

# VDV Das Magazin

Was uns bewegt. Wen wir bewegen.

Ausgabe 05 | 2025



Branche wirbt deutschlandweit für ÖPNV-Modernisierung:

## Investitionen, die sich lohnen

Seite 6

**Kulturgut auf der Kippe:** Geht den Dampfbahnen die Puste aus?

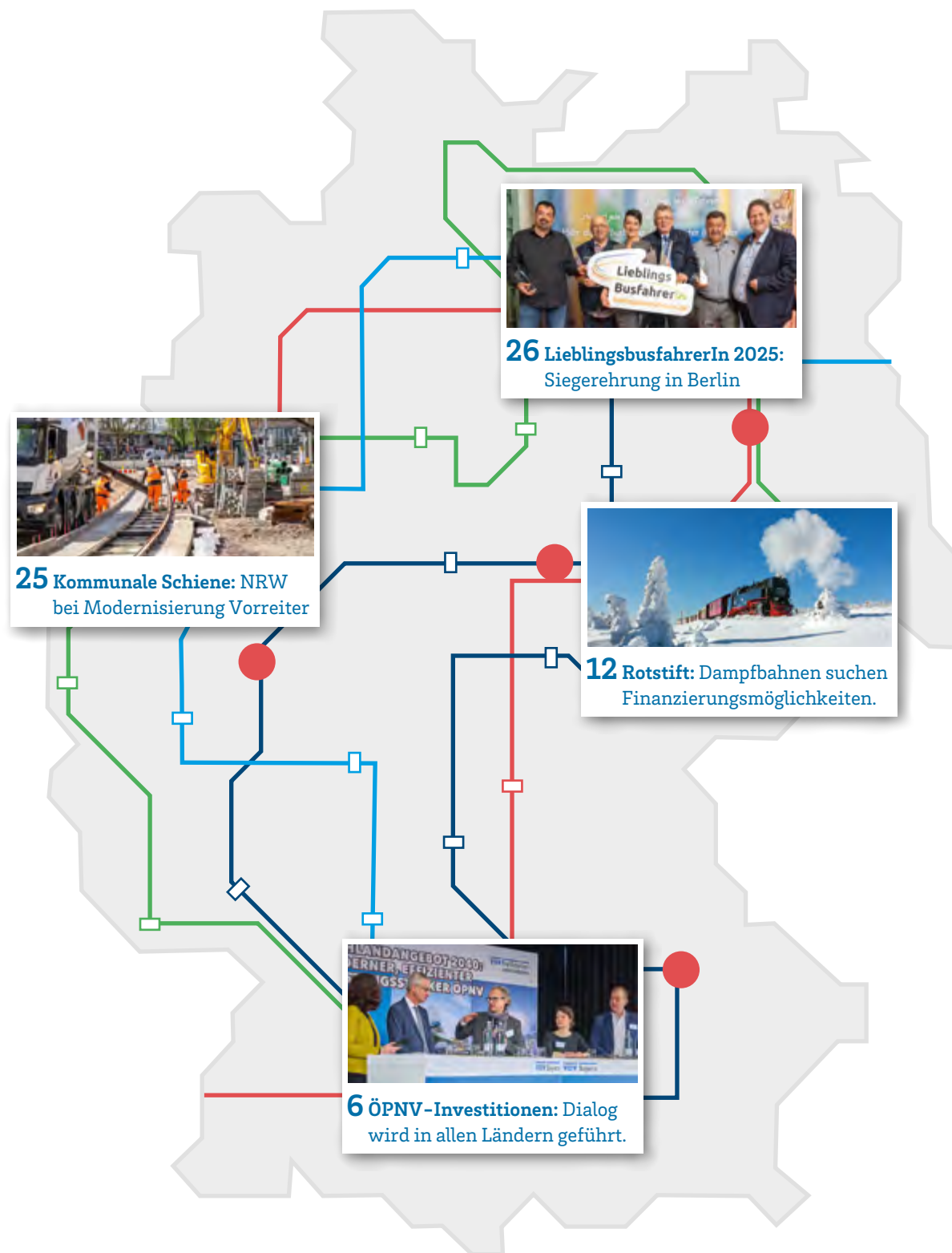
Seite 12

**Nachhaltig:** So ökologisch, sozial und wirtschaftlich ist der ÖPNV.

Seite 16

**VDV-Personalkongress:** Kluge Konzepte auch mal schlau klauen

Seite 22



## Mit planbaren Investitionen zu mehr ÖPNV



Aus der aktuellen Misere des ÖPNV gibt es einen Ausweg. Vorgezeichnet ist er in unserem Fahrplan zur Transformation. Dieser Fahrplan enthält zwei Szenarien: eine umfassende Modernisierung oder zusätzlich ein deutlich erweitertes, attraktiveres Angebot in der Fläche. Für jedes Bundesland können wir jetzt gezielt darstellen, wie der ÖPNV bis 2040 gestärkt werden kann. Zudem sagen wir, was das kostet und was sich dadurch verbessert.

In den kommenden 15 Jahren lässt sich der ÖPNV grundlegend modernisieren. Für die Menschen in den Städten und auf dem Land kann sich das Angebot spürbar verbessern. Vonnöten ist jedoch ein gemeinsamer Kraftakt aller Beteiligten. Ein moderner, effizienter und leistungsstarker ÖPNV erfordert jedes Jahr zusätzliche Investitionen in Infrastruktur und die Finanzierung von Betriebskosten, ist aber mit dem entsprechenden politischen Willen in Bund, Ländern

und Kommunen finanzierbar. Unser Leistungskostengutachten zeigt auf: Ein „Weiter-so“ ist keine Option.

Klimafreundliche Mobilität, mehr Lebensqualität vor allem in der Stadt, soziale Teilhabe auch auf dem Land, regionaler Wirtschaftsfaktor, guter Arbeitgeber: Dafür steht der ÖPNV. Der hohe gesellschaftliche Stellenwert spiegelt sich jedoch nicht in der aktuellen Lage wider. Der Nachholbedarf ist immens.

Die Verkehrsunternehmen sind bereit, ihren Beitrag zu leisten – für eine modernisierte Infrastruktur, emissionsfreie Antriebe, digitale Prozesse und somit ein insgesamt verbessertes Angebot in nahezu allen Regionen Deutschlands.

Herzlichst, Ihr

Ingo Wortmann

## VDV Die Verkehrsunternehmen

**3 Editorial**  
Mit planbaren Investitionen zu mehr ÖPNV

**4 VDV im Bild**  
Lieblinge auf der ganzen Linie

**6 Titelstory**  
„Bewegt uns alle: Der ÖPNV in Deutschland“ – starke Argumente für lohnende Investitionen

**8 Titelstory**  
Interview zur aktuellen Branchenkommunikation mit VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff

**10 Aktuell**  
Die Bahn aufs richtige Gleis setzen

**12 Hintergrund**  
Geht den Dampfbahnen die Puste aus?

**15 Aus dem Verband**  
Kombinierter Verkehr im Niedergang: VDV fordert Trassenpreisreform.

**16 Nachhaltigkeit im ÖPNV**  
Ökologisch, sozial, wirtschaftlich

**22 Aus dem Verband**  
Gute Beispiele von Personalarbeit: Ruhig auch mal schlau klauen

**25 Aktuell**  
NRW ist bei der Modernisierung der kommunalen Schiene Vorreiter.

**26 Aus dem Verband**  
Fünf Lieblinge am Buslenkrad stellvertretend für 100.000 geehrt

**28 Hintergrund**  
Extrastopp zwischen Bushaltestellen als nächtlicher Service

**30 Zu guter Letzt**  
Längste Stadtbahnlinie der Welt jetzt noch länger



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





### Lieblinge auf der ganzen Linie

Sie sind besonders freundlich, engagiert und hilfsbereit und bereichern damit den Alltag ihrer Fahrgäste - im Rahmen einer Gala wurden eine Gewinnerin und vier Gewinner des Wettbewerbs „LieblingsbusfahrerIn 2025“ geehrt. Unter tosendem Applaus nahmen Sabrina Hartmann, Steffen Scholz, Sendi Brka, Sener Piskin und Andreas Block ihre Auszeichnungen entgegen. Damit stehen sie stellvertretend für ihre insgesamt 100.000 Kolleginnen und Kollegen, die täglich bundesweit im ÖPNV im Einsatz sind. Der Wettbewerb macht auf die verantwortungsvolle Arbeit des Fahrpersonals aufmerksam. Erstmals wurde der Preis dieses Jahr in den drei Kategorien „Alltagsheld:in“, „Außergewöhnliche Leistung“ und „Schülerverkehr“ verliehen.

Mehr dazu auf Seite 26.



Die Branche wirbt bundesweit für die überfällige Modernisierung des ÖPNV und dessen langfristig verlässliche Finanzierung. Für jedes Bundesland gibt es regionale Daten und Fakten. Den Auftakt machten Sachsen-Anhalt und Bayern. Bis ins Frühjahr 2026 folgen alle weiteren Bundesländer.



„Wir setzen auf unterschiedliche Dialogformate wie Publikumsveranstaltungen mit örtlichen Medien, parlamentarische Abende sowie Hintergrundgespräche mit Landesministerinnen und -ministern.“

**Anna-Marie Peter**  
Leiterin Kampagnenbüro  
bei Deutschland mobil 2030

in den ÖPNV und seine Infrastruktur lohnen. Analog zum deutschlandweiten Leistungskostengutachten, das im Juni vorgestellt wurde („VDV Das Magazin“ berichtete), hat der VDV regionale Gutachten für alle Bundesländer erstellen lassen. Sie fassen jeweils die aktuelle Lage des ÖPNV zusammen und zeigen in den Szenarien „Modernisierung 2040“ und „Deutschlandangebot 2040“ auf, wie sich der ÖPNV in der Region entwickeln könnte – vorausgesetzt, dessen finanzielle Situation würde gestärkt. Die wichtigsten Zahlen und Ergebnisse für jedes Bundesland werden nach und nach unter [www.bewegt-uns-alle.de](http://www.bewegt-uns-alle.de) abrufbar sein.

#### Veranstaltungen in allen 16 Bundesländern

Bis ins Frühjahr 2026 gibt es in allen 16 Bundesländern öffentliche Veranstaltungen. „Dabei setzen wir auf unterschiedliche Dialogformate wie Publikumsveranstaltungen mit örtlichen Medien, parlamentarische Abende in Landeshauptstädten sowie Hintergrundgespräche mit Landesministerinnen und -ministern“, erläutert Anna-Marie Peter, Leiterin Kampagnenbüro bei Deutschland mobil 2030. Auftakt war Ende September in Magdeburg, danach ging es weiter in Straubing. Die nächsten Termine sind in Mainz (4.11.), Stuttgart (11.11.), Erfurt (18.11.), Kiel →

## BEWEGT UNS ALLE

Ein starker ÖPNV sichert Jobs und stärkt die regionale Wirtschaft.

**BEWEGTUNSALLE**  
Der ÖPNV in Deutschland

## STADT. LAND. MOBIL.

Mit 77 Mio. € mehr pro Jahr entsteht ein flächendeckendes On-Demand-Angebot in ganz Sachsen-Anhalt.

**BEWEGTUNSALLE**  
Der ÖPNV in Deutschland

## MEHR ÖPNV, MEHR ARBEITSPLÄTZE

Neue Betriebshöfe und Werkstätten für Busse und Bahnen – und neue Arbeitsplätze für Bayern.

**BEWEGTUNSALLE**  
Der ÖPNV in Deutschland

## BIS ZU 3 MIO. TONNEN CO<sub>2</sub> WENIGER

Mit den nötigen Finanzierungsmitteln kann der ÖPNV für noch mehr Klimaschutz sorgen.

## SCHNELLER ANS ZIEL

Mit 77 Mio. € mehr im Jahr beschleunigen wir den Fahrplan in Sachsen-Anhalt spürbar.

## 28 % MEHR NACHFRAGE

Das Deutschlandangebot in Bayern bringt mehr Menschen in Bus und Bahn. Und steigert die Nachfrage um 28 %.

# ÖPNV-Kampagne liefert starke Argumente

Die hunderte Milliarden schweren Sondervermögen sind bewilligt und die Signale aus der Politik positiv. Vor allem mit Blick auf die Entscheiderinnen und Entscheider in Bund und Ländern verschafft der VDV den Interessen der Branche zusätzliches Gehör: mit der kürzlich gestarteten Kampagne „Bewegt uns alle: Der ÖPNV in Deutschland“.

Der Wettlauf um möglichst große Anteile aus den Fördertöpfen ist in vollem Gange. Bund und Länder wollen den ÖPNV stärken, dessen Finanzierung auf eine neue gesetzliche Grundlage stellen und den Modernisierungspakt starten. Das heißt: In den kommenden Jahren wird die Politik erhebliche Mittel für Investitionen zur Verfügung stellen. „Vielleicht geschieht das in diesem Umfang und für lange Zeit zum letzten Mal“, verdeutlicht VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff (siehe auch Interview Seite 8): „Deshalb gilt es jetzt, gute Argumente für die Mobilität und den ÖPNV zu liefern.“ Ziel ist es, in der Politik und in der Bevölkerung das Verständnis dafür zu stärken, dass sich Investitionen





DREI FRAGEN AN  
VDV-Hauptgeschäftsführer  
Oliver Wolff (Foto) zur neuen  
Branchenkommunikation

Herr Wolff, was will die Branche mit der Branchen-  
kommunikation „Bewegt uns alle“ bezwecken?

» Oliver Wolff: Wir müssen öffentlich die Debatte ansto-  
ßen, welchen ÖPNV wir in Zukunft haben wollen. Mit den  
auf die Bundesländer heruntergebrochenen Ergebnissen des  
Leistungskostengutachtens haben wir viele gute Argumente  
für Investitionen in den ÖPNV, die sich lohnen. Im Sinne der  
beiden Entwicklungsszenarien „Modernisierung 2040“ und  
„Deutschlandangebot 2040“ wollen wir Politik, Wirtschaft und  
Öffentlichkeit dafür sensibilisieren, dass ein deutlich besserer  
und nachhaltiger ÖPNV möglich ist. Ein Weiter-so wie zu-  
letzt gibt es nicht, denn wir befinden uns in einer qualitativen  
Abwärtsspirale.

Was sind die zentralen Botschaften?

» Ohne eine leistungsfähige und modernisierte Infrastruktur  
gibt es keine Verkehrswende und keine verlässliche öffent-  
liche Mobilität. Das gilt für den Personen- und den Schienen-  
güterverkehr. Aber nicht nur die Infrastruktur benötigt eine  
nachhaltige Finanzierung, sondern auch die Betriebskosten  
und die langfristigen Investitionen in Fahrzeuge und Personal  
müssen gedeckt werden. Die Branche ist ihrerseits bereit,  
einen deutlichen Eigenbeitrag für mehr Effizienz zu leisten.  
Der gesellschaftliche Mehrwert des ÖPNV liegt nicht nur in  
seinem Beitrag zum Klimaschutz. Er ist auch ein Motor für die  
wirtschaftliche Entwicklung, soziale Teilhabe und die Lebens-  
qualität in allen Regionen dieses Landes.

Welchen Erfolg versprechen Sie sich von der Branchen-  
kommunikation?

» Der öffentliche Verkehr ist ein unverzichtbarer Bestandteil  
der gesellschaftlichen Daseinsvorsorge und wichtig für den  
Wirtschaftsstandort. Mit Bussen und Bahnen fahren täglich  
Millionen von Pendlerinnen und Pendlern zur Arbeit, in die  
Uni oder zur Schule. Diese Menschen und unsere Wirtschaft  
sind auf einen hochwertigen und zuverlässigen ÖPNV ange-  
wiesen. Doch diesen können wir aktuell nicht mehr überall in  
gewohnter Qualität gewährleisten. Mit dieser Botschaft gehen  
wir in alle 16 Bundesländer und an den Bund. Und hier spricht  
die Branche auch geschlossen mit einer Stimme. Es kann  
natürlich niemand garantieren, welchen Erfolg wir mit dieser  
Initiative haben. Im Ringen um die Finanzmittel wären unsere  
Erfolgsaussichten und unsere Chancen, mehr Investitionen zu  
ermöglichen, ohne eine solche Initiative auf Basis des fachlich  
fundierte Gutachtens jedoch geringer.



Podium in Straubing: Moderatorin Sonja Ettengruber, Markus Pannermayr  
(Straubinger Oberbürgermeister und Vorsitzender des Bayerischen Städte-  
tages), Dr. Josef Rott (Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und  
Verkehr), Dr. Vanessa Roden (ADFC Straubing) und Dr. Robert Frank (Vor-  
sitzender der VDV-Landesgruppe Bayern) diskutierten über die Perspekti-  
ven des ÖPNV in Bayern bis 2040.

(19.11.) und Potsdam (26.11.) geplant. Wie schon bei frü-  
heren VDV-Kampagnen steht für die Verkehrsunternehmen  
wieder ein digitaler „Baukasten“ zur Verfügung, aus dem  
Vorlagen für die individuelle Kommunikation kostenlos he-  
runtergeladen werden können.

Aktuell befindet sich der ÖPNV in einer Abwärtsspirale. Die ist  
jedoch mit adäquaten Mittel-  
zuwachsen zu stoppen, so ein  
Ergebnis des bundesweiten  
Leistungskostengutachtens.  
Würde die öffentliche Hand  
verlässlich mit vier bis sieben  
Prozent mehr Geld gegensteu-  
ern, ließen sich die Mobilität  
und die Daseinsvorsorge für  
die Menschen in Deutsch-  
land deutlich verbessern. Im  
ersten Szenario würde die  
umfassende Modernisierung  
zur Bestandssicherung, flä-  
chendeckenden Erneuerung,

qualitativen Verbesserung,  
Dekarbonisierung und zur  
Digitalisierung des heutigen  
ÖPNV-Angebots führen. Dafür  
würde der ÖPNV bis 2040 pro  
Jahr im Schnitt 1,44 Milli-  
arden Euro mehr an öffent-  
lichen Finanzmitteln benöti-  
gen. Das zweite Szenario sieht  
das Deutschlandangebot mit  
einem deutlich leistungsfähi-  
geren ÖPNV vor. Es umfasst  
zusätzlich zu den zuvor skiz-  
zierten Maßnahmen einen  
umfassenden Angebotsaus-  
bau in Fläche und Taktung  
und schafft die Basis für einen  
Zuwachs von mehreren Milli-  
arden Fahrgästen pro Jahr. Der  
ÖPNV wäre digital vernetzt,  
in Stadt und Land verlässlich  
verfügbar, klimaneutral, sicher  
und bezahlbar. Dafür müsste  
die öffentliche Hand ihren Fi-  
nanzierungsbeitrag bis 2040  
jedes Jahr um durchschnittlich  
3,36 Milliarden Euro erhöhen.

Weitere Infos unter:  
[www.bewegt-uns-alle.de](http://www.bewegt-uns-alle.de)

DEUTSCHLAND-TICKET SUMMIT

Revolution für Tarif und Vertrieb

21.-22.01.2026, Berlin



Jetzt anmelden!





Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder stellte die Eckpunkte zur Reform der Deutschen Bahn und Evelyn Palla als neue DB-Chefin vor.

# Die Bahn aufs richtige Gleis setzen

Patrick Schnieder, Verkehrsminister der schwarz-roten Regierungskoalition, präsentierte am 22. September seine mit Spannung erwartete Strategie für die Erneuerung der Deutschen Bahn. Die kritische Fachöffentlichkeit in Politik und Wirtschaft konstatierte danach: Es seien viele Fragen offen geblieben. Enttäuscht wurde zudem zur Kenntnis genommen, dass das gut 30 Seiten umfassende Strategiepapier nur die Ziele des Verkehrsministeriums formulierte, nicht aber die der Bundesregierung.

Die Medien machten ihre Überraschung über die Zielsetzungen ganz überwiegend an einer Aussage zum Thema Pünktlichkeit fest. Schnieder erklärte, dass er „als Benchmark“ bis zum Jahr 2029 von der DB eine Pünktlichkeit von 70 Prozent erwarte. Das ist weniger, als der Konzern sich selbst für den Fernverkehr vorgenommen hatte. Erst „in der Ferne“ des nächsten Jahrzehnts sieht der Minister zuverlässigen Zugverkehr mit 90 Prozent nach Fahrplan. Dazu beitragen soll ein „Sanierungsjahrzehnt“, in dem der Bund als Bahneigentümer 100 Milliarden Euro allein bis 2029 in die Erneuerung und Digitalisierung der Schieneninfrastruktur stecken und zudem rund tausend

Bahnhöfe renovieren lassen will – damit sie barrierefrei, sicher und sauber werden. Die Aufgabe wiegt schwer, wie das Papier zugibt: „Weite Teile der Infrastruktur – von den Bahnhöfen bis zu einzelnen Stellwerken – sind marode. Die Netzzustandsnote der DB InfraGO AG hat sich in den Jahren 2021, 2022 und 2023 stetig verschlechtert und stagnierte 2024 auf niedrigem Niveau.“

Drei Sofortprogramme für ein besseres Reiseerlebnis will Patrick Schnieder gestalten: „Sichere und saubere Bahnhöfe“, „Bessere Kundenkommunikation“, „Mehr Komfort in den Zügen des DB-Fernverkehrs“. So soll es dann unter anderem um Selbstverständlichkeiten wie

saubere Toiletten im ICE, funktionierende Bordbistros und stabiles Internet auf 5G-Basis gehen. „Besserer Service für alle Kunden“, betonte der Minister bei seinem Auftritt in der Bundespressekonferenz in Berlin.

## Reichlich Arbeit für DB-Chefin Evelyn Palla

Die Strategie sieht weiterhin verkehrspolitische Strukturveränderungen vor, um den in der Krise steckenden Bahnkonzern wieder auf bessere Gleise zu bringen. Alles in einem Satz der Absichtserklärung: „Aufbau einer wirksamen Steuerung seitens des Bundes sowohl für den Gesamtkonzern als auch für die Infrastruktur über ein schlüssiges Gesamtsystem der Infrastrukturfinanzierung, die Vergütungsstruktur sowie die Besetzung der Aufsichtsgremien.“ Zum vom Minister beschworenen Neuanfang zählt auch, dass das Verhältnis zwischen den Verkehrssparten der Bahn und der Infrastrukturtochter DB InfraGO neu geregelt werden muss. Zugleich will der Bundesverkehrsminister die DB stärker auf das Kerngeschäft ausrichten und dazu die über 200 Unternehmensbeteiligungen kritisch durchforsten. Auf die während der Pressekonferenz neben ihm sitzende neue Bahnchefin Evelyn Palla wartet

reichlich Arbeit. Und das mit zwei Vorständen weniger; das Gremium soll auf sechs Köpfe schrumpfen.

Unter der Überschrift „Alte Versprechungen, nur kleiner“ kommentierte der Onlinedienst der Tagesschau die Vorstellung der Bahnstrategie: „Der große Wurf war das nicht.“ Unternehmen, Verbände und Märkte hätten sich mehr erhofft, nun schwanke die Stimmung zwischen Ernüchterung und Enttäuschung. Gleichwohl finden sich im Reigen der aktuellen Kommentare auch Stimmen, die den Ansatz von Minister Schnieder begrüßen und Geduld fordern. Die Sanierung der Deutschen Bahn werde notwendigerweise Jahre dauern. Und sie werde nur gelingen, wenn der politische Wille zur Erneuerung nicht nachlasse.

„Weite Teile der Infrastruktur – von den Bahnhöfen bis zu einzelnen Stellwerken – sind marode.“

Aus der „Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene“ des Bundesverkehrsministeriums



Die „Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene“:  
[bit.ly/Agenda\\_BMV](https://bit.ly/Agenda_BMV)



ANZEIGE



## 11. HanseCom Forum

Konferenz & Plattform zum Erfahrungsaustausch im ÖPNV 27.–28. November 2025, Hamburg

### Freuen Sie sich auf Beiträge von:

- **Dr. Anjes Tjarks** Senator für Verkehr und Mobilitätswende der Freien und Hansestadt Hamburg
- **Ingo Wortmann** Präsident Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
- **Klaus Bamberger** Leiter Markt/Kund\*in, Wiener Linien
- **Dirk Bestmann** Bereichsleiter Vertrieb und Verkehrswirtschaft, Hamburger Hochbahn
- **Stuart McLay** Head of Retail, National Express
- **Prof. Dr. Alexander Pischon** Vorsitzender der Geschäftsführung, Verkehrsbetriebe Karlsruhe
- **Dainon Setzer** Business Development Manager, Spokane Transit Authority
- ...und vielen weiteren Mobilitätsexpert\*innen.

### Das sind die Themen:

- So kann **künstliche Intelligenz** den ÖPNV effizienter, kundenfreundlicher und zukunftssicher machen
- Neue Zielgruppen erreichen mit **betrieblichem Mobilitätsmanagement, Jobtickets** und **Mobilitätsbudgets**
- Neue Ticketingkonzepte: **Account-Based Ticketing, Wallet & Co.**
- **Best Practices** aus aller Welt
- ...und viele mehr!

Jetzt anmelden!  
[www.hansecomforum.de](https://www.hansecomforum.de)





# Geht den Dampfbahnen die Puste aus?

Die Haushaltsnöte von Bund, Ländern und Kommunen sowie rapide steigende Betriebskosten bedrohen den Fortbestand der nicht nur bei Eisenbahnfans beliebten Dampffahrten überwiegend in den ostdeutschen Bundesländern. Erste Verkehrseinschränkungen sind die Folge der leeren öffentlichen Kassen. Politik und Bahnbetreiber suchen händelnd nach Einsparungen und Finanzierungsmöglichkeiten.

**B**ahnfahren kostet Geld. Nicht nur aus der Perspektive des Fahrgastes, der hier und da für die nostalgische Reise einen musealen Aufpreis für die Fahrkarte bezahlen muss. Vielmehr gilt das für die Dampfbahnen selbst. Nicht anders als bei jeder modernen Eisenbahn muss die Infrastruktur auf hohem Niveau instand gehalten werden, um den aktuellen Sicherheitsanforderungen zu genügen. Hinzu kommt: Die Betreiber brauchen teure Technik, um ihre in die Jahre gekommenen Flotten weiter einsetzen zu können. Mit Loks und Waggons, die nicht selten die für Schienenfahrzeuge schon außergewöhnlich lange technische Lebensdauer von drei Jahrzehnten um mehr als das Doppelte überschritten haben. Es geht um Kosten und Investitionen, die in die Millionen gehen – und keinesfalls durch die Einnahmen des Bahnbetriebs gesichert sind. So gerieten die Harzer Schmalspurbahnen (HSB), das weithin bekannte Aushängeschild der Dampfbahnzunft, in diesem Sommer in negative Schlagzeilen, weil ihr die Kosten davonlaufen und das Defizit bedrohlich wächst. Die allgemeine wirtschaftliche Entwicklung der vergangenen Jahre mit Corona und Inflation bremsen nachhaltig das Fahrgastaufkommen, immense Preis- und Kostensteigerungen machten die Bilanz tiefrot.

Rund 5.000 Tonnen Steinkohle werden pro Jahr in den Dampfloks im Harz verheizt: Der Einkauf muss dafür doppelt so viel bezahlen wie vor wenigen Jahren. Verdoppelt haben sich in einem halben Jahrzehnt auch die hohen Aufwendungen für die „schwere Instandhaltung“. Diese Hauptuntersuchung muss jedes Schienenfahrzeug alle acht Jahre durchlaufen. Pro Lokomotive werden jetzt 1,5 bis zwei Millionen Euro fällig, beschreibt HSB-Sprecher Dirk Bahnsen nüchtern die dramatische Situation. Und bei der

Wartung des Wagenparks wie beim Gleisbau klettern die Ausgaben ebenfalls in schwindelerregende Höhen: „Das konnte so nicht einkalkuliert werden.“

Vor drei Jahren eröffneten die HSB an ihrem Sitz in Wernigerode eine hochmoderne Dampflokwerkstatt – ein „Fitnessstudio für die Dampflokveteranen“, wie „VDV Das Magazin“ berichtete. Ein prächtiger Industriebau, nicht nur für die Menschen, die dort arbeiten, sondern auch zum Zuschauen für die vielen Lokliebhaber, die jährlich zu den schmalen Schienen im Harz pilgern. Rund 15 Millionen Euro hat die Bahn aus Eigenmitteln und Krediten aufgebracht. Viel Geld, aber es hat nicht gereicht: Aus Kostengründen blieb die technische Ausstattung der Werkstatt reduziert. Die Idee, künftig die schwere Instandhaltung günstig in Eigenregie auszuführen, musste verworfen werden.

Höchster Alarm bei den neun Städten und Kreisen, die Gesellschafter der HSB GmbH sind – und in der Landespolitik in Sachsen-Anhalt sowie Thüringen. In beiden Bundesländern betreibt die Bahn ihr 140 Kilometer langes Streckennetz. Im Rahmen der Daseinsvorsorge fährt sie, mit und ohne Dampf, den bestellten Schienennahverkehr auf der Grundlage eines Verkehrsvertrags – wie andere Unternehmen in anderen Regionen auch. Ein Gutachten der Eisenbahnexperten der Beratungsfirma SCI Verkehr machte schnell deutlich, dass sich die finsternen Wolken über dem Harz so schnell nicht verziehen werden. Laut der Untersuchung stehen die HSB vor einem erheblichen Investitions- und Instandhaltungsstau. Für eine zukunftsfähige Infrastruktur und für die Flotte müssen nach Schätzung der Gutachter innerhalb der nächsten 20 Jahre 550 Millionen Euro investiert werden sowie 250 Millionen →



*Die Harzer Schmalspurbahnen bieten mit ihren 25 Dampfloks, so das Unternehmen in seinem Internetauftritt, „eines der letzten großen Dampf Abenteuer weltweit“ – wie hier bei der Fahrt auf den Brocken.*





*Fitnessstudio für die Dampflokveteranen: Am Firmensitz in Wernigerode haben die HSB in eine moderne Werkstatt investiert.*



Euro für den Betrieb zur Verfügung stehen. Gegenwärtig wird vielfältig diskutiert, gerechnet und nachgedacht, wie das Unternehmen und der Zugbetrieb überleben können. Es geht nicht nur um hohe Kosten. Mit knapp 300 Beschäftigten sind die HSB einer der großen Arbeitgeber im Harz, rund 1.000 weitere Arbeitsverhältnisse hängen mittelbar an der Bahn. Zudem hat die Hochschule Harz eine jährliche Wertschöpfung von 39 Millionen Euro durch den Bahnbetrieb errechnet. „Jeder ausgegebene Euro verdreifacht sich so“, sagt Dirk Bahnsen: „Eine bessere Investition ist für die Länder kaum denkbar.“ Doch der Rotstift wird in den kommenden Jahren immer mitfahren. Die Gesellschafter haben sich klar zum Erhalt des gesamten Netzes ausgesprochen. Der Vorschlag einer kompletten Elektrifizierung wird gegenwärtig mit einer Machbarkeitsstudie durch den Landkreis Harz untersucht. Geklärt werden muss auch, ob und wie ein Dampfbetrieb der nächsten Generation attraktiv-traditionell, aber möglichst emissionsfrei aufgelegt werden kann. Das Gutachten hat sich für eine Umrüstung der Dampfloks auf eine emissionsarme Leichtölfuehrung ausgesprochen.

Finanzielle Sorgen gibt es auch bei den dampfenden Schmalspurbahnen im südlichen Sachsen. Das Land hat in seinem Doppelhaushalt für 2025/2026 den Betriebskostenzuschuss für die fünf historischen Bahnbetriebe um rund zehn Prozent gesenkt. In der Folge mussten die Aufgabenträger Fahrleistungen aus den Verkehrsverträgen reduzieren. Die „bereits in der Vergangenheit überdurchschnittlich stark gestiegenen Material- und Energiekosten“ seien nicht zu kompensieren gewesen, heißt es beim Ver-

kehrsverbund Oberelbe (VVO). In der Folge fallen künftig Züge aus und werden Verkehre außerdem auf die Wochenenden beschränkt. Und die Bahnen müssten Wartungs- und Reparaturaufwand auf ein Minimum reduzieren.

Dass es sich bei den fünf Bahnen nicht um beliebige Verkehrsmittel handelt, zeigen die Reaktionen auf das Sparprogramm des Freistaates Sachsen. Dr. Andreas Winkler, Vorstandsvorsitzender der „Stiftung Sächsische Staatsbahnen“ lässt Verbitterung über das von der Landesregierung verordnete Spardiktat durchblicken: „Die pauschale Kürzung für die Bahnen im täglichen Verkehr erschwert die Aufrechterhaltung dieser wichtigen Infrastruktur massiv. Diese erfolgte ohne Prüfung der Bedingungen, Anforderungen und eigenen Initiativen.“ Christian Sacher, Projektleiter der Marketingplattform „Dampfbahn-Route“, sorgt sich um „dieses nur in Sachsen in der besonderen Dichte und Vielfalt zu erlebende Kulturerbe der Schmalspurbahnen“. Durch die Angebotsreduzierungen werde „eine Lücke in die touristische Infrastrukturfunktion der Bahnen und damit auch in regionale Wertschöpfungsketten links und rechts der Bahnen gerissen“. Es sei nicht erkennbar, „wie das fast 150-jährige Kulturgut dampfbetriebene Schmalspurbahnen in Sachsen als wohl besucherstärkste industriekulturelle Facette des Freistaates eine gesicherte Zukunft haben kann“.

[www.hsb-wr.de](http://www.hsb-wr.de)  
[www.dampfbahn-route.de](http://www.dampfbahn-route.de)



*Sachsen bietet eine hohe Dichte des Kulturerbes Schmalspurbahn – darunter die Zittauer Schmalspurbahn, die Weißeritztalbahn und die Preßnitztalbahn (v. l.).*



## KV im Niedergang: VDV fordert Trassenpreisreform

Der Kombinierte Verkehr (KV) gilt als Vorzeigemodell für einen klima- und ressourcenschonenden Gütertransport. Doch nach Jahren stabilen Wachstums verzeichnet der Transportmix aus Schiene, Straße und Binnenschiff erstmals deutliche Einbußen. „Politische und ökonomische Zwänge führen dazu, dass der KV im Niedergang ist“, warnt VDV-Vizepräsident Joachim Berends. Zwischen 2009 und 2022 stieg das Transportvolumen im KV mit Wachstumsraten von jährlich rund vier Prozent von 80 auf fast 124 Millionen Tonnen – selbst während der Covid-Krise blieb der Trend stabil. 2023 fiel die Menge dann auf 113 Millionen Tonnen zurück. „Umso unverständlicher ist es, dass der Koalitionsvertrag den KV mit keinem Wort erwähnt“, kritisiert Joachim Berends.

Als Ursachen für den Rückgang nennt der VDV die schwächelnde Konjunktur, Laderaum-Überkapazitäten im Straßengüterverkehr und die US-Zollpolitik. Gravierender seien jedoch hausgemachte Probleme. „Die infrastrukturellen Unwägbarkeiten auf der Schiene haben Kippunkte überschritten“, sagt der VDV-Vizepräsident: „Zusätzliche Kosten durch Umleiterverkehre infolge von Großbaustellen und zu hohe Trassenpreise wirken wie Hemmschuhe. So wandern Transporte zurück auf die Straße.“

Als kurzfristige Entlastung fordert der VDV die Lkw-Mautbefreiung im Vor- und Nachlauf des Kombinierten Verkehrs.

Eine Maßnahme, die bereits das vom Bundesverkehrsministerium eingesetzte Expertengremium für klimafreundliche Mobilität und Infrastruktur (EKMI) empfohlen hatte. Langfristig sei jedoch eine Modernisierung der Schieneninfrastruktur mit ausreichender Kapazität entscheidend – und ein klares politisches Bekenntnis zum Schienengüterverkehr.

Die Branche sieht sich aber auch selbst in der Pflicht, etwa durch Investitionen in moderne Fahrzeuge, Digitalisierung und betriebliche Effizienz. Doch diese Initiativen könnten nur greifen, wenn die politischen Rahmenbedingungen stimmten. „Besonders dringlich ist eine grundlegende Reform des Trassenpreissystems hin zu einer nutzerfreundlichen Grenzkostenorientierung“, fordert Joachim Berends. Für die Übergangszeit verlangt der VDV eine vollständige Kompensation der aktuell stark gestiegenen Schienenmaut. Ohne wettbewerbsfähige Trassenpreise drohe dem Schienengüterverkehr ein Rückfall bei den Marktanteilen – „wirtschaftspolitisch ein herber Rückschlag“. Zudem plädiert der Verband für faire Entschädigungen bei Umleiterverkehren infolge von Korridorsanierungen, die Aussetzung von Stornogelten ab 2026 sowie eine vollständige Entlastung des Schienengüterverkehrs von Energieabgaben und -steuern. „Der Kombinierte Verkehr ist kein Randthema“, betont Joachim Berends: „Er ist ein entscheidender Baustein der deutschen und europäischen Verkehrswende – wenn die Politik ihn endlich als solchen behandelt.“

ANZEIGE

## Original MINIBUSES – made in DORTMUND



**Tremonia**  
MOBILITY



City 45 ELECTRIC - City 75 ELECTRIC  
Sprinter City 45\* - Sprinter City 75\*  
Sprinter Transfer\* - Sprinter Mobility\*

Kontakt und mehr Informationen  
[sales@tremonia.com](mailto:sales@tremonia.com)



- Sprinter Minibuse in Premium-Qualität
- Individuell für bis zu 38 Fahrgäste
- Effizient • Komfortabel • Nachhaltig
- 25+ Jahre Minibus Erfahrung
- ÖPNV • Shuttle • Überland • Reise
- Service weltweit • Zuverlässig • Nah



## ENVIRONMENTAL

GRÜNE POWER IN  
DIE E-BUS-FLOTTE


Klimaneutral bei steigendem Stromverbrauch? – Für die Freiburger Verkehrs AG (VAG) kein Widerspruch. Das Verkehrsunternehmen aus einer der sonnenreichsten Gegenden Deutschlands verknüpft Energieeffizienz und erneuerbare Energien. „Beim Ausbau der Photovoltaik haben wir ein riesiges Potenzial“, erläutert Mareike Rehl, Leiterin des Fachbereichs Nachhaltigkeit und Energie. Auf diese Weise soll ab Anfang der 2030er-Jahre ein Großteil des Strombedarfs der dann wohl komplett elektrifizierten Busflotte gedeckt werden. Strom aus eigener Herstellung wird der VAG immense Einsparungen bei Netzentgelten und Energiekosten beschern. Zudem bezieht die VAG schon jetzt Ökostrom von einem Windrad aus der Region (Foto). Als nächstes Thema steht der Ausbau von Speicherkapazitäten an.

GRÜNERE BETRIEBSHÖFE  
STÄRKEN BIODIVERSITÄT


Artenvielfalt fördern, Klima schützen, Mitarbeitende einbinden: In Hannover gestaltet die Üstra Teile ihres Betriebsgeländes naturnah und insektenfreundlich um. Angelegt werden unter anderem Haufen aus Totholz und Steinen, Blühwiesen und Staudenbeete sowie Streuobstwiesen. „Diese Elemente bieten Tieren Nahrung und Unterschlupf“, erläutert Dominik Schiller, der das Thema Nachhaltigkeit im Stabsbereich Betrieb betreut: „Dadurch stärken wir die Biodiversität.“ In Eigenverantwortung setzt das unternehmenseigene Team aus Gärtnerinnen und Gärtnern zusammen mit externen Fachleuten ausschließlich auf heimisches Saatgut und Baumaterialien aus der Region. „Verkehrsunternehmen verfügen über viele Flächen, die sich begrünen lassen“, sagt Dominik Schiller – für mehr Insektenfreundlichkeit, bessere Luftqualität, Hitzeschutz und ein attraktives Stadtbild.

Ökologisch, sozial,  
wirtschaftlich

Der ÖPNV erfüllt zentrale Aufgaben für die Gesellschaft: Er leistet einen unverzichtbaren Beitrag zum Klimaschutz durch die Mobilitätswende und emissionsfreie Antriebe – und er garantiert Daseinsvorsorge und Mobilität für alle. Doch diese Wirkung entfaltet sich nur dann nachhaltig, wenn auch die finanziellen Grundlagen stimmen.

Derzeit geht es in der öffentlichen Debatte häufig um einen hohen Bedarf an Zuschüssen für Fahrzeuge und Investitionen in die Infrastruktur sowie um Betriebsergebnisse, die ohne gezielte, finanzielle Zuschüsse nicht kostendeckend sind. Dabei wird aus Sicht des VDV oft übersehen: Der ÖPNV ist nicht nur ein Motor für Wachstum und Klimaschutz, sondern stärkt auch den sozialen Zusammenhalt in der Gesellschaft. Indem Verkehrsunternehmen ihre Ressourcen verantwortungsvoll und zukunftsorientiert einsetzen, stärken sie ihren ökologischen und sozialen Auftrag. So sichern sie gleichzeitig die wirtschaftliche Stabilität des gesamten ÖPNV-Systems. Das ist besonders wichtig im Hinblick auf die bevorstehende Neugestaltung der ÖPNV-Finanzierung. Mit dem VDV-Leistungskostengutachten hat die Branche einen Transformationsfahr-

plan bis 2040 vorgelegt. Zugleich hat sie deutlich gemacht, dass sie ihren Beitrag leisten will. Das heißt: investieren, Innovationen und eine umfassende eigene Weiterentwicklung umsetzen. Unternehmen und Investoren orientieren sich zunehmend an den ESG-Kriterien (Environmental, Social, Governance), die ökologische, soziale und unternehmensstrategische Aspekte gleichermaßen berücksichtigen. Da →

i SEMINAR BIETET PRAKTISCHE  
UNTERSTÜTZUNG

EU-weite Initiativen und Regularien sowie deutsche Gesetzesvorgaben stellen die Verkehrsunternehmen vor die Herausforderung, gesetzliche Nachhaltigkeitsanforderungen und Berichtspflichten zu erfüllen. Zudem müssen Maßnahmen in den Bereichen Umwelt, Soziales und Unternehmensführung wirkungsvoll umgesetzt und dokumentiert werden. Hilfestellung zu diesen Themen bietet ein Praxisseminar, das die VDV-Akademie mit dem VDV-Unterausschuss für Nachhaltigkeit konzipiert hat. Nach der erfolgreichen „Premiere“ im Juni wird das Seminar gemeinsam am 21. und 22. Januar 2026 beim VDV in Köln durchgeführt.

[bit.ly/tagungen\\_oepnv](https://bit.ly/tagungen_oepnv)



„Der ÖPNV kann als großer Auftraggeber Treiber für die Nachfrage nach nachhaltigen, effizienten und innovativen Lösungen sein.“

**Britta Mas**  
beim VDV Leiterin des  
Fachbereichs Nachhaltigkeit





„Wir arbeiten intensiv daran, ESG wirtschaftlich greifbar zu machen.“

**Juliane Bartelt**  
Nachhaltigkeitsbeauftragte  
Münchner Verkehrsgesellschaft

Fördermittelgeber und Banken von Unternehmen Informationen zur Nachhaltigkeit anfordern, spielt das Thema im Management von Fördermitteln und bei Investitionen eine bedeutende Rolle. „Gerade im öffentlichen Verkehr zeigt sich, dass Nachhaltigkeit weit mehr ist als eine Kostenfrage – sie eröffnet wirtschaftliche Chancen und gesellschaftliche Perspektiven. Der ÖPNV kann dabei als großer Auftraggeber Treiber für die Nachfrage nach nachhaltigen, effizienten und innovativen Lösungen in anderen Bereichen wie Fahrzeugentwicklung, erneuerbare Energien, Energieeffizienz, Kreislaufwirtschaft und bei Bauvorhaben sein“, sagt Britta Mas, Fachbereichsleiterin Nachhaltigkeit beim VDV, die auch den VDV-Unterausschuss Nachhaltigkeit koordiniert. „Das Thema Nachhaltigkeit wird daher weiterhin nicht an Relevanz verlieren“, prognostiziert sie.

Gutes Nachhaltigkeitsmanagement kann Unternehmen zudem einen Mehrwert bieten: Durch eine ganzheitliche Sichtweise auf alle Dimensionen der Nachhaltigkeit, um Chancen und Risiken für die Unternehmen, aber auch für Umwelt und Menschen zu erkennen und Potenziale für positive Veränderungen zu erschließen. „Deshalb arbeiten wir intensiv daran, ESG wirtschaftlich greifbar zu machen“, erläutert Juliane Bartelt, Vorsitzende des VDV-Unterausschusses Nachhaltigkeit.

Die dargestellten Praxisbeispiele aus Freiburg, Hannover, Darmstadt, Rostock, München, Hamburg und Leipzig (siehe Seite 16, 20, 21) zeigen, wie der ÖPNV als öffentlicher Auftraggeber technologische Entwicklung, industrielle Innovation und nachhaltige Wertschöpfung anstoßen kann – weit über den Verkehrssektor hinaus.

Für Unternehmen sind die ESG-Kriterien ein Regelwerk und Instrument, um nachhaltiges wirtschaftliches Handeln messbar zu machen und auszuwerten. „Damit wird deutlich: Alle drei Dimensionen sind von zentraler wirtschaftlicher Bedeutung“, erläutert Britta Mas: „Entscheidend ist es daher, den Blick über eine kurzfristige Kostenlogik hinaus auf den langfristigen gesellschaftlichen Mehrwert zu richten.“ Fünf Botschaften sind dabei wichtig:

1. **Nachhaltigkeit ist kein Kostenfaktor, sondern eine wirtschaftliche Chance.** Das heißt: weg vom kurzfristigen Defizitdenken und hin zu einer langfristigen Investitionslogik sowie zu einem Blick für den volkswirtschaftlichen Nutzen des ÖPNV.
2. **Klimarisiken sind Finanzrisiken:** Extremwetterereignisse erhöhen die Kosten für Unternehmen und die öffentliche Hand. Wer nicht nachhaltig in die Resilienz des ÖPNV investiert, riskiert Standortnachteile und Imagerisiken. Weniger CO<sub>2</sub> senkt zudem langfristig die Kosten, sich an die Klimafolgen anzupassen, und die Ausgaben für Emissionsrechte.
3. **Soziale Nachhaltigkeit bringt einen hohen Nutzen:** Mehr ÖPNV bedeutet weniger motorisierten Individualverkehr – und damit weniger Flächenverbrauch, Staus, Unfälle, Abgase, Lärm und somit niedrigere Gesundheitskosten für die Gesellschaft. Er verbindet Menschen und Orte, ermöglicht mobile Teilhabe für alle Generationen und schafft zahlreiche Arbeitsplätze – auch in der Industrie – sowie Begegnungsräume im Alltag. Diese Effekte bringen reale wirtschaftliche Vorteile, werden aber in der klassischen Kostenrechnung nicht monetarisiert.
4. **Regulatorische und finanzielle Hebel:** CO<sub>2</sub>-Bepreisung, EU-Taxonomie und Förderrichtlinien steuern Investitionen. Über strategische Allianzen und Finanzierungs-



„Nachhaltigkeit und technische Konzepte miteinander zu verbinden, ist ein wirksamer wirtschaftlicher Hebel.“

**Mareike Rehl**  
Fachbereichsleiterin Nachhaltigkeit  
und Energie bei der Freiburger Verkehrs AG

instrumente wie Klimafonds, grüne Anleihen und Public Private Partnership lässt sich Kapital mobilisieren.

5. **Governance konkret umsetzen:** Das bedeutet, die ESG-Kriterien in die Strategie, die Anreizsysteme und das Risikomanagement des Unternehmens zu integrieren. Durch Optimierungen im Bereich Technik und im Betrieb wie durch den Einsatz von Rekuperation, bei der Energie zurückgewonnen wird, Eco-Driving und Energiemanagement sinken Kosten und Emissionen. Eine Mitarbeiterorientierung im Sinne der Nachhaltigkeit und faire Arbeitsbedingungen helfen, die Bindung und die Leistungsbereitschaft der Belegschaft zu stärken.

„Nachhaltigkeit und technische Konzepte miteinander zu verbinden, ist ein wirksamer wirtschaftlicher Hebel“, erläutert Mareike Rehl (siehe Beitrag S. 16). Sie leitet den Fachbereich Nachhaltigkeit und Energie bei der Freiburger Verkehrs AG und ist stellvertretende Vorsitzende des VDV-Unterausschusses Nachhaltigkeit. Auf dem Transformationspfad des ÖPNV wollen der VDV und der Unterausschuss weitere Brücken schlagen und ein sektorübergreifender Partner sein. Mareike Rehl: „Nachhaltige Transformation gelingt nur durch Kooperationen zwischen Politik, Industrie und Finanzsektor und der Gesellschaft.“



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



Weitere Beispiele aus den Bereichen Social und Governance finden Sie auf den folgenden Seiten.



## SOCIAL

## WASCHEN IST WÜRDE: VOM LINIEN- ZUM DUSCHBUS

Die Hamburger Hochbahn setzt sich für soziale Zwecke ein. Waschen ist Menschenwürde: Deshalb hat das Verkehrsunternehmen der gemeinnützigen Gesellschaft „Gobanyo“ einen ehemaligen Linienbus gespendet und sie dabei unterstützt, Deutschlands ersten Duschbus auf die Straße zu bringen. Das war 2019. Seitdem haben Obdachlose und Menschen ohne Wohnung eine mobile Möglichkeit, sich zu pflegen. „Die Idee stammt von Dominik Bloh und wurde im Rahmen eines Zukunftsworkshops zu den Nachhaltigkeitszielen (SDGs) von unseren Mitarbeitenden sehr positiv bewertet“, berichtet Christian Priemer, Leiter Nachhaltigkeitsmanagement bei der Hochbahn. Dominik Bloh ist Gründer von Gobanyo und war selbst viele Jahre obdachlos. Der Umbau des Busses zu einem Duschbus mit drei Badezimmern wurde per Crowdfunding finanziert. Inzwischen hat die Hochbahn ein weiteres Fahrzeug für einen Umbau zur Verfügung gestellt, das ab Dezember zum Einsatz kommt. Die Fahrzeuge werden bei der Hochbahn gewartet und gereinigt.

## EIN ZWEITES LEBEN FÜR DEN GUTEN ZWECK

Unnötigen Müll will das Unternehmensbekleidungscenter der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) konsequent vermeiden – etwa durch die bewusste Nutzung von Ressourcen und mit kreativen Ideen. „Die sinnvolle Nutzung alter und kaputter Kleidungsstücke ist ein richtiger Schritt in Richtung Ressourcenschonung und Upcycling“, sagt Juliane Bartelt, Referentin für Nachhaltigkeit bei der MVG. Alte Arbeitsbekleidung wird, sofern es die Zeit erlaubt, von der Belegschaft zu Taschen umgenäht und zu besonderen Anlässen verkauft. Der Erlös geht dann an einen guten Zweck. Damit verbindet die MVG ökologisches Handeln mit sozialem Engagement und zeigt, dass Nachhaltigkeit in allen Bereichen des Unternehmens aktiv gelebt werden kann.

## EINE WOCHE FÜR DIE PSYCHISCHE GESUNDHEIT

Schichtdienst, Stress, Verantwortung. Die Arbeit in einem Verkehrsunternehmen kann sehr anstrengend sein – nicht nur körperlich. Deshalb stand bei der Heag mobilo in Darmstadt eine komplette Oktoberwoche im Zeichen der psychischen Gesundheit. „Mein Wunsch ist, dass wir Gesundheit als Zusammenspiel von Körper und Psyche begreifen“, erläutert Svenja Franke, Psychologin im Bereich Personal und Soziales. Auf dem Programm standen vor allem digitale Informations- und Mitmachangebote, die anonym genutzt werden können, sowie eine Podiumsdiskussion. Über eine Mediathek können Vorträge auch außerhalb der Arbeitszeit und von privaten Endgeräten aus abgerufen werden. „Wir wollen das Thema in allen Bereichen des Unternehmens sichtbar und möglichst niederschwellig zugänglich machen.“ Ziel sei es unter anderem, Gespräche mit Mitarbeitenden und Führungskräften über psychische Gesundheit anzuregen, so Svenja Franke.

## U5: FORTSCHRITTE BEI DER CO<sub>2</sub>-REDUKTION

In Hamburg verfolgt die Hochbahn U5 Projekt GmbH eine CO<sub>2</sub>-Reduktionsstrategie für den Bau der U-Bahn-Linie. Die Treibhausgas-Einsparungen werden jährlich bilanziert und Fortschritte dokumentiert. Auch 2024 gelang es, die baubedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen weiter zu reduzieren – um knapp 12.000 Tonnen. Damit verringert sich deren Wert von 841.000 im letzten Jahr auf 829.000 Tonnen im aktuellen Bilanzierungszeitraum. Dies zeigt: Das U5-Projekt liegt komplett im Plan der Strategie. „Gegenüber einer herkömmlichen Bauweise, bei der 2,7 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> für das Gesamtprojekt angefallen wären, können wir nach derzeitigem Stand rund 70 Prozent einsparen“, berichtet Frank Plöger, Leiter Stabsstelle Nachhaltigkeit/technisches Reporting. Das liegt vor allem an der Verwendung von Stahl, der mit reduziertem CO<sub>2</sub>-Ausstoß produziert wurde, „grünem“ Zement und an optimierten Planungen, die weniger Material erfordern. Weitere Maßnahmen werden getestet – etwa der Einsatz von E-Lkw und einem elektrischen Radlader.

## GOVERNANCE

## NACHHALTIGKEIT STÄRKT DIE DASEINSVORSORGE

Leipzig und sein Umland wachsen dynamisch, und die Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) wachsen mit. 167 Millionen Fahrgäste (plus neun Prozent) machten 2024 zum erfolgreichsten Jahr seit den 1990-ern. Wachstum und Produktivitätssteigerung haben in der LVB-Nachhaltigkeitsstrategie einen festen Platz. „Wir müssen wirtschaftlich erfolgreich sein, damit wir die Daseinsvorsorge leisten können“, erklärt Annette Körner, Umweltschutzbeauftragte bei den LVB. Seit 2021 gibt die Leipziger Gruppe einen gemeinsamen branchenübergreifenden Nachhaltigkeitsbericht heraus und bereitet sich auf die EU-Folgeregulativen vor. Leipzig will klimaneutral werden, und so setzen die Verkehrsbetriebe seit 2018 zu 100 Prozent Ökostrom für Infrastruktur sowie Straßenbahnen und E-Busse ein. Von 194 Bussen fahren 38 bereits elektrisch, 40 weitere E-Busse ersetzen ab 2026 Dieselbusse. „Kundinnen und Kunden sowie Mitarbeitende werden zudem vielfältiger, diverser“, sagt Annette Körner: Die LVB stärken gezielt die Sprachkompetenz ihres Fahr- und Einsatzpersonals und sensibilisieren Führungskräfte für das Thema Chancengleichheit.

## GRÜNE THEMEN SIND IN ROSTOCK CHEFSACHE

„Nachhaltigkeit ist ein fester Bestandteil unserer Unternehmensstrategie“, betont Jan Bleis, Vorstand Markt und Technik bei der Rostocker Straßenbahn AG (RSAG). Wie für andere Unternehmen der Branche bringen die sich kontinuierlich entwickelnden Pflichten und Bestimmungen auch für die RSAG steigende Belastungen mit sich – etwa, was die Berichts- und Steuerungslogik anbelangt. Die Rostocker haben das Thema Nachhaltigkeit mittlerweile im Vorstandsbereich angedockt. „Direkte Wechselbeziehungen zwischen Nachhaltigkeits- und Risikomanagement nehmen deutlich zu“, erklärt Alrik Zech, der bei der RSAG die Abteilung Finanzen, Controlling und Einkauf leitet und das Thema Nachhaltigkeit aus der finanziellen Perspektive betreut. Klar ist: Die komplexen Veränderungen ziehen sich durch alle Bereiche des Unternehmens.





In Dresden (Foto, o.) ist der ÖPNV ein „ganz entscheidender Leistungsträger“, sagte Bürgermeister Stephan Kühn zu Beginn des VDV-Personalkongresses. DVB-Vorstand Lars Seiffert (Foto u., l.) begrüßte die 200 Teilnehmenden. Dustin Preisler (r.), Berufskraftfahrer-Azubi bei den DVB, erläuterte die Sicht seiner Generation. Warum die es draufhat und was Unternehmen für sie tun können, war das Thema von Katharina Schulze (unten, M.).

## Best Practices in der Personalarbeit:

# Ruhig auch mal schlau klauen

Fachkräftemangel, Bildung, Gen Z, KI: Unter dem Motto „Zukunftssicher? – Zukunft sichern!“ tauschten sich auf dem VDV-Personalkongress in Dresden drei Tage lang 200 Fach- und Führungskräfte aus dem Bereich HR zu unterschiedlichen Zukunftsthemen aus. Klassentreffen, große Familie und ein bisschen Selbsthilfegruppe: Im Mittelpunkt standen Strategien, wie die Branche dem Mangel an Arbeitskräften begegnen kann, sowie erfolgreich umgesetzte Ideen einer modernen Personalarbeit.



Personalarbeit heißt Potentiale finden, entwickeln und binden. Und noch mehr. „Es geht darum, Menschen für unsere Branche zu begeistern – und begeistert zu halten“, sagte Alexander Möller, Geschäftsführer der VDV-Akademie. Wie gewinnen Verkehrsunternehmen junge Menschen für die Ausbildung? VDV-Hautgeschäftsführer Oliver Wolff betont: „Ohne gut ausgebildete, qualifizierte und motivierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter geht im Betrieb, in den Werkstätten und in der Verwaltung unserer Unternehmen nichts.“ Welche Rolle spielen Migration und Sprache? Wie lässt sich ein gesundes und vielfältiges Arbeitsumfeld gestalten? In der Großen Deutschlandumfrage Fahrpersonal Bus & Bahn gaben 30 Prozent an, dass sie die aktuellen Dienstpläne als kaum mit dem Privatleben vereinbar empfinden. Infos zur innovativen Dienstplangestaltung – etwa

bei Aktivbus Flensburg – sowie zahlreiche weitere Impulse und Musterbeispiele konnten die Teilnehmenden aus den Vorträgen, Podiumsdiskussionen und Workshops mitnehmen. Ganz nach der Devise „copy smart“ oder zu deutsch: „klau schlau“. Veranstaltung wurde der Kongress vom VDV, der VDV-Akademie und den Dresdner Verkehrsbetrieben (DVB).

Wie die Chancen für Jugendliche im deutschen Bildungssystem stehen, erklärte Dagmar Wolf von der Robert Bosch Stiftung. „Insbesondere Kinder mit Migrationshintergrund oder aus sozial schwachen Familien starten mit erheblichen Nachteilen, zum Beispiel sprachlichen Defiziten, ins Bildungssystem“, berichtete sie. Diese könnten sich bis auf den Eintritt ins Arbeitsleben auswirken. Aber was können zum Beispiel Ausbildungsbetriebe tun, um diese Jugendlichen „aufzufangen“? „Es ist wichtig, früh in die Zusammenarbeit mit Schulen zu gehen“, so Dagmar Wolf. Denn Jugendliche wüssten oft nicht, welche Berufsbilder jenseits der altbekannten Ausbildungsberufe existieren. Außerdem müsse man ihnen nahelegen, dass eine Berufsausbildung eine vollwertige Alternative zum Studium sei. „Bildung ist ein gesamtgesellschaftlicher Auftrag“, sagte Dagmar Wolf: „Nur wenn

Politik, Schulen und Ausbildungsbetriebe gemeinsam handeln, lässt sich die Bildungsschere frühzeitig schließen.“ Eine wichtige Voraussetzung, um dem Fachkräftemangel entgegen zu wirken.

Im Jahr 2024 blieben knapp 13 Prozent der Ausbildungsplätze unbesetzt, und fast 30 Prozent der Ausbildungsverhältnisse wurden vorzeitig aufgelöst. Was können Unternehmen dagegen tun? Oder ist die „Gen Z“ vielleicht sogar selbst Schuld an dieser Situation? „Ganz so leicht kann man sich das nicht machen. Ausbildungsbetriebe müssen besser verstehen, was Azubis wollen“, sagte Nina Neururer von Ausbildung.de. In ihrem Workshop animierte sie zu einem Perspektivwechsel. Mit der „Kopfstand-Methode“ formulierten Teilnehmende „Worst Practices“. Aus diesen Negativbeispielen leiteten sie dann konkrete Handlungsansätze ab. Die Ergebnisse zeigten deutlich, was junge Menschen heute von einer Ausbildung erwarten – etwa eine Übernahme-garantie, gute Arbeitsbedingungen und eine sinnstiftende Tätigkeit.

Um die Ausbildung attraktiver zu gestalten, müssen sich Betriebe auch langfristig neuen Lern- und Arbeitsmethoden öffnen. Ein wesentlicher Aspekt ist dabei die →



„Ohne gut ausgebildete, qualifizierte und motivierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter geht im Betrieb, in den Werkstätten und in der Verwaltung unserer Unternehmen nichts.“

Oliver Wolff  
VDV-Hauptgeschäftsführer





Susanne Renate Schneider („Renate GPT“, l.) versuchte, Ängste vor KI zu nehmen. Angesichts von drei Millionen Arbeitslosen versprach Harald Kraus (M.), Vorstandsvorsitzender der VDV-Akademie, dass die Branche ihren Beitrag leisten werde, „diese Menschen wieder in Lohn und Brot zu bringen“. Lisa Gadowski (r.), Leiterin der VDV-Arbeitgeberinitiative, erläuterte die Angebote der Gemeinschaftsplattform für große und kleine Unternehmen.

## i MELA: DIGITALEN LERNPROJEKTEN WIRD EIN NEUER AWARD GEWIDMET



Digitales Lernen wird immer wichtiger – dafür braucht es gute Lernangebote. Besondere E-Learning-Lösungen zeichnet die VDV-Akademie mit dem Mobility E-Learning Award (MELA) aus. Der Award löst die „Auszeichnung für exzellentes digitales Lernen im öffentlichen Verkehr“ ab. Gesucht werden kreative, praxisnahe und innovative digitale Lernprojekte, die einen nachhaltigen Beitrag zur Aus- und Weiterbildung in der Mobilitätsbranche leisten. Bewerben können sich alle Verkehrsunternehmen, die eigenständig digitale Lerneinheiten für ihre Mitarbeitenden und Auszubildenden entwickelt haben. Eingereicht werden können alle Formen digitaler Lerneinheiten, wie Web Based Trainings, Lernvideos sowie Apps und eigene Lernmanagementsystem-Lösungen aus allen Themenbereichen der Mobilitätsbranche. Die Gewinnerinnen und Gewinner werden auf der 4. VDV-Bildungskonferenz vom 7. bis 8. Mai 2026 in Berlin bekannt gegeben.

**Bewerbungsschluss ist der 12. Januar 2026.**

**Hier geht es zur Anmeldung für die 4. VDV-Bildungskonferenz:**

[www.vdv-akademie.de/tagungen/vdv-bildungskonferenz](http://www.vdv-akademie.de/tagungen/vdv-bildungskonferenz)

Nutzung von künstlicher Intelligenz, was viele Menschen zunehmend verunsichert. Susanne Renate Schneider, Gründerin von „Renate GPT“, machte in ihrem Vortrag deutlich, dass KI nicht als Bedrohung, sondern als Werkzeug verstanden werden sollte. „KI ersetzt Aufgaben, nicht Menschen“, unterstrich sie. Besonders bei Routinetätigkeiten, die viel Zeit beanspruchen, könne die Nutzung von KI durchaus sinnvoll sein. In der Verkehrsbranche gebe es viele Einsatzmöglichkeiten für KI, etwa in Verwaltung und HR, Wartung und Technik oder bei der Einsatzplanung. Offenheit und Medienkompetenz seien im Umgang mit KI

genauso wichtig wie eine gesunde Skepsis. Denn KI könne Fehler machen, und der Mensch müsse stets die Kontrolle haben. „KI ist kein Autopilot, sondern Co-Pilot“, so Susanne Renate Schneider.

Wie können in den Unternehmen Unterschiede zwischen Jung und Alt überbrückt werden? Mehr als jede und jeder Vierte aus der Gen Z – der zwischen 1996 und 2011 Geborenen – erlebt Generationenkonflikte am Arbeitsplatz, berichtete Katharina Schulze, Gründerin und CEO von Beyobie Technologies. Typische Wertvorstellungen wie Stabilität, Autonomie und Sinn gebe es durchaus als Gemeinsamkeit mit anderen Generationen, und darauf gelte es, sich zu konzentrieren. Dass die Gen Z bei Entscheidungen außen vor gelassen werde, kritisierte Dustin Preisler, Berufskraftfahrer im dritten Lehrjahr bei den DVB. Und: „Wir werden dahinkommen müssen, Wissen stärker in Häppchen zu vermitteln.“ Mehr gegenseitiges Verständnis, auch für das, was die Älteren aufgebaut haben, und altersgemischte Teams sind für Lars Seiffert, DVB-Vorstand Arbeitswelt und Fahrbetrieb, „ein Schlüssel zum Erfolg“.

„Mittlerweile ist der Personalkongress jünger, bunter und weiblicher geworden“, bilanzierte Harald Kraus, Vorsitzender des VDV-Personalausschusses und Vorstandsvorsitzender der VDV-Akademie: „Das spiegelt die Branche wider.“

**Die nächste VDV-Fachkräftekonferenz findet am 25. und 26. November 2026 statt.**



[www.vdv-akademie.de](http://www.vdv-akademie.de)  
[bit.ly/VDV\\_Umfrage2025](https://bit.ly/VDV_Umfrage2025)



# Vorreiter bei der Modernisierung



Nordrhein-Westfalen erneuert mit vereinten Kräften seine kommunale Schieneninfrastruktur. Durch das Engagement von Verkehrsunternehmen und Kommunen sind insgesamt 1,3 Milliarden Euro für den Ausbau und die Sanierung zur Verfügung gestellt worden.

**A**nfang September überreichte NRW-Umwelt- und Verkehrsminister Oliver Krischer 13 Förderbescheide an Verkehrsunternehmen. Das Geld stammt aus dem Förderprogramm „Gründerneuerung kommunale Schiene“, das bereits 2019 aufgelegt wurde. „Damit hat Nordrhein-Westfalen eine bundesweite Vorreiterrolle eingenommen“, erklärt Volker Wente, Geschäftsführer beim VDV Nordrhein-Westfalen. Nun ist die Halbzeit des Erneuerungszeitraums erreicht, der sich bis 2031 erstreckt. „Wir haben bei unseren Mitgliedsunternehmen den Investitionsbedarf ermittelt und dem Land einen Verteilungsschlüssel vorgeschlagen“, berichtet Volker Wente: „So konnten eventuelle Verteilungskonflikte vermieden werden.“

Im bevölkerungsreichsten Bundesland stammen viele ÖPNV-Anlagen aus den 1970er- bis 1990er-Jahren – und sind damit am Ende ihrer Lebensdauer. Der Erneuerungsbedarf ist immens. „Die Kommunen und Verkehrsunternehmen können das nicht alleine stemmen“, sagt Oliver Krischer: „Deshalb unterstützen wir sie.“ Den größten Einzelposten erhält die Ruhrbahn Essen/Mühlheim, um ihre Leit- und Sicherungstechnik zu erneuern. Das Vorhaben ist das derzeit größte Einzelprojekt zur Erneuerung der kommunalen Schiene und hat einen Umfang von 180 Millionen Euro. Bund und Land fördern das mit 104 Millionen

Euro. Die 25 Millionen Euro teure Erneuerung von Gleisen, Weichen und Unterwerken bei den Stadtwerken Krefeld unterstützen Bund und Land mit rund 15 Millionen Euro. Einen weiteren Förderbescheid erhielten die SWB Bus und Bahn sowie die Elektrischen Bahnen der Stadt Bonn und des Rhein-Sieg-Kreises. Die Erneuerung von Bahnstromunterwerken, Zugängen zu Haltestellen und Teilen des Betriebsfunks wird mit 8,7 Millionen Euro bezuschusst. Für ihre Infrastruktur bekommen die Kölner Verkehrsbetriebe 32,3 Millionen und die Häfen und Güterverkehr Köln 10,4 Millionen Euro. Nach Düsseldorf gehen 14,1 Millionen Euro für die Rheinbahn sowie 774.000 Euro für den Skytrain am Flughafen. 13,5 Millionen Euro fließen an die Wuppertaler Stadtwerke. Zuwendungen in Höhe von 24,6 Millionen Euro wurden für die Duisburger Verkehrsgesellschaft, 11 Millionen Euro für die Stadtwerke Oberhausen bewilligt. Mit weiteren 21,6 Millionen Euro unterstützen Bund und Land die Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen (Bogestra). Für die Dortmunder Stadtwerke wurden bereits seit 2019 41,6 Millionen Euro bewilligt. Nach Ostwestfalen gehen 24 Millionen Euro an moBiel in Bielefeld für die Erneuerung des Netzes.

VDV-NRW-Geschäftsführer Volker Wente blickt schon über das Jahr 2031 hinaus: „Wir machen uns bereits Gedanken, wie das Förderprogramm fortgesetzt werden kann.“





Andreas Block (Foto hintere Reihe, 2.v.r.) ist in seinem Dorf eine Institution. Er weiß, wo jedes Kind wohnt, welches Kind wann Schulschluss hat und ob es von der Haltestelle abgeholt wird. Sind Eltern oder Großeltern noch nicht zum Abholen da, wartet er. Denn er möchte sicher gehen, dass jedes Kind heile zu Hause ankommt. Schläft ein Kind im Bus ein, dreht er eine Extrarunde und fährt die Haltestelle ein zweites Mal an. Vergessene Schulsachen gehen nicht verloren, die gibt er an der Grundschule ab. Für Kinder und Eltern ist er unersetzbar – und wurde zum Lieblingsbusfahrer in der Kategorie „Schülerverkehr“ gekürt.

## Lieblinge hinterm Steuer

Der ÖPNV ohne Busfahrerinnen und Busfahrer? – Undenkbar. 100.000 sind in Deutschland täglich mit ihren Bussen auf den Straßen unterwegs. Fünf von ihnen wurden nun stellvertretend als „LieblingsbusfahrerIn 2025“ gekürt.

Jeden Tag bringen sie Menschen von A nach B. Sie kümmern sich um ihre Fahrgäste und sorgen, wenn nötig, unter ihnen für Ordnung. Für ihren vorbildlichen Einsatz wurden Sabrina Hartmann (Padersprinter, Paderborn), Steffen Scholz (Chemnitzer Verkehrs-AG), Sendi Brka (BVR Rheinland, Wesel), Sener Piskin (Berliner Verkehrsbetriebe) und Andreas Block (Klaus Klockenbrink KG Busse, Rödinghausen) als „LieblingsbusfahrerIn 2025“ geehrt.

Aus insgesamt 2.000 Einsendungen hat eine Jury zunächst die Top-30-Lieblinge gewählt. Fünf von ihnen haben sich durch ihr Engagement besonders hervorgetan. Die Auszeichnung wurde erstmals in drei Kategorien vergeben – „Alltagsheld:in“, „Außergewöhnliche Leistung“ und „Schülerverkehr“. Für diese Kategorien konnten Fahrgäste nicht nur persönliche Erlebnisse und Geschichten einreichen, Grundschulkinder durften ihr liebstes Fahrpersonal auch mit einem selbstgemalten Bild nominieren.

Der Wettbewerb wird gemeinsam vom Fahrgastverband Pro Bahn, DB Regio und dem VDV initiiert. Die Initiatoren betonten die Wichtigkeit des Wettbewerbs, der die verantwortungsvolle Arbeit als BusfahrerIn und Busfahrer stärker in die öffentliche Wahrnehmung rücken und ihre Tätigkeit würdigen soll. „Unsere Fahrpersonal-Helden sind das Herzstück

des öffentlichen Nahverkehrs“, erklärte VDV-Vizepräsident Werner Overkamp: „Die Geschichten der Fahrgäste und die eingereichten Bilder der Schülerinnen und Schüler zeugen von großem Respekt für die Leistungen der Kolleginnen und Kollegen am Steuer.“ Stellvertretend für die Fahrgäste sagte Jörg Bruchertseifer von Pro Bahn: „Wir Fahrgäste brauchen sie, und wir wollen zeigen, wie sehr wir ihre Arbeit schätzen.“ Marion Heber, Leiterin Personal Straße bei DB Regio, resümierte: „Der Wettbewerb bringt ihnen den Respekt und die Wertschätzung entgegen, die sie verdienen.“

Auch für das kommende Wettbewerbsjahr gehen bereits Einsendungen ein. Fahrgäste können ihre Erlebnisse mit ihren Lieblingen aus dem Bus schon jetzt online einreichen. Der Wettbewerb wird unterstützt von MAN, Daimler Buses, Kravag und DEVK. Medienpartner ist die DVV Media Group.



Sabrina Hartmann  
Padersprinter, Paderborn

Ihre freundliche und professionelle Art – das schätzen ihre Fahrgäste am meisten. Busfahrerin Sabrina Hartmann aus Paderborn erhielt die Auszeichnung in der Kategorie „Alltagsheld:in“. Sie behält den Überblick und hat immer ein freundliches Wort parat. Ihren Fahrgästen begegnet sie stets mit Respekt und Humor. Wenn es nötig ist, gibt sie Infos zum Umsteigen, hilft beim Verstauen von Gepäck und macht Müttern mit Kinderwagen per Ansage die Tür frei. „Sabrina fährt so sanft mit dem Bus, dass man das Gefühl hat, über die Straße zu schweben“, heißt es in der eingereichten Nominierung.



Steffen Scholz  
Chemnitzer Verkehrs-AG

Steffen Scholz von der Chemnitzer Verkehrs-AG sorgt seit Jahren auch in seinem Bus für Weihnachtsstimmung. An Heiligabend fährt er als Weihnachtsmann verkleidet und mit einem festlich geschmückten Bus durch Chemnitz. Was als spontane Idee startete, hat mittlerweile Tradition. Fahrgäste warten jedes Jahr an Heiligabend auf den busfahrenden Weihnachtsmann. Inzwischen plant ihn sein Verkehrsunternehmen gezielt für diesen Dienst ein. An den Endhaltestellen erzählt er Geschichten, verteilt Kleinigkeiten an Kinder und zaubert Fahrgästen damit ein Lächeln ins Gesicht. Dafür erhielt er die Auszeichnung als „Alltagsheld:in“.



Sendi Brka  
BVR Rheinland, Wesel

Freundlich, hilfsbereit und umsichtig – so wird Sendi Brka vom BVR Busverkehr Rheinland beschrieben. Besonders positiv fiel auf, wie er einem Fahrgast mit Behinderung half: Er wies ihn beim Zustieg auf eine Tasche hin, die er an der Haltestelle vergessen hatte. Sendi Brka wartete geduldig, dass der Fahrgast seine Tasche holen und wieder einsteigen konnte. Der wiederum freute sich sehr über diese Aufmerksamkeit. Für seine Hilfsbereitschaft wurde Sendi Brka als Lieblingsbusfahrer in der Kategorie „Alltagsheld:in“ ausgezeichnet.

Sener Piskin von den Berliner Verkehrsbetrieben zeigte während seines Dienstes Zivilcourage. Eine Frau, die abends von einem Mann verfolgt wurde, stieg in seinen Bus und bat den Busfahrer um Hilfe. Ihr Verfolger wollte ebenfalls zusteigen. Sener Piskin reagierte sofort. Er verließ seine Fahrerkabine, stellte sich schützend vor die Frau und verweigerte dem Verfolger den Zutritt zum Bus. Da die Dame bis zu ihrer Endhaltestelle die einzige im Bus war, wartete der Busfahrer mit der Weiterfahrt, bis sie hinter ihrer Haustür verschwand. Für seinen Einsatz erhält er die Auszeichnung in der Kategorie „Außergewöhnliche Leistung“.



Sener Piskin  
Berliner Verkehrsbetriebe

Unternehmen können für 2026 kostenlos Werbemittel im Partnerbereich auf [lieblingsbusfahrerIn.de](http://lieblingsbusfahrerIn.de) herunterladen. Zugangsdaten via [hauptstadtbuero@vdv.de](mailto:hauptstadtbuero@vdv.de)



Alle Top-30-Geschichten des diesjährigen Wettbewerbs und Vorschläge für 2026: [www.lieblingsbusfahrerIn.de](http://www.lieblingsbusfahrerIn.de)





# Busstopp mit Katzenauge

Es ist ein nächtlicher, sehr individueller Service: In vielen Städten, auf vielen Linien im Land können Busfahrgäste zu später Stunde den Heimweg durch die Dunkelheit abkürzen. Sie bitten FahrerIn oder Fahrer um einen Extrastopp zwischen zwei Haltestellen. Ein spezieller Kundendienst, den es aber nicht überall gibt.

„H allöchen, das ist ja eine gute Idee“, schreibt Marietta auf der Website der Magdeburger Verkehrsbetriebe. Diese bewerben den Service als Angebot, „sicher durch die Nacht“ zu kommen. Der „kurze Weg von der Bustür zur Haustür“: „Egal ob schlechtes Wetter, frühere Ankunftszeit oder eigenes Sicherheitsgefühl – die Gründe, diesen Extrastopp zu nutzen, sind vielseitig.“ In Magdeburg halten die Busse auf allen Linien zwischen 22 und 4 Uhr auf den speziellen Haltewunsch.

In anderen Städten geht es mal um 20 Uhr, mal sogar um 19 Uhr los. Die Spielregeln aber sind stets ähnlich. Wer außerhalb der Haltestellen aussteigen will, muss dies dem Fahrpersonal rechtzeitig, also beim Einsteigen, mitteilen. Ob dann tatsächlich an der gewünschten Stelle angehalten werden kann, entscheidet der Mensch am Steuer nach Verkehrssituation und den Regeln der Straßenverkehrsordnung. Im absoluten Halteverbot oder an einer Ampel etwa darf niemand aussteigen. Wichtig auch: Zwischen zwei Haltestellen ist immer nur ein einziger Sonderstopp möglich – damit der Fahrplan nicht auf der ganzen Linie leidet.

Was hier mit wenigen Sätzen beschrieben ist, schlägt sich in ausführlichen „Besonderen Beförderungsbedingungen“ nieder, mit denen den Verkehrsbetrieben hoheitlich-amtlich gesetzliche Bedingungen und Verhaltensregeln für das Halten auf Wunsch auferlegt werden. Beispielsweise bei der Ingolstädter Verkehrsgesellschaft (INVG), der die Regierung von Oberbayern schon vor 30 Jahren penibel unter einem Aktenzeichen klar machte, wann der Busstopp außer der (Haltestellen-)Reihe zulässig ist. Wichtig: Aussteigen außerhalb geschlossener Ortschaften ist nicht erlaubt, das Einsteigen in jedem Fall ein No-Go.

Ob Duisburg oder Berlin, München oder Siegburg, Stuttgart oder Erfurt: In vielen größeren und kleinen Städten

wird das Angebot ohne viel Aufwand und meist ohne große Werbung gepflegt. Erfahrungen oder Statistiken gibt es keine. Auch nicht in Oberhausen: Werner Overkamp, Chef des Stoag-Verkehrsbetriebes und VDV-Vizepräsident für den Bussektor: „Der Service, den wir bereits seit über 30 Jahren anbieten, ist heute aktueller denn je. Mit ‚Halten auf Wunsch‘ ermöglichen wir unseren Fahrgästen ein Plus an Flexibilität, Komfort und vor allem Sicherheit.“

## Service im Randgebiet des hvv

Der Hamburger Verkehrsverbund (hvv) hatte das „Halten auf freier Strecke“ auf einigen Linien schon seit Jahren möglich gemacht und bietet es seit Kurzem im gesamten Busnetz ab 21 Uhr an – jedenfalls in den Randgebieten außerhalb des Straßenringes 2 der Hansestadt, also nicht in der City und nicht für Expressbuslinien. Bei der früheren Pinneberger Verkehrsgesellschaft (PVG), die 2006 in der Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein (VHH) aufging, gab es schon in den frühen 1990er-Jahren Ausnahmehalte für alle Buslinien ab 19 Uhr.

Seinerzeit hatten die Pinneberger darüber hinaus nach Lösungen gesucht, im „Spätbetrieb“ den Fahrgästen mehr Annehmlichkeit zu bieten. In den Fahrplanbüchern wurden Wunschhalte als Abendservice per Fußnote beworben. Und es gab Angebote, die heute kaum vorstellbar sind: So durften die Linienbusse zu späteren Stunden für spezielle Ausstiegswünsche sogar vom Linienweg abweichen. Wie weit, das war in einem Faltblatt exakt dargestellt. Und möglich war – heute ebenso unvorstellbar – das Anhalten eines Busses zum Einsteigen. Ein Pensionär erinnert sich: Die PVG habe eigens Katzenaugen mit einem stilisierten freundlichen Busgesicht entwickeln lassen. Damit konnten Nachtschwärmer gewissermaßen per Anhalter reisen – und dem Busfahrer im Dunkel des Abends winkend ihren Haltewunsch signalisieren ...





## Die Längste ist jetzt noch länger

Sie wächst und wächst: Seit Kurzem ist die längste Stadtbahnlinie der Welt noch ein bisschen länger. Auf der A-Linie in Los Angeles wurde im September der 14,6 Kilometer lange Abschnitt zwischen Azusa und Pomona North Station in Betrieb genommen. Damit verfügt die von Los Angeles Metro betriebene Linie über 48 Stationen und eine Gesamtlänge von 92,7 Kilometern. In der Hauptverkehrszeit fahren die Züge alle acht Minuten. Nach der Eröffnung einer früheren Ausbaustufe hatte die A-Linie der Kusttram entlang der belgischen Küste den Rang als längste Stadtbahnlinie der Welt abgelaufen. Das war 2023. Zum Vergleich: Die vom Verkehrsunternehmen De Lijn betriebene Kusttram hat eine Länge von 67 Kilometern und 67 Haltestellen.

[www.metro.net/alinetopomona](http://www.metro.net/alinetopomona)



### 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)



### Termin

9. – 11. Juni 2026

#### VDV-Jahrestagung, Karlsruhe

Transformation beschleunigen – Innovationen gestalten: Die VDV-Jahrestagung 2026 findet in Kooperation mit den Verkehrsbetrieben Karlsruhe (VBK) statt. In den Fokus gerückt werden Erfolgsfaktoren für die Transformation der Branche.

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



### Weiterführende Informationen

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

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

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

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

### Impressum

VDV Das Magazin

#### Herausgeber:

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

#### Redaktion VDV:

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

#### Anschrift der Redaktion:

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

#### Realisierung, Text und Redaktion:

AD HOC PR, Gütersloh: Stefan Temme (Lt.), Christian Jung, Merle Korte, Ludger Macke

#### Mitarbeit:

Eberhard Krummheuer

#### Anzeigen:

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

#### Grafik-Design:

Lars Haberl (AD HOC PR, Gütersloh),)

#### Produktion und Druck:

Bitter & Loose GmbH, Greven

#### Anzeigenpreise:

Laut Mediadata 2025

#### Bildnachweise:

Titelmotiv: Adobe Stock/fottoo

Adobe Stock/AdobeTim82 (16–17); Adobe Stock/CL STOCK (21); Adobe Stock/Deemerwha studio (20); Adobe Stock/Berit Kessler (20); Adobe Stock/sirisakboakaew (18–19); Carsten Dammann (20); Dampfbaun-Route Sachsen/Michael Sperl (14); Deutsche Bahn AG/Volker Emersleben (15); Deutsche Bahn AG/Max Lautenschläger (30); Michael Fahrig Fotografie (2, 4–5, 26, 27); Freiburger Verkehrs AG (19); Paul Gärtner/Karlsruher Verkehrsverbund (30); Hamburger Hochbahn AG (21); Hamburger Verkehrsverbund GmbH (28–29); HSB (2, 12–13); HSB/Viktoria Kühne (14); Leipziger Gruppe/Bertram Bölkow (21); Münchner Verkehrsgesellschaft (20); Ökostromgruppe Freiburg/Cinestyle FPV (16); picture alliance/Andreas Gora (10); picture alliance/Jochen Tack (2, 25); Thomas Pochert (17); Rostocker Straßenbahn AG (21); Marcus Schlaf (18); Üstra/Florian Arp (16); XXX (30); VDV (3, 7, 8, 23); VDV/Dirk Baumbach Architekturfotografie (22–24); VDV/Manfred Bernhard (2, 8)

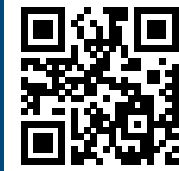
„VDV Das Magazin“ erscheint alle zwei Monate (sechsmal im Jahr). Alle im Magazin erscheinenden Beiträge und Bilder sind urheberrechtlich geschützt. Außerhalb der Grenzen des Urheberrechts ist die Verwertung ohne die Zustimmung des Herausgebers nicht zulässig. Das gilt vor allem für Vervielfältigungen,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

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

10.–12. März 2026, Estrel Berlin

# Die Zukunft auf die Straße bringen

JETZT TICKET UND HOTEL SICHERN



[mobility-move.de](http://mobility-move.de)

Bitte scannen oder Webadresse eingeben!

Eine Initiative von:

**VDV** Die Verkehrsunternehmen

**DEVK**

Partner:

**NOW**  
NOW-GMBH.DE

**DER NAHVERKEHR**



# Wir machen Deutschland grüner!



Wir von Wrightbus freuen uns sehr, dass unsere ersten Kite Hydroliner in Deutschland für die Regionalverkehr Köln GmbH (RVK) fahren. Im Linienbetrieb sorgen sie für weniger CO<sub>2</sub> und damit für saubere Luft im Rheinland.

[wrightbus.com/de](http://wrightbus.com/de)



**WRIGHT**

Die Zukunft fährt grün.