

# VDV Das Magazin

Was uns bewegt. Wen wir bewegen.

Ausgabe 04 | 2025



Deutschlandangebot 2040 und ÖPNV-Finanzierung:

# Mobilität für alle statt Angebotsinseln

Seite 6

**Leitmarkt werden:** Bei Bussen  
autonomes Fahren vorantreiben

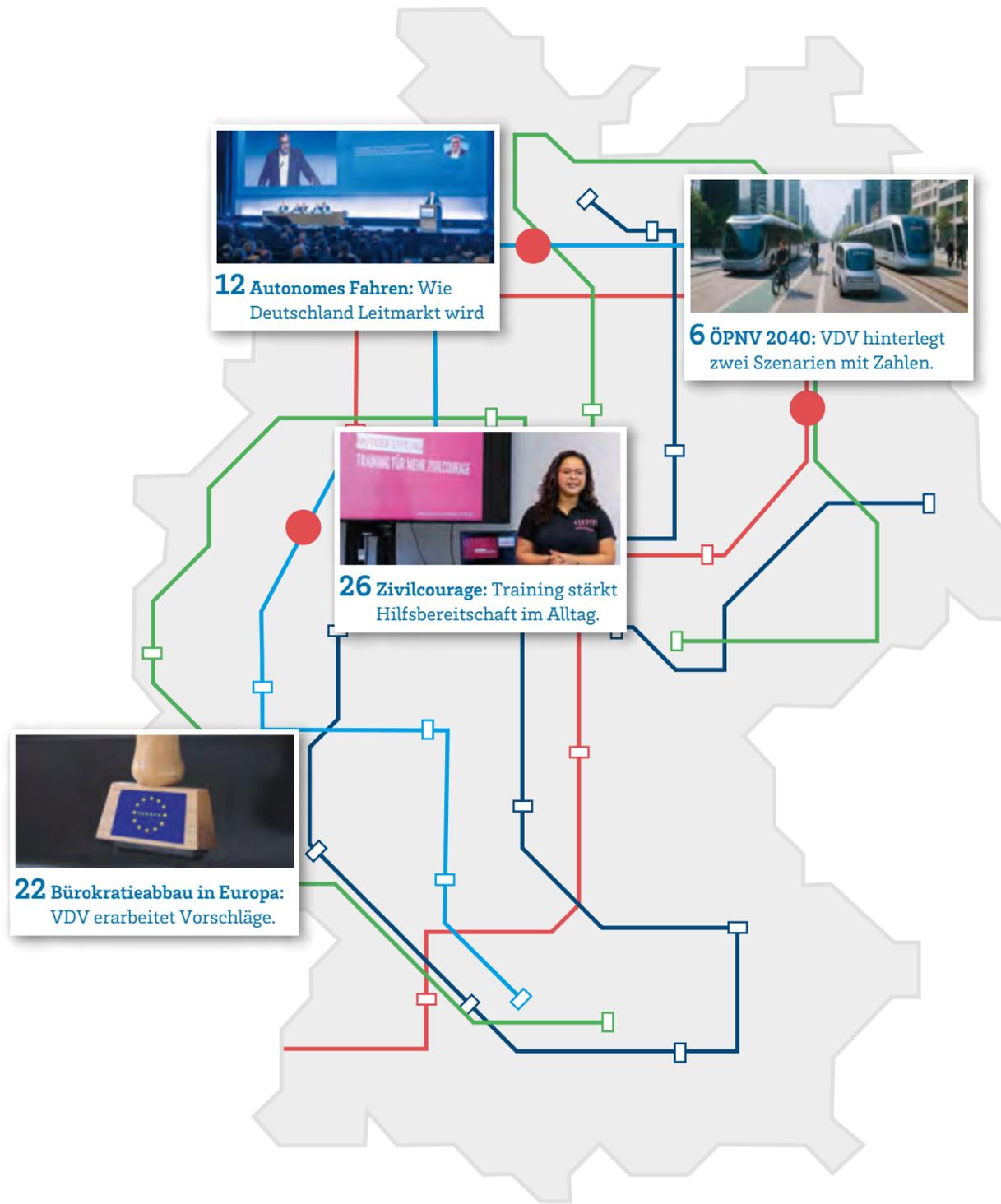
Seite 12

**Weniger Bürokratie wagen:** EU  
erhält bald Vorschläge vom VDV

Seite 22

**Mehr Mut zum Mut:** Zu Gast  
beim Training für Zivilcourage

Seite 26



**12 Autonomes Fahren:** Wie Deutschland Leitmarkt wird

**6 ÖPNV 2040:** VDV hinterlegt zwei Szenarien mit Zahlen.

**26 Zivilcourage:** Training stärkt Hilfsbereitschaft im Alltag.

**22 Bürokratieabbau in Europa:** VDV erarbeitet Vorschläge.

# Gemeinsam in unser Land investieren



Die ersten Zahlen liegen auf dem Tisch. Im Haushaltsentwurf 2026 schmerzt uns die Kürzung der Trassenpreisförderung beim Schienengüterverkehr besonders – ein falsches Signal in Zeiten, in denen wir mehr klimafreundlichen Güterverkehr auf der Schiene brauchen und nicht weniger. Positiv zu sehen sind dagegen die zusätzlichen Mittel für kleine und mittlere Infrastrukturmaßnahmen, die das Schienennetz entlasten, sowie die Fortführung der E-Bus-Förderung. Eine ambitioniertere Finanzierung durch den Bund benötigen wir beim Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). Zwar wird die bereits im Gesetz verankerte Dynamisierung von 1,8 Prozent ab dem kommenden Jahr umgesetzt, das ist allerdings zu wenig angesichts des riesigen Modernisierungsbedarfs im ÖPNV. Mit einer Milliarde Euro jährlich zusätzlich könnten wir sofort und gezielt Projekte und Baumaßnahmen beginnen, die am Ende eine erhebliche und spürbare Verbesserung für den ÖPNV und die Fahrgäste brächten.

sierungspakt, den die Bundesregierung im Koalitionsvertrag angekündigt hat und den wir kurzfristig über eine Erhöhung der GVFG-Mittel starten könnten.

In den kommenden Jahren wird sich entscheiden, ob Busse und Bahnen ihr Potenzial voll entfalten können. Wenn die Politik und die Verkehrsbranche gemeinsam entschlossen handeln, kann der ÖPNV in Deutschland bis 2040 transformiert werden – zu einem modernen, effizienten und leistungsstarken System. Wir reden über eine flächendeckende Daseinsvorsorge. Es geht um Investitionen in gleichwertige Lebensverhältnisse und den Klimaschutz. Wenn das Mobilitätsangebot schlechter wird, fragen sich die Menschen besonders in ländlichen Regionen, ob unser Staat noch funktioniert. Wer in Busse und Bahnen investiert, investiert somit auch in unsere Demokratie. Wir als Verkehrsunternehmen werden unseren Teil dazu beitragen, den Fahrplan zur Transformation zu realisieren. Das heißt: investieren, Innovationen umsetzen – und auch uns selbst umfassend verändern.

Die Modernisierung und der Ausbau des ÖPNV sind eine Generationenaufgabe. Unser Gutachten über die Leistungskosten im ÖPNV für die Jahre bis 2040 rechnet detailliert vor, wie die Transformation gestaltet werden kann. Es ist eine solide Basis für den Moderni-

Herzlichst, Ihr  
  
 Ingo Wortmann

## VDV Die Verkehrsunternehmen

- 3 Editorial**  
Gemeinsam in unser Land investieren
- 4 VDV im Bild**  
Strecke Hamburg-Berlin: Bahn stemmt den nächsten Kraftakt.
- 6 Titelstory**  
Leistungskostengutachten: Was wirklich guter ÖPNV kostet
- 10 Titelstory**  
SZ Gipfel-Salon: Mobilität kritisch und konstruktiv entwickeln
- 12 Aus dem Verband**  
VDV-Jahrestagung: ÖPNV auf dem Pfad der Transformation
- 15 Aus dem Verband**  
VDV-Eisenbahngeschäftsführerin Nicole Knapp zu den Trassenpreisen

- 16 Aus dem Verband**  
VDV-Personalkongress: Strategien für die Personalarbeit von morgen
- 18 Hintergrund**  
Susanne Renate Schneider: Wie KI zu einem Mitarbeitenden wird
- 20 Aus dem Verband**  
Lieblinge im Linienbus: Sieger werden am 25. September geehrt.
- 22 Aus dem Verband**  
Europas mühsamer Weg zum nachhaltigen Verkehr
- 26 Hintergrund**  
Mehr Mut im Alltag ist machbar.
- 30 Zu guter Letzt**  
Barcelona: Geheime Buslinie trickst Touristen aus.



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



### Bahn stemmt den nächsten Kraftakt

Aus Sicht der DB ist sie Deutschlands wichtigste Städte-Direktverbindung: Im Zuge der Generalsanierung wird bis voraussichtlich Ende April 2026 an der Strecke Hamburg–Berlin gebaut. Mit täglich 470 Zügen des Regional-, Fern- und Güterverkehrs gilt sie als hochbelastet. DB InfraGO erneuert mehr als 165 Kilometer Gleise und 249 Weichen. Im gleichen Rutsch werden 28 Bahnhöfe modernisiert und attraktiver gestaltet. Insgesamt ist die Strecke zwischen Hamburg und Berlin 278 Kilometer lang. Das entspricht etwa dem Vierfachen der Riedbahn zwischen Frankfurt/Main und Mannheim, die als erster Korridor erneuert und modernisiert wurde. „Uns ist bewusst, dass wir Fahrgästen und Unternehmen viel Geduld abverlangen“, sagt Dr. Philipp Nagl, Vorstandsvorsitzender von DB InfraGO: „Aber ich bin überzeugt davon, dass sich dieser Kraftakt für alle auszahlt.“

# Wie die Wende Wirklichkeit wird

Bus und Bahn für die Zukunft fit machen



„Bund und Länder müssen sich langfristig zu höheren ÖPNV-Mitteln bekennen. Wir brauchen einen gemeinsamen Finanzierungspakt, der über eine Legislaturperiode hinausgeht.“

Alexander Möller  
VDV-Geschäftsführer ÖPNV

Die Nahverkehrsbranche schlägt Alarm. Wenn der im Koalitionsvertrag der neuen Bundesregierung angekündigte ÖPNV-Modernisierungspakt nicht alsbald in die Tat umgesetzt werde, verschwinde die Mobilitätswende in ungewisser Zukunft. Dies ist die Erkenntnis aus einem vom VDV in Auftrag gegebenen Gutachten. Das Papier rechnet nüchtern vor: Für Busse und Bahnen und ihre Infrastruktur sind jährlich steigende Milliardenbeträge aus den öffentlichen Haushalten von Bund, Ländern und Kommunen erforderlich, um dem Angebot des öffentlichen Nahverkehrs zu neuer zusätzlicher Attraktivität zu verhelfen.

In den Verkehrsunternehmen ist es längst bitterer Alltag. Steigende Kosten, sanierungsbedürftige Infrastrukturen, Fach- und Arbeitskräftemangel bundesweit und immer wieder Qualitätsmängel selbst bei neu beschafften Fahrzeugen setzen die Branche zunehmend unter Druck. „Das Bus- und Bahnangebot verliert an Zuverlässigkeit und Qualität“, stellt Alexander Möller, Geschäftsführer ÖPNV beim Branchenverband, nüchtern fest. VDV-Präsident Ingo Wortmann wird deutlicher: „Von der Mobilitätswende sind wir weiter denn je entfernt. Zurzeit geht es erst einmal darum, den bedrohlichen Abwärtstrend unseres Geschäftes zu stoppen.“ Ingo Wortmann, im Hauptberuf Chef der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG), verweist auf die seit Jahren vorangetriebenen Bestrebungen, durch ein verstärktes Umsteigen in Busse und Bahnen die Emissionen des Straßenverkehrs dauerhaft zu senken. Das sei in der aktuell schwierigen Weltenlage in den Hintergrund getreten, „doch der Klimawandel stoppt nicht, weil wir gerade nicht darüber reden“.

Eine Arbeitsgemeinschaft aus Verkehrsexperten der renommierten Beraterfirmen PwC, Intraplan und Ramboll/Civity hat zunächst den Status Quo ermittelt und dann analysiert, was für die Modernisierung und den Ausbau des ÖPNV notwendig ist. „Das Deutschlandangebot: der Transformationsfahrplan für modernen, effizienten und leistungsstarken ÖPNV für alle“. Das ist der Titel der Untersuchung, die der VDV vorgelegt hat. „Dieses Leistungskostengutachten soll ausdrücklich einzahlen auf die Entstehung des Paktes für die Modernisierung des ÖPNV, den die neue Bundesregierung mit Ländern, Kommunen und Branche schließen will“, erklärt Alexander Möller. Dabei gehe es nicht um Hochglanz, sondern um Substanz – „und um die Frage, was ist eigentlich möglich, wenn sich alle anstrengen“.

In der Standortanalyse verdeutlicht das Gutachten die schon fast prekäre Lage der Verkehrsunternehmen. Im vergangenen Jahr habe die Branche 38,8 Milliarden Euro an Gesamtaufwendungen verbucht. Dem standen Fahrgeldeinnahmen von lediglich 12,3 Milliarden Euro gegenüber. Alexander Möller: „Die übrigen rund 26 Milliarden, also in etwa zwei Drittel, sind Geld der öffentlichen Hand.“ Vom Bund kamen etwa 30 Prozent, von den Kommunen rund 50 Prozent und zu einem geringeren Maße von den Ländern etwa 23 Prozent. „Im Klartext: Wir sind inzwischen zu zwei Dritteln abhängig von politischen Entschei- →

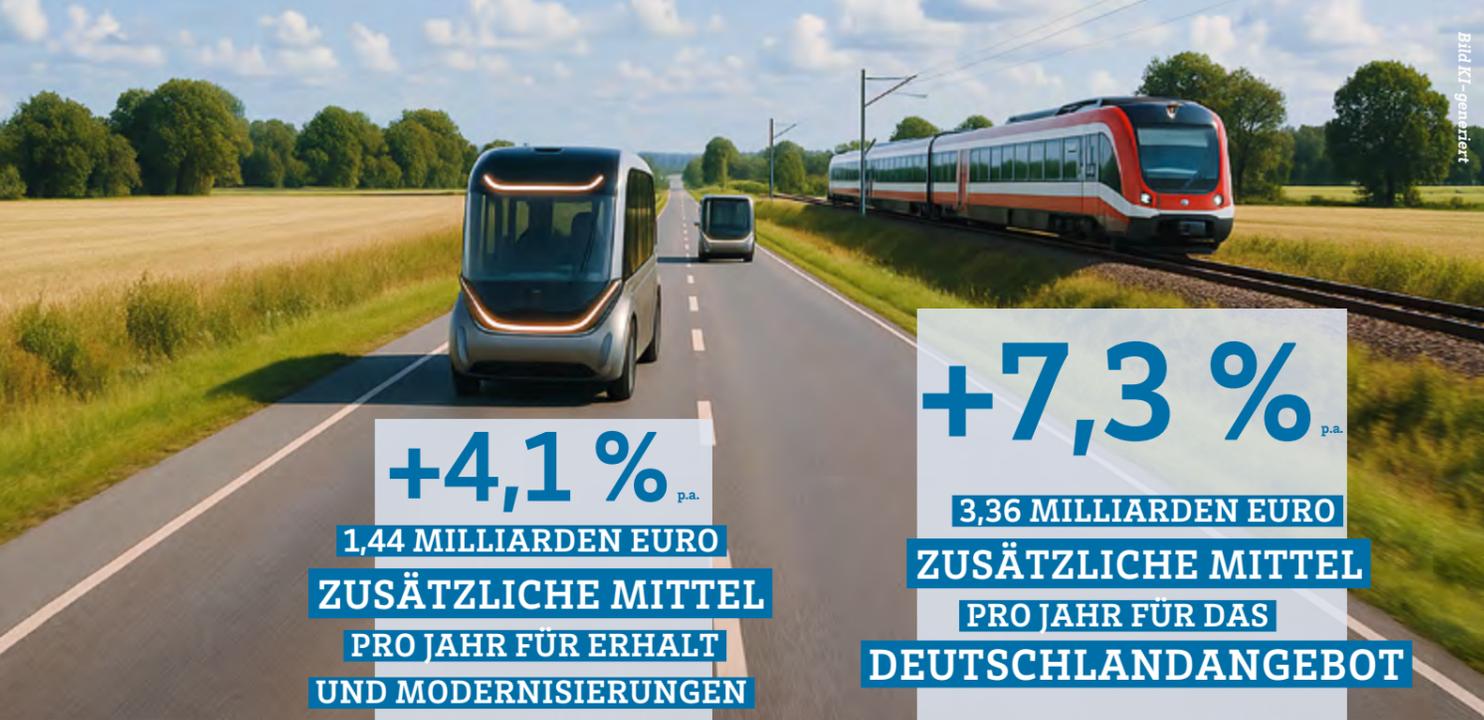


Bild KI-generiert

dungen und Prioritäten. Und damit weit weg von Kostendeckungsgraden von 60, 70 Prozent, die wir vor einigen Jahren erwirtschaften konnten.“ Die negative Entwicklung müsse gestoppt werden; der Fahrgast und sein Ticketkauf müssten wieder wichtiger werden als politische Entscheidungen über einen Zuschuss oder eben eine Entscheidung über keinen Zuschuss.

Mit einem „Zielbild“ für den deutschen ÖPNV wollen die Unternehmen im VDV bis 2040 den Nahverkehr grundlegend mit neuer Qualität ausstatten – durch massive Eigenbeiträge der Branche, unterstützt durch eine entschlossene Politik für diese Transformation. In eineinhalb Jahrzehnten soll weithin flächendeckend ein funktionierender ÖPNV aufgebaut werden, digital vernetzt, automatisiert, standardisiert. Er ist qualitativ und quantitativ hochwertig, klimaneutral durch emissionsfreie Fahrzeuge auf Schiene und Straße, zuverlässig, sicher und bezahlbar. So ermöglicht er die soziale Teilhabe und schafft wirtschaftlichen Mehrwert.

**Das Leistungskostengutachten hat dazu zwei Varianten vorgestellt:**

1. Das **Modernisierungsszenario 2040** konzentriert sich darauf, den Bestand im aktuellen ÖPNV-Angebot zu sichern, also Abbestellungen von Leistungen zu verhindern, und zugleich das System flächendeckend zu modernisieren. Im Mittelpunkt steht die deutliche Qualitätsverbesserung des derzeitigen Angebots an Bussen und Bahnen. Neben der Modernisierung der Infrastruktur zählt hierzu insbesondere die Antriebswende, also der verstärkte Einsatz von

Elektrobussen und anderen emissionsfreien Varianten sowie von klimaneutralen Schienenfahrzeugen. Massive Investitionen sind in diesem Szenario für die Digitalisierung und Automatisierung vorgesehen. Die Branche erhofft sich den Abbau des drückenden Sanierungsstaus, Effizienzgewinne und mehr Fahrgäste.

2. Das **Deutschlandangebot 2040** ist die von den Verkehrsunternehmen favorisierte Variante. Es geht weit über die Vorhaben des Modernisierungsszenarios hinaus. Mit einem flächendeckenden Kapazitätsausbau soll der ÖPNV in alle Regionen erweitert werden. Zur qualitativen Verbesserung der Modernisierung kommt also eine quantitative Komponente. Mehr Linien, dichtere Takte in den Ballungsräumen und vollständig mit Angeboten des ÖPNV erschlossene Regionen sind das Ziel. Vorbild ist der öffentliche Nahverkehr in der Schweiz. Wie das Gutachten berechnet hat, würde bei konsequenter Realisierung des Deutschlandangebotes 2040 der ÖPNV bis zu 21 Milliarden Fahrgäste pro Jahr befördern können, 80 Prozent mehr als derzeit.

Ob die Nachfrage wirklich so hoch wird, hängt davon ab, ob und wie restriktiv die Verkehrspolitik in den nächsten Jahren den motorisierten Individualverkehr zugunsten des Klimaschutzes einschränkt, warnen die Gutachter.

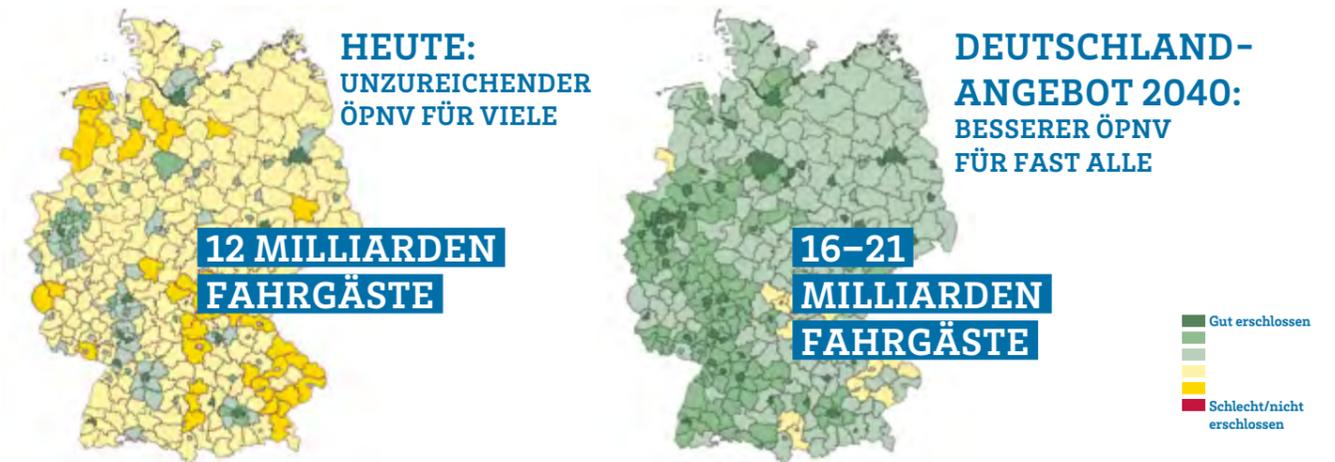
So oder so: Beide Szenarien erfordern erhebliche, andauernde Investitionen aus den staatlichen Kassen. Bei der Modernisierungsvariante haben die Experten einen jährlich steigenden Mehrbedarf an Finanzmitteln, einen „Aufwuchs“ der Ausgaben für den ÖPNV von 1,44 Milliarden Euro errechnet

– von heute 26 Milliarden Euro auf im Jahr 2040 49 Milliarden Euro. Die Alternative „Deutschlandangebot“ braucht für die flächendeckende Ausdehnung und Optimierung des Angebots von Bussen und Bahnen jährlich 3,36 Milliarden Euro mehr, in 15 Jahren dann 80 Milliarden. „Bund und Länder müssen sich langfristig zu höheren ÖPNV-Mitteln bekennen. Wir brauchen einen gemeinsamen Finanzierungspakt, der über eine Legislaturperiode hinausgeht“, fordert Alexander Möller. Es müsse jetzt festgelegt werden, wie die öffentlichen Zuschüsse jedes Jahr bis 2040 schrittweise wachsen. „Der von der Bundesregierung angekündigte ÖPNV-Modernisierungspakt ist dafür das richtige Instrument. Nur mit solch verbindlichen Zusagen können Kommunen und Verkehrsunternehmen verlässlich planen.“

gen Planungs- und Genehmigungsverfahren spürbar verkürzt werden. Alexander Möller: „Wir brauchen so etwas wie eine Schnellkommission und eine Reform des Planungsrechts.“ Kritisch sehe der VDV die Entscheidung, „Tickets politisch günstig zu halten und dies als Verkehrspolitik misszuverstehen“. Das erhöhe die Abhängigkeit von öffentlichen Geldern. Eine kluge Tarifpolitik, die regelmäßig angepasst wird, stabilisiere dagegen die Finanzierung und verhindere, dass die öffentliche Quote über 70 Prozent klettert. Alexander Möller resümiert: „Die Finanzierung des ÖPNV basiert auf seinen Fahrgeldeinnahmen, den öffentlichen Mitteln der Ebenen von Politik, Ländern und Kommunen sowie Effizienzgewinnen, also mit einem starken Eigenbeitrag unserer Unternehmen.“

Die gemeinsame Weiterentwicklung des ÖPNV von Politik und Unternehmen beschränkt sich nicht auf den stetigen Mittelfluss. Beispielsweise wartet die Branche darauf, dass die oft jahrelan-

Weitere Infos unter: [www.vdv.de/oepnv2040](http://www.vdv.de/oepnv2040)



ANZEIGE

**KONVEKTA**  
The Innovation Company.

**neXwork**  
Effiziente Klima-Konzepte für eine grüne Zukunft

6000 Konvekta CO<sub>2</sub>-Wärmepumpen für E-Busse

www.konvekta.de

Technical components shown:  
 ENERGY COLLECT, CO<sub>2</sub> HEAT PUMP, ENERGY STORAGE MODULE, TEMPERATURE MANAGEMENT, BATTERY HEATING AND COOLING, CONTROL UNIT WITH AES-MODE, MEASURING SENSORS, EFFICIENT COMPONENTS.

# Kritisch und konstruktiv die Mobilität entwickeln

Zuerst brachte der SZ Gipfel-Salon, eine Veranstaltungsreihe der Süddeutschen Zeitung, das vom VDV beauftragte Leistungskostengutachten in eine breitere Fachöffentlichkeit. „Mobilitätswende ausgebremst?“ war das Thema, unter dem die Zukunft des ÖPNV in Deutschland intensiv beleuchtet wurde. An der Veranstaltung in München waren der VDV und die Initiative „Zukunft Nahverkehr“ von DB Regio beteiligt.

„Vor ein paar Jahren war die Mobilitätswende noch ein Thema, bei dem man das Gefühl hatte, da geht es richtig voran – vor Trump, vor Putins Krieg, vor Corona“, sagte Lisa Nienhaus, Leiterin der SZ-Wirtschaftsredaktion zur Einleitung des Gipfel-Salons. Vor der Diskussionsrunde hatte Alexander Möller, ÖPNV-Geschäftsführer des VDV, die zentralen Ergebnisse und Forderungen des Leistungskostengutachtens vorgestellt (siehe Seite 6). VDV-Präsident Ingo Wortmann, Chef

der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG), war mit der Tram gekommen. Wie er zum Auftakt der Gesprächsrunde berichtete, hatte er ein typisches Problem des ÖPNV hautnah erleben müssen: Seine Bahn hatte mehrfach im Stau gestanden, „weil einfach zu viele Autos auf der Straße waren“. Dabei ist die ÖPNV-Bilanz der bayerischen Lan-

„Mobilitätswende ausgebremst?“ Dieses Thema diskutierten (v. l.) Alexander Möller (VDV), Josef Rott (Bayerisches Verkehrsministerium), Moderatorin Lisa Nienhaus (Süddeutsche Zeitung), Thomas Prechtl (Bundesverband Schienennahverkehr), Jan Schilling (DB Regio) und Ingo Wortmann (Münchner Verkehrsgesellschaft/VDV).



dehauptstadt eine der besten in Deutschland: Rund 25 Prozent der Mobilität bedient die MVG mit Bussen und Bahnen. Wortmanns Zielvorstellung von einer Mobilitätswende ist ein „Marktanteil“ von 80 Prozent, nimmt man Fußgänger, Radfahrer und ÖPNV zusammen.

Jan Schilling, Vorstand Marketing bei DB Regio, verwies in der Gesprächsrunde auf die Notwendigkeit, das Thema Mobilitätswende differenziert anzugehen. Erfolgsmeldungen wie aus den Innenstädten der großen Metropolen seien in ländlichen Regionen nicht vorstellbar. Dort werde der ÖPNV „immer deutlich unterliegen“. Gleichwohl gehe es auch auf dem Land darum, den Menschen die Freiheit zu geben, aus einem guten Angebot von Bussen und Bahnen die passende Mobilität auszuwählen – ohne Auto. Natürlich könne man den Individualverkehr nicht überall ersetzen. Es gehe vielmehr darum, das Angebot in ein Gesamtsystem zu integrieren. Aber: „Da sind wir bei Weitem noch nicht.“

Doch vor der Verkehrswende „werden wir erstmal eine Infrastrukturwende machen müssen“, sagte Ingo Wortmann. Thomas Prechtl, Präsident des Bundesverbandes Schienennahverkehr (BSN) und Sprecher der Geschäftsführung der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG), der SPNV-Aufgabenträger des Bundeslandes, sah das milliardenschwere Investitionsprogramm der Bundesregierung als „richtigen Ansatz“, um die Infrastruktur wieder auf einen aktuellen Stand zu bringen. Doch wie schnell geht das? „Um das Sondervermögen richtig verbauen zu können, müssen wir die Themen ‚Planen‘ und ‚Baurechtsicherheit herstellen‘ beschleunigen.“ Josef Rott, Abteilungsleiter Vernetzte Mobilität und ÖPNV im bayerischen Verkehrsministerium, zollte der ÖPNV-Branche hohes Lob für den Vorstoß in Sachen Mobilitätswende. Das Leistungskostengutachten komme zum richtigen Zeitpunkt, schaffe Vertrauen, sei durchdacht und verantwortungsbewusst: „Dass Sie kritisch rangehen, finde ich gut, auch dass Sie selbstkritisch herangehen.“



Hier geht es zu einem Mitschnitt des SZ Gipfel-Salons:  
[www.sz-gipfel.de/salon/livestream](http://www.sz-gipfel.de/salon/livestream)



Welche Anstrengungen müssen unternommen werden, um in Deutschland einen attraktiven und zukunftsfähigen Nahverkehr zu schaffen? Vor allem sind erhebliche Investitionen notwendig. Darüber bestand in der Diskussionsrunde Einigkeit.



» VDV-Mitgliederversammlung

VDV Die Verkehrsunternehmen

Ingo Wortmann · VDV-Präsident · Vorsitz der Münchner Verkehrsgesellschaft mbH · Geschäftsführer für den Bereich Mobilität

# ÖPNV auf dem Pfad der Transformation

„Wir müssen digitaler, emissionsfrei, leistungsfähiger und zuverlässiger werden – und zwar überall.“

Ingo Wortmann  
VDV-Präsident

Transformation braucht Verlässlichkeit: Von der diesjährigen VDV-Jahrestagung gingen deutliche Signale des Aufbruchs aus. Vor dem nächsten großen Schritt steht der öffentliche Verkehr auf der Straße: Deutschland soll zum Leitmarkt für autonomes Fahren im ÖPNV werden.

**E**rstmalig fand der führende deutsche Mobilitätskongress zusammen mit der weltweit bedeutendsten Veranstaltung zum Thema ÖPNV statt – dem UITP Summit, für den allein mehr als 10.000 Fachleute aus über 100 Ländern nach Hamburg gekommen waren. Auf seiner Jahrestagung begrüßte der VDV mehr als 900 Teilnehmende aus der Verkehrsbranche, Wirtschaft, Wissenschaft und Politik. Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder sprach per Videobotschaft zu den Gästen der VDV-Jahrestagung. „Im Koalitionsvertrag haben wir uns vorgenommen, die Finanzierung des ÖPNV auf eine neue Grundlage zu stellen und das System der Trassenpreise anzupassen“, hob der Bundesverkehrsminister hervor: „Dabei setzen wir auch auf die Expertise des VDV und seiner Mitglieder“, betonte er die gemeinsame Verantwortung von Politik und Branche.

Ingo Wortmann unterstrich in seiner verkehrspolitischen Rede, dass sich die Branche in einer der größ-

ten Transformationen ihrer Geschichte befinde: „Wir müssen digitaler, emissionsfrei, leistungsfähiger und zuverlässiger werden“, sagte der VDV-Präsident: „Und zwar überall.“ Neben den Zukunftsthemen wie Digitalisierung, Effizienzsteigerung und Innovationen stand vor allem das autonome Fahren im Fokus der VDV-Jahrestagung. Das gastgebende Verkehrsunternehmen, die Hamburger Hochbahn, hat hierbei eine Vorreiterrolle eingenommen („VDV Das Magazin“ berichtet). „Deutschland muss zum Leitmarkt für autonomes Fahren werden“, so Ingo Wortmann, „und die Bundesregierung muss dieses Ziel, das sie sich im Koalitionsvertrag gesetzt hat, entschlossen umsetzen.“ Der VDV-Präsident betonte, dass es nun darum gehe, gemeinsam in Modellregionen mit vierstelligen Stückzahlen in den Regelbetrieb zu kommen. Ähnlich wie in Hamburg gibt es weitere Pilotprojekte zum autonomen Fahren im ÖPNV. Der Rhein-Main-Verkehrsverbund testet beispielsweise erstmals Level-4-Fahrzeuge. →

Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder (CDU, l.) schickte eine Videobotschaft. Hamburgs Verkehrsminister Anjes Tjarks (M.) erläuterte den Weg der Hansestadt zum autonomen Fahren. Luxemburgs ehemaliger Außenminister Jean Asselborn (r.) hielt eine leidenschaftliche Rede für den Frieden und die Werte der Demokratie.



Übergabe (l.): „Team Hamburg“ (r.) reichte den Staffelstab weiter an „Team Karlsruhe“, Gastgeber der VDV-Jahrestagung 2026. Den Diskussionsbeitrag von UITP-Präsidentin Renée Amilcar (mit Mikro) verfolgten (von vorn) Knut Ringat (RMV), Andreas Matthä (ÖBB), Judith O'Meara (EIT Urban Mobility), Martin Wischner (HVLE), Robert Henrich (Hamburger Hochbahn) und Oliver Wolff (VDV).



Was jedoch fehlt, sind eine bundesweit koordinierte Strategie, die langfristig finanziert ist, sowie ein durch öffentliche Mittel unterstützter Markthochlauf.

Wie das funktionieren könnte und wie ein Finanzierungskonzept aussieht, stellte der VDV anlässlich der Jahrestagung erstmals anhand konkreter Zahlen vor. „Mit dieser Anschubfinanzierung von drei Milliarden Euro kann die Transformation vom Pilotprojekt zum Regelbetrieb gelingen“, sagte Ingo Wortmann. Im Rahmen eines bundesweiten Projekts seien fünf bis sieben Modellregionen vonnöten, in denen autonome Systeme in verschiedenen Verkehrsräumen und unter realen Bedingungen erprobt und skaliert werden können. „Und wir brauchen eine gemeinsame Roadmap, getragen von Bund, Ländern, Branche und Industrie, die den Weg in den Regelbetrieb strukturiert vorgibt.“

Der ÖPNV ist bereit, und die gesetzlichen Voraussetzungen bestehen. Für den Hochlauf des autonomen Fahrens im ÖPNV seien die „On-Demand-Verkehre von heute nicht nur ein Element der Mobilitätswende, sondern vor allem eine Brückentechnologie“, verdeutlichte VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff. Der VDV fordert ein „Deutschlandangebot“ mit Standards, Mitfinanzierung durch den Bund und Anreizmodellen der Länder. Danach würde sich bis zum Jahr 2040 das gesamte ÖPNV-Angebot nahezu verdoppeln, gemessen in Nutzkilometern (+ 90 Prozent gegenüber 2024). Die zur Verfügung stehenden Sitzplatzkilometer stiegen um 65 Prozent. Im Jahr 2040 würden mindestens 27 Prozent mehr Personenkilometer mit dem ÖPNV zurückgelegt. „Wenn Deutschland beim autonomen Fahren im ÖPNV führend sein will, braucht es nicht nur Pilotprojekte, sondern wirtschaftliche Perspektiven“, so Oliver Wolff: „On-Demand ist dabei der reale Startpunkt.“

Robert Henrich, Vorstandsvorsitzender der Hamburger Hochbahn, betonte, dass autonomes Fahren „große Chancen für den ÖPNV der Zukunft bietet“, und kündigte an, dass die Hochbahn als nächsten Schritt Roboshuttles und Robomidibusse im Linienverkehr erproben werde. „Gerade im Linienverkehr kann fahrerloses Fahren perspektivisch einen großen Beitrag zur Mobilitätswende leisten.“ Zudem lägen die Kostenvorteile auf der Hand. Robert Henrich bezifferte die Vollkosten pro Fahrzeugkilometer bei einem mit mehr als 70 Fahrgästen besetzten E-Solobus zwischen acht und zehn Euro, bei einem Robomidibus (mehr als 30 Fahrgäste) zwischen fünf und sieben und bei einem Roboshuttle mit mehr als zehn Fahrgästen auf drei bis fünf Euro.

Neben dem autonomen Fahren ging es in den Fachforen um die weiteren Zukunftsthemen Personal, New Mobility und die Digitalisierung zur Effizienzsteigerung im öffentlichen Verkehr. Wie künftig die Eisenbahninfrastruktur finanziert wird, war die Frage im Forum Eisenbahn. Im Forum ÖPNV drehten sich die Vorträge darum, wie die Transformation im Tagesgeschäft des ÖPNV im Sinne der Fahrgäste gestaltet wird.

Unterdessen laufen die Vorbereitungen für die nächste VDV-Jahrestagung vom 9. bis 11. Juni 2026 in Karlsruhe. Die gastgebenden Verkehrsbetriebe Karlsruhe (VBK), die Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG) und der Karlsruher Verkehrsverbund (KVV) sowie die Technologieregion Karlsruhe versprechen ein „echtes Innovationsfeuerwerk“.

Mehr Infos dazu unter: [www.vdv.de/jahrestagung](http://www.vdv.de/jahrestagung)



## Trassenpreise: „Jeder Prozentpunkt mehr verlagert Güter zurück auf die Straße“



Seit Juni ist Nicole Knapp (Foto) beim VDV Geschäftsführerin Eisenbahnverkehr. Im Interview erläutert sie, wie und warum das Trassenpreissystem reformiert werden muss.

*Frau Knapp, die Trassenpreise für den Güter- und den Personenverkehr steigen rasant. Welche Folgen hat das für die Branche?*

» **Nicole Knapp:** Die Auswirkungen sind dramatisch. Allein im Dezember 2024

stiegen die Trassenpreise für einen Standardgüterzug auf dem Netz der DB InfraGO um rund 16 Prozent – für Ende 2025 ist eine weitere Erhöhung um acht bis 35 Prozent angekündigt. Schon heute machen Trassenpreise bis zu 20 Prozent des Frachtpreises im Schienengüterverkehr aus. Damit wird die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene massiv beeinträchtigt. Die Folge: Angebotskürzungen, Standortverlagerungen – und im schlimmsten Fall eine Rückverlagerung von Gütern auf die Straße. Das ist ein Rückschritt für den Klimaschutz und die Versorgungssicherheit.

*Was muss kurzfristig geschehen?*

» Ganz klar, die im Haushaltsentwurf der Bundesregierung für 2026 geplante Kürzung bei der Trassenpreisförderung im Schienen-

güterverkehr von 275 auf 265 Millionen Euro ist für die Branche ein schmerzhafter Einschnitt. Für den Schienengüterverkehr braucht es insgesamt mindestens 350 Millionen Euro, um die aktuelle Leistungsfähigkeit zu sichern. Auch im Personenfernverkehr besteht eine eklatante Finanzierungslücke, die es zu schließen gilt. Wenn wir jetzt nicht gegensteuern, ist der Schaden für Wirtschaft und Klima dauerhaft.

*Und mittelfristig? Reicht eine Aufstockung der Förderung aus?*

» Nein, sie ist nur ein Notpflaster. Wir brauchen eine strukturelle Reform des Trassenpreissystems. Ein zukunftsfähiges Modell muss Planungs- und Investitionssicherheit schaffen, volkswirtschaftliche Mehrwerte abbilden und echte Anreize für die Schiene setzen. Ob über ein reformiertes Vollkosten- oder ein Grenzkostensystem – entscheidend ist, dass Trassenpreise nicht länger ein Wettbewerbsnachteil sind. Der Koalitionsvertrag formuliert es klar: „Wir werden das Trassenpreissystem reformieren.“ Das muss jetzt Realität werden.



# Strategien für die Personalarbeit von morgen

„Zukunftssicher? – Zukunft sichern!“ Unter diesem Leitgedanken steht der kommende VDV-Personalkongress. Vom 17. bis 19. September 2025 treffen sich Personalerinnen und Personaler aus der Verkehrsbranche in Dresden.

**P**otenziale von Mitarbeitenden finden und entfalten und die Menschen binden: Darum dreht sich das Programm des 12. VDV-Personalkongresses. Drei Tage präsentieren und diskutieren Personalerinnen und Personaler aus der Verkehrsbranche ihre Lösungen, wie Unternehmen ihre Zukunft sichern und nachhaltig erfolgreich sein können (siehe Interview). Der VDV und mit ihm der VDV-Ausschuss für Personalwesen sowie die gastgebenden Dresdner Verkehrsbetriebe (DVB) erwarten 200 Teilnehmende, darunter zahlreiche Personalverantwortliche und weitere Führungskräfte.

## Mit KI gegen den Fachkräftemangel

Gleich zu Beginn geht es um Bildungsgerechtigkeit: „Arme Eltern, schlechte Chancen?“ Dr. Dagmar Wolf, Bereichsleiterin Bildung bei der Robert Bosch Stiftung, geht der Frage nach, wie es um die Fachkräfte von morgen bestellt ist. Mit Spannung erwartet werden dürfte auch der Vortrag von Susanne Renate Schneider, die nicht nur als Arbeitspsychologin, sondern auch als ChatGPT- und KI-Nerd angekündigt ist. Sie stellt dar, wie künstliche Intelligenz den Fachkräftemangel auffangen kann (siehe auch Interview Seite 18).

## Diversity und Zuwanderung als Chance

Neben diesen Themen 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 Personalarbeit im Fokus – damit die Verkehrsbranche als Arbeitgeber attraktiv bleibt. Denn die Grundlage eines sicheren und zuverlässigen ÖPNV und Schienengüterverkehrs sind und bleiben kompetente und qualifizierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den Verkehrsunternehmen.



Weitere Infos unter  
[www.vdv-akademie.de/  
tagungen/12vdv-personal-  
kongress](http://www.vdv-akademie.de/tagungen/12vdv-personalkongress)



**DREI FRAGEN AN**  
Harald Kraus (Foto),  
Vorsitzender des  
VDV-Personal-  
ausschusses und  
Vorstandsvorsitzender  
der VDV-Akademie

*Herr Kraus, der kommende VDV-Personalkongress steht unter dem Motto „Zukunftssicher? – Zukunft sichern!“. Was erwartet die Teilnehmenden?*

» **Harald Kraus:** Wir wollen diskutieren, wie unsere Branche langfristig stabil und leistungsfähig bleibt und wie wir aktiv dafür sorgen können. „Zukunft sichern“ heißt für uns, die großen Herausforderungen beim Personal mit innovativen Ansätzen anzugehen, etwa mit künstlicher Intelligenz oder durch die gezielte Förderung von Mitarbeitenden. „Zukunftssicher“ wird die Branche nur, wenn sie ein attraktiver Arbeitgeber bleibt – mit guter Führung, gesunder Arbeitswelt und einer Unternehmenskultur, die Vielfalt und Wandel ernst nimmt. Der Personalkongress bietet genau dafür Raum: für Impulse, Kontroversen und vor allem für den gemeinsamen Austausch. Denn klar ist: Den anstehenden Generationswechsel in der Branche wollen und müssen wir aktiv gestalten.

*Die Ergebnisse der großen Deutschlandumfrage „Fahrpersonal Bus & Bahn“ zeigen die Lage deutlich. Was sind für Sie die wichtigsten Erkenntnisse, und was folgt daraus?*

» Die Zahlen sind ebenso eindeutig wie alarmierend: 51 Prozent beurteilen das Image ihres Berufs als schlecht oder eher schlecht. Das dürfen wir nicht hinnehmen. Besonders junge Menschen erwarten eine transparente, digitale und wertschätzende Ansprache.

Fast 55 Prozent der Fahrerinnen und Fahrer kamen als Quereinsteigende zu uns, doch unsere Prozesse sind darauf nicht konsequent ausgelegt. Die Branche muss sich stärker auf diese Zielgruppen ausrichten, präsenter auf Social Media sein, klare Infos zu Gehalt, Dienstplänen und Karriereperspektiven liefern. Und wir müssen zuhören: 30 Prozent der Beschäftigten empfinden die Dienstpläne als größte Belastung. Wer bleiben soll, braucht verlässliche Strukturen, gute Führung – und Anerkennung.

*Was fordern Sie von der Politik, um die öffentliche Mobilität personell abzusichern?*

» Die Branche ist bereit, ihren Teil zu leisten. Aber ohne verlässliche politische Rahmenbedingungen geht es nicht. Allein im ÖPNV fehlten zuletzt 20.000 Busfahrerinnen und Busfahrer, zusammen mit den Tramfahrern gehen bis 2030 jährlich 6.000 in Rente. Gleichzeitig steigen die Anforderungen: Für ein größeres ÖPNV-Angebot – ein Deutschlandangebot – benötigen wir deutlich mehr Personal. Die Politik muss deshalb handeln, etwa den Erwerb des Busführerscheins reformieren. Der kostet in Deutschland bis zu 14.500 Euro. Oder bundesweit einheitliche Sicherheitsstandards schaffen wie eine 30-tägige Speicherdauer von Videoaufnahmen. Mobilität braucht Menschen. Aber Menschen brauchen auch Rahmenbedingungen, die den Einstieg und den Verbleib im Beruf erleichtern.



# Wie KI zu einem Mitarbeitenden wird

Künstliche Intelligenz „omagerecht“ erklären und Ängste nehmen: Das hat sich Susanne Renate Schneider (kl. Foto) zur Aufgabe gemacht. Auf Instagram ist sie besser bekannt als „RenateGPT“. Wer sie live erleben möchte, hat dazu auf dem VDV-Personalkongress in Dresden die Gelegenheit. Dort will die Arbeitspsychologin und Autorin erläutern, wie künstliche Intelligenz den Fachkräftemangel auffangen kann. Über das Thema sprach mit ihr Catharina Goj von der VDV-Akademie für den Podcast „Nächster Halt“.



*Frau Schneider, viele fragen sich: Wird KI den Menschen ersetzen – oder wird er entlastet?*

» **Susanne Renate Schneider:** Wir sind bei Weitem noch nicht an dem Punkt, wo wir morgen alle ersetzt werden können. Als Psychologin sage ich: Lasst uns doch die menschlichen Fähigkeiten, die wir haben, durch die KI unterstützen. Was wir dann

erreichen können, ist immens. Ich bin kein Automatisierungsfreund, weil wir dann eine andere Sorte von Fehlern, die möglich sind, bekommen und unter Umständen blind in Probleme hineinlaufen können. Man muss sich allerdings mit dem Thema KI auseinandersetzen. Das heißt auch, das Köpfchen zu benutzen. Über die Fähigkeiten und die Expertise, die jeder Mensch individuell hat, verfügen andere nicht. Es geht also

darum, diese Skills beim Prompten so einzusetzen, dass man mit dem KI-Modell richtig arbeiten kann. Dann wird KI ein Mitarbeitender. Wer nicht von KI ersetzt werden will, sollte sich nicht von KI ersetzen lassen. Ich motiviere alle Leute dazu, viel mit KI zu arbeiten und die eigene Expertise mit reinzunehmen. Das bringt am Ende die meisten Vorteile für uns alle.

*Bei kreativen Aufgaben drängt sich der Eindruck auf: Wenn wir jetzt alles nur noch in KI machen, haben wir einen Einheitsbrei.*

» Ist auch so – wenn wir nicht richtig prompten. Dann speisen wir ja quasi wieder generische Daten in das System, mit denen wieder neue KI-Modelle trainiert werden. Am Ende wird alles noch generischer. Wenn man wirklich einen guten Prompt hat, den man auf die Zielgruppe und deren Tonalität anpasst, wird es spezifischer. Dann gehen wir schon ein bisschen weg

von diesem Einheitsbrei. Egal, was herauskommt: Ich rate, es immer noch mal anzupassen – einfach nur, damit man selber dabei ist.

*Wo stößt KI an ihre Grenzen?*

» Ein KI-Tool ist so trainiert, dass es ein hilfreicher Assistent ist. Halluzination ist jedoch ein Thema. Das ist der Fachbegriff dafür, dass KI am Ende lügt – und zwar direkt ins Gesicht. Das Tückische daran ist, dass das Ergebnis sehr realistisch klingt. Hier kommt es wieder auf die Expertise und die Medienkompetenz des Menschen an. Auch den Umweltgedanken darf man nicht aus den Augen verlieren. Eine Anfrage in KI verbraucht mehr Energie als eine Google-Anfrage. Richtig zu prompten, schont die Ressourcen.

*Was muss politisch und bildungstechnisch passieren, damit KI eine sinnvolle Unterstützung wird?*

» Jetzt kommt es darauf an, vor allem Schülerinnen und Schülern sowie Lehrenden zu zeigen, wie KI richtig angewandt werden kann. Wir sollten dazu aktiv selbst etwas anbieten. Die Politik wird schon nachkommen, aber vielleicht dauert es ein bisschen.

*Welche Kompetenzen müssen Mitarbeitende unbedingt mitbringen, um in einer zunehmend KI-unterstützten Arbeitswelt zu bestehen?*

» Als Grundvoraussetzung: Offenheit. Man benötigt keine technischen Fähigkeiten, um sich mit KI auseinanderzusetzen, sondern nur Offenheit und Kommunikation. Wir müssen

offen dafür sein, uns auch mit einem KI-Tool unterhalten zu wollen. Dann kommt eins nach dem anderen.

*Stichwort Datenschutz: Wie kann man im Unternehmen die richtigen Prompts generieren, ohne Geheimnisse oder wichtige Unternehmensdaten zu verraten?*

» Das ist der größte Knackpunkt für viele Mitarbeitende und Unternehmen. Zu wissen, was man mit KI machen und nicht machen kann, gehört ebenfalls zur neuen Medienkompetenz. Alle personenbezogenen Daten und Unternehmensinterna – was also noch nicht im Internet steht –, haben in den Prompts nichts zu suchen. Außerdem sollte man schauen, wie die KI-Richtlinien im Unternehmen sind.

*Wie kann künstliche Intelligenz konkret dabei helfen, den Fachkräftemangel zu bekämpfen?*

» Was KI – vor allem die Sprachtools – sehr gut kann, sind repetitive Aufgaben, die etwa in Verwaltungen einen Riesenteil der Arbeitszeit ausmachen. Ich meine sich wiederholende Aufgaben, bei denen man nichts mehr hinzulernt. Wer es schafft, diese repetitiven Aufgaben ein bisschen zu minimieren und weniger Zeit zu investieren, kann Fähigkeiten, die im Unternehmen vorhanden sind, woanders nutzen. Das ist der größte und schnellste Impact, der zu erreichen ist.



Eine Langfassung des Gesprächs finden Sie unter:  
[www.vdv-akademie.de/podcast/123-ki-und-fachkraeftemangel/](http://www.vdv-akademie.de/podcast/123-ki-und-fachkraeftemangel/)



## Deutschlandangebot 2040 in 1:45 erklärt

„Lange fehlte uns ein Zielbild für den deutschen ÖPNV“, sagt Alexander Möller: „Jetzt haben wir ein Zielbild vorgelegt – das Deutschlandangebot 2040.“ So beginnt das Video, das im Mittelpunkt des aktuellen Branchennewsletters Transformation steht. Der VDV-Geschäftsführer für den Bereich ÖPNV fasst dort die wesentlichen Inhalte des Leistungskostengutachtens in 1:45 Minuten zusammen und stellt dar, um welche Themen es in den kommenden Monaten der verkehrspolitischen Diskussion geht. Das Info-Format „Branchennewsletter Transformation“ gibt es seit Februar 2025. Ins Leben gerufen wurde es anlässlich der damals kurz bevorstehenden Bundestagswahl. In kurzen Videos stellt die VDV-Geschäftsführung aktuelle Themen aus der Arbeit des Branchenverbands vor. Mittlerweile sind drei Folgen erschienen. Zum Auftakt fasste VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff die Herausforderungen zusammen, vor denen die im Februar gewählte Bundesregierung steht. In Folge 2 erläuterte VDV-Technikgeschäftsführer Martin Schmitz, was die Verkehrsunternehmen bei der Transformation des Busverkehrs beschäftigt – die Elektrifizierung und die Einführung des autonomen Fahrens.



**Abonniert werden kann der Branchennewsletter unter:**

[hauptstadtbuero@vdv.de](mailto:hauptstadtbuero@vdv.de), Betreff: Transformation braucht Verlässlichkeit



# Lieblinge im Linienbus

Bereits zum dritten Mal feiert die ÖPNV-Branche von ihren Fahrgästen ausgewählte Lieblingsbusfahrerinnen und -fahrer. In Berlin werden am 25. September die Siegerinnen und Sieger des Wettbewerbs prämiert. Für die Verkehrsunternehmen geht es dabei nicht nur um eine freundliche Imagekampagne: Angesichts des wachsenden Personalmangels wollen sie auch für ihre fahrplanmäßig rollenden Arbeitsplätze werben.

**S**ie sind Menschen wie du und ich: groß und klein, alt und jung, mal gut gelaunt, mal weniger. Von vielseitiger Mentalität und mit vielen Nationalitäten: Rund 100.000 Busfahrerinnen und Busfahrer sind tagtäglich unterwegs. Pflichtbewusst,

dem Alltag des Linienverkehrs, die nun auf der Kampagnen-Webseite nachzulesen sind.

In der abschließenden Bewertung werden nun fünf Geschichten ausgewählt, die nach Ansicht der Jury die große Bedeutung des ÖPNV auf der Straße und vor allem den persönlichen Einsatz des Fahrpersonals besonders eindrucksvoll darstellen. Die Siegerinnen und Sieger müssen zum Teil in gründlicher Detektivarbeit bei den Verkehrsunternehmen ermittelt werden: welcher Bus auf welcher Linie? An welchem Tag zu welcher Uhrzeit? In den Kategorien „Alltagsheld:in“ und „Außergewöhnliche Leistung“ waren besondere Qualitäten der Busfahrerinnen und -fahrer zu beschreiben. Und in der gegenüber dem Vorjahr neu geschaffenen Kategorie „Schülerverkehr“ konnten die jüngsten regelmäßigen Fahrgäste Bilder malen und so ihr besonderes Erlebnis aus dem Bus darstellen.



Hülya Görel (l.) und Uwe Blaich (M.) gehörten 2024 zu den Geehrten. VDV-Vizepräsident Werner Overkamp (r.) freut sich über eine der eingesandten Kinderzeichnungen.

achtsam, hilfsbereit sind sie das Gesicht des ÖPNV überall auf deutschen Straßen. Ihren Dienst tun sie meist unauffällig, Linie für Linie strikt nach Fahrplan. Und doch sind unter den Menschen hinterm Lenkrad immer wieder welche, die sich bei ihrer Kundschaft, den Fahrgästen, buchstäblich ins Herz gefahren haben. Aus besonderem Anlass oder einfach so: Lieblingsbusfahrerinnen und -fahrer zu ehren, ist für die Verkehrsunternehmen zur Ehrensache geworden.

## 2.000 Erlebnisse eingereicht

Fast zehn Milliarden Fahrgäste nutzten im vergangenen Jahr den ÖPNV, viele davon den Bus. Mehr als 2.000 dieser Kunden hatten ein kleines oder größeres Erlebnis mit der Frau oder dem Mann am Steuer, das sie zum Malstift greifen ließ oder an die Tastatur brachte: Sie erzählten ihre besondere Geschichte. Dazu aufgerufen hatten der VDV, der Fahrgastverband Pro Bahn und DB Regio. Eine vielfältige Jury aus erfahrenen Verkehrsfachleuten der drei Initiatoren sowie Vertreterinnen und Vertreter aus der Verkehrspolitik des Deutschen Bundestags, aus Gewerkschaften und aus dem Verbraucherschutz sichtete im Sommer alle Berichte und traf dann eine Vorauswahl – die „Top 30“ mit spannenden oder anrührenden Erlebnissen aus

geschaffenen Kategorie „Schülerverkehr“ konnten die jüngsten regelmäßigen Fahrgäste Bilder malen und so ihr besonderes Erlebnis aus dem Bus darstellen.

Werner Overkamp, VDV-Vizepräsident für den Bereich Bus, freut sich, dass die gesamte Branche vom privaten Omnibusgewerbe über die kommunalen Unternehmen bis hin zu den DB-Bussen in den 2.000 Einsendungen mit Erlebnissen in Wort und Bild bedacht wurde: „Das zeugt von großer Dankbarkeit und Respekt für die Leistungen der Kolleginnen und Kollegen am Steuer“, so Werner Overkamp: „Sie halten unser Land mobil, ermöglichen soziale Teilhabe und sind wichtig für die Wirtschaft.“ Es sei auch ein gutes Signal für alle jungen Menschen, die sich vorstellen könnten, hinterm Buslenkrad in den Liniendienst einzutreten. Werner Overkamp zufolge wechseln jährlich 6.000 Mitarbeitende allein bei Bus und Tram in den Ruhestand; zuletzt fehlten bundesweit 20.000 Busfahrerinnen und -fahrer.



Die „Top 30“ und weitere Infos:  
[www.lieblingsbusfahrerin.de](http://www.lieblingsbusfahrerin.de)



# Europas mühsamer Weg zum nachhaltigen Verkehr

Die neue EU-Kommission in Brüssel hat nach ihrer Amtseinführung im Dezember auf breiter Front ihre Arbeit aufgenommen. Mit dem Griechen Apostolos Tzitzikostas ist ein neuer Kommissar für den Bereich Transport und Tourismus angetreten. Weniger Bürokratie, mehr Wettbewerbsfähigkeit, mehr Innovation und weiterhin mehr Schienenverkehr für den europäischen „Green Deal“ bestimmen die Politik der Gemeinschaft.

Ursula von der Leyen, wortgewandte Präsidentin der EU-Kommission, beschrieb die Zielsetzungen der Europapolitik mit einem schlichten Satz: „Wir werden uns bemühen, Europa schneller und einfacher zu machen.“ Der Erfolg der neuen Kommission werde daran gemessen werden, „ob wir in der Lage sind, die von uns gesetzten Ziele zu erreichen“. Für den Verkehrskommissar hatte von der Leyen gleich einen umfangreichen Arbeitsauftrag: die Transeuropäischen Netze (TEN) fertigstellen, mehr Hochgeschwindigkeitsstrecken zwischen Europas Metropolen, mehr Nachtzüge, digitale Tickets über die Bahngrenzen hinweg, Verwaltungsaufwand verringern, Rechtsvorschriften vereinfachen und bürokratische Meldepflichten minimieren, digitale Tools für bessere und schnellere Lösungen nutzen.

„Das Thema Bürokratieabbau ist in der EU mindestens so aktuell wie in Berlin“, beobachtet Marlene Boegner, die im VDV-Europabüro

in Brüssel für „Europäische Eisenbahnangelegenheiten“ zuständig ist. Die Fachfrau, die zuvor in der Europapolitik in Berlin tätig war, befasst sich für den VDV in Brüssel mit Fragen des europaweiten Personen- und Güterverkehrs auf Schienen. Gemeinsam mit Büroleiterin Annika Degen bringt sie unter anderem die Vorstellungen der VDV-Mitgliedsunternehmen in die Diskussionen um weniger Bürokratie auf europäischer Ebene ein. „Wir sind dabei, eine Liste mit Vereinfachungsvorschlägen aus Sicht des deutschen öffentlichen Verkehrswesens und Schienengüterverkehrs zu erstellen. Die werden wir dann der Kommission übergeben, um uns mit konstruktiven Vorschlägen einzubringen“, berichtet Annika Degen.

Vorausgegangen ist eine Abfrage bei den Mitgliedsunternehmen, welche EU-Gesetze derzeit unverhältnismäßig hohen bürokratischen Aufwand mit sich bringen und wie dieser reduziert werden



„Wir sind dabei, eine Liste mit Vereinfachungsvorschlägen zu erstellen. Die werden wir dann der Kommission übergeben.“

**Annika Degen**  
Leiterin des VDV-Europabüros zur VDV-Initiative „Bürokratieabbau“

könnte. Aus den VDV-Unternehmen kamen über 100 Ideen für weniger Bürokratie und 18 weitere für neue EU-Gesetzgebung. Annika Degen: „Wahrscheinlich werden wir am Ende rund 40 konkrete Vorschläge machen können. Im Herbst wird die finale Liste vorliegen und der EU-Kommission sowie Abgeordneten zur Verfügung gestellt werden.“

## Fahrerlaubnis bleibt Thema

Bereits in ihren ersten Monaten konnte die neue Kommission ein Projekt abschließen, das unmittelbare Auswirkungen auf die Verkehrsunternehmen hat. Im Frühjahr gelang es nach langen Verhandlungen, die Überarbeitung →



**DREI FRAGEN AN Marlene Boegner (Foto), seit Anfang 2025 Expertin für Europäische Eisenbahnangelegenheiten im VDV-Europabüro**

*Frau Boegner, nach der Europawahl im vergangenen Jahr ist die neue EU-Kommission angetreten. Muss der Verkehrssektor mit einer neuen politischen Ausrichtung rechnen?*

» **Marlene Boegner:** Im Europaparlament haben die rechten Parteien zugelegt, und der VDV hat einige Ansprechpartner aus der politischen Mitte verloren. Damit einher geht eine neue politische Ausrichtung in der EU-Kommission. Es fällt auf, dass weniger als früher vom „Green Deal“ gesprochen wird, obwohl die Kommission hinter den Kulissen den Klimaschutzkurs weiterverfolgt. Der Fokus liegt klar auf Wettbewerbsfähigkeit, Wirtschaftswachstum und Resilienz. Insofern ist damit zu rechnen, dass die vielfältigen Bemühungen um mehr Wettbewerb im öffentlichen Verkehr und die Schaffung des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums neben der Dekarbonisierung zentrale Themen bleiben.

*Der von der Kommission vorgelegte Entwurf für ihren Mehrjährigen Finanzrahmen (MFR) hat mit einem vergrößerten Volumen gegenüber der letzten Legislatur bei den Mitgliedstaaten wenig Begeisterung ausgelöst. Steuert die EU auf einen weiteren Konflikt zu?*

» Erst einmal abwarten. Sowohl Verkehrskommissar Tzitzikostas als auch der Verkehrsausschuss des EU-Parlaments haben den Entwurf begrüßt. Für unsere Branche bedeutsam ist, dass gerade in den verkehrsrelevanten Bereichen die Fördermittel deutlich aufgestockt werden sollen. Ganz besonders

die Mittel für die militärische Mobilität, wie von den Regierungen der Mitgliedstaaten mit Interesse registriert wurde. Geplant ist, den Finanzrahmen für den Ausbau der Infrastrukturen auf über 17 Milliarden Euro zu verzehnfachen. Davon profitieren auch die Eisenbahnen. Denn sie spielen bei der militärischen Mobilität und beim Transport von sehr schwerem Gerät wie Panzern eine besondere Rolle.

*Aus der Außensicht drängt sich der Eindruck auf, in der EU werde viel zu viel an Details herumgedoktert ...*

» Der Teufel steckt aber meist im Detail! Mehr Verkehr auf die Schiene, vor allem im Güterverkehr, ist auch ein Dauerthema in den Fachgremien, die sich mit dem Kombinierten Verkehr beschäftigen. Seit Ende 2023 läuft die Bearbeitung der entsprechenden Richtlinie. Herauskommen sollen attraktivere, die Wettbewerbsfähigkeit steigernde Bedingungen für den Schienengüterverkehr, um mehr Container, Wechselbehälter und komplette Lkw-Aufbauten von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Auch hier kommt es auf Details an: Es werden unter anderem die Ausnahmen von Wochenend-, Feiertags- und Nachtfahrverboten für Lkw im Kombinierten Verkehr sowie die Einführung einer digitalen Plattform für „Electronic Freight Transport Information“ (eFTI) verabschiedet. Mithilfe der Plattform sollen Güterverkehrsinformationen, die bislang in Papierdokumenten übermittelt wurden, digital zur Verfügung gestellt werden.

der europäischen Führerscheinrichtlinie abzuschließen. Zunächst muss nun der mit dem Rat gefundene Kompromiss durch das Plenum des EU-Parlaments verabschiedet werden. Erst danach kann der Text im Amtsblatt der EU veröffentlicht werden und wenig später in Kraft treten. Im Anschluss muss das Gesetz noch in deutsches Recht überführt werden.

Zwar ging es in der politischen Diskussion primär um die Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit und das Mindestalter privater Fahrerinnen und Fahrer, doch lagen auch Änderungsvorschläge auf dem Tisch, die der ÖV-Branche Kopfschmerzen bereitet hätten. „Da wurde ernsthaft darüber beratschlagt, das Mindestalter für Busfahrerinnen und Busfahrer aus Sicherheitsgründen zu erhöhen“, erklärt Annika Degen: „Das hätte unseren Mitgliedern schon Sorge bereitet, weil es derzeit bekanntlich schwierig ist, Fahrernachwuchs zu gewinnen.“ Doch schließlich einigte sich die europäische Politik darauf, das Mindestalter von Fahrerinnen und Fahrern für Linien- wie Reisebusse bei entsprechender Ausbildung auf 21 Jahre festzulegen. Und

den Mitgliedsstaaten der EU bleibt es zugestanden, auch 18-Jährige im Linienverkehr auf Strecken bis zu 50 Kilometern hinterm Lenkrad zuzulassen, wenn diese entsprechend geschult sind.

Das Thema Fahrerlaubnis für Busse wie Bahnen wird das Zweierteam in Brüssel noch weiter beschäftigen. „Wenn die Führerschein-Richtlinie in Kraft tritt, sind wir im Europabüro wahrscheinlich schon mit dem nächsten Gesetz beschäftigt, welches die Fahrerinnen und Fahrer betrifft“, erläutert Annika Degen. So soll die Berufskraftfahrerrichtlinie (EU) 2022/2561 ab Ende 2025 überarbeitet werden. Ebenfalls am Horizont wartet die Überarbeitung der europäischen Triebfahrzeugführer-Richtlinie 2007/59/EG, in der es um die Anforderungen an Fahrpersonal im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr geht.

**Infrastruktur: Kapazitäten besser managen**

Zu den größeren aktuellen Aktivitäten in der Brüsseler Verkehrspolitik zählt die Verabschiedung einer Verordnung für das Kapazitätsmanagement im Eisenbahnver-



*EU-Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen will „Europa schneller und einfacher machen“, so das erklärte politische Ziel.*

kehr. „Das klingt zunächst einmal reichlich theoretisch, aber es betrifft unsere Bahnunternehmen bis in die Details“, sagt Marlene Boegner. Ziel der Verordnung sei es, die Nutzung vorhandener Infrastrukturkapazitäten auf den Strecken und in Bahnhöfen sowie Umschlaganlagen durch entsprechende Regelwerke zu optimieren, um so insgesamt Transportvolumina sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr zu steigern.

Speziell der grenzüberschreitende Verkehr soll von der Verordnung profitieren und die Zusammenarbeit der Bahnen über nationale Grenzen hinweg gefördert werden. Das zu erarbeitende Regelwerk soll dafür verbindliche, klare Planungs- und Zuteilungsverfahren für Fahrwegkapazitäten entwickeln. „Der VDV begrüßt das eigentlich“, betont Marlene Boegner, „denn eine optimierte Verteilung der Kapazitäten kann natürlich die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene steigern.“ Gleichzeitig drohe aber neue Bürokratie, wenn es nicht gelingen sollte, Überregulierungen durch die neue Verordnung zu vermeiden. Die konkreten Ausgestaltungen dieser Vorschrift waren in den bisherigen interinstitutionellen Gesprächen in Brüssel zum Teil heftig umstritten. Nun will aber die derzeitige dänische Ratspräsidentschaft mit einer letzten Verhandlung im Herbst Nägel mit Köpfen machen und das Thema abschließen.

**Güter: Verlagerung auf die Straße vermeiden**

Mehr Verkehr auf die Schiene, speziell im Güterverkehr, ist ein Dauerthema. Seit 2023 befassen sich

Ministerrat und das europäische Parlament mit der EU-Richtlinie, die Höchstmaße und Gewicht für Straßenfahrzeuge festlegt – der Weights and Dimensions Directive (WDD). Heiß diskutiert wird eine Erhöhung der Maximallast für Lkw von 40 auf 44 Tonnen. „Aus VDV-Sicht muss das vom Tisch, denn mit jeder zusätzlichen Tonne Kapazität auf der Straße droht eine weitere Verlagerung der Transporte von der Schiene, statt sie im intermodalen Verkehr zum Rückgrat emissionsarmer Lieferketten zu machen“, erklärt Marlene Boegner. Lediglich dem Kombinierten Verkehr sollten diese 44 Tonnen Maximallast im Vor- und Nachlauf vorbehalten bleiben.

Der VDV setzt sich dafür ein, dass ein weiterer spezieller Vorteil des Güterverkehrs auf der Schiene gegenüber der Straße in den Verhandlungen berücksichtigt wird: die Tatsache, dass Güter auf der Schiene auch wirtschaftlich weitaus weniger Belastungen für Verkehr und Umwelt – die externen Kosten – verursachen als jeder Lkw-Transport auf der Straße.



*Vorstellung des Mehrjährigen Finanzrahmens (MFR): EU-Verkehrskommissar Apostolos Tzitzikostas erläuterte die Bedeutung für den Bereich Transport und Tourismus.*

**1.111**

TRAININGS FÜR MEHR  
ZIVILCOURAGE HAT DIE  
MUTIGER-STIFTUNG

SEIT 2011

DURCHGEFÜHRT

# Mehr Mut ist machbar



Josephine Ategwa begrüßt die Teilnehmenden zu dem etwa vierstündigen Training für mehr Zivilcourage und Hilfsbereitschaft im Alltag.

Aufmerksam hinsehen, entschlossen einschreiten und effektiv helfen, ohne sich selbst in Gefahr zu bringen: Mit speziellen Trainings will die muTiger-Stiftung Zivilcourage und Hilfsbereitschaft im Alltag stärken. Das Angebot ist kostenlos, aber trotzdem wertvoll – für die Teilnehmenden und die Gesellschaft. „VDV Das Magazin“ war in Gelsenkirchen dabei.

**I**n der Bahn wird eine junge Frau von einem Mann bedrängt. Jugendliche mobben einen vermeintlich Schwächeren an der Haltestelle. Szenen wie diese können im ÖPNV jedem begegnen, vielleicht schon bei der nächsten Fahrt. Und die anderen Fahrgäste? Keiner sagt was, keiner macht was.

Ein Mittwochnachmittag im Juli: Die muTiger-Stiftung hat zu einem öffentlichen Zivilcourage-Training eingeladen. Eine Gruppe von acht Frauen und Männern hat sich in der Zentrale des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr (VRR) in Gelsenkirchen getroffen: Sie wollen mutiger

werden. „Ich bin eher der passive Typ“, berichtet ein Teilnehmer von einem Erlebnis, bei dem er nicht eingegriffen hat, und über die eigene Ohnmacht: „Hinterher habe ich mich geärgert.“ Ein weiterer Teilnehmer pendelt mit der Bahn zur Arbeit. Er erzählt: „Ich nehme die eine oder andere Situation wahr, weiß aber nicht, wie man reagieren muss.“

So geht es vielen Menschen. Viele wissen nicht, wie sie eingreifen können. Hinzu kommen Zeitmangel und die Angst, selbst zum Opfer zu werden. Oder das Gefühl, in der stressigen Situation überfordert und machtlos zu sein. „Warum gerade ich? Sollen die anderen doch...“ Fachleute nennen das Verantwortungsdiffusion.

„Wir verstehen Zivilcourage so, dass man sich keineswegs in eine körperliche Auseinandersetzung begeben soll.“

**Ernst Nieland**  
Master-Trainer bei der  
muTiger-Stiftung

Beim Zivilcourage-Training wollen die Teilnehmenden lernen, welche Methoden und Taktiken sie das nächste Mal anwenden können, wenn sie erneut eine brenzlige Situation erleben. „Wir verstehen Zivilcourage so, dass man sich keineswegs in eine körperliche Auseinandersetzung begeben soll.“



Die überraschende Kraft der positiven Gedanken: Teilnehmerin Angelika baut Spannung auf. Trainer Ernst Nieland kann nur mit Mühe ihren Arm runterdrücken



Keineswegs fest im Griff: Hier lernt ein Teilnehmer, sich mit dem bloßen Anheben der Arme und der Hebelwirkung zu befreien.



Klare Körpersprache: Teilnehmerin Kathrin geht an Trainerin Josephine Ategwa vorbei und behält sie im Auge.

dersetzung begeben soll“, macht Ernst Nieland gleich zu Beginn klar. „Vor allem geht es um verbale Kommunikation und Körpersprache“, erklärt seine Trainerkollegin Josephine Ategwa. Ernst Nieland ist bei der muTiger-Stiftung von Anfang an dabei. In seinem aktiven Berufsleben war er als Sicherheitsbeauftragter bei der „Bogestra“ für Ordnungspartnerschaften verantwortlich. Zusammen mit Security-Fachleuten der Kötter-Akademie und der Kötter-Unternehmensgruppe sowie der Polizei hat er die Zivilcourage-Trainings maßgeblich gestaltet. Als eine Art „Chefcoach“ gibt er sein Wissen nicht nur an die Teilnehmenden weiter, sondern bildet auch Nachwuchstrainerinnen und -trainer aus.

**Dazwischengehen oder lieber nicht?**

Los geht es an diesem Nachmittag mit kurzen Filmen, die Konflikte zeigen, wie sie sich in Bussen und Bahnen

„Es ist immer ratsam, unbeteiligte Menschen mit einzubeziehen und um Mithilfe zu bitten.“

Josephine Ategwa  
Zivilcourage - Trainerin bei der muTiger-Stiftung

ereignen können. Dazwischengehen oder sich lieber raushalten? Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer erarbeiten Lösungen, wie sie in einer schwierigen Situation reagieren können. „Sich rauszuhalten, gilt auf alle Fälle in unübersichtlichen Situationen, in denen die Täter in der Überzahl sind und in denen Waffen erkennbar sind“, rät Ernst Nieland: „Dann die Polizei rufen.“ Ansonsten gelte die Drei-L-Regel: „Licht, Lärm und Leute.“ An einem Ort, wo es hell ist, lässt sich mit Lärm (lautes Rufen, „Hier wird gerade jemand angegangen“) die Aufmerksamkeit anderer auf die Situation lenken. In die muss sich niemand allein begeben. „Es ist immer ratsam, unbeteiligte Menschen mit einzubeziehen und um Mithilfe zu bitten“, betont Josephine Ategwa.

**Keine Angst vor der Notbremse**

Wie, das üben die Teilnehmenden dann im Rollenspiel und lernen, dass es auf die gezielte Ansprache ankommt: „Sie mit dem gelben T-Shirt, können wir zusammen dem Opfer helfen?“ „Sie mit der roten Handtasche, rufen Sie die Polizei!“ Doch was tun, wenn offensichtlich Gefahr droht? „Wenn ich sehe, dass jemand in der Bahn mit einem Messer hantiert, würde ich sofort die Notbremse ziehen – auch wenn dort draufsteht ‚Missbrauch ist strafbar‘“, verdeutlicht die Zivilcourage-Trainerin: „Wenn es um Leib und Leben geht, sollte man das auf jeden Fall machen.“ Ansonsten gilt es, alle Hilfsmittel zu nutzen, die zur Verfügung stehen: den Sprechknopf drücken, Personal ansprechen, direkt die Polizei rufen und so schnell wie möglich der Situation entkommen.

Außerdem lernen die Teilnehmenden, welche Signale sie als Fahrgäste senden können, um nicht Opfer zu werden – etwa einen Sitzplatz am Gang und nicht am Fenster wählen, eine aufrechte Körperhaltung zeigen und im Fall des Falls mit lauter und fester Stimme sprechen. Was darf ich tun? Was muss ich tun? Rechtliche Grundlagen zu Notwehr und zu unterlassener Hilfeleistung gehören ebenso zu den Trainingsinhalten wie der Umgang mit Stress sowie die Sensibilisierung für Rassismus.

**Armlänge reicht als Abstand nicht aus**

Nach der Theorie wird es körperlich. Es geht um Selbstbehauptung und jetzt in der Praxis um die Signale, dass man kein Opfer ist. Die Teilnehmenden probieren, mit welcher Körpersprache sie etwa aggressiv Bettelnden begegnen und an ihnen vorbeigehen können. Josephine Ategwa und Ernst Nieland geben außerdem Hilfestellung und praktische Tipps, etwa wie man sicher und fest steht oder wie man mit wenig Kraftaufwand die eigenen Arme mit Hilfe der Hebelwirkung aus einem Klammergriff befreit. Schnell wird allen klar: Die viel zitierte Armlänge Sicherheitsabstand reicht nicht aus. „Besser ist die Entfernung, bei der man bei seinem Gegenüber die Augen und die Füße gleichzeitig im Blick behalten kann“, verdeutlicht Ernst Nieland. Was allein die Kraft der Gedanken bewirkt, demonstriert er mit Teilnehmerin Angelika: „Positive Gedanken bringen uns dazu, Spannkraft in den Körper zu bringen.“ Der sportliche Trainer hat sichtlich Mühe, den ausgestreckten Arm der Frau runterzudrücken.

Ob das Training am Ende wirklich zu mehr Handlungssicherheit im Alltag führt, wird sich wohl erst zeigen, wenn die nächste kritische Situation kommt. „Nicht zu-



**DIE MUTIGER-STIFTUNG**

Die muTiger-Stiftung wurde 2011 vom Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) und der Kötter-Unternehmensgruppe ins Leben gerufen. Sie setzt sich für mehr Zivilcourage und Hilfsbereitschaft im Alltag ein. Wichtigstes Ziel ist es, Menschen in die Lage zu versetzen, in kritischen Situationen mutig, verantwortungsbewusst und sicher zu handeln, ohne sich selbst zu gefährden. Anfang Juni fand das 1.111. Training statt. Mehr als 17.000 Menschen, darunter viele Schülerinnen und Schüler sowie Auszubildende, haben mittlerweile an einer der Einheiten teilgenommen. Die gemeinnützige Stiftung finanziert sich über Spenden und wird vom ehrenamtlichen Engagement getragen.

erst auf den Täter achten, sondern zunächst dem Opfer helfen und selbstbewusst einschreiten“: Das nimmt Teilnehmerin Heike aus dem Training mit. „Ich habe gelernt, in einer Bedrängnissituation das Opfer anzusprechen, es aus der Situation zu holen und Hilfe zu holen“, berichtet Hans-Werner. „Durch das Ausprobieren und Erleben bleibt das Erlernte besser im Gedächtnis“, erläutert Trainer Ernst Nieland: „Das reduziert die Scheu einzugreifen.“



Weitere Infos unter [www.mutigertiger.de](http://www.mutigertiger.de)



**WICHTIGE VERHALTENSGESAMTREGELN AUF EINEN BLICK**

**Wer für sich und andere Verantwortung übernimmt**

- erkennt eine Notlage,
- bewahrt Ruhe und sorgt für die eigene Sicherheit,
- merkt sich wichtige Einzelheiten,
- wählt den Polizeiruf 110,
- hilft Opfern im Rahmen der eigenen Möglichkeiten,
- fordert weitere Menschen zur Mithilfe auf.
- **Wichtig:** Grundsätzlich den Kontakt zu Täterinnen und Tätern meiden.

Quelle: muTiger-Stiftung



## Geheime Buslinie trickst Touristen aus

Es ist ein offenes Geheimnis unter Bewohnerinnen und Bewohnern Barcelonas und eine besondere Form der Daseinsvorsorge: In der katalanischen Hauptstadt, die stark unter dem Massentourismus leidet, hat die Verwaltung eine Buslinie vom öffentlichen Radar genommen. Dazu ließ sie alle Hinweise auf die Verbindung 116 aus Google Maps, Apple Maps oder auch City Mapper entfernen. Zuvor hatten unzählige Touristen versucht, mit dem Nachbarschaftsbus von und zum beliebten Park Güell zu gelangen. Entsprechend groß waren die Warteschlangen, noch größer der Unmut der Anwohner, die nicht mehr von A nach B kamen. Mit dem „Secret Bus“ genießen sie nun wieder „freie Fahrt“. Für Barcelonas Gäste bieten sich andere öffentliche Linien an. Sie müssen nur etwas länger zu Fuß gehen. Erwähnung fand der innovative Ansatz jüngst auf dem UITP Summit in Hamburg – und stieß auf reges, wenn auch diskretes Interesse.

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

### Termin

**20. – 21. Nov. 2025**  
**1. Deutscher ETCS-Kongress, Fulda**



Dem European Train Control System widmet sich erstmals ein eigener Kongress. Zu den Themen zählen die strategische Planung sowie technische, politische und finanzielle Fragen, auf die es bei der Implementierung und im Betrieb ankommt.

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

### Weiterführende Informationen

Die nächste Ausgabe von „VDV Das Magazin“ erscheint im Oktober 2025.

„VDV Das Magazin“ finden Sie auch online unter:

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

VDV VerbandsApp:

→ [app.vdv.de](http://app.vdv.de)

VDV-Webseite:

→ [www.vdv.de](http://www.vdv.de)

Folgen Sie uns auf Social Media:

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

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

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

### Impressum

VDV Das Magazin

Herausgeber:

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

Redaktion VDV:

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

Anschrift der Redaktion:

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

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

Realisierung, Text und Redaktion:

AD HOC PR, Gütersloh: Stefan Temme (Lt.),  
 Christian Jung, Ulla Rettig

Mitarbeit:

Eberhard Krummheuer

Anzeigen:

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

Grafik-Design:

Lars Haberl (AD HOC PR, Gütersloh),  
 Lutz Hesker (AD HOC PR, Gütersloh,  
 freier Mitarbeiter)

Produktion und Druck:

Bitter & Loose GmbH, Greven

Anzeigenpreise:

Laut Mediadaten 2025

Bildnachweise:

Titelmotiv: KI-generiert mit ChatGPT

AD HOC PR/Lars Haberl (2, 27-29); Adobe Stock/4kclips (30); Adobe Stock/Ahmads (18); Adobe Stock/Barillo\_Images (20); Adobe Stock/Markus Mainka (15); Adobe Stock/My Ocean studio (26); Adobe Stock/RioPatuca Images (2, 22-23); Deutsche Bahn AG/Oliver Lang (4-5); Deutsche Bahn AG/Max Lautenschläger (30); DVB/Jürgen Herrmann (16); European Union (25); Michael Fahrig Fotografie (2, 12-14); KI-generiert mit ChatGPT (2, 6-7, 8, 10); Arne Landwehr (21); picture alliance/NurPhoto (25); Christine Rogge (18); Daniel Schepers (10, 11); VDV (3, 6, 15, 17, 23, 24, 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.

## GEMACHT FÜR DIE STADT



DESIGNED TO LEAD ...  
 BUILT TO LAST

## DER VOLLELEKTRISCHE C127 EV

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



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

[www.mcv-de.com](http://www.mcv-de.com)



# Fachkräfte leicht gewinnen und binden

## Flexibel in die Zukunft

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

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



**Zu unserem Angebot gehören:**

### **VERKEHRS>MED**

Betriebliche Krankenversicherung

### **VERKEHRS>RENTE**

Betriebliche Altersversorgung  
Absicherung bei Berufsunfähigkeit

### **VERKEHRS>ZEIT**

Zeitwertkonten

Eine Gemeinschaftsinitiative von



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