

VDV

Das Magazin

Was uns bewegt. Wen wir bewegen.

Ausgabe 04 | 2026



Fernverkehr:

Die Signale stehen auf mehr Wettbewerb

Seite 6

InnoTrans: Branchentreff
der Superlative wird 30

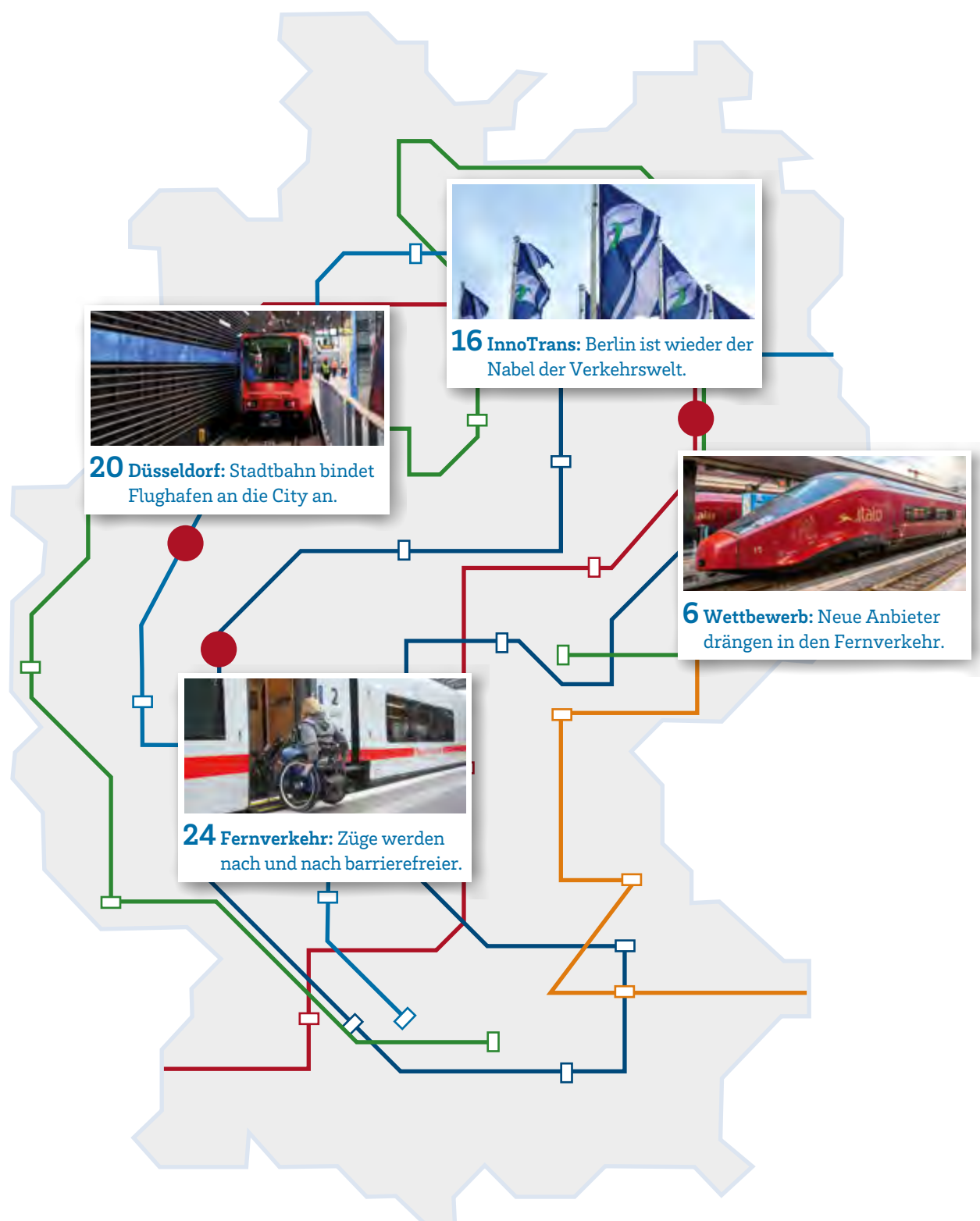
Seite 16

Eröffnung: Stadtbahn verbindet
Düsseldorfs City mit dem Airport

Seite 20

Barrierefreiheit: Niederflur
hält Einzug in den Fernverkehr

Seite 24



16 InnoTrans: Berlin ist wieder der Nabel der Verkehrswelt.

20 Düsseldorf: Stadtbahn bindet Flughafen an die City an.

6 Wettbewerb: Neue Anbieter drängen in den Fernverkehr.

24 Fernverkehr: Züge werden nach und nach barrierefreier.

Förderung für E-Busse droht zu versiegen



Gegen Ende dieses Sommers, der zu heiß und zu trocken war, ließ folgende Nachricht aufhorchen: Deutschlands CO₂-Ausstoß ist im ersten Halbjahr nur geringfügig gesunken, berichtete die Denkfabrik „Agora Energiewende“. Geht das in diesem Tempo so weiter, verfehlt Deutschland 2026 erstmals sein gesetzliches Klimaziel. Auch für 2030 sei das Land nicht auf Kurs.

Vor diesem Hintergrund ist für uns nicht nachvollziehbar, dass im Haushaltsplan 2027 bis 2030 für den Klima- und Transformationsfonds (KTF) ausgerechnet die Förderung des Ankaufs von Bussen mit alternativen Antrieben gekürzt werden soll. Dieser Haushaltstitel bildet die Grundlage dafür, die Busflotten im ÖPNV auf emissionsfreie Antriebe umzustellen. Dazu sind wir gesetzlich verpflichtet.

Dieser wichtige Fördertopf soll von rund 403 Millionen Euro in 2026 auf 130 Millionen Euro in 2027 gekürzt werden. Angesichts der um sich greifenden Klimakrise drängt sich das Bild vom Tropfen auf dem heißen Stein auf. Wird die Kürzung so umgesetzt, können wir die Umstellung unserer Linienbusflotten und den Umbau unserer Betriebshöfe nicht in dem gesetzlich geforderten Umfang und Zeitrahmen abschließen.

Ohne einen auskömmlichen Förderkatalog für emissionsfreie Linienbusse droht ein genereller Abbruch von Busbeschaffungen und die nachhaltige Beschädigung der europäischen Busindustrie. Deshalb ist die Kürzung auch wirtschaftspolitisch nicht nachvollziehbar. Im Auftrag des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie kommt die „Begleituntersuchung zur Förderung von Elektrobussen im ÖPNV“ zu dem Ergebnis, dass rund 80 Prozent der Busersteller in der EU produzieren. Dazu gehören hierzulande beispielsweise die Standorte verschiedener Hersteller in Mannheim, Neu-Ulm, Dortmund, Salzgitter, Nürnberg und Berlin.

Der tatsächliche Förderbedarf ist ohnehin deutlich höher. Im Zeitraum bis 2035 werden für die Umstellung auf alternative Antriebe rund 15,5 Milliarden Euro an Bundesmitteln benötigt, was auch mit dem erforderlichen Zu- und Umbau der Infrastruktur zusammenhängt. Wir hoffen daher, dass diese Entscheidung vor dem Hintergrund der Faktenlage für die kommenden Haushaltsjahre überdacht wird.

Herzlichst, Ihr

Ingo Wortmann

3 Editorial

Förderung für E-Busse droht zu versiegen.

4 VDV im Bild

Seit 30 Jahren Weltneuheiten auf der Schiene

6 Titelstory

Schnelle Züge beflügeln den Wettbewerb im Fernverkehr.

12 Titelstory

Britische Prellböcke vor dem Kanaltunnel

16 Aktuell

InnoTrans: Im Branchentreff der Superlative steckt die DNA des VDV.

19 Aktuell

VDV-Kundenbarometer: Zufriedenheit mit dem ÖPNV leicht verbessert

20 Aktuell

Düsseldorf nimmt ersten Abschnitt der neuen U81 in Betrieb.

24 Hintergrund

Barrierefreiheit wird im Fernverkehr zunehmend zum Qualitätsmerkmal.

28 Hintergrund

Arbeitsministerin Bärbel Bas auf der VDV-Fachkräftekonferenz

30 Zu guter Letzt

Mit dem „Job-Turbo“ ans Lenkrad eines KVB-Busses



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



Seit 30 Jahren Weltneuheiten rund um die Schiene

Berlin ist wieder der Nabel der Verkehrswelt: Vom 22. bis 25. September läuft die „InnoTrans“. Die größte Messe für Verkehrstechnik ist auch in diesem Jahr für den einen oder anderen Rekord gut. Zudem feiert sie mit ihrer 15. Ausgabe einen runden Geburtstag: Vor 30 Jahren wurde die internationale Fachausstellung aus der Taufe gehoben. Ein paar Zahlen gefällig? Waren es 1996 noch 172 Aussteller, werden es in diesem Jahr fast 3.000 sein. Vor zwei Jahren zog die InnoTrans rund 170.000 Fachbesucherinnen und -besucher aus 128 Ländern an. Auf dem weltbekannten Gleis- und Freigelände (Foto) waren 133 Fahrzeuge zu sehen – nahezu alles, was auf Schienen rollt, sowie elf E-Busse. Übrigens: Der VDV zählt zu den Gründungsverbänden der InnoTrans. Der VDV-Gemeinschaftsstand in Halle 2.2 ist auch in diesem Jahr zentraler Anlaufpunkt für die Branche. **Weitere Infos ab Seite 16.**

Schnelle Züge beflügeln den Wettbewerb

Der private italienische Betreiber Italo plant den Einstieg in den deutschen Markt mit Hochgeschwindigkeitszügen, die er bei Siemens bestellt hat. Während in Deutschland kontrovers über die Konkurrenz für den ICE diskutiert wird, ist Wettbewerb auf schnellen Schienen im Ausland schon länger Alltag. Ideen für weitere, meist internationale Projekte zeichnen sich ab, auch mit Perspektiven für Deutschland.

Tiefblau lackiert sollen die Italo-Züge voraussichtlich ab 2028 antreten. Hinter der ungewöhnlichen Farbgebung verbirgt sich ein alter Bekannter – der von Siemens Mobility in Krefeld gebaute „Velaro“ als Produktvariante des ICE 3 neo. Geplant ist vom Betreiber NTV („Nuovo Trasporto Viaggiatori“), hinter dem seit Ende 2023 als Hauptaktionär die italienische Reederei- und Kreuzfahrtgruppe MSC steht, zunächst ein stündliches Angebot zwischen Mün-

chen und Dortmund sowie ein Zug alle zwei Stunden zwischen München, Berlin und Hamburg. Mit 30 Zügen will Italo an den Start gehen.

Die Bundesnetzagentur hat ihr Okay gegeben. Die Netztöchter DB InfraGO muss demnach künftig ein Viertel der Kapazitäten im Schienennetz für Wettbewerber des DB Fernverkehrs offen halten. „Wettbewerb ist für uns nicht neu. Seit Jahren sind neben dem DB Fernverkehr auch andere Unternehmen im →

Flix Train plant, ab 2028 ein Hochfrequenznetz aufzubauen. Mit neuen Zügen des spanischen Herstellers Patentes Talgo will das Unternehmen alle deutschen Metropolen verbinden.

i „WOLLEN ZUR STÄRKUNG DER DEUTSCHEN SCHIENE BEITRAGEN“



Seit 2017 gehören die grünen Züge von Flix Train zum Schienenfernverkehr in Deutschland – bereits im Wettbewerb mit dem DB Fernverkehr. Bislang sind 16 Züge im bundesweiten Einsatz, bald werden es deutlich mehr sein: Flix Train hat 65 Züge beim spanischen Hersteller Talgo bestellt. Sie entsprechen weitestgehend den lokbespannten ICE L, welche die DB als Ersatz für die in die Jahre gekommene Intercity-Flotte geordert hat. „Damit wollen wir zu einer Stärkung der deutschen Schiene beitragen und das Potenzial auf dem Heimatmarkt für nachhaltiges Unternehmenswachstum nutzen“, erklärt Flix-CEO André Schwämmlein (Foto). Das bisherige Angebot richte sich weniger gegen den Bahnkonzern, vielmehr sei es als „komplementäres Angebot“ zur Erschließung neuer Kundenschichten für den Schienenverkehr konzipiert. Schon heute würden nicht nur die großen Hauptbahnhöfe angefahren, sondern zahlreiche Mittelzentren. Und durch Kooperationen mit dem Schienennahverkehr werde das Netz immer dichter. Neben den neuen Zügen aus Spanien beginnt Flix schon jetzt, mit modernisierten Reisezugwagen aus dem Intercity-Dienst der DB das Angebot zu verdoppeln. Mit den neuen Zügen werde dann ab 2028 ein Hochfrequenznetz aufgebaut, das alle deutschen Metropolen miteinander verbindet. Bedenken, dass das kräftig vergrößerte Zugangebot nicht die erforderlichen Fahrplantrassen bekommt, hat Schwämmlein nicht: „Unser Ziel ist es, alle großen deutschen Ballungsräume mit Flix Train in enger Taktung zu verbinden. Es sind mehr als genug Kapazitäten für unsere Flix Train-Expansion vorhanden. Am Ende ist alles eine Frage der effizienteren Nutzung der Infrastruktur.“ Eine zentrale Rolle für das angepeilte Wachstum nehme die Strecke München – Berlin ein, mit der die bayrische Landeshauptstadt erstmals ins Flix-Netz aufgenommen wird. Mit der neuen Zuggeneration, die Spitzentempo 230 km/h fahren kann, öffnen sich laut Schwämmlein auch die ICE-Hochgeschwindigkeitsstrecken für die grünen Züge. Entstehen soll ein „Hochgeschwindigkeitsnetz auf Augenhöhe mit der Staatsbahn“.

Markt“, sagt Dr. Michael Peterson, Vorstand Personenfernverkehr der Deutschen Bahn AG: „Unser Anspruch ist klar: Wir wollen unseren Fahrgästen heute und künftig die besten Verbindungen, moderne Züge, Komfort und Sauberkeit an Bord sowie attraktive Preise bieten. Gleichzeitig brauchen wir faire und verlässliche Spielregeln für alle Anbieter.“ Gegen die Entscheidung der Bundesnetzagentur hat DB InfraGO vor dem Kölner Verwaltungsgericht mittlerweile Klage eingereicht (siehe Infokasten Seite 11).

Mauro Moretti, im Berlusconi-Zeitalter Chef der Staatsbahn Ferrovie dello Stato Italiane (FS), musste sich in der renommierten römischen Tageszeitung „Corriere della Sera“ vor 14 Jahren wütende Kommentare anhören. Das sei nun die italienische Antwort auf die Herausforderungen des freien Marktes, klagte ein Leser. Ein anderer meinte:

Moretti sei „wirklich unanständig, er sollte zurückgetreten werden“. Grund für die Reaktionen: Mit einem massiven Zaun hatte die Bahn im Vorortbahnhof Roma Ostiense im Jahr 2012 den Start ihres neuen Wettbewerbers Italo zu verhindern versucht.

Nicht nur, dass NTV von der zum Bahnkonzern Ferrovie dello Stato (FS) gehörenden damaligen Aufsichtsbehörde der Zugang zum Hauptbahnhof Roma Termini und anderen zentralen Stationen untersagt worden war: Mit der Absperrung wurde der Weg von der eigens im Bahnhof Ostiense gebauten Lounge „Casa Italo“ zu den abfahrbereiten Zügen erschwert. Es gab seinerzeit noch für Jahre weitere Versuche, den Newcomer zu stoppen, doch inzwischen ist die Bahnaufsicht an das italienische Verkehrsministerium übergegangen. Das Nebeneinander läuft nunmehr eher gelassen und erfreut sich an der wachsenden Zahl von Bahnreisenden.

Die staatliche Trenitalia ist nach wie vor Marktführer im Stiefelland, mit einem Reisendenvolumen von 70 Prozent – in einem immer größer werdenden Markt, der sich gemessen in Passagierkilometern seit dem Start von Italo 2012 mehr als verdoppelt hat. Das Monopolunternehmen hatte nach dem Eintritt von NTV mit kräftigen Preissenkungen seine Stellung zu behaupten versucht, wobei der Wettbewerber nach Beobachtung von →



Wir wollen unseren Fahrgästen heute und künftig die besten Verbindungen, moderne Züge, Komfort und Sauberkeit an Bord sowie attraktive Preise bieten. Gleichzeitig brauchen wir faire und verlässliche Spielregeln für alle Anbieter.

Dr. Michael Peterson
Vorstand Personenfernverkehr
der Deutschen Bahn AG



Ein Hochgeschwindigkeitszug von Italo in der Station Roma Termini: In Deutschland will das Unternehmen ab 2028 eine tiefblaue Variante des ICE neo von Siemens aufs Gleis setzen.

ANZEIGE

KI

InnoTrans

Halle 2.1 | Stand 425

22. – 25. Sept. 2026

Treffen Sie uns in Berlin

Driven by Smart Intelligence

Mit KI und Smart Intelligence optimiert INIT Angebot, Betriebsabläufe und Servicequalität im öffentlichen Verkehr.

- Ihre Vorteile:**
- Präzise Prognosen für Nachfrage, Auslastung und Ankunftszeiten
 - Optimierte Ressourcen-, Fahr- und Einsatzplanung
 - Intelligente Unterstützung für Leitstelle und Fahrpersonal
 - Überwindung von Sprachbarrieren

Das Ergebnis: fundierte Entscheidungen, effizientere Prozesse und spürbare Entlastung für Ihr Personal.





Spanien als Vorreiter: Zwischen Barcelona und Madrid verkehren drei Fernverkehrsanbieter. Neben der staatlichen „Renfe“ schickt die italienische Trenitalia ihren „Iryo“ ...



... und die französische SNCF ihren TGV Euroduplex unter der Marke „Ouigo España“ auf die Rennstrecke.

italienischen Verkehrsexperten grundsätzlich bestrebt ist, seine Tickets billiger zu verkaufen. Die neue Situation habe zudem zu einem Qualitätswettbewerb geführt. Dies zeigt sich nicht nur in Service und Komfort für die Reisenden, sondern auch mit dichten Fahrplänen. Auf den Hauptrollbahnen etwa zwischen Rom und Mailand gibt es im Takt der Wettbewerber in den Stoßzeiten alle zehn Minuten einen schnellen Zug. Und das nicht nur auf den gut ausgebauten Schnellstrecken quer durch den Stiefel und in der Po-Ebene. Nach Angaben von NTV habe man in der Anfangszeit nur zehn Orte bedient, mittlerweile sind es über 50 große, mittlere und kleinere Städte weit über die Ballungszentren hinaus zwischen Bozen im Norden und Brindisi im Süden.

Frankreich und Italien im Wettbewerbsplan

Der Wettbewerb schneller Züge funktioniert vorwiegend in Frankreich und Italien seit Jahren fahrplanmäßig. Trenitalia wollte zwar keinen Wettbewerb im eigenen Land. Aber die Gesellschaft zählte zu den Vorreitern für Wettbewerb anderswo im Ausland. Zunächst auf einer gemeinsamen mit der französischen Staatsbahn SNCF betriebenen Hochgeschwindigkeitslinie von Mailand und Turin nach Paris. Doch dann stieg die italienische Staatsbahn auch in das innerfranzösische Geschäft ein. Viermal täglich pendelt Trenitalia France seit letztem Sommer zwischen Paris und Marseille in direkter Konkurrenz zur französischen SNCF. Die Franzosen ihrerseits hatten vorüberge-

hend Interesse an Italo, stiegen aber wieder aus, als sich die Gesellschafterstruktur bei NTV verändert hatte. Auch der spanische Hochgeschwindigkeitszug AVE ist regelmäßig auf französischen Schienen unterwegs. Er bedient von Madrid und Barcelona aus die Route entlang der Mittelmeerküste bis nach Lyon. Erklärtermaßen wollen die Spanier den Wettbewerb im Nachbarland ausdehnen und auch Paris erreichen. Sie haben im vergangenen Jahr Toulouse ins Netz aufgenommen und sehen Chancen für einen Wettbewerbsverkehr auf der Südroute Toulouse – Marseille beziehungsweise Avignon, Lyon, Paris.

Die französische Regulierungsbehörde ART (Autorité de Régulation des Transports) sieht den stetig wachsenden Schienenverkehr als einen „Schlüsselfaktor für die Dekarbonisierung des Verkehrs“. Im vergangenen Jahr habe es im Hochgeschwindigkeitssegment eine Steigerung des Aufkommens um vier Prozent gegeben. Seit 2019 sei die Zahl der Passagiere ständig gestiegen; das französische Bahnsystem liege damit in Europa an der Spitze. Auf Strecken, auf denen Wettbewerber von SNCF tätig sind, sei zudem ein starker Anstieg des Zugangebots zu beobachten – über 20 Prozent auf den Verbindungen Paris – Lyon und Paris – Marseille sowie fast hundert Prozent zwischen Frankreich und Italien.

Der französische Bahnmarkt sei sehr offen, beobachtet die Association Française du Rail (AFRA), ein Zusammen-

schluss von alternativen Bahnunternehmen, die neben dem ehemaligen Monopolisten SNCF dort agieren. Eine kürzlich durchgeführte Stichprobenumfrage habe gezeigt, dass 85 Prozent der Franzosen neue Anbieter von Schienenverkehr „als Ergänzung zum etablierten Betreiber“ befürworten, betont Marco Caposciutti, Präsident des Verbandes und Chef von Trenitalia France: „Das französische Eisenbahnsystem ist nicht mehr um einen historischen Betreiber herum organisiert. Es stützt sich auf zwei zentrale Säulen: die Regulierungsbehörde und den Infrastrukturbetreiber SNCF Réseau.“ Gut zwei Dutzend Betreiber und Spezialisten aus den Bahnsektoren – darunter im Güterverkehr auch DB Cargo – gehören dem Verband an.

Spanien: Drei Konkurrenten auf einer Route

Spanien ist das bislang einzige EU-Land, wo gleich drei Bahnen auf einer Route um die Kundschaft konkurrieren – auf der Hochgeschwindigkeitsstrecke Madrid – Barcelona. Die italienische Staatsbahn ist im nationalen Geschäft auf der iberischen Halbinsel mit der Gesellschaft „Iryo“ auf der Schiene. Neben dem Mehrheitsgesellschafter Trenitalia ist unter anderem eine spanische Regionalfluggesellschaft mit an Bord. Dritter Wettbewerber ist die SNCF, die hier mit ihrem Billig-Schnellzug „Ouigo España“ startet. Im spektakulären Preiskampf gibt es sogar Tickets für einen Euro. Im Schnitt sanken die Preise um 58 Prozent, während die Passagierzahlen um 77 Prozent kletterten.

Neben dem Wettbewerb versuchen die Staatsbahnen immer wieder auch, über Kooperationen ihr Netz ins Ausland auszudehnen. Ganz ohne Wettbewerb: Beispielhaft dafür sind die Verbindungen von Frankfurt und Köln nach Amsterdam, die ICE-Züge von Frankfurt nach Paris Est, der TGV von Frankfurt nach Marseille, die TGV Lyra-Züge aus der Schweiz nach Paris sowie der bereits angekündigte Trenitalia-Schnelltriebzug „Frecciarossa“ von Rom und Mailand nach München, vielleicht nach Berlin.

i

DB INFRAGO KLAGT GEGEN DIE BUNDESNETZAGENTUR

Am 2. Juni 1991 startete die Deutsche Bahn, damals noch als Bundesbahn, in die Zeit des Hochgeschwindigkeitsverkehrs mit dem ICE. Aus der ersten Linie, die von Hamburg über Kassel-Wilhelmshöhe, Frankfurt, Mannheim, Stuttgart nach München führte, entstand über die Jahrzehnte ein ausgedehntes Netz für den Fernverkehr auf der Schiene. Heute sind nach Angaben des Konzerns täglich über 900 ICE und Intercityzüge im Inland unterwegs. Viele Züge fahren auch ins benachbarte Ausland, etwa nach Amsterdam, Paris, Zürich und Wien, wobei DB Fernverkehr dafür Kooperationen mit den jeweiligen Nachbarbahnen eingeht, die ihrerseits auch in Deutschland auf vereinbarten Strecken fahren.

Die Kapazitäten und die Qualität des Netzes sind nach Einschätzung der DB und anderer externer Experten an ihren Grenzen angekommen. Aus diesem Grund wehrt sich die Bahn prinzipiell gegen den Wettbewerb, den der italienische private Bahnkonzern NTV in zwei Jahren mit neuen Hochgeschwindigkeitszügen zunächst zwischen München, Berlin und Hamburg sowie zwischen München und Dortmund aufnehmen will. Die Bundesnetzagentur hatte ihre Zustimmung gegeben.

Angeichts der Engpässe auf einigen Strecken und vor allem in den Verkehrsknoten rings um die großen Hauptbahnhöfe hatte die Behörde eine neue Wettbewerbsklausel formuliert. Danach muss die Deutsche Bahn als bisheriger Monopolist im Schienenfernverkehr mindestens ein Viertel der Kapazitäten auf hochbelasteten Strecken potenziellen Wettbewerbern überlassen. Die Wettbewerbshüter erhoffen sich von dem Eintritt weiterer Anbieter in den Fernverkehrsmarkt vor allem sinkende Ticketpreise.

Auf Seiten der DB hingegen werden Einschränkungen auf dem ohnehin überlasteten Netz befürchtet. Deshalb hat die für das Netz zuständige Konzerntochter DB InfraGO gegen die Bundesnetzagentur vor dem Verwaltungsgericht Köln Klage erhoben. Sie will, so die Presseerklärung, „die rechtliche Grundlage, Verhältnismäßigkeit und praktische Umsetzbarkeit der behördlichen Anordnungen gerichtlich klären“ lassen. Mit dem Vorgehen trage die DB InfraGO auch den zahlreich geäußerten massiven Bedenken von Unternehmen, Verbänden und Politik auf Bundes- und Landesebene Rechnung.

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

Zukunftsvision: So stellt sich die KI den Halt des Eurostar Celestia in der Londoner St. Pancras Station vor.

Britische Prellböcke vor dem Kanaltunnel

Ein ganz besonderes Feld mit Wettbewerb und Kooperationen ist der Schienenverkehr durch den Kanaltunnel nach London. Seit drei Jahrzehnten fährt der Eurostar konkurrenzlos durch den Ärmelkanal. Bald soll auch hier ein Wettbewerb der Zugbetreiber stattfinden. Dazu müssen Britanniens Grenzwächter mitspielen.

Schon 2030 will der britische Milliardär Richard Branson, der mit seiner Firma Virgin Atlantic vor Jahren den Luftverkehr zwischen Europa und Nordamerika aufgemischt hatte, mit Virgin Trains in das schnelle Europa-Bahngeschäft einsteigen. Die britischen Behörden haben ihm den lange verwehrt Zugang zu bislang ungenutzten Kapazitäten im Bahnbetriebswerk Temple Mills im Osten Londons zugestanden. Das ist bislang das einzige Depot, in dem in Großbritannien Hochgeschwindigkeitszüge technisch betreut werden können. Inzwischen hat Branson beim französischen Hersteller Alstom zwölf Doppelstock-TGV-Züge für den Betrieb auf den Kanaltunnelrouten von London nach Paris und Brüssel geordert.

Nachdem der für sein unkonventionelles unternehmerisches Handeln bekannte Brite erklärt hatte, er wolle seine Virgin Trains bis nach Deutschland und in die Schweiz verlängern, war auch Gwendoline Caze-nave zur Stelle. Die Vorstandsvorsitzende des Unternehmens Eurostar, an dem Frankreichs Staatsbahn SNCF und die belgische SNCB maßgeblich beteiligt sind, stellte ebenfalls „direkte Verbindungen von London nach Deutschland und in die Schweiz“ in Aussicht. Doch solche Pläne könnten gewissermaßen an einem massiven Prellbock scheitern. Nachdem es den europäischen Bahnen schon vor mehr als 50 Jahren →

50

Flüge allein aus der Schweiz nach London könnten durch Hochgeschwindigkeitszüge eingespart werden.



ICE trifft Eurostar: Beide Hochgeschwindigkeitszüge begegneten sich im Oktober 2010 am selben Bahnsteig der Londoner St. Pancras Station. Der ICE war auf einer Präsentationsfahrt.

gelingen war, mit dem Trans Europa Express (TEE) über die Grenzen hinweg Pass- und Fahrkartenkontrollen während der Fahrt durchführen zu lassen, scheitert das heute an britischer Grenzüberwachung: Wer mit der Bahn durch den Tunnel fahren will, passiert die EU-Außengrenze und reist ins Brexit-UK. Dafür muss jeder Fahrgast mitsamt seinem Gepäck durch die Sicherheitskontrolle – nicht viel anders als auf dem Flughafen, aber schon am Startbahnhof.

So beginnt die Reise an die Themse in aller Regel mit einem Check-in im Bahnhof Paris Nord oder Brüssel Midi oder auch in Lille Europe, Rotterdam oder Amsterdam Centralstation. Dort haben die britischen Grenzwachter ihre Institutionen aufgebaut, und wie auf dem Airport braucht es Geduld, dort durchzukommen. Es erinnert sehr an die Einreise in die DDR am Bahnhof Friedrichstraße in Berlin. Daraus ergibt sich im Umkehrschluss: Wer von weiter herkommt, kann keinesfalls in kürzester Zeit nach London reisen. Er muss umsteigen und mindestens eine Stunde Zeitverlust einplanen.

Die Deutsche Bahn ließ schon 2010 einen ICE bis nach London, Station St. Pancras, rollen. Die ehemaligen Bahnchefs Hartmut Mehdorn und Rüdiger Grube hatten sich das so schön vorgestellt: von Köln nach London in vier Stunden, von Frankfurt aus etwa eine Stunde länger. Daraus wurde bisher nichts, denn dafür hätte der ganze Kontrollapparat der britischen Majestät sowohl in Köln als auch in Frankfurt aufgebaut werden müssen. Eine internationale Taskforce der Bahnen und der Behörden sucht nun nach Lösungen, mag aber noch nicht viel erzählen.

Platzprobleme müssen beseitigt werden

Ohne größere Um- oder Anbauten wird es sicherlich schwierig werden, in den großen Hauptbahnhöfen Räumlichkeiten für Check-in-Einrichtungen zu finden. So suchen Bahnexperten inzwischen nach Alternativen. Im Frankfurter Hauptbahnhof könnte ein zusätzliches Gleis 25 auf der Nordseite entstehen. In Köln wäre wohl nur das Gleis 1 am Hauptgebäude geeignet. Wobei dann die Züge in einer zeitraubenden Schleife beiderseits des Rheins übers hoch belastete Kölner Bahnnetz Richtung London gebracht werden könnten. Eine Alternative wäre es auch, die Terminals nach London im Köln-Bonner Flughafen oder im Bahnhof Horrem auf der Strecke nach Aachen einzurichten. Doch darüber hinaus stellt sich die Frage, ob es auf diesen Relationen – anders als in Paris oder Brüssel – überhaupt ein ausreichendes Verkehrsaufkommen für täglich mehrere Züge gibt. Nur dieses würde den hohen behördlichen Aufwand wirtschaftlich rechtfertigen.



Dies ist wahrscheinlich die größte Einschränkung für zukünftige Fernzugbetriebe durch den Kanaltunnel.

Jon Worth
Bahnexperte und Autor zum Thema
Gepäck- und Passkontrollen

Hinzu kommt: Nach dem Einsteigen in den Zug müssten die Passagiere bis zur Ankunft im UK gewissermaßen hinter Schloss und Riegel bleiben, so wie sie auch den Flieger erst nach Ankunft am Zielflughafen verlassen können. Aus deutscher Perspektive fallen dann Halte in Aachen, aber auch in Lüttich und selbst in Brüssel aus. Der in der Branche international geschätzte deutsch-britische Bahnexperte Jon Worth hat das Szenario weiter ausgemalt. Vorstellbar sei, dass ein halblanger Hochgeschwindigkeitszug von Frankfurt nach Köln fährt. Dort wird er mit einem weiteren Zugteil vereinigt. Zusammen geht es dann nonstop weiter ins englische Königreich.

Kooperationen ebnen Weg durch den Tunnel

Ähnliches ginge auch aus Schweizer Sicht, wo man gerne die Passagiere von über 50 täglichen London-Flügen in die Bahn umsteigen lassen würde: ein Zugteil aus Zürich oder Genf, ab Basel vereinigt mit einem zweiten, dort startenden Zug. Dann vorbei an Straßburg und Paris über Lille zum Kanaltunnel. Sowohl die DB als auch die Schweizer SBB haben dabei schon verstanden, dass sie mit ihren eigenen Flotten kaum in den Tunnel kommen. So gibt es Kooperationsvereinbarungen mit Eurostar, diesen Verkehr zu übernehmen. Was nicht ungewöhnlich wäre: Denn auch die Paris-Route aus Köln und dem Rheinland wird von Eurostar bedient. Als Kooperationspartner der DB, pikanterweise sogar im Wettbewerb zwischen Köln und Brüssel.

don hinzukommen. Bereits im Bau ist ein Wartungswerk am Stadtrand von Paris, und gefahren werden soll ab 2029 von Paris Nord. Das lässt dann sämtliche Probleme mit der Zoll- und Grenzabfertigung ins UK gar nicht erst aufkommen – die Infrastruktur dafür ist bekanntlich vorhanden. Der Sprung auf die britische Insel mit einer neuen Flotte sei „ein Schlüsselement der internationalen Entwicklungsstrategie“ von FS. Hintergrund sei die Vision einer „Metro Europa“ mit Hochgeschwindigkeitszügen zwischen den Metropolen, erklärte das Unternehmen. Mitte August kündigte der Konzern an, dafür bei Hitachi Rail 19 Schnellzüge zu bestellen. Der japanische Mischkonzern zählt zu den Vätern des legendären „Shinkansen“ und hat sich schon vor Jahren in Italien und Großbritannien eingekauft.

Auch wenn London als Ziel der Hochgeschwindigkeitszüge die Fantasie in den Bahnverwaltungen auf Hochtouren bringt: Zusätzliche Verbindungen von anderen Städten noch tiefer im Süden oder Osten des Kontinents würden keinen Sinn machen. Denn dann entfernt sich die Reisedauer immer weiter von den erfahrungsgemäß von der Kundschaft akzeptierten vier bis fünf Stunden. Das sieht auch die Eurostar-Chefin Cazenave so und will nur drei neue Routen eröffnen: London – Frankfurt, London – Genf und Amsterdam – Genf über Brüssel, alle im wirtschaftlich sinnvollen Reisezeitrahmen.

Bleibt das Problem mit dem Gepäck-Scan und der Passkontrolle: „Dies ist wahrscheinlich die größte Einschränkung für zukünftige Fernzugbetriebe durch den Kanaltunnel“, stellt der Bahnexperte und Autor Jon Worth nüchtern fest.



Am Portal des Eurotunnels im nordfranzösischen Coquelles beginnt und endet die Unterquerung des Ärmelkanals für die Eurostar-Züge auf kontinentaler Seite.

Berlin ist der Nabel der Verkehrswelt

Sie ist die weltweit führende Messe für Eisenbahntechnik und eine Plattform für Innovation, Austausch und die Zukunftsthemen der Mobilität: Die „InnoTrans“ wird in diesem Jahr 30. In dem Branchentreff der Superlative steckt auch die DNA des VDV.

Blick zurück in den Herbst 1996: Deutschland ist seit wenigen Monaten amtierender Fußball-Europameister. Ältere erinnern sich. Der Bundesverkehrsminister heißt Matthias Wissmann und Berlins Regierender Bürgermeister Eberhard Diepgen. Zwei Jahre zuvor war aus der Deutschen Reichsbahn und der Deutschen Bundesbahn die Deutsche Bahn AG hervorgegangen. Ihr Chef: Heinz Dürr. Auf dem Messegelände der Hauptstadt haben die drei Herren am 15. Oktober einen gemeinsamen Termin: Sie eröffnen die erste „InnoTrans“ – die internationale Fachmesse für Verkehrstechnik. 172 Unternehmen stellen dort aus. Im ersten Jahr gibt es noch zwei Standorte. Auf dem Messegelände unter dem Funkturm werden neue Systeme und Komponenten gezeigt. Wer rollendes Material sehen will, muss sich zum acht Kilometer entfernten Güterbahnhof Wilmersdorf begeben. Dort sind eigens temporäre Bahnsteige aufgebaut worden. Erst zwei Jahre später rückt die InnoTrans zusammen.

Zu den Initiatoren gehört auch der VDV. Weitere Gründungsverbände der neuen Fachmesse sind der Zentralverband Elektrotechnik- und Elektronikindustrie (ZVEI), das Deutsche Verkehrsforum (DVF), der Verband der Europäischen Eisenbahnindustrie (UNIFE) sowie der Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB). Es ist der Anfang einer Erfolgsgeschichte.

30 Jahre später: Die Messe Berlin veranstaltet die InnoTrans mittlerweile zum 15. Mal. Mit 3.000 Ausstellern

aus rund 60 Ländern und den erwarteten 170.000 Fachbesucherinnen und -besuchern hat sich die InnoTrans längst zum globalen Treffpunkt der Mobilitätsbranche entwickelt. Halle 2.2, Stand 410: Hier steht der VDV-Gemeinschaftsstand, an dem zahlreiche Unteraussteller ein breites Themenspektrum aus unterschiedlichen Bereichen des öffentlichen Verkehrs und des Eisenbahnwesens repräsentieren (siehe Infokasten Seite 18).

Alle Flächen restlos ausgebucht

„Uns erwartet einmal mehr die größte InnoTrans der Geschichte“, sagt Kai Mangelberger, Bereichsleiter Mobility der Messe Berlin und früher selbst Projektmitarbeiter der Fachausstellung. Auf den 3,5 Kilometern Schiene der berühmten Gleisharfe – ein weltweites Alleinstellungsmerkmal – wird es wieder eng. Das Gleisgelände ist ebenso ausgebucht wie das 200.000 Quadratmeter große Messegelände mit den 42 Hallen. Im Fokus stehen Technologien, die den Schienenverkehr nachhaltig transformieren. Dazu zählen autonomer öffentlicher Personennahverkehr, Cybersecurity, Robotik, 3-D-Druck sowie künstliche Intelligenz. Neben den zahlreichen Weltneuheiten dürften in diesem Jahr innovative Nachtzugkonzepte zu den Highlights der InnoTrans zählen.

„Die Bahnindustrie befindet sich in einer Phase tiefgreifender technologischer Veränderungen“, erklärt Kerstin Schulz, Direktorin der InnoTrans: „Klimaneutralität, Digitalisierung und die wachsende Bedeutung nachhal- →





Auf der ersten „InnoTrans“ im Jahr 1996: Berlins Regierender Bürgermeister Eberhard Diepgen, Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann und DB-Chef Heinz Dürr (v.l.)

tiger Antriebstechnologien treiben Innovationen in hoher Geschwindigkeit voran.“ Neben der Eisenbahntechnologie und der Eisenbahninfrastruktur umfassen die weiteren Messesegmente die Bereiche Öffentlicher Verkehr, Innenausstattungen und Tunnelbau. Zudem gibt es den InnoTrans Campus – eine zentrale Plattform für Nachwuchsförderung und Karriere. Mit dem Young-Generation-Stammtisch startet ein neues Networking-Format.

Seit nunmehr zehn Jahren gehört das Bus Display zum festen Programm. Das Gelände rund um den Sommergarten inklusive des 500 Meter langen Rundkurses steht auch in diesem Jahr im Zeichen der E-Busse sowie ihrer Ladeinfrastruktur.

Der künstlichen Intelligenz wird mit dem AI Mobility Lab eine eigene Halle gewidmet. Hier zeigen Unternehmen ihre Neuheiten aus den Bereichen KI, Robotics, Cybersecurity und Datenschutz für Verkehrssysteme in einer eigenen Halle. Ergänzt wird der Bereich durch ein fachspezifisches Bühnenprogramm sowie geführte AI-Touren, die Interessierte über KI-basierte Lösungen und Produkte auf der gesamten InnoTrans informieren. Über einen internationalen Hackathon bringt die Messe erstmals Entwicklerinnen und Entwickler, Start-ups sowie Industrieunternehmen zusammen. Ziel ist es, konkrete Herausforderungen der Mobilitätsbranche mithilfe künstlicher Intelligenz zu lösen. „AI on Track“ lautet der Name des neuen Formats.

Der nächste Wachstumsschub steht bevor: Vom 7. bis 9. September 2027 findet in Singapur erstmals die InnoTrans Asia statt. Die zentrale gesamtasiatische Messe für Verkehrstechnik ist speziell auf den dortigen Markt zugeschnitten – und soll auf die 30-jährige Erfahrung des „Berliner Originals“ aufbauen und an dessen Erfolg anknüpfen.



Mehr Infos dazu:
www.innotrans.de
www.innotrans-asia.com



VDV-GEMEINSCHAFTSSTAND BIETET BREITES INFO-SPEKTRUM

Halle 2.2, Stand 410: Der Gemeinschaftsstand des VDV ist auf der InnoTrans wieder ein markanter Anlaufpunkt. Neben dem VDV sind aus der „Verbandsfamilie“ die VDV-Akademie, der VDV eTicket Service sowie als jüngstes Mitglied VDV Academy & Training vertreten. Hinzu kommen 13 weitere Unteraussteller, die neben klassischen Eisenbahnthemen auch die Bereiche Bildung, Personal, Digitalisierung und IT, Forschung und automatisierte Bahnsysteme, Infrastruktur, Energie, Sicherheit, Logistik, Kommunikation und Fachmedien abdecken – fast die gesamte Bandbreite der Branche. Auf der Aktionsbühne stellen die beteiligten Organisationen und Unternehmen im Rahmen von kurzen Vorträgen und fachlichen Beiträgen ihre aktuelle Themen, Projekte und Lösungen vor. Teil des VDV-Gemeinschaftsstands ist ein Café – im Messetrubel ein gern genutzter Rückzugsort für kurze Pausen und Gespräche.

Weitere Infos zu den Ausstellenden sowie zum Infoprogramm auf der Bühne am VDV-Stand:
app.vdv.de/events/2484



In Deutschland sind die Fahrgäste mit dem ÖPNV etwas zufriedener als vor zwei Jahren. Das ist das Ergebnis des aktuellen VDV-Kundenbarometers. Gegenüber der letzten Messung im Jahr 2024 verbesserte sich die Globalzufriedenheit leicht von 2,95 auf 2,90. Gleichzeitig hat der Anteil der regelmäßigen ÖPNV-Nutzerinnen und -Nutzer einen Höchststand erreicht: Rund 50 Prozent der Befragten fahren mindestens einmal im Monat mit Bussen und Bahnen. Der VDV wertet das als Erfolg der Verkehrsunternehmen und ihrer Beschäftigten. „Bund und Länder müssen die ÖPNV-Finanzierung jetzt zukunftsgerichtet gestalten, damit diese Erfolge nicht verspielt werden“, fordert VDV-Präsident Ingo Wortmann.

Die Studie belegt außerdem, dass sich wesentliche Leistungsmerkmale verbessert haben: Positiv bewertet werden insbesondere digitale Angebote wie Chipkarte und Handyticket, die Freundlichkeit des Personals sowie Verbesserungen beim Linien- und Streckennetz, bei den Anschlüssen und der Taktfrequenz. Signifikant verschlechtert hat sich dagegen

die Einschätzung des Preis-Leistungs-Verhältnisses – vor allem bei Fahrgästen mit Deutschland-Ticket.

„Sicherheit verlässlich finanzieren“

Erstmalig gab es in diesem Jahr eine Auswertung zum Thema Sicherheit. Darin sprachen sich 77 Prozent für die Videoüberwachung im ÖPNV und 74 Prozent für regelmäßige Ticketkontrollen aus. „Die Ergebnisse zeigen, dass Sicherheitsmaßnahmen im öffentlichen Verkehr auf hohe Zustimmung stoßen“, erklärt Ingo Wortmann. Der VDV-Präsident sieht darin einen klaren Auftrag für die Branche, Sicherheit sichtbar, wirksam und personell verlässlich zu gestalten. „Das erfordert auch eine verlässliche Finanzierung“, betont Ingo Wortmann, „denn Sicherheitsmaßnahmen kosten Geld, das Bund und Länder bereitstellen müssen.“

Alle zwei Jahre befragt das Marktforschungsunternehmen Kantar im Auftrag des VDV repräsentativ die Fahrgäste nach ihrer Zufriedenheit mit dem ÖPNV. Für das VDV-Kundenbarometer 2026 wurden von Mitte bis Ende April 2.213 Interviews geführt.

1,9

Kilometer lang ist
die Neubaustrecke
zum Terminal
des Flughafens.

Düsseldorfs *neue Linien*

In Düsseldorf verkehrt die Stadtbahn seit Kurzem direkt zwischen dem Hauptbahnhof, der Altstadt und dem Flughafen. Mit dem Start der neuen Linien U80 und U81 hat die nordrhein-westfälische Landeshauptstadt den ersten Bauabschnitt ihres größten Infrastrukturprojekts in Betrieb genommen – und damit auch eine neue U-Bahn-Station unmittelbar am Terminal. „VDV Das Magazin“ durfte sich dort kurz vor der Eröffnung umsehen.

Michael Stolz ist sich seiner Sache ziemlich sicher. „Hier ist eine der architektonisch schönsten Stationen bundesweit entstanden“, sagt der Gesamtprojektleiter der Rheinbahn für den ersten Bauabschnitt. Der Satz fällt wenige Tage vor der Eröffnung von Düsseldorfs neuen U-Bahn-Linien 80 und 81 samt ihrer Endstation „Flughafen Terminal“. In dem unterirdischen Bauwerk werden letzte Arbeiten abgeschlossen, Oberflächen veredelt, kleinere technische Mängel beseitigt. Ein dreiteiliger Stadtbahnzug älterer Bauart steht für den Schulungs- und Probebetrieb abfahrbereit am Mittelbahnsteig. Mit der Eröffnung übernehmen hier zudem moderne HF 6-Bahnen den Betrieb. In beide Fahrzeugtypen können die Fahrgäste barrierefrei einsteigen.

Lange Stäbe aus Edelstahl an den Seitenwänden und an der Decke sowie die gläsernen Aufzüge prägen den ersten – hochwertigen – Eindruck des 180 Meter langen Bauwerks und seines 90 Meter langen Bahnsteigs. „Damit die durchgängige Optik

gewährleistet bleibt, haben wir alles, was darunter liegt – Kabelstränge, Verteilerdosen und so weiter – schwarz lackiert“, erläutert Michael Stolz bei der Baustellenbesichtigung. Weitere optische Akzente setzen die von der Düsseldorfer Medienkünstlerin Anna Vogel gestalteten Säulen und Ausgänge. Sie führen in die nördliche und südliche Verteilerebene und von dort an die Oberfläche – unmittelbar zum Abflugterminal sowie an ein angrenzendes Hotel. „Der neue U-Bahnhof ‚Flughafen Terminal‘ ist weit mehr als eine Haltestelle“, sagt Annette Grabbe, Vorstandsvorsitzende der Rheinbahn: „Dieses Vorzeigeelement macht eindrucksvoll erlebbar, was möglich wird, wenn technische Innovation, gestalterischer Anspruch und der konsequente Fokus auf die Fahrgäste zusammengedacht werden.“ Technisch fertiggestellt war der erste Bauabschnitt Ende Juni. Die Zeit bis zur Eröffnung am 4. September wurde unter anderem von der Rheinbahn für Schulungen des Fahrpersonals und von der Feuerwehr für Übungen im Rahmen des Brand-schutzes genutzt. →



U 80 auf der Nordsternbrücke: Das spektakuläre Bauwerk ruht auf sieben Stützpfählen und überspannt die Autobahn 44 sowie die Bundesstraße 8.



Auf Jungfernfahrt: NRW-Verkehrsminister Oliver Krischer, Thomas Jarzombek (Parl. Staatssekretär beim Bundesminister für Digitales und Staatsmodernisierung), Rheinbahn-Chefin Annette Grabbe, Dr. Claudia Elif Stutz (Staatssekretärin im Bundesverkehrsministerium), Düsseldorfs OB Dr. Stephan Keller und NRW-Ministerpräsident Hendrik Wüst (v.l.n.r)



Blick aus dem Führerstand auf die neue, 450 Meter lange Brücke über den Nordstern.
Von der U-Bahn-Station sind es nur wenige Schritte bis ins Terminal (u.).



Für unsere Fahrgäste bedeutet diese neue Verbindung vor allem eines: mehr Komfort, kürzere und einfachere Wege und eine direkte Anbindung des Flughafens an unser Stadtbahnnetz.

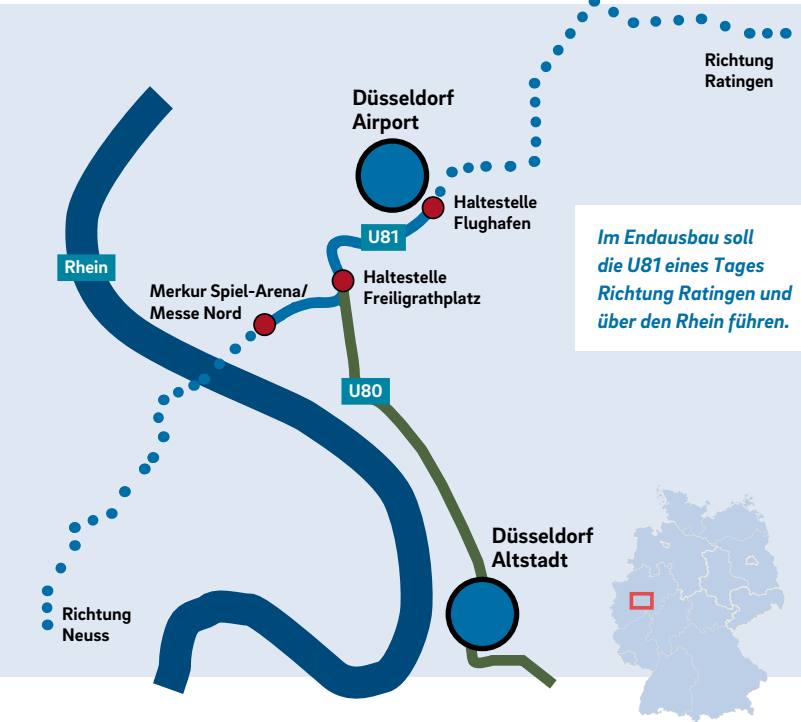
Annette Grabbe
Vorstandsvorsitzende der Rheinbahn

Zusammen mit der Linie U80 wird die U81 den Flughafen und die Airport City näher an die Altstadt und die Messe mit der nahegelegenen Arena rücken – direkt und ohne Parkplatzsuche. Das Betriebskonzept sieht vor, dass die U81 als Messe-Shuttle umsteigefrei zwischen dem Flughafen-Terminal und der Haltestelle „Merkur Spiel-Arena/Messe Nord“ verkehrt: in nur fünf Minuten Fahrzeit. Von der neuen Linie konnten die Besucherinnen und Besucher des „Caravan Salon“ gleich am ersten Betriebswochenende profitieren. Die Linien U80 und U81 stärken nicht nur den Alltagsverkehr, sondern auch den Wirtschafts- und Messestandort Düsseldorf.

Für die Anbindung an Hauptbahnhof und Altstadt sorgt die neue U80. Die Bahnen dieser Linie nehmen über bestehende Gleise der U78/U79 vom Hauptbahnhof zunächst Kurs Richtung Norden zum Freiligrathplatz. Von dort geht es auf die 1,9 Kilometer lange Neubaustrecke der U81 nach Osten in Richtung Flughafen. Auf dem Weg liegt ein weiteres spektakuläres Bauwerk: die Nordsternbrücke. In einem weiten Bogen überspannt sie auf einer Länge von fast 450 Metern die Autobahn 44 und die Bundesstraße 8.



STADTBAHN VERBINDET DIREKT DIE INNENSTADT UND DEN FLUGHAFEN



Der Bau der U81 ist das größte Infrastrukturprojekt der nordrhein-westfälischen Landeshauptstadt. „Mit der Eröffnung der neuen Stadtbahnstrecke der Linien U80 und U81 beginnt für Düsseldorf ein neues Kapitel moderner und vernetzter Mobilität“, sagt Rheinbahn-Vorstandsvorsitzende Annette Grabbe: „Für unsere Fahrgäste bedeutet diese neue Verbindung vor allem eines: mehr Komfort, kürzere und einfachere Wege und eine direkte Anbindung des Flughafens an unser Stadtbahnnetz.“ Durch die umsteigefreie Fahrt in die Innenstadt und zum Hauptbahnhof erhöht sich gleichzeitig die Attraktivität der Airport City mit ihren etwa 70 Unternehmen und 4.000 Beschäftigten als Arbeitsplatz. Geplant wurde seit 2011 und gebaut seit 2019. Eigentlich sollte der erste Bauabschnitt schon zur Fußball-EM 2024 fertig sein. Aufgrund von statischen Umplanungen gab es Verzögerungen. Eine weitere Herausforderung waren die Arbeiten am Niederspannungsnetz – das neuronale System der Stadtbahn. Die Gesamtkosten für den ersten Bauabschnitt belaufen sich auf rund 336 Millionen Euro (284 Millionen Euro netto). Davon übernimmt der Bund aus GVFG-Mitteln 140 Millionen Euro, das Land NRW 37 Millionen Euro und die Stadt Düsseldorf 100 Millionen Euro. In einem weiteren Bauabschnitt soll die Strecke über die Station „Merkur Spiel-Arena/Messe Nord“ hinaus weiter nach Westen geführt werden – über den Rhein mit Anschlüssen in Richtung Meerbusch, Krefeld und Neuss. Nach Osten ist eine Verlängerung zum bestehenden Fernbahnhof Düsseldorf Flughafen und weiter nach Ratingen geplant. Doch wann das soweit sein könnte, steht noch nicht fest. Die politischen Entscheidungen zum Weiterbau stehen noch aus.

Mehr Infos dazu:
www.rheinbahn.de/U80-U81
bit.ly/u81_DUS

ANZEIGE



Besuchen Sie uns auf der
InnoTrans
Halle 2.1 | Stand 435
Wir freuen uns auf Sie!

Intelligente ITCS-Lösungen, die Menschen und Städte verbinden.

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

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

144

Züge mit barrierefreien Einstiegen sollen in Zukunft für die DB und Flix im Fernverkehr fahren.



Barrierefreie Bahn quer durch Europa

Im ÖPNV ist Niederflertechnik für den stufenlosen Ein- oder Ausstieg in Bussen und Bahnen schon fast der Standard. Nun wird auch im Schienenfernverkehr Barrierefreiheit zum Qualitätsmerkmal. Der ICE L als jüngster Spross in der Zugfamilie der Deutschen Bahn ist dafür beispielhaft: Das L steht neudeutsch für low floor – für den niedrigen Boden in den Waggons auf Bahnsteighöhe. Auch Wettbewerber Flix Train und die Dänische Staatsbahn setzen auf dieses Konzept. Und es gibt weitere technische Lösungen.

Die Innovation für den ICE L kommt aus Spanien. Patentes Talgo war und ist das Unternehmen, das im Bau von Reisezugwagen eigene Wege geht. Keine langen, großen Waggons, die auf zwei Drehgestellen mit jeweils zwei Achsen ruhen – das Konstruktionsprinzip, das in der Frühzeit der Eisenbahn der Amerikaner George Pullman entwickelt hatte. Sein Name ist heute noch Inbegriff für komfortables Reisen. So berühmt wurde der spanische Ingenieur Alejandro Goicoechea zwar nicht, doch sein technisches, fast 100 Jahre altes Zugkonzept funktioniert seit Langem in aller Welt selbst bei Spitzentempo 300.

Talgo baut leichte Gliederzüge. Mit Waggons, die kaum halb so lang sind wie klassische Reisezugwagen. Jeder von ihnen rollt auf nur zwei Rädern auf der einen Seite und stützt sich am anderen Ende auf den benachbarten Wagen. Es sind Einzelräder, die keine Achse und kein Drehgestell unter dem Zug verbindet. Jedes für sich ist mit einer ausgeklügelten Rahmenkonstruktion im Waggon fest und sicher integriert. Diese Technik ist die Voraussetzung für „low floor“: Die Fahrgasträume liegen durchgängig um etwa 40 Zentimeter tiefer als in Schienenfahrzeugen mit Drehgestellen, und die speziellen Radsätze ermöglichen auch den stufenlosen Weg mitten durch sie hindurch in den Nachbarwagen.

Der Höhenunterschied von 40 Zentimetern macht Talgo-Züge zum überzeugenden Angebot von barrierefreier Mobilität auf Schienen, wie sie in einer EU-Richtlinie für Fahrgäste im Rollstuhl gefordert ist. Vom bequemen Ein- und Ausstieg profitieren aber auch Reisende mit Kinderwagen, Fahrrädern oder großen Rollkoffern und jene, die altersbedingt nicht mehr so gut zu Fuß sind. Denn der Ein- und Ausstieg liegt praktisch stufenlos an der Bahnsteigkante, in Deutschland in größeren Bahnhöfen meist 760 Millimeter über der Schienenoberkante. Im benachbarten Ausland sind die Bahnsteighöhen in der Regel etwa 20 Zentimeter niedriger – eine kleine Stufe muss folglich überwunden werden.

Rein äußerlich werden sich die 79 Züge, die die DB bestellt hat, wenig von der bisherigen ICE-Flotte unterscheiden. Fernverkehrschef Michael Peterson bekräftigte in einem Zeitungsinterview: „Ganz klar: Wo ICE draufsteht, ist auch ICE drin. Bei unserem neuesten Zug können sich die Fahrgäste neben dem stufenlosen Einstieg auf höchsten Komfort freuen.“ Allerdings ohne Hochgeschwindigkeit. Der ICE L soll nach und nach die in die Jahre gekommene Intercity-Flotte ablösen, ausgelegt für 230 km/h im Maximum. Die DB hatte aber bereits zu einem früheren Zeitpunkt angekündigt, dass sie für die nächste Generation, den ICE 5, →



Bei der Dänischen Staatsbahn (DSB) übernehmen Talgo-Züge den grenzüberschreitenden Fernverkehr zwischen Hamburg und Kopenhagen (l.). Barrierefreiheit bieten auch die „Giruno“-Hochgeschwindigkeitszüge der Schweizerischen Bundesbahnen (r.)



stufenlose Einstiege für die beiden gängigen europäischen Bahnsteighöhen erwartet.

Für den ICE L sollen aus Spanien eigene Lokomotiven und ein Steuerwagen für den Wendezugverkehr geliefert werden. Im Vorlaufbetrieb setzt die DB derzeit gemietete Vectron-Lokomotiven von Siemens Mobility an beiden Zugenden ein, die auf den Schnellfahrstrecken maximal mit 230 km/h fahren können. Es ist der zweite Einsatz von Talgo-Technik auf deutschen Schienen. Vor mehr als drei Jahrzehnten ließ die damalige Bundesbahn Hotelzüge „Intercity Night“ von Talgo bauen. Doch nach 15 Jahren wurden die Züge aufs Abstellgleis geschoben, um aufwendige Hauptuntersuchungen nicht durchführen zu müssen. Die Fahrzeuge seien nun mal Exoten im Fuhrpark und damit kostspielig in der Wartung und Instandhaltung gewesen, „eine Splitterbauart“, wie es heute bei der DB heißt.

In einigen Jahren werden die Talgo-Züge nahezu allgegenwärtig im deutschen Schie-

nenfernverkehr sein. Denn neben der weißen Flotte der DB setzt auch der private Wettbewerber Flix Train auf die Technik aus Spanien. Ab 2028 will er 65 Einheiten für ein umfängliches, deutsches Schienennetz einsetzen – lackiert im firmentypischen Grün. „Ein barrierefreier Einstieg war für uns ein wichtiges Produktfeature“, erklärt Flix-Gründer und CEO André Schwämmlein: „Er ermöglicht zudem schnelleren und damit effizienteren Ein- und Ausstieg.“ Neben den ersten ICE L sind auch schon Züge in Rot im Einsatz: Mit ihnen bedient die Dänische Staatsbahn (DSB) die Strecke Hamburg – Kopenhagen.

Unterschiedliche Einstiegshöhen

Eine völlig andere Entwicklung haben die Schweizer SBB und der Bahntechnik-Konzern Stadler realisiert. Sie ist tagtäglich im deutschen Netz als Eurocity von Zürich nach Hamburg-Altona unterwegs. Für den 250 km/h schnellen Triebzug mit dem für deutsche Ohren exotischen Namen „Giruno“ – entstanden aus dem rätoromanischen Wort für Bussard – sind die beiden Waggons beiderseits des Speisewagens mit Türen in unterschiedlicher Höhe ausgestattet. Je nach Bahnsteighöhe, mal 55, mal 76 Zentimeter, ergibt sich auch hier der barrierefreie Zugang zum Zug. Im Inneren wird der Unterschied durch Rampen ausgeglichen. So haben Rollstuhlfahrer sowohl die Möglichkeit, den Speisewagen wie auch die Toilet-

ten in den beiden Zweitürern ohne fremde Hilfe zu erreichen. Alle übrigen Türen des Zuges sind allerdings ausschließlich auf den höheren deutschen Bahnsteig ausgerichtet. Das Bodenniveau im Giruno ist stufenlos im gesamten Zug. Viel Zustimmung gab es von Schweizer Behindertenverbänden, die in die Planung mit einbezogen waren. „Barrierefreier Einstieg ist für mich ein echter Fortschritt im Fernverkehr“, sagt auch Martin Schmitz, VDV-Geschäftsführer Technik: „Giruno und Talgo zeigen, dass konsequent mitgedachte Barrierefreiheit nicht nur Menschen mit Mobilitätseinschränkungen zugutekommt, sondern das Bahnreisen für nahezu alle Fahrgäste einfacher macht.“

RailJet weitgehend barrierefrei

Auch die jüngste Generation des von Siemens Mobility gebauten RailJet für die ÖBB verwirklicht erste Ansätze für barrierefreie Fernreisen auf der Schiene. Sieben von neun Waggons des ebenfalls für 230 km/h ausgelegten Zuges haben einen niedrigen Ein- und Ausstieg auf dem österreichischen Bahnsteigniveau von 55 Zentimetern. Allerdings lässt sich das Niederflurkonzept nicht vollständig in den Wagen durchhalten: Über



Intercity Night: Talgo-Garnituren fahren im Nachtreiseverkehr der Deutschen Bahn ab 1994. Der Einsatz endete 2009.



BARRIEREFREIHEIT IM ÖPNV: FACHLEUTE TAUSCHTEN SICH AUS

Barrierefreiheit ist Systemarbeit: Das wurde einmal mehr deutlich auf einer Tagung der VDV-Akademie. In Nürnberg trafen sich im September rund 80 Fachleute aus Verkehrsunternehmen, Verbänden und der Industrie sowie Menschen mit Behinderungen und deren Vertretungen. Während der Veranstaltung „Barrierefreiheit im ÖPNV“ standen Haltestellen im ÖPNV mit dem Übergang ins Fahrzeug im Fokus. Diskutiert wurde unter anderem, wie die ideale Haltestelle aussehen soll – als zentrale Schnittstelle eines barrierefreien ÖPNV-Systems. Eingeladen waren auch Straßenbausträger und Planungsbüros. Dabei tauschten sich die Teilnehmenden über aktuelle und zukünftige Entwicklungen einer barrierefreien Mobilität im ÖPNV aus. Unter anderem ging es um Impulse, wie zukünftige Regelwerke fortgeschrieben werden können, sowie um Förderprogramme, Fahrzeugkonzepte und die Frage, wie Fahrzeugtechnik unterstützen kann.

den Drehgestellen ist der Fußboden erhöht, ähnlich wie in vielen Niederflurbahnen und -bussen im ÖPNV. Die Sitzplätze dort sind nur über Stufen erreichbar. Einrichtungen für Rollstuhlfahrer und Begleiter gibt es in den Waggons neben den Speisewagen. Den Weg ins Zugrestaurant können sie aber nur mit fremder Hilfe schaffen – es sei denn, es wird über einen eigens installierten Rufknopf am Platz Kontakt mit dem Kellner aufgenommen.

In den Hochgeschwindigkeitszügen ICE und TGV scheinen entsprechende Lösungen in weiter Ferne zu liegen. Sowohl Siemens als auch Alstom sehen kaum konstruktive Möglichkeiten für niedrige Einstiege auf Bahnsteigniveau. Der französische Hersteller setzt wegen der steigenden Nachfrage nach Bahn mehr und mehr auf Doppelstockzüge für den Highspeed-Bereich. Für Rollstuhlfahrer sei auch in der jüngsten TGV-Generation an einer Tür hochmoderne Lift-Unterstützung für ein eigenständiges Ein- und Aussteigen vorgesehen. Siemens kann sich durchgängige Niederflurkonzepte auch in der nächsten ICE-Generation noch nicht vorstellen: Für die komplexe Technologie des Hochgeschwindigkeitsverkehrs werde Platz für zahlreiche technische Komponenten gebraucht, die häufig unterflur, also unter den Füßen der Fahrgäste, installiert werden müssen.



„Barrierefreier Einstieg ist für mich ein echter Fortschritt im Fernverkehr.“

Martin Schmitz
VDV-Geschäftsführer Technik

Fachkräfte im Ausland gewinnen und hier halten



i

ARBEITSMINISTERIN BÄRBEL BAS AUF DER FACHKRÄFTEKONFERENZ



Einen besonderen politischen Akzent dürfte Bärbel Bas (Foto) am ersten Tag der VDV-Fachkräftekonferenz setzen. Die Bundesministerin für Arbeit und Soziales wird erläutern, inwiefern der Wirtschaftsstandort Deutschland auf die Einwanderung von Fachkräften angewiesen ist. Im Anschluss an ihren Vortrag wird die Ministerin in einem Interview die Fragen von zwei Auszubildenden eines Verkehrsunternehmens beantworten.

Fachkräfte aus dem Ausland gewinnen und sie hierzulande vor Ort binden: Unter diesem Leitgedanken steht die dritte VDV-Fachkräftekonferenz, die am 25. und 26. November in Berlin stattfindet. Als Hauptrednerin wird Bärbel Bas, Bundesministerin für Arbeit und Soziales, erwartet (siehe Infokasten).

Alexander Möller, Geschäftsführer der VDV-Akademie, sieht die Bundesregierung mit ihrer Idee einer Work-and-Stay-Agentur auf „einem guten Weg“. Das Vorhaben ist im Koalitionsvertrag vereinbart. Die Agentur soll dazu beitragen, dass mehr ausländische Arbeitskräfte nach Deutschland kommen. Um ihnen den Einstieg in den deutschen Arbeitsmarkt zu erleichtern und ihn zu beschleunigen, soll die Agentur die dazu nötigen Prozesse und Verfahren vereinfachen, verschlanken und entbürokratisieren. Zukünftig sollen Arbeitgeber so Informationen über den Bearbeitungsstand und noch fehlende Dokumente erhalten. Das soll zu mehr Effizienz sowie Planbarkeit führen und damit auch einen spürbaren Beitrag zum Bürokratieabbau leisten.

Unterstützung durch Werkswohnungen

„Die Bundesregierung hat erkannt, dass die Unternehmen in Deutschland hier praxisnahe Unterstützung des Bundes brauchen“, erläutert Alexander Möller. „Dazu gehört auch, dass wir in Deutschland in Behörden, bei der Wohnungswirtschaft und anderen Stellen an einer Willkommenskultur arbeiten.“ Aber auch heimische Beschäftigte bräuchten Unterstützung – etwa durch Werkswohnungen. „Wer Personal sichern will, muss konsequent an den ganz unterschiedlichen Alltags der Beschäftigten orientiert unterwegs sein“, ergänzt Alexander Möller: „Gute Personalarbeit zeigt sich in Entwicklungsperspektiven, Verlässlichkeit und einer Kultur, die Menschen im Unternehmen hält.“

„Gute Personalarbeit zeigt sich in Entwicklungsperspektiven, Verlässlichkeit und einer Kultur, die Menschen im Unternehmen hält.“

Alexander Möller
Geschäftsführer der VDV-Akademie

Die Fachkräftekonferenz 2026 widmet sich daher dem gesamten Spektrum zukunftsfähiger Personalarbeit. Nach der Vorstellung von Beispielen erfolgreichen Recruitings geht es im Rahmen von vier Workshops an die Praxisarbeit. Wie Rekrutierung im Ausland umgesetzt werden kann, zählt ebenso zu den Themen wie die Frage, wie Fortbildung im Unternehmen ihre Wirkung entfaltet. In einem eigenen Workshop wird aus dem Projekt „We-Transform-ÖPNV“ berichtet, wie Veränderung im Betrieb sichtbar wird: durch Beteiligung, Kommunikation, Qualifizierung und wie sie im Alltag funktionieren. „KI und Diversität im ÖPNV: Chancen, Grenzen, Praxis“ lautet der Titel eines weiteren Workshops. Hier gehen die Teilnehmenden der Frage nach, was sinnvoll und was riskant ist, und wie fair, transparent und praxistauglich vorgegangen werden kann.

„Transformation gelingt nur, wenn Unternehmen ihre Mitarbeitenden mitnehmen, Kompetenzen gezielt aufbauen und kulturelle Veränderung aktiv gestalten“,

”

Gute Arbeitsbedingungen und tragfähige Strukturen rücken stärker in den Fokus. Personalarbeit ist längst eine strategische Zukunftsaufgabe.

Harald Kraus
Vorstandsvorsitzender VDV-Akademie e.V.



betont Harald Kraus, Vorstandsvorsitzender VDV-Akademie e.V.: „Auch gute Arbeitsbedingungen und tragfähige Strukturen rücken dabei stärker in den Fokus. Personalarbeit ist deshalb längst eine strategische Zukunftsaufgabe.“



Weitere Infos zur Veranstaltung:
bit.ly/VDVFachkraeftekonferenz





Johannes Klapper (Geschäftsführer der Agentur für Arbeit in Köln), Falah Hasan, Maxamed Cismaan und Peter Densborn (Vorstand und Arbeitsdirektor der KVB) (v. l.)

Mit dem „Job-Turbo“ ans Lenkrad eines KVB-Busses

Sie kommen aus sieben Ländern und hatten ein Ziel: Busfahrer werden. Die Kölner Verkehrs-Betriebe (KVB) und die Agentur für Arbeit haben ihr Qualifizierungs-Projekt „Job-Turbo“ erfolgreich abgeschlossen. In etwas mehr als einem Jahr wurden 13 Geflüchtete bei der KVB ausgebildet. Alle haben ihre Busführerscheinprüfung bestanden, elf arbeiten nun im regulären Liniendienst. Die Teilnehmer des Projekts haben ihre Ausbildung zunächst beim externen Bildungsträger BBG Gesellschaft für betriebliche Beratung und Betreuung mit einem achtwöchigen berufsspezifischen Deutschkurs begonnen. Nach dem Erwerb des Busführerscheins und des Personenbeförderungsscheins wurden sie in der KVB-Fahrschule unterrichtet. Danach waren die neuen Kollegen zunächst gemeinsam mit einem Lehrfahrer unterwegs, bevor sie selbstständig auf den Buslinien fahren durften. „Wir möchten als KVB Chancegeberin für geflüchtete Menschen sein. Wir bieten ihnen in unserem Unternehmen eine dauerhafte berufliche Perspektive und tragen somit dazu bei, dass sie in Deutschland langfristig eine Heimat finden“, sagt Peter Densborn, Vorstand und Arbeitsdirektor der KVB: „Die jungen Männer haben sich während ihrer Ausbildung und jetzt auch im Job als außerordentlich motiviert und zuverlässig erwiesen.“

Termin

6. – 7. Oktober 2026

5. BME/VDV Gleisanschluss-Konferenz, Wiesbaden

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

→ www.vdv.de/terminservice.aspx



Termin

12. – 13. Nov. 2026

12. VDV-Omnibustage, Bamberg

Die VDV-Omnibustage bieten ergänzend zur „mobility move“ als feste Instanz einen jährlichen Überblick über technische Innovationen, Best-Practice-Beispiele aus den Verkehrsunternehmen und Informationen zu aktuellen gesetzlichen Änderungen.

→ www.vdv.de/terminservice.aspx



Weiterführende Informationen

Die nächste Ausgabe von „VDV Das Magazin“ erscheint Ende Oktober 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:

Facebook: www.facebook.com/DieVerkehrsunternehmen

Instagram: www.instagram.com/vdv_verband

LinkedIn: www.linkedin.com/company/die-verkehrsunternehmen

Impressum

VDV Das Magazin

Herausgeber:

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

Redaktion VDV:

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

Anschrift der Redaktion:

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

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: picture alliance/Caro /mit KI erweitert

Ad hoc PR/Lars Haberl (2, 20–21, 22); Adobe Stock/Benny Marty (2, 9); Adobe Stock/Freesurf (30); Adobe Stock/oxie99 (30); Adobe Stock/tanaonte (10); Adobe Stock/Markus Mainka (10); Alstom SA/Avelia Horizon6 (12–13); Bertram Bölkow/Leipziger Gruppe (19); Bundesregierung/Steffen Kugler (29); Creative Commons/Wikipedia/Dödel (27); Deutsche Bahn AG/Oliver Lang (2, 24–25); Deutsche Bahn AG/Hans-Christian Plambeck (8); Deutsche Bahn AG/Claus Weber (26); Michael Fahrig Fotografie (18); Flix SE (6–7, 8); Fotopro Foto (26); Landeshauptstadt Düsseldorf/Amt für Kommunikation/Rheinbahn (22); Messe Berlin GmbH (2, 4–5, 16, 17); Helge Neumann/KVB (30); picture alliance/Associated Press (14); picture alliance/imageBroker (15); picture-alliance/ZB (18); Rheinbahn (22); Rheinbahn/Andreas Wiese (22); VDV (3, 26, 28, 29); Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main (28–29); Jon Worth (14)

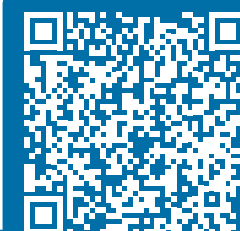
„VDV Das Magazin“ erscheint alle zwei Monate (sechsmal im Jahr). Alle im Magazin erscheinenden Beiträge und Bilder sind urheberrechtlich geschützt. Außerhalb der Grenzen des Urheberrechts ist die Verwertung ohne die Zustimmung des Herausgebers nicht zulässig. Das gilt vor allem für Vervielfältigungen, Übersetzungen sowie die elektronische Speicherung und Verarbeitung.

praxisnah

digital

flexibel

Systemwissen ÖPNV aus einer Hand



Besuchen Sie uns in unserem Shop: shop.bahn-fachverlag.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-Linienverkehr 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