehrsunternehmen Karlsruhe (VBK) und Karlsruhe als Forschungs- und Technologiestandort einmal mehr als Impulsgeber. Mit dem „Karlsruher Modell“ stellt die Stadt seit den 1990er-Jahren unter Beweis, wie mit umsteigefreien Verbindungen Stadt und Umland enger aneinanderrücken und Fahrgäste für den ÖPNV gewonnen werden können. Karlsruhes Oberbürgermeister Dr. Frank Mentrup betonte, dass Mobilität ein wesentlicher Teil der Daseinsvorsorge sei und einen engen Schulterschluss auf allen politischen Ebenen benötige. Das gemeinsame Vorgehen von Politik und Verkehrsbranche hob auch die neue baden-württembergische Verkehrsministerin Nicole Razavi hervor: „Mobilität der Zukunft gibt es nur mit Ihnen.“

Diese Zukunft ist im Karlsruher Nahverkehr autonom: 2030 soll der erste Streckenabschnitt im Albtal fahrerlos bedient werden. „Mit dem breit angelegten automatischen Fahren im Regelbetrieb wollen wir mutig und zügig die Weichen für den autonomen Bahnbetrieb der Zukunft stellen“, sagte Prof. Dr. Alexander Pischon, Vorsitzender der Geschäftsführung der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG) und der VBK. Die Umrüstung der Stammstrecke im Albtal auf einen automatischen Stadtbahnbetrieb biete sehr großes Potenzial, den Betrieb konsequent zu modernisieren und zu flexibilisieren – bei gleichzeitiger Kostenoptimierung. Das Projekt sei „die richtige Reaktion auf die enormen Herausforderungen des demografischen Wandels und in vielerlei Hinsicht ein echter ‚Gamechanger‘ für unsere Stadt und die Region“, sagte Alexander Pischon

und ließ am Gestaltungswillen der Branche keinen Zweifel. Was jedoch fehlt, ist ein Rechtsrahmen, der Innovation auf der Schiene ermöglicht, statt zu verzögern.

Deutschland hat sich zum Ziel gesetzt, Leitmarkt für autonomes Fahren zu werden, hinkt aber Ländern wie China und den USA weit hinterher. „Wir brauchen dringend eine zwischen Bund und Ländern abgestimmte Leitmarkt-Strategie, die dann konsequent und mit höchster Priorität umgesetzt werden muss“, forderte VDV-Präsident Ingo Wortmann. Wie der Rahmen für autonomes Fahren auf der Schiene aussehen könnte, legt ein neues VDV-Positionspapier dar, das der Branchenverband zur Jahrestagung in Karlsruhe präsentierte.

Einen viel beachteten Auftritt hatten die neuen VDV-TramTrains. Sie werden künftig sowohl auf den Schienen der Straßenbahn wie auch im Eisenbahnnetz verkehren und die Erfolgsgeschichte des „Karlsruher Modells“ fortschreiben. Die neue Fahrzeuggeneration wird nun erprobt. Im VDV-TramTrain-Projekt kooperieren sechs Verkehrsunternehmen aus Deutschland und Österreich. Entwickelt wurde eine einheitliche Fahrzeugplattform, was Preisvorteile bringt. Über bestehende Rahmenverträge können bis zu 504 Fahrzeuge im Wert von vier Milliarden Euro beschafft werden.

Die nächste VDV-Jahrestagung findet vom 2. bis 4. Juni 2027 in der bayerischen Landeshauptstadt statt. Kooperationspartner ist dann die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG).



Mehr Infos dazu:
www.vdv.de/jahrestagung
www.vdv.de/positionen



INTERVIEW

Unter Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder wurde die „zweite Stufe“ des ÖPNV-Modernisierungspakts gezündet. VDV-Geschäftsführer **Alexander Möller** (Foto) schildert im Gespräch mit „VDV Das Magazin“, welche Hoffnungen und Erwartungen er damit verbindet.

Herr Möller, der Koalitionsvertrag kündigt einen ÖPNV-Modernisierungspakt an. Was muss jetzt passieren?

» Der Bund hat eingeladen, im Oktober mit dem Prozess „Modernisierungspakt“ zu beginnen. Dabei sollen im Dialog zwischen Bund, Ländern, Kommunen und Branche wesentliche Zukunftsfragen des ÖPNV diskutiert und Maßnahmen nach Zuständigkeiten zwischen den staatlichen Ebenen und der Branchen definiert werden. Das soll im Mai 2027 abgeschlossen und gemeinsam präsentiert und vertreten werden.

Was ist aus Sicht des VDV dabei besonders wichtig?

» Der Pakt muss sich verbindlich verstehen mit klaren Zielen, einem festen Fahrplan und selbstständigen Zuständigkeiten im Prozess. Die Modernisierung unseres ÖPNV durch seine Transformation ist mehr als ein Ticket und ein Förderprogramm. Wir brauchen politische Führung und verlässliche Perspektiven für Betrieb, Angebot und Investitionen.

Wir erleben gerade eine unzureichende GVFG-Novellierung. Was muss hier geschehen?

» Aktuell wird das GVFG des Bundes novelliert. Diese Novelle sieht allein die Förderfähigkeit der sogenannten Magnetschwebbahnen vor. Für die Branche wichtiger aber sind die folgenden Aspekte: Vor allem die Aufhebung der zeitlichen Befristung und der Nachrangigkeit für die Grunderneuerung der Infrastruktur von Straßenbahnen und nicht-bundeseigenen Eisenbahnen sowie für Bahnhöfe, Haltestellen und Umsteigeanlagen ist für uns ein ganz wichtiges und zentrales Anliegen, das im Rahmen der laufenden Gesetzesänderung dringend umgesetzt werden muss. Die Grunderneuerung und der Erhalt der Funktionsfähigkeit der städtischen ÖPNV-Infrastruktur sind eine Daueraufgabe. Dafür benötigen wir entsprechende Planungssicherheit. Da die aktuellen GVFG-Mittel von jährlich zwei Milliarden Euro bereits jetzt vollständig ausgeschöpft werden und es weiteren Bedarf

gibt, ist eine Mittelanhebung auf drei Milliarden Euro sinnvoll. Hier könnte, um die Restriktionen im Bundeshaushalt zu berücksichtigen, eine stufenweise Erhöhung erfolgen. Die vorgeschlagene, zusätzliche Ausweitung des Förderkatalogs im GVFG sehen wir hingegen kritisch. Wir haben mit den Projekten für die bestehenden Fördertatbestände genug Bedarf. Die GVFG-Förderung darf angesichts der umfangreichen Modernisierungsnotwendigkeiten bei den ÖPNV-Infrastrukturen in ganz Deutschland nicht zu kleinteilig werden.

Leitmarkt autonomes Fahren: Wo steht der ÖPNV – und welche Rolle spielt die Straßenbahn?

» Uns fehlt in Deutschland eine gemeinsame Leitmarkt-Strategie zum automatisierten Fahren. Das gilt für Pkw wie für Nutzfahrzeuge. Auch hier ist Führung gefragt. Ich bin froh, dass wir parallel Bus, Tram und das, was wir leider „Robotaxen“ nennen, diskutieren. Gerade Tram und Stadtbahn sind ideal, um Automatisierung in den Alltag zu bringen. Dafür braucht es einen passenden Rechtsrahmen, klare Zulassungswege und wenige finanzierte Modellregionen. Sonst haben wir keine Chance.

Weisen die jüngsten Kürzungen bei der E-Bus-Förderung in die richtige Richtung?

» Nein. Wer Mittel zurückfährt, bremst den Hochlauf und nimmt Unternehmen wie Herstellern Planungssicherheit. Bei emissionsfreien Busflotten geht es nicht um einen Kaufakt, sondern den Umbau ganzer Systeme: Betriebshöfe, Netze, Werkstätten, Qualifizierung. Modernisierung gelingt nur mit Verlässlichkeit – deshalb müssen die Kürzungen korrigiert werden. Das gilt für den Einzelplan 12 des BMV, das gilt für das Sondervermögen und den Klima- und Transformationsfonds. Hier muss der Bund insgesamt mehr für die öffentliche Mobilität ermöglichen, das ist gut für die Menschen und den Standort Deutschland.

ANZEIGE

Mobility beyond today.



Wer Fortschritt will, muss ihn antreiben.

Nutzfahrzeuge verbinden Menschen, versorgen Städte, ermöglichen Wachstum. Wir sorgen dafür, dass sie den steigenden Anforderungen an Leistung, Sicherheit und Nachhaltigkeit auch morgen noch gerecht werden. Mit effizienten Antriebstechnologien und digitalen Services für Lkw, Busse und Off-Highway-Anwendungen bringt Driventic Ökologie und technologischen Fortschritt konsequent in Einklang. So verleihen wir Herstellern und Betreibern die Durchsetzungskraft, aktiver Treiber der Mobilitätswende zu sein.

Es ist Zeit, Mobilität neu zu denken: driventic.com

Besuchen Sie uns auf der
IAA Transportation
15.-20.09.2026
Halle 11
Stand B06



„Das Europäische Parlament fordert seit über zehn Jahren, dass das Buchen von Fahrscheinen in Europa einfacher werden müsse.“

Annika Degen
Leiterin des VDV-Europabüros

Der weite Weg zum grenzenlosen Bahnfahren

Bahnfahren über die Grenzen in Europa hinweg soll „einfacher, intelligenter und fahrgastfreundlicher“ werden. Das verspricht die Europäische Kommission. „Eine Fahrt, ein Ticket, volle Rechte“ sei das Ziel. Dafür wird die Brüsseler Gesetzgebungs-maschine angeworfen. Die Bahnen selbst haben schon früher mit der Internationalisierung ihres Angebots begonnen. Die Anfänge sind aber immer noch bescheiden.

Vor zwei Jahren war es noch nicht möglich, eine Fahrplan-Auskunft, geschweige denn einen durchgehenden Fahrschein von einem deutschen

Bahnhof nach Frankreich, beispielsweise in die Bretagne nach St. Malo, über die Buchungsplattform der DB zu erhalten. Beim Versuch scheiterte es schon daran, dass der DB Navigator der Ansicht war, dass die vom TGV bediente Stadt gar keinen Bahnhof hätte. Das hat sich grundlegend gebessert. Wer heute über bahn.de eine Europareise auf Schienen vorbereiten will, bekommt reichlich Informationen und vollständige Zug-Angebote – auch nach Italien, Österreich und in die Schweiz. Allerdings machen die Angaben im Computer deutlich: Preise werden längst nicht überall genannt. Und ein Ticket sowie „volle Rechte“ sind auch heute noch vielfach Illusion.

EU baut „Mobilitäts-Landschaft“

Zwar gibt es Ausnahmen wie die sogenannten Durchgangsfahrscheine: Hier bieten mehrere Bahnunternehmen gemeinsam ein Ticket an. Üblicherweise muss der Reisende jedoch mit jedem Bahnunternehmen, in dessen Züge er steigt, einen eigenen Beförderungsvertrag abschließen. Und das bedeutet schlicht: Wenn Anschlüsse von einem Betreiber zum anderen nicht klappen, fühlt

sich keines der Verkehrsunternehmen in der Pflicht – weder für die Weiterreise noch für Schadenersatz.

Das will die EU nun ändern. Sie will eine „Mobilitäts-Landschaft“ schaffen, die alle Bürger einschließt und den Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln erleichtert. Da gehen die Politikerinnen und Politiker mit einem großen theoretischen Ansatz heran: Sie wollen die Voraussetzungen für den Aufbau „multimodaler digitaler Mobilitätsdienste“, kurz MDMS, in eine Verordnung bringen. Es soll sich – nicht unbedingt überraschend – um Systeme handeln, die Informationen zu Verkehrsdaten, Verfügbarkeiten, Fahrplänen, Tarifen sowie Reservierungen, Buchungen und den Fahrscheinkauf für mehrere Verkehrsanbieter bereitstellen. Bahnunternehmen und Verbünde müssen ihr gesamtes Portfolio über relevante digitale Plattformen Dritter anbieten (sharing obligation) – und der DB Navigator als große Vertriebsplattform wird dazu verpflichtet, auch die Angebote der Konkurrenz zu vertreiben (hosting obligation).

Eine Umfrage von Eurobarometer, dem Marktforschungs-Organ der Kommission, zeigte, dass etwa ein Drittel der Europäer Schwierigkeiten habe, →

Tickets zu buchen, die verschiedene Verkehrsmittel kombinieren. Die meisten Interessierten haben dann lieber auf die beabsichtigte Reise verzichtet – und sind vermutlich ins Auto gestiegen. Für Bahnreisen gaben 25 Prozent der Befragten an, Schwierigkeiten bei der Buchung von Zugtickets mit mehreren Betreibern zu haben. 41 Prozent dieser Gruppe beschlossen deshalb, ihr Fahrtziel nicht auf der Schiene anzusteuern. Das hat unmittelbare Auswirkungen für den Klimaschutz, stellt die Umfrage fest. Knapp 80 Prozent der Reisenden wollen nachhaltig reisen, doch nur ein Fünftel wählt umweltfreundliche Reiseoptionen, weil Bahnreisen ihnen zu umständlich, häufig auch zu teuer erscheinen und ihnen Flexibilität am Reiseziel fehlt.

Bereits seit mehreren Jahren bemühen sich über 20 Bahngesellschaften in mehr als einem Dutzend von EU-Staaten, darunter auch die Deutsche Bahn, für ihren internationalen Fernverkehr um einen neuen einheitlichen Online-Buchungsstandard. Das „Open Sales and Distribution Model“ (OSDM) soll die Macken in der internationalen Bahninformation und beim Service endgültig beseitigen. Doch der Weg scheint weiter als gedacht. Denn es geht nicht nur um Züge und Fahrausweise, sondern beispielsweise auch um obligatorische Sitzplatzreservierungen in französischen oder italienischen Hochgeschwindigkeitszügen oder um Betten im wachsenden Nachtzug-Angebot. Eigentlich sollte der neue Dienst bereits zum letzten Fahrplanwechsel vollständig zur Verfügung stehen.

International, national – egal

Doch bis alle 22 Eisenbahnen angeschlossen sind, vergeht noch Zeit. Und das OSDM ist weit weg vom Traum des „seamless travel“, dem nahtlosen Reisen. Wer beispielsweise von Deutschland aus eine Bahnfahrt nach Italien oder mit dem Schnellzug Eurostar nach Paris buchen möchte, findet im DB Navigator folgenden Hinweis: „Hier finden Sie mehrere Angebote unterschiedlicher Beförderer zu deren jeweiligen Konditionen und Beförderungsbedingungen. Für jedes dieser Angebote wird eine eigene Fahrkarte ausgegeben, die jeweils einen einzelnen Beförderungsvertrag dokumentiert.“ Dem steht eine Aussage von Michael Peterson, dem Fernverkehrschef der DB, entgegen: Eine internationale Fahrkarte solle genauso problemlos buchbar sein wie eine nationale. In einer ersten Stufe funktioniert OSDM zunächst einmal zwischen Deutschland und der Schweiz sowie Österreich.

Mit dem „Passenger Package“ der Europäischen Kommission soll nunmehr die Liberalisierung auch bei Reservierungen, bei der Buchung und beim Verkauf von Fahrscheinen weiter vorangetrieben werden. Dem Parlament und dem Rat wurden am 13. Mai 2026 drei Verordnungsentwürfe vorgelegt. Diese stellen Regeln auf, mit denen die Vertriebssysteme im Transportsektor und speziell im Bahnbereich für den Kunden überschaubarer werden. Verändert werden soll auch die Regelung der

Fahrgastreue. Letztlich will die Kommission erreichen, dass der Bahnkunde mit einem einzigen Beförderungsvertrag unterwegs ist und den vollen Rechtsschutz auf der gesamten Reise hat, unabhängig davon, in welchem Zug von welchem Betreiber er sitzt.

Die Gemeinschaft der europäischen Bahnen (CER) verfolgt die Absicht der Brüsseler Verkehrspolitik mit einiger Skepsis. In einer Presseerklärung ist von „beispiellosem und ungerechtfertigtem regulatorischen Interventionismus“ der Kommission die Rede. Die Eisenbahnen hätten in den letzten Jahren hart daran gearbeitet, speziell mit ihrem Buchungsstandard OSDM weitere Verbesserungen vorzunehmen und den Online-Verkauf von Bahntickets noch einfacher zu machen. Die CER warnt vor einer Machtverschiebung hin zu privaten Plattformen, bei denen sich „Big Tech“ wie beispielsweise Google oder Apple etablierten. Damit würde einem Zwischenhandel die Türen geöffnet, der letztlich die Gewinnmargen der Bahnen und die bisherigen Provisionssysteme infrage stelle. Zu befürchten sei eine sinnlose Überregulierung statt einer Optimierung des internationalen Bahnverkehrs.

Der VDV teilt diese Sorgen und möchte konstruktiv an den Gesetzestexten mitarbeiten, um an den wichtigsten Stellen noch Änderungen zu erwirken. „Dass die Vorschläge nun gekommen sind, überrascht uns nicht“, so Annika Degen, Leiterin des VDV-Europabüros: „Das Europäische Parlament fordert seit über zehn Jahren, dass das Buchen von Fahrscheinen in Europa einfacher werden müsse.“ Nun nimmt es der Gesetzgeber in die Hand. Allerdings greift er dabei tief in die Vertragsfreiheit der beteiligten Akteure ein. Und auch die Einführung eines ‚einzelnen Fahrscheins‘ für jede beliebige Reisekette, die online zusammengestellt und gebucht wird, ohne dass es dafür eine vertragliche Grundlage zwischen den beteiligten Bahnen gäbe, ist aus Sicht des VDV so nicht akzeptabel. „Hier wird der Gesetzgeber nachbessern müssen“, erklärt Annika Degen. „Andernfalls muss das Risiko der Bahnen im Nah- und Fernverkehr, auf deren Teil der Strecke eine Verspätung entstehen könnte, die zu Erstattungen und Entschädigungszahlungen in der weiteren Reisekette führt, eingepreist werden – und Bahnfahrten würde teurer für alle Kundinnen und Kunden, auch die vielen Personen, die nur vor Ort fahren und gar keinen Bedarf nach europäischen Bahntickets haben.“

25

Prozent hatten bei der Buchung von Tickets Schwierigkeiten.

InnoTrans 2026

THE FUTURE OF MOBILITY

22.–25. SEPTEMBER · BERLIN

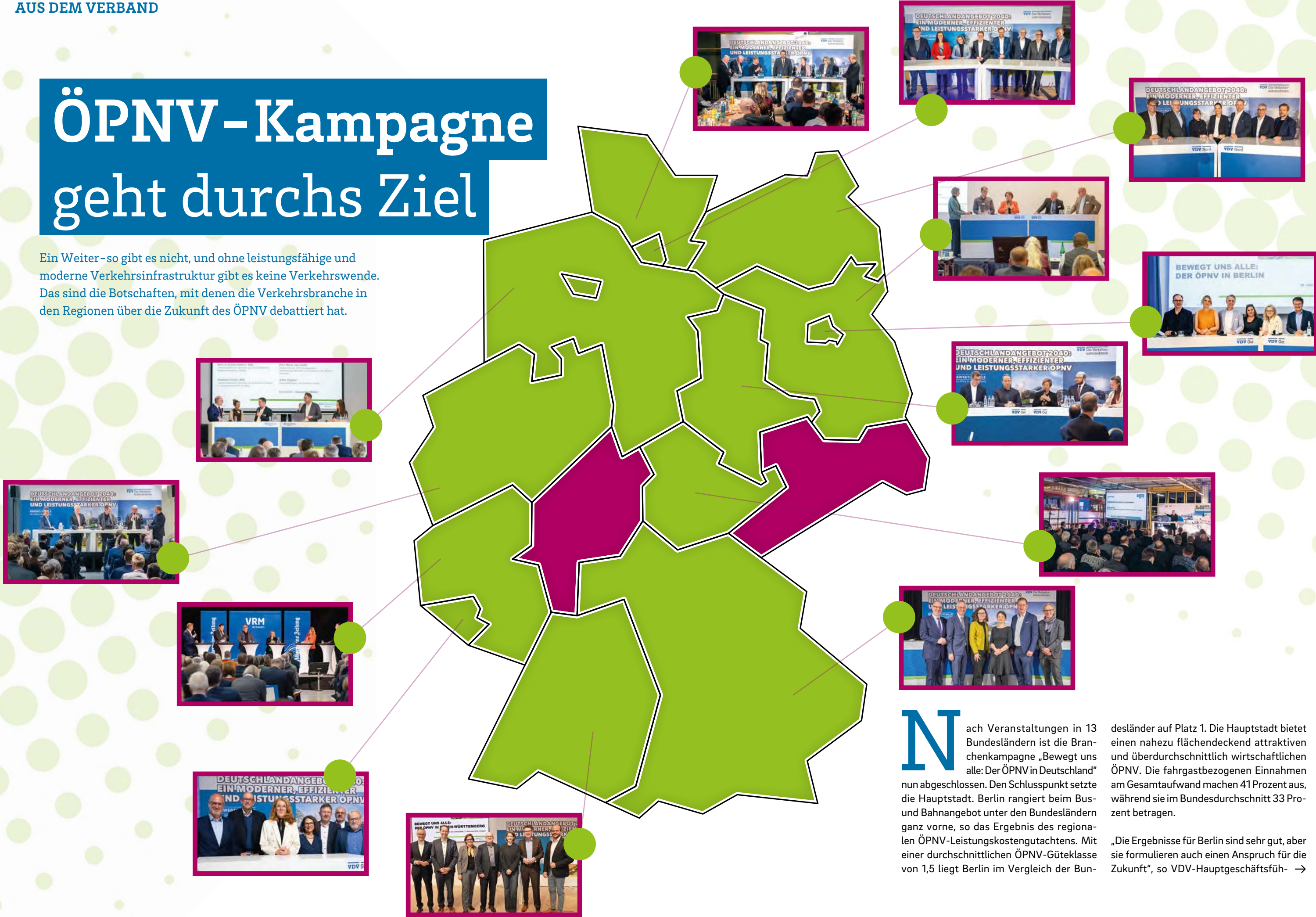
30 YEARS ANNIVERSARY



KONTAKT
Messe Berlin GmbH
T +49 30 3038 3131
innotrans@messe-berlin.de

ÖPNV-Kampagne geht durchs Ziel

Ein Weiter-so gibt es nicht, und ohne leistungsfähige und moderne Verkehrsinfrastruktur gibt es keine Verkehrswende. Das sind die Botschaften, mit denen die Verkehrsbranche in den Regionen über die Zukunft des ÖPNV debattiert hat.



Nach Veranstaltungen in 13 Bundesländern ist die Branchenkampagne „Bewegt uns alle: Der ÖPNV in Deutschland“ nun abgeschlossen. Den Schlusspunkt setzte die Hauptstadt. Berlin rangiert beim Bus- und Bahnangebot unter den Bundesländern ganz vorne, so das Ergebnis des regionalen ÖPNV-Leistungskostengutachtens. Mit einer durchschnittlichen ÖPNV-Gütekategorie von 1,5 liegt Berlin im Vergleich der Bun-

desländer auf Platz 1. Die Hauptstadt bietet einen nahezu flächendeckend attraktiven und überdurchschnittlich wirtschaftlichen ÖPNV. Die fahrgastbezogenen Einnahmen am Gesamtaufwand machen 41 Prozent aus, während sie im Bundesdurchschnitt 33 Prozent betragen.

„Die Ergebnisse für Berlin sind sehr gut, aber sie formulieren auch einen Anspruch für die Zukunft“, so VDV-Hauptgeschäftsführer →



rer Oliver Wolff: „Wer heute bundesweit vorne liegt, muss weiterhin konsequent in Modernisierung und Ausbau investieren, um diesen Vorsprung zu halten.“ Das Gutachten zeige sehr klar, dass zusätzliche Mittel keine abstrakte Forderung seien, sondern die Voraussetzung dafür, Angebot, Qualität und Kapazität des ÖPNV in einer wachsenden Metropole wie Berlin dauerhaft zu sichern.

1.000 interessierte Gäste angelockt

Dass sich Investitionen in den ÖPNV und seine Infrastruktur lohnen, erfuhren auch die Teilnehmenden der anderen zwölf regionalen Veranstaltungen. Denn die Modernisierung des ÖPNV ist längst überfällig und eine verlässliche und zudem langfristige Finanzierung dringend vonnöten. Vor allem durch Publikumsveranstaltungen, die insgesamt von etwa 1.000 interessierten Gästen aus Politik, Kommunen, Wirtschaft, Fahrgastverbänden und der ÖPNV-Branche besucht wurden, kam das Thema auf die örtlichen Agenden. „Insgesamt war die Veranstaltungsreihe ein Riesenerfolg, der ohne die tatkräftige Unterstützung der Landesgruppen nicht möglich gewesen wäre“, sagt Alexander Möller, VDV-Geschäftsführer für den Bereich ÖPNV: „Wir überlegen derzeit, wie wir darauf aufbauen können.“



„Insgesamt war die Veranstaltungsreihe ein Riesenerfolg, der ohne die tatkräftige Unterstützung der Landesgruppen nicht möglich gewesen wäre.“

Alexander Möller
VDV-Geschäftsführer ÖPNV

Auf den namhaft besetzten Podien nahmen sieben Landesministerinnen und -minister beziehungsweise Senatorinnen und Senatoren Platz sowie fünf Staatssekretärinnen und Staatssekretäre. Regionale und überregionale Tageszeitungen, TV- und Radiosender sowie Fachmedien veröffentlichten rund 400 Beiträge zu den jeweiligen Leistungsgutachten. Die Kampagnenwebseite verzeichnete 30.000 Aufrufe, rund 15.000 Mal wurden die regionalen Auswertungen und der digitale „Baukasten“ mit Vorlagen für die individuelle Kommunikation der Verkehrsunternehmen heruntergeladen.

Die Gutachten hatte der VDV für alle Bundesländer erstellen lassen. In ihnen wurde zunächst der jeweilige Status quo ermittelt. Zudem zeigen die Szenarien „Modernisierung 2040“ und „Deutschlandangebot 2040“ die Möglichkeiten auf, wie sich der ÖPNV in der jeweiligen Region entwickeln kann. Dabei beschreibt das Modernisierungsszenario die Sicherung und qualitative Weiterentwicklung des bestehenden Angebots – wie etwa die Erneuerung von Fahrzeugflotten, Infrastruktur, Werkstätten und Betriebshöfen sowie die weitere Digitalisierung. Darauf aufbauend geht das Szenario „Deutschlandangebot“ deutlich weiter. Es steht für dichtere Takte, zusätzliche Kapazitäten und gezielte Verbesserungen. Die wichtigsten Zahlen und Fakten für jedes Bundesland sind auf der Kampagnenwebseite abrufbar.

Mehr Infos zur Kampagne:
www.bewegt-uns-alle.de

Bahn Fachverlag und VDV-Akademie bündeln ihre Kompetenzen

Hochwertige Inhalte treffen auf innovative Lernangebote: Um das Fachwissen zu stärken und Mitarbeitende im öffentlichen Personenverkehr zu qualifizieren, arbeiten der Bahn Fachverlag und die VDV-Akademie jetzt zusammen. Erstes Ergebnis dieser Kooperation war das Fachbuch „Systemwissen Städtischer und Regionaler Busverkehr“ (Foto). Seit Kurzem gibt es auch ein gemeinsames Web Based Training (WBT), das auf das Buch aufbaut. Mithilfe verschiedener interaktiver Quizformate können sich Lernende die notwendigen Kenntnisse für eine Tätigkeit im ÖPNV beziehungsweise im Busverkehr per Selbststudium aneignen und ihr Wissen vertiefen. „Solche Partnerschaften sind für uns ein zentraler Baustein, um Weiterbildung noch praxisnäher und zukunftsfähiger zu gestalten“, erklärt Alexander Möller, Geschäftsführer der VDV-Akademie. „Die digitalen Lerneinheiten der Akademie ergänzen sich ideal mit unseren Fachinhalten und Produkten“, sagt Thorsten Breustedt, Geschäftsführer des Bahn Fachverlags: „So leisten wir zusammen einen wichtigen Beitrag für die Aus- und Weiterbildung in der Mobilitätsbranche.“ Die Zusammenarbeit ist langfristig angelegt. Weitere gemeinsame Projekte sind bereits in Planung.



mobilitaetswissen.de

Fachkräfte: Im Ausland rekrutieren und vor Ort binden



Die dritte VDV-Fachkräftekonferenz widmet sich am 25. und 26. November 2026 in Berlin wieder der Gewinnung, Bindung und Entwicklung von Personal. Unter anderem geht es darum, Fachkräfte aus dem Ausland zu gewinnen. Vorgestellt werden beispielhafte Verfahren und Erfahrungen. Als Hauptrednerin erläutert Bundesarbeitsministerin Bärbel Bas, welche Bedeutung die Einwanderung von Fachkräften für den Wirtschaftsstandort Deutschland hat. Desweiteren geht es um die Bindung von Fachkräften vor Ort. Die Sicherung von Fachkräften entscheidet sich in der ÖPNV-Branche längst nicht mehr allein im Recruiting. „Wer die Zukunft des öffentlichen Verkehrs sichern will, muss Personalarbeit umfassender denken – von Qualifizierung und Bindung über Führung und Unternehmenskultur bis hin zu einer glaubwürdigen Arbeitgeberpositionierung“, sagt Harald Kraus, Vorstandsvorsitzender des VDV-Akademie.

bit.ly/VDVFachkraeftekonferenz

ANZEIGE



Wir machen Ihr Fahrzeug zugänglich für alle

- Leichtes, modulares Innenraumkonzept für flexible Rollstuhl- und Sitzplätze.
- Niederflurkomfort für maximale Barrierefreiheit.

Tribus Deutschland GmbH ☎ 02823 9763 321
Tichelweg 12, 47574 Goch ✉ verkauf@tribus-group.de



Touristischer ÖPNV als Chance für den ländlichen Raum

VDV Die Verkehrsunternehmen

Zukunftsfähige Mobilität im ländlichen Raum

Sechs Schritte zu einem attraktiven öffentlichen Personenverkehr



Staus auf den Straßen in die Skiregionen, überfüllte Parkplätze in Naturschutzgebieten, überlastete Dörfer: Die negativen Auswirkungen des Tourismus stellen ländliche Gebiete bisweilen vor Herausforderungen. Lösungen könnte ein besser ausgebauter ÖPNV bieten. Immerhin: Durch gezielte Angebotsmaßnahmen konnten mehr als ein Drittel der Verkehrsunternehmen deutlich oder moderat mehr touristische Fahrgäste für ihren ÖPNV gewinnen, so das Ergebnis einer VDV-Branchenumfrage. Dennoch bleibt ein unzureichendes Angebot beziehungsweise eine schlechte Taktung eines der größten Hemmnisse, den ÖPNV am Urlaubsort zu nutzen – zusammen mit der Bequemlichkeit, die das Auto bietet. „Jeder Euro, der in den touristischen ÖPNV investiert wird, zahlt sich dreifach aus – für die Mobilität, den Tourismus und die deutsche Volkswirtschaft“, sagt Marie-Theres Wölki, Geschäftsführerin der VDV-Landesgruppe Südwest und Fachbereichsleiterin ländlicher Raum. Denn vor allem sichert der ÖPNV mit teils hochflexiblen Angeboten die Mobilität der Menschen in den Regionen. Durch konkrete Angebote kann der ÖPNV jedoch auch Urlaubsregionen und touristische Ziele auf nachhaltige Weise erreichbar machen und entlasten. Wie das konkret aussieht, ist Schwerpunkt der Tagung „ÖPNV im ländlichen Raum“, die am 19. und 20. November in Göttingen stattfindet. Verkehrsunternehmen und Landkreise berichten über praktische Erfahrungen, Strategien und Erfolgsfaktoren.

Anmeldung unter:
bit.ly/VDV_Akademie_261119
Mehr Infos dazu unter:
www.vdv.de/positionen

Sicherheit ist eine Gemeinschaftsaufgabe

Was tun gegen Gewalt und für mehr Sicherheit in Bussen und Bahnen? Die Verkehrsunternehmen investieren aktuell verstärkt in Technik und Personal. Denn die persönliche Sicherheit ist ein wesentliches Versprechen an die Fahrgäste und die Mitarbeitenden. Um die aktuelle Lage und neue Erkenntnisse aus den vergangenen Monaten geht es auch bei der 2. ÖPNV-Sicherheitskonferenz in Berlin.

Sie sollen Konflikte frühzeitig entschärfen und Gewalttaten verhindern. Und wenn das nicht gelingt, sollen sie wenigstens der Beweissicherung dienen: Mit Bodycams will die Deutsche Bahn nun auch im Fernverkehr die Sicherheit von Mitarbeitenden und Fahrgästen erhöhen – nur eins von zahlreichen aktuellen Beispielen, wie die Verkehrsunternehmen derzeit in Technik und in Schulungen investieren. Hinzu kommen Kampagnen für mehr Respekt und Anstand („VDV Das Magazin“ berichtete) und demnächst das Alkoholverbot in den Bahnhöfen. Die Einführung von Bodycams im Fernverkehr ist Teil des „Aktionsplans für mehr Sicherheit auf der Schiene“, den die DB mit Bund, Ländern, Gewerkschaften und Unternehmen der Verkehrsbranche beschlossen hat.

Schon jetzt sorgen Videokameras in Bussen, Bahnen und an Stationen dafür, dass der ÖPNV zu den am besten überwachten Bereichen im öffentlichen Raum zählt. „Der öffentliche Verkehr ist kein Schwerpunkt von Kriminalität“, sagt Rainer Cohrs, Vorsitzender des VDV-Unterausschusses Security und Leiter der Konzernsecurity bei den Stadtwerken München. Selbst in Großstädten entfallen

weniger als zehn Prozent aller relevanten Straftaten – insbesondere Raub, Körperverletzungen, Diebstähle und Sexualdelikte – auf den öffentlichen Verkehr, so das VDV-Positionspapier „Sicherheit (Security) im öffentlichen Personenverkehr“ von Februar 2025, das derzeit aktualisiert und für seine zweite Auflage erweitert wird. Hintergrund ist die gute Überwachung durch Kameras, aber auch, weil in Bussen und Bahnen generell Fahr- und Service- und oft Sicherheitspersonal an Bord ist.

Der objektiven Sicherheitslage steht jedoch ein deutlich schlechteres subjektives Sicherheitsempfinden vieler Fahrgäste gegenüber. In der Befragungsstudie „Sicherheit und Kriminalität in Deutschland“, eine Kooperation von Bundeskriminalamt und den Polizeien der Länder, gab die überwiegende Mehrheit der Bürgerinnen und Bürger an, sich tagsüber sicher zu fühlen. Nachts war das Sicherheitsgefühl jedoch deutlich geringer. An Bahnhöfen fühlen sich 27 Prozent sicher. Im ÖPNV reduzierte sich der Anteil der Menschen, die sich sicher fühlen, von tagsüber 87 auf nachts 45 Prozent um etwa die Hälfte. Nur jede dritte Frau und sechs von zehn Männern fühlen sich nachts im ÖPNV

sicher. „Häufig sind es die Wege von und zu den Stationen, bei denen ein Unsicherheitsgefühl bleibt – vor allem bei Frauen“, berichtet Rainer Cohrs aus eigener Berufspraxis: „Schlechte Beleuchtung und unübersichtliche Umgebungen tragen ebenfalls dazu bei.“ Hilfreich wäre es, die Aufwertung von Haltestellen und ihres Umfelds zu fördern. Menschen mit sozialen Problemen sollen geeignete Aufenthaltsorte bekommen und Straftaten im öffentlichen Verkehr konsequent verfolgt werden – einschließlich Schwarzfahren.

Dagegen gehört für die Beschäftigten bei Bus und Bahn Gewalt, meist verbal, mittlerweile fast zum Alltag. Der tödliche Angriff auf den Zugbegleiter Serkan C. im Februar – Anfang Juli wurde der Täter zu zehn Jahren Haft verurteilt – hat deutschlandweit eine Debatte über die Sicherheit in Zügen ausgelöst und das Thema verstärkt in die Medien gebracht. Dabei steigt die Zahl von Übergriffen auf Beschäftigte im Bahnverkehr

bereits seit Jahren. Jeder dritte Beschäftigte denkt deshalb darüber nach, den Beruf zu wechseln. Das ist das Ergebnis einer Umfrage der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG).

Die persönliche Sicherheit ist im ÖPNV ein entscheidendes Versprechen für die Fahrgäste und für die Mitarbeitenden der Verkehrsunternehmen. Darum geht es auch bei der 2. ÖPNV-Sicherheitskonferenz am 5. und 6. Oktober 2026 in Berlin. Thematisiert werden die aktuelle Lage und neue Erkenntnisse aus den vergangenen Monaten. Dabei tauschen sich Fachleute unterschiedlicher Richtungen über Herausforderungen und Lösungsansätze aus. Wie die kritische Infrastruktur gegen jede Form von Angriffen geschützt werden kann, wird ein weiterer Themenschwerpunkt der Sicherheitskonferenz.



Mehr Infos dazu:
bit.ly/oePNV-sicherheitskonferenz2026



DREI FRAGEN AN

Im Gespräch mit „VDV Das Magazin“ erläutert Rainer Cohrs (Foto) aktuelle Entwicklungen. Er ist Vorsitzender des VDV-Unterausschusses Security und Leiter der Konzernsecurity bei den Stadtwerken München.

Herr Cohrs, das Thema Sicherheit in Bussen und Bahnen ist ein Dauerbrenner. Doch inwiefern hat sich die Situation zuletzt geändert?

» Was es früher in dieser Häufigkeit nicht gab, sind die kleinen täglichen Aggressionen, die Respektlosigkeit und das genervte Auftreten mancher Fahrgäste gegenüber unseren Mitarbeitenden. Das verunsichert unsere Kolleginnen und Kollegen und führt zu schlechter Stimmung im ÖPNV.

Haben wir ein gesamtgesellschaftliches Problem?

» Definitiv. Wir sind eine Ich-Gesellschaft geworden. Das ist für ein kollektives Verkehrssystem nicht gut. Eine Gesellschaft braucht jedoch ein gewisses Set an Regeln. Wenn mal etwas nicht läuft oder

der Bus im Stau steht, muss man nicht gleich der Erste sein, der den Busfahrer beschimpft.

Was muss passieren?

» Wir tun gut daran, fortlaufend in Sicherheit zu investieren, und dürfen nicht nachlassen. Zum Schutz von Personal und Fahrgästen benötigen wir weitere Anpassungen des Rechtsrahmens wie die Ausweitung des §115 StGB – Widerstand gegen oder tätlicher Angriff auf Personen, die Vollstreckungsbeamten gleichstehen – auf Mitarbeitende im Prüfdienst und auf Fahrpersonal. Um unser Personal bei Fahrausweiskontrollen zu schützen und das Recht durchsetzen zu können, muss Schwarzfahren ein Straftatbestand bleiben.

„Weiterbildung für alle“ lautet das Ziel

Wie können Weiterbildungsangebote attraktiver gemacht werden? Und wie werden Mitarbeitende gewonnen, die einen schwereren Zugang zu solchen Angeboten haben? Damit beschäftigt sich ein gemeinsames Projekt von ver.di und der VDV-Akademie – die „Triale WBM-Offensive“. Der offizielle Auftakt findet am 22. September in Halle (Saale) statt.

Nachdem die Teilnahmequote an Weiterbildungen zwischen 2016 und 2020 stark anstieg, war sie zuletzt wieder leicht rückläufig. Zu diesem Ergebnis kommt der Adult Education Survey (AES) – eine Studie, mit der das Weiterbildungsverhalten in der Bevölkerung erhoben wird. Im Jahr 2022, aus dem die derzeit aktuellsten veröffentlichten Daten stammen, lag die Quote bundesweit und branchenübergreifend bei 58 Prozent. Deutschland will diese Quote im Rahmen einer EU-Strategie bis 2030 auf 65 Prozent steigern.

In der Verkehrsbranche soll der Zugang zu Qualifizierungsangeboten künftig transparenter und gleichzeitig einfacher werden – vor allem für Mitarbeitende im Fahrdienst und in den Werkstätten. Dieses Ziel verfolgt die „Triale WBM-Offensive“. Denn diese Berufsgruppen erleben einen erschwerten Zugang zu Weiterbildungsmöglichkeiten, beispielsweise wegen Schichtdiensten, dezentraler Einsatzorte, fehlenden Zugriffs auf digitale Endgeräte und aus individuellen Gründen. Abhilfe schaffen sollen sogenannte Weiterbildungsmentorinnen und -mentoren (WBM). „Sie sprechen Mitarbeitende auf Augenhöhe direkt an, informieren sie über die Zugänge

zu Weiterbildung und begleiten sie dabei“, erklärt Projektleiterin Dr. Katja Kirsten von der VDV-Akademie. Das Konzept ruht auf drei Säulen. Zunächst werden in den Betrieben Kolleginnen und Kollegen benannt, die als Weiterbildungsmentorinnen und -mentoren, das heißt als Ansprechpersonen für Weiterbildung, in ihren Teams tätig werden. Sie werden im Rahmen des Projekts geschult und erhalten Wissen zu Themen wie Beratung und Weiterbildungswege. Als zweite Säule werden Karrierewege und Weiterbildungsmöglichkeiten auf einer Landkarte visualisiert. So sollen die Möglichkeiten zur Weiterentwicklung transparenter werden. Die dritte Säule komplettiert den trialen Ansatz: Die Weiterbildungsmentorinnen und -mentoren bilden ein Netzwerk, das sich digital und in Präsenz treffen wird. „Auf diese Weise wollen wir erreichen, dass sich Mitarbeitende aus bestimmten Berufsgruppen langfristig stärker an Weiterbildungen beteiligen“, erläutert Katja Kirsten: „Außerdem wollen wir eine lebendige Lernkultur in der ÖPNV-Branche fördern.“

Angebote sichtbarer machen

„Weiterbildungsmentorinnen und -mentoren werden nicht nur geschult, sondern in ihrer Rolle begleitet und unternehmensübergreifend miteinander vernetzt“, betonen Luca Seufert und Tina Hofmann, die das Projekt bei ver.di betreuen: „So entsteht Schritt für Schritt eine Praxis, die Weiterbildung im ÖPNV sichtbarer und zugänglicher macht.“ Erste Erfahrungen mit einem vergleichbaren Ansatz hat die Hallesche Verkehrs-AG mit dem von ver.di entwickelten Vorgängerprojekt „mendi.net“ gesammelt. Hierauf bauen die VDV-Akademie und die Gewerkschaft

mit ihrer gemeinsamen trialen WBM-Offensive auf. Da die Beschäftigten der gesamten Verkehrsbranche in den Transformationsprozess aktiv eingebunden werden, steht bei dem Projekt der sozialpartnerschaftliche Ansatz im Mittelpunkt: Vertreterinnen und Vertreter von Arbeitnehmern und Arbeitgebern bilden sogenannte WBM-Tandems, die ihre Kolleginnen und Kollegen gemeinsam für Weiterbildung motivieren. Dieser sozialpartnerschaftliche Ansatz wird als wichtiger Erfolgsfaktor für das Gelingen des Projekts eingeschätzt. Als Praxispartner beteiligen sich aktuell vier Verkehrsunternehmen, bei denen die Weiterbildungsmentorinnen und -mentoren qualifiziert und unternehmensübergreifend miteinander vernetzt werden. Im Rahmen des Projekts werden beispielsweise praxisnahe Inhouse-Schulungen erarbeitet und getestet. Betriebliche Weiterbildungswege sollen transparenter gemacht werden. „Wir würden uns freuen, wenn sich während des Projekts weitere Verkehrsunternehmen diesem Netzwerk anschließen“, sagt Katja Kirsten und steht für Interessierte als Ansprechpartnerin zur Verfügung – auch auf der Auftaktveranstaltung, die am 22. September in der

TRIALE WBM-OFFENSIVE

Das Projekt „Triale WBM-Offensive“ wird gefördert als Projekt zur Qualifizierung und Etablierung von Weiterbildungsmentorinnen und -mentoren (WBM) vom Bundesministerium für Bildung, Familie, Senioren, Frauen und Jugend (BMBFSFJ) und wissenschaftlich-administrativ begleitet vom Bundesinstitut für Berufsbildung (BIBB). Das Projekt läuft bis November 2028.

Weiterbildungsmentoring
auf Augenhöhe beraten

Gefördert vom:

Bundesministerium
für Bildung, Familie, Senioren,
Frauen und Jugend

bibb Bundesinstitut für
Berufsbildung

Lernwerkstatt der Stadtwerke Halle (Saale) erste Einblicke in die geplanten Qualifizierungs- und Vernetzungsmöglichkeiten vermittelt. Die Teilnahme ist kostenlos und steht allen offen. Anmeldungen sind jedoch erforderlich.

Kontakt und Infos: akademie_projekte@vdv.de



Weitere Infos und Anmeldungen
für die Auftaktveranstaltung:
bit.ly/VDVAkademie_WBM



VIER FRAGEN AN

Anja Smetanin (Foto) leitet seit Februar den Vertrieb, das Marketing und die Kommunikation der VDV-Akademie. Im Interview mit „VDV Das Magazin“ berichtet sie, wie die VDV-Akademie in die zweite Hälfte ihres Jubiläumsjahres geht.

Generationswechsel, Digitalisierung und Automatisierung: Wie beeinflusst die Transformation der Branche aktuell die Arbeit der VDV-Akademie?

» Im Moment verändern sich Arbeitsweisen und ganze Berufe sehr stark – und damit auch unsere Themen: die Bindung von Mitarbeitenden sowie Führung und Kultur, insbesondere, wenn Teams immer internationaler werden. Darauf reagieren wir mit neuen Weiterbildungsangeboten. Hinzugekommen sind etwa Sprachangebote für den Fahrdienst und Angebote für Mitarbeitende, die in den Unternehmen als Mentoren aktiv werden können. Dabei vernachlässigen wir nicht, was weiterhin stark nachgefragt wird: zum Beispiel in den Bereichen Betrieb und Technik.

Was bedeutet das für die Kommunikation der VDV-Akademie?

» Gerade verändert sich auch, wie die Menschen sich informieren und wie sie angesprochen werden möchten. Auch darauf reagieren wir. Wir haben nicht nur unsere Webseite modernisiert, sondern auch unseren Außenauftritt: klare Zuordnung zur VDV-Familie, frischer Look. Zudem arbeiten wir an einer Strategie, wie wir unser Wissen noch zielgruppenspezifischer sowie unsere Lern- und Vernetzungsangebote noch klarer darstellen können.

Welche weiteren Highlights stehen im Jubiläumsjahr an?

» Ein Highlight wird auf jeden Fall die Fachkräftekonferenz in Berlin im November: Im Zentrum steht ein erweitertes Verständnis von Personalarbeit (siehe Beitrag S. 27). Weitere interessante Seminare und Tagungen drehen sich um den ÖPNV im ländlichen Raum und um Barrierefreiheit im ÖPNV. Im September hat unser Projekt „Triale WBM-Offensive“ offiziell seinen Auftakt (siehe Beitrag S. 24), und in Kooperation mit dem Bahn Fachverlag haben wir kürzlich die digitalen Lerneinheiten für Fachkräfte aus dem Eisenbahnbereich neu gestartet. Zudem gibt es weiterhin monatlich eine digitale Lerneinheit mit einem Jubiläumsrabatt von 25 Prozent.

Wie stellt sich die VDV-Akademie darauf ein, dass es in der Branche angesichts der Finanzierungslage eine gewisse Preissensibilität gibt?

» Dessen sind wir uns bewusst. Deswegen bleiben die Preise für viele Bildungsangebote vorerst stabil, auch im Jahr 2027. Bei den Veranstaltungen, insbesondere bei den zwei- und dreitägigen, müssen wir im kommenden Jahr unsere Preise allerdings inflationsbedingt anpassen – auch deshalb, weil wir die gewohnte Qualität unserer Inhalte und Veranstaltungsorte halten wollen. Mitglieder profitieren dabei weiterhin von Vergünstigungen.



Wir wollen erreichen, dass sich Mitarbeitende aus bestimmten Berufsgruppen langfristig stärker an Weiterbildungen beteiligen.

Dr. Katja Kirsten
Projektleiterin Triale WBM-Offensive

Grüne Alternativen ohne Oberleitung:

Boom der Bahn auf dem Land

Der Abschied vom Dieseltriebzug im ländlichen Nahverkehr kommt voran. Die Zukunft in Deutschland gehört ökologisch sauberen Elektrozügen mit zusätzlichem Batterieantrieb auf nicht elektrifizierten Streckenabschnitten. Der Um- und Ausbau der Netze für diese Akkuzüge hat begonnen, aber er wird Jahre dauern.

62

Prozent des Netzes in Deutschland haben eine Oberleitung. 3.000 Dieseltzüge fahren im SPNV.

Ziemlich genau ein Jahrhundert lang gehörten Akkumulatoren-Triebwagen mit Fahrstrom aus der Batterie zum umweltfreundlichen Bahnalltag. Doch kurz vor der Jahrtausendwende verschwanden sie von den Schienen. Ihre Bleibatterien waren nicht leistungsstark genug und zu schwer. Die letzten Fahrzeuge der DB-Baureihe 515 wurden – ausgerechnet – für den dieselelektrischen Betrieb umgerüstet.

Drei Jahrzehnte später ist die Technik weiter. Lithium-Ionen-Batterien und Leistungselektronik sind die Basis für die neuen Akkuzüge, gepaart mit dem modernen Betriebskonzept für Hybridzüge. „Sie können heute beides: Fahren unter der Oberleitung mit Stromabnehmer und weiter mit gespeicherter Energie auf Strecken ohne Fahrdrat“, beschreibt Ansgar Brockmeyer, Marketingvorstand des Schweizer Schienenfahrzeugherstellers Stadler, das Prinzip. Allein in Deutschland fahren 3.000 Dieseltriebzüge im SPNV, denn nur 62 Prozent des bundeseigenen Netzes haben eine Oberleitung. Der VDV fordert seit Längerem, 80 Prozent bis 2035 zu elektrifizieren, zuletzt auch in seinem Positionspapier zur krisenfesten Mobilität. Doch die Vorteile elektrischer Traktion – klimafreundlich, effizient und langfristig kostensparend – lassen sich auch ohne Oberleitung realisieren. Alle großen Fahrzeughersteller in Europa ergänzen inzwischen das Angebot ihrer Elektrotriebwagen um die Variante Akkuzug, in der Branchensprache BEMU („Battery Electric Multiple Unit“). Stadler sieht sich mit weltweit mehr als 300 verkauften Zügen als Marktführer.

Schleswig-Holstein war der Vorreiter

Schleswig-Holstein hatte als erstes Bundesland seinen SPNV mit 55 zweiteiligen hybriden Triebzügen von Stadler aus dem „Flirt“-Programm zum Fahrplanwechsel im Dezember 2024 auf die grüne Alternative umgestellt (s. „VDV Das Magazin“ 5/2023). „Abgesehen von ein paar Startschwierigkeiten ist das gut gelaufen. Heute fahren wir auf rund 70 Prozent unseres Netzes elektrisch, zuvor nur auf 30 Prozent“, bilanziert Jochen Schulz vom Kieler Nahverkehrsverbund NAH.SH. Unterdessen nähert sich ein weiteres umfangreiches Netz der Fertigstellung: Im Bundesland Brandenburg →

Premiere: Der spanische Hersteller CAF schickt seine „Civity“-Akkuzüge demnächst in Nordrhein-Westfalen auf die Reise.



Im Pfalznetz sollen für DB Regio zweiteilige Züge vom Typ Flirt Akku verkehren – hier ein Foto aus der Zulassungsphase.



Wasserstoffzug Mireo Plus H: Ein Zug der Niederbarnimer Eisenbahn unterwegs im Testcenter von Siemens.



In Schleswig-Holstein haben die Akkuzüge vom Typ „Flirt“ die Dieseltriebwagen weitgehend abgelöst.

weise in Papierkörbe. Inzwischen sind die großen Fahrzeughersteller unisono überzeugt, die Technik im Griff zu haben. Was aber fehlt, ist eine für den Bahnbetrieb geeignete Versorgung mit „grünem“ Wasserstoff. Andre Rodenbeck, Chef der Sparte Rolling Stock bei Siemens Mobility: „Wo es genug Wasserstoff gibt oder der Aufbau der Elektrifizierung schwierig erscheint, macht die Technologie durchaus Sinn. Mit dem Mireo Plus B und dem Mireo Plus H haben wir passgenaue Lösungen. Beide Technologien haben ihre Berechtigung – und je nach Einsatz und Infrastruktur ihren klaren Markt.“

Im Forschungsvorhaben bei der NEB werden unter Beteiligung des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR)

Antworten gesucht. „Nach unserer bisherigen Erfahrung sind Batterie und Brennstoffzelle im Zusammenspiel mit einer gut ausgebauten Infrastruktur beide grundsätzlich geeignet, die Dekarbonisierung der Eisenbahn schneller voranzutreiben“, beobachtet NEB-Geschäftsführer Sebastian Achtermann. So oder so: „Das ist ein gutes Leuchtturmprojekt für unsere Region und für die Eisenbahn in Deutschland.“

betreibt die Niederbarnimer Eisenbahn (NEB) im Auftrag des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg (VBB) zehn Regionalbahn-Linien im Osten und Norden von Berlin mit 31 Akkuzügen der „Mireo“-Plattform von Siemens. Ein Großprojekt plant DB Regio im südlichen Pfalznetz zwischen Kaiserslautern und Karlsruhe auf 240 Kilometern. 44 Züge wird Stadler wie die Fahrzeuge für Schleswig-Holstein am Berliner Standort bauen. Weit über hundert Batteriezüge folgen für den SPNV in den nördlichen Landesteilen von Nordrhein-Westfalen. Dafür gingen zwei Großaufträge an Siemens Mobility und an den spanischen Zughersteller CAF. Letzterer steigt mit seinen Civity-Zügen erstmalig in das Geschäft in Deutschland ein. Dazu baut er zwei Standorte für Wartung und Instandhaltung in Neubeckum und in Gelsenkirchen-Bismarck auf dem denkmalgeschützten Gelände des ehemaligen Dampflo-Betriebswerks.

Hybridzüge verbinden sächsische Großstädte

In Sachsen hat der Regionalexpress zwischen Leipzig und Chemnitz im Februar das Dieselzeitalter beendet zugunsten komfortabler Hybrid-Elektrotriebzüge der „Coradia“-Familie von Alstom. In Baden-Württemberg fährt zum Beispiel die wieder eröffnete Hermann-Hesse-Bahn nach Calw abgasfrei mit „Mireo“-Triebzügen (siehe „VDV Das Magazin“ 6/2025). Diese werden auch bald die Müngstener Brücke, mit 107 Metern Deutschlands höchste Eisenbahnbrücke zwischen Solingen und Remscheid, überqueren. Eine klas-

sische Streckenelektrifizierung wäre auf dem 130 Jahre alten, stählernen Koloss zu aufwendig. Vielfach wird die Realisierung dieser Projekte Jahre in Anspruch nehmen. Denn es ist nicht mit der Fahrzeugbeschaffung allein getan, auch die Stromversorgung muss passen. Nur im Idealfall bedient sich der Zug ausschließlich im Start- oder Zielbahnhof bei seinen Wendezeiten über den Stromabnehmer aus vorhandener Oberleitung. Oder er kann auf einem elektrisch betriebenen Streckenabschnitt nachladen. Die Reichweite der Hybridzüge mit dem Akkustrom liegt im Schnitt bei gut hundert Kilometern. In allen anderen Fällen aber muss Ladetechnik aufgebaut werden.

Was an Technik erforderlich ist, wird in der Fachwelt unterschiedlich beurteilt. Für alle bundeseigenen Strecken im Netz des DB-Konzerns macht die Tochter DB InfraGO die klare Vorgabe: Es muss Bahnstrom zur Verfügung stehen, 15.000 Volt, 16,7 Hertz. In Schleswig-Holstein sind dafür in den Bahnhöfen Husum, Heide und Tönning einige Gleise mit ein paar hundert Metern Oberleitung überspannt. Es sind die OLIAs, die „Oberleitungsinseln“, wo die Züge per Stromabnehmer nachladen können. Prinzipiell kommt die elektrische Energie aus dem öffentlichen Mittelspannungsnetz mit 10- bis 20.000 Volt und 50 Hertz, muss aber in eigens dafür zu bauenden Unterwerken auf das Bahnstromniveau transformiert werden. Für derartige Vorhaben ist bei der DB viel Ingenieurleistung erforderlich. Beim Pilotprojekt in Schleswig-Holstein habe es gut geklappt, betont Jochen Schulz von NAH.SH. Doch anderswo warten viele Aufgabenträger darauf, dass ihre Projekte vorankommen. Langwieriger Planungsaufwand und reichlich Bürokratie sorgen dort für wachsende Ungeduld. Unterdessen ist in der Industrie eine Alternative entwickelt worden: Ladestationen, die BEMU-Zügen am Bahnsteig während des Halts oder auf einem Abstellgleis im Stand mit Schnellladungen bedienen. Dafür ist anstelle des Fahrdrahts eine breitere

Aluminiumschiene installiert, an die zum Aufladen der Stromabnehmer des Zuges gelegt wird. Der technische Hintergrund: Bei einer punktuellen Stromübertragung in den Zug im Stillstand erhitzt sich der Fahrdraht, und deshalb ist dieses Nachtanken aus Sicherheitsgründen begrenzt. Die Aluschiene dagegen lässt höheren Stromfluss und damit Schnellladungen zu.

NEB ist Erstkunde für Schnellladelösung

Die Stadtwerke Tübingen mit Expertise in der Elektromobilität sind gemeinsam mit dem Schweizer Oberleitungsspezialisten Furrer+Frey einer der Anbieter eines solchen Ladesystems. Der Strom kommt zwar auch aus dem öffentlichen Netz, muss aber nicht in Unterwerken auf die Bahnstromfrequenz von 16,7Hz umgerichtet werden. Denn die Triebfahrzeuge können auch mit dem 50Hz-Strom aus dem öffentlichen Netz ihre Akkus laden. Gleichrichter im Zug verwandeln den Wechselstrom elektronisch automatisch in den Gleichstrom für den Akku. Der Aufwand für dieses System liege höchstens bei einem Fünftel der OLIA-Lösung mit Bahnstromproduktion, schätzt Sebastian Jäger von den Tübinger Stadtwerken. Die NEB wird Erstkunde. An vier Stellen ihres Netzes wird sie in ihren Abstellanlagen – und damit außerhalb des bundeseigenen Schienennetzes – derartige Stationen einrichten lassen. Die erste Ladestelle ist bereits fertig für den Einsatz.

Auf der Stammstrecke der NEB, der Heidekrautbahn von Berlin in das beliebte Ausflugsgebiet Schorfheide, fahren statt Batteriezüge „Mireo H“-Züge. H steht für Wasserstoff, der in Brennstoffzellen Strom erzeugt. Noch vor einigen Jahren schien diese Technologie die ideale Lösung für das Verbrenner-Aus auf Nebenstrecken zu sein. Doch die Innovation versank bei den ersten Projekten in Niedersachsen und im Taunus im Pannenstrudel, und Pläne zum großflächigen Einsatz von Wasserstoffzügen wanderten reihen-



Über eine neue Ladeinfrastruktur können die Akkuzüge auch unterwegs nachladen – wie hier an der Oberleitungsinsel-Anlage in Husum.

„Heute fahren wir auf rund 70 Prozent unseres Netzes elektrisch, zuvor nur auf 30 Prozent.“

Jochen Schulz
Bereichsleiter Angebot NAH.SH.

TAG DER SCHIENE 2026



Im September heißt es wieder „Tag der Schiene“

Im September dreht sich erneut viel um die Welt der Bahn. Der Zeitraum vom 18. bis 20. September steckt deutschlandweit wieder voller Eisenbahn-Erlebnisse. Unter dem Motto „Tag der Schiene“ laden Unternehmen, Verbände, Vereine und Bildungseinrichtungen dazu ein, bei einem Blick hinter die Kulissen die Faszination der Schiene zu erleben. Auf dem Programm stehen Werkstattführungen, historische Fahrten, Vorträge, Mitmach-Aktionen und Karriere-Events – das Programm ist so vielfältig wie die Branche selbst. Der „Tag der Schiene“ lebt vom gemeinsamen Engagement vieler Akteurinnen und Akteure. Jeder kann mitmachen und Events auf die Beine stellen – von großen Unternehmen der Verkehrsbranche bis hin zu privat organisierten Veranstaltungen. So entsteht ein einzigartiges, deutschlandweites Erlebnis, das zeigt, wie wichtig und zukunftsweisend die Schiene ist.

Weitere Informationen und ein Veranstaltungskalender:
www.tag-der-schiene.de

Termin

6. – 7. Oktober 2026
**5. BME/VDV Gleis-
 anschluss-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

Termin

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



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

→ www.vdv.de/terminservice.aspx

Weiterführende Informationen

Die nächste Ausgabe von „VDV Das Magazin“ erscheint im September 2026.

„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:
 f www.facebook.com/DieVerkehrsunternehmen
 @ www.instagram.com/vdv_verband
 in 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

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

Grafik-Design:

Lars Haberl (AD HOC PR, Gütersloh)

Produktion und Druck:

Bitter & Loose GmbH, Greven

Anzeigenpreise:

Laut Mediadaten 2026

Bildnachweise:

Titelmotiv: Mit KI erzeugt und erweitert

Adobe Stock/Francesco Vignali (2, 14); CosmopolitanPictureArt/Elisabeth Niehuber (22); Deutsche Bahn AG/Volker Emersleben (2, 15, 22, 29); Deutsche Bahn AG/Uwe Miethe (28); DT5 Online/Marcel Auktun (29); Michael Fahrig Fotografie (2, 8, 9, 10, 11, 12); NEB/Horst Gummersbach (28); picture alliance/Heiko Rebsch (4–5); picture alliance/Martin Schutt (2, 6–7); picture alliance/Chromorange/Markus Mainka (16/17); Rawpixel Ltd. (21, 30); Tag der Schiene (30); VDV-Akademie (2, 24, 25); VRR (26–27); VDV (3, 8, 12, 13, 14, 18, 19, 20, 23, 30)

„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

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

C127 FC LE



DESIGNED TO LEAD . .
BUILT TO LAST

ÜBERLAND-LINIENVERKEHR NEU GEDACHT

Der C127 FC LE vereint die Vorteile des Low-Entry-Konzepts mit einem wasserstoffelektrischen Antrieb. Ein kraftvoller Motor sorgt für ruhiges Fahrverhalten und zügiges Vorankommen mit entsprechenden Reserven am Berg. Dank der großen Batterie mit 117 kWh, einer Brennstoffzelle mit 100 kW Leistung und 40 kg Wasserstoff erreicht der C127 FC LE in Punkto Reichweite neue Dimensionen. Damit ist der C127 FC LE perfekt für den Überland-Linienvorkehr ausgelegt, vor allem da, wo der Einsatz einer elektrischen Ladeinfrastruktur schwierig umzusetzen ist oder sehr hohe Reichweiten in Kombination mit langen Einsatzzeiten und kurzen Standzeiten realisiert werden müssen.

Anbieter: MCV Deutschland GmbH, Am Steinbach 17, 59872 Meschede



www.mcv-de.com

