Schutzgebühr: 3,20 Euro

VDV Das Magazin

Was uns bewegt. Wen wir bewegen.

Ausgabe 05 | 2026

Gemeinsam auf dem Weg zu mehr Sicherheit

Seite 6



Bürokratieabbau: Kostensparend Bus und Bahn verbessern

Seite 12

LieblingsbusfahrerIn 2026: Sich ins Herz der Menschen gefahren

Seite 20

Deutschland-Ticket: Feldtests als Basis für faire Einnahmeaufteilung

Seite 24

Bild: mit KI erweitert



20 LieblingsbusfahrerIn: Ehrung während einer feierlichen Gala

24 Projekt D-Data: Basisarbeit für die Einnahmeaufteilung

12 Bürokratieabbau: Wann platzt der Knoten?

16 Weiterbildung: Zugänglich, sichtbar und auf Augenhöhe

27 Gleisanschlüsse: Die Branche warnt, Fördermittel zu kürzen.

Vertrauen entsteht durch Sicherheit und Sauberkeit



„Denn ohne Sicherheit ist keine Freiheit“, sagte einst Wilhelm von Humboldt. Heute ist unsere Botschaft klar und unser Ziel anspruchsvoll: „Wir verteidigen den öffentlichen Raum.“ Wir machen Bahnhöfe, Stationen und Haltestellen zu sichereren Orten in unseren Städten und Gemeinden. An diesem Anspruch müssen sich Verkehrsunternehmen, Kommunen, Länder, Bund, Polizei und Sozialträger messen lassen. Sicherheit in Bussen und Bahnen bildet die Grundlage für Vertrauen, Verlässlichkeit und Akzeptanz des öffentlichen Verkehrs. Wenn der Staat mehr Schutz erwartet, braucht es passende Gesetze, ausreichend Personal bei den Behörden und eine tragfähige Finanzierung.

Mehr Schutz für Beschäftigte, mehr Sicherheit für Fahrgäste und mehr Qualität im öffentlichen Raum werden nur erreicht, wenn Politik, Kommunen und Sicherheitsbehörden verlässlich ihren Beitrag leisten. Vorschläge, wie das gehen kann, stehen in unserem aktuellen Positionspapier. Bereits seit Jahren investieren die Verkehrsunternehmen in Sicherheit, aber sie sind weder Polizei- noch Sozialbehörden. Soziale Härten werden am besten über Sozialtickets aufgefangen.

Ein erkennbarer Teil von Sicherheit sind Sauberkeit und Ordnung. Müll, Verschmutzung und Verwahrlosung beeinträchtigen das Sicherheitsgefühl vieler Fahrgäste, oft schon lange bevor etwas passiert. Es geht um Licht in den Stationen, lesbare Informationen, saubere Zugänge, geleerte Abfalleimer und schnelle Reparaturen. Hier stehen die Verkehrsunternehmen mit den Kommunen gemeinsam in der Verantwortung. Qualität darf nicht an Zuständigkeiten scheitern.

Öffentliche Mobilität verspricht Freiheit und Teilhabe. Wer den öffentlichen Raum verteidigen will, muss ihn pflegen, schützen und wertschätzen.

Herzlichst, Ihr



Ingo Wortmann

3 Editorial
Vertrauen entsteht durch Sicherheit und Sauberkeit.

4 VDV im Bild
Am 10. Dezember ist der weltweite Tag der Menschenrechte.

6 Titelstory
Auf dem gemeinsamen Weg zu mehr Sicherheit

9 Titelstory
Wortmann: Was Sicherheit mit einem funktionierenden Staat zu tun hat.

11 Aus dem Verband
VDV-Akademie vermittelt Wissen für den Krisenfall.

12 Aus dem Verband
Schnellere Planungen und Genehmigungen sind zentrales VDV-Anliegen.

16 Aus dem Verband
Weiterbildung stärker in den Verkehrsunternehmen verankern.

20 Aus dem Verband
Wettbewerb LieblingsbusfahrerIn: Sich ins Herz der Menschen gefahren

22 Hintergrund
„Mila.mobility“: Plattform für das autonome Fahren wird aufgebaut.

24 Aus dem Verband
D-Ticket: Daten erfassen für den fairen Ausgleich der Einnahmen.

27 Aus dem Verband
Gleisanschluss-Konferenz verdeutlicht das Potenzial der Schiene.

28 Hintergrund
Trassenpreisreform: Verlässlichkeit für eine starke Schiene schaffen.

30 Zu guter Letzt
Deutschlands wohl kürzeste Schranke kommt in den Medien ganz groß raus.

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



Rundherum und lückenlos: die Menschenrechte

Weltweit steht der 10. Dezember jedes Jahr unter besonderen Vorzeichen. An diesem Tag haben die Vereinten Nationen die Allgemeine Erklärung der Menschenrechte verabschiedet. Das war 1948. Unabhängig von Herkunft, Geschlecht, Religion und sozialem Status stehen diese fundamentalen Rechte jedem Menschen zu. Am Tag der Menschenrechte erinnert die UNO daran, dass die Menschenrechte weltweit verletzt werden. Aus diesem Anlass hat im vergangenen Jahr das Deutsche Institut für Menschenrechte darauf hingewiesen, dass auch in Deutschland der Rechtsstaat und die Zivilgesellschaft zunehmend unter Druck stehen. Im Vergleich zu anderen Staaten ist die Situation in Deutschland gut. Menschenrechtler beklagen jedoch Defizite bei der Umsetzung, etwa dass zu wenig gegen Kinderarmut getan werde. Die Menschenrechte wiederum sind umfassend, sie gelten auf der ganzen Welt – rundherum und lückenlos. Von den Menschen- und Bürgerrechten, wie sie 1789 von der französischen Nationalversammlung verkündet wurden, sind die Fahrgäste der Linie 12 auf dem Bahnsteig in der Pariser Metrostation „Concorde“ förmlich umgeben. Fügt man die Buchstaben auf den 50.000 Kacheln zusammen, ergibt sich der Wortlaut der Erklärung. Stephan Anemüller, Pressesprecher der Kölner Verkehrs-Betriebe, hat das auf den Chip gebannt und uns dieses Bild geschickt. Wenn die Menschenrechte infrage gestellt werden, heißt es „Alarm“.

Auf dem gemeinsamen Weg zu mehr Sicherheit



Deeskalationstraining bei DB Regio: Vor allem Fahrscheinkontrollen sind die Auslöser von Konflikten. Harmen van Zijderveld (Mitte), Vorstandsvorsitzender von DB Regio, schaut sich die Szene an.

92,5

Prozent halten die Präsenz von Sicherheits-, Service- und Prüfpersonal für besonders wirksam.

Quelle: VDV-Branchenumfrage

Seit Mitte Oktober ist das Alkoholverbot auf den Bahnhöfen der DB in Kraft. Und wer Rettungskräfte oder Zugbegleiter angreift, soll härter bestraft werden. Nur zwei aktuelle Beispiele, dass die Politik und Verkehrsunternehmen das Thema Sicherheit angehen – eine Gemeinschaftsaufgabe. Neben dem Schutz von Fahrgästen und Beschäftigten steht der Schutz der kritischen Infrastruktur im Blickpunkt.

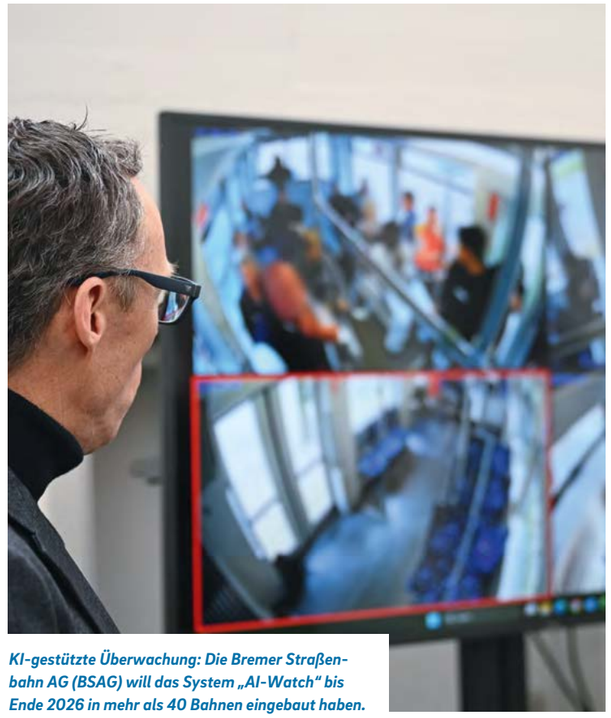
Es geht zunächst um den Schutz von Menschen und Infrastruktur. Doch beim Thema Sicherheit geht es Ingo Wortmann um mehr: „Denn ohne Sicherheit ist keine Freiheit“, zitierte der VDV-Präsident den preußischen Gelehrten, Schriftsteller und Staatsmann Wilhelm von Humboldt zum Auftakt der 2. ÖPNV-Sicherheitskonferenz in Berlin. Wer mit Bussen und Bahnen unterwegs ist, erwartet, konfliktfrei und unversehrt ans Ziel zu kommen. Sicherheit ist und bleibt ein zentrales Versprechen der Verkehrsunternehmen an ihre Fahrgäste und Beschäftigten. VDV-Präsident Ingo Wortmann brachte es auf den Punkt: „Freie Mobilität ohne Angst vor Fahrten, Stationen oder dem nächsten Dienst – wir leben in einem Rechtsstaat.“

Die objektive Sicherheit und das individuelle Sicherheitsempfinden gehen bisweilen auseinander. Busse und Bahnen sowie Bahnsteige und Haltestellen spielen in der Kriminalstatistik eine eher untergeordnete Rolle. Das stellt auch das neue Positionspapier des VDV fest, das auf der Sicherheitskonferenz vorgelegt wurde. „Bei der Verbesserung der Sicherheitsinfrastruktur sind wir schon ein ganzes Stück vorangekommen“, erklärt Rainer Cohrs, Leiter der Konzernsecurity der Stadtwerke München und Vorsitzender des VDV-Unterausschusses Security: „Zum Beispiel ist gerade in den Großstädten und Ballungsräumen schon vielfach Videoüberwachung installiert.“ Das bremse zwar kriminelle Energie und mindere die Deliktzahlen. Doch diese Fakten verbesserten nicht zwangsläufig das subjektive Sicherheitsempfinden von Fahrgästen und Mitarbeitenden. Und das sei genauso entscheidend für die Qualität der Dienstleistungen im ÖPNV wie die objektive, tatsächliche Gefahrenlage.

So bereitet der Branche die wachsende Zahl an Übergriffen auf Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im ÖPNV, auf Service- und Kontrollpersonal zunehmend Sorge. Laut einer Studie kamen 2023 auf 1.000 Beschäftigte 123 Fälle von Gewalt. Aber 41 Prozent der Befragten gaben an, mindestens →



„Reinigungsstreife“: Bei der BVG hat sich der gemeinsame Einsatz von Sicherheits- und Reinigungskräften in Schwerpunktbahnhöfen bewährt.



KI-gestützte Überwachung: Die Bremer Straßenbahn AG (BSAG) will das System „AI-Watch“ bis Ende 2026 in mehr als 40 Bahnen eingebaut haben.

einmal im Jahr Opfer von Gewalt geworden zu sein. Es handele sich überwiegend um verbale Gewalt, also Beleidigungen, aber auch Bedrohungen, seltener um physische Übergriffe. Und dramatisch die Zahlen allein bei der Deutschen Bahn: Rund 3.000 Angriffe auf Mitarbeitende habe es im vergangenen Jahr gegeben, täglich bis zu acht Vorfälle. Die Auslöser sind oft banal. „Unsere Kolleginnen und Kollegen gehen oftmals mit Angst zur Arbeit und denken darüber nach, ihren Job aufzugeben“, sagte Martin Burkert, Vorsitzender der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG), auf der ÖPNV-Sicherheitskonferenz.

Die Lage sei dementsprechend ernst, bilanzierte Ingo Wortmann und führte Zahlen aus der VDV-Branchenumfrage 2026 an. „75,6 Prozent berichten von einer verschlechterten oder stark verschlechterten Sicherheitslage. 85,4 Prozent sehen Mitarbeitende belastet oder verunsichert. 92,5 Prozent halten die Präsenz von Sicherheits-, Service- und Prüfpersonal für besonders wirksam“, so der VDV-Präsident: „Das ist kein abstrakter Trend. Es ist Alltag für Beschäftigte und Fahrgäste.“



Wer Personal gewinnen und halten will, muss deshalb über Respekt, Verlässlichkeit und Schutz im Arbeitsalltag sprechen.

Harald Kraus
Arbeitsdirektor bei DSW21

Ticketkontrollen lösen häufig Konflikte aus

Die Sicherheitsfrage sei deshalb längst auch eine Personalfrage, betont Harald Kraus, Arbeitsdirektor bei DSW21, den Dortmunder Stadtwerken. „Wer Personal gewinnen und halten will, muss deshalb über Respekt, Verlässlichkeit und Schutz im Arbeitsalltag sprechen.“ Besonders konfliktträchtig sei die Fahrausweisprüfung. Der Sicherheitsbericht 2025 für den Regionalverkehr in Nordrhein-Westfalen zeige, dass Ticketkontrollen mit knapp 3.800 Erfassungen die häufigsten Auslöser sicherheitsrelevanter Konflikte mit Beleidigungen, Bedrohungen und Körperverletzungen waren. Der Personalexperte: „Fahrausweisprüfung ist deshalb immer auch Sicherheitsarbeit. Und wer diese Aufgabe übernimmt, braucht Schutz, Rückhalt und klare rechtliche Rahmenbedingungen.“

Aus Sicht von EVG-Chef Martin Burkert sollte es keine Alleindienste im Kundenkontakt mehr geben, dafür aber mehr qualifiziertes Sicherheitspersonal und mehr Unterstützung durch Bund, Länder und Kommunen. Viel verspricht er sich auch vom freiwilligen Tragen von Bodycams und einer Tonaufzeichnung.

Wenige Tage vor der Sicherheitskonferenz hatte das Bundeskabinett mit einer Neufassung des § 316 b des Strafgesetzbuches einen Gesetzentwurf des Bundesjustizministeriums zur „Stärkung des strafrechtlichen Schutzes des Gemeinwesens“ auf den Weg gebracht. Dieser stellt Bedrohungen und körperliche Gewalt gegen das Personal in Bussen und Bahnen nun unter Strafandrohung wie bei gefährlichen Körperverletzungen. Wer einen Bediensteten „durch Gewalt oder durch Drohung mit Gewalt behindert“, soll mit Geldstrafe oder Freiheitsstrafe bis zu fünf Jahren bestraft werden. Wer „tätlich angreift“, muss demnach mindestens für ein halbes Jahr ins Gefängnis, wobei die Gerichte eine Höchststrafe von zehn Jahren Freiheitsentzug in besonders schweren →



VIER FRAGEN AN
Ingo Wortmann (Foto) schlägt den Bogen von Sauberkeit und Sicherheit im öffentlichen Verkehr zur freiheitlich-demokratischen Grundordnung und zu einem funktionierenden Staat. Der VDV-Präsident wartet mit der provokanten These auf: „Wir verteidigen den öffentlichen Raum.“

Herr Wortmann, „denn ohne Sicherheit ist keine Freiheit“. Mit diesem Zitat von Wilhelm von Humboldt haben Sie Ihren Vortrag auf der 2. ÖPNV-Sicherheitskonferenz eröffnet. Was genau meinten Sie damit?
» Freiheit kann nur dort sein, wo ein funktionierender Rechtsrahmen ist. Für den ÖPNV bedeutet das eine freie Mobilität ohne Angst vor Fahrten, Stationen oder dem nächsten Dienst. Ich gehe sogar so weit zu sagen: Wir verteidigen unseren öffentlichen Raum. Das heißt: Wir machen Bahnhöfe, Stationen und Haltestellen zu den sichersten Orten unserer Städte und Gemeinden.

Allerdings ist der ÖPNV kein Kriminalitätsschwerpunkt …
» Aber es gibt ein Gefühl der Unsicherheit bei unseren Fahrgästen und unseren Mitarbeitenden. 75 Prozent unserer Unternehmen sagen, dass sich die Sicherheitslage verschlechtert oder stark verschlechtert hat. 85 Prozent der Beschäftigten sehen die Belastung und Verunsicherung als stärkste Folge. Wir müssen die schweren Vorfälle und alltäglichen Aggressionen ernst nehmen und etwas tun.

Wo sehen Sie Ansätze für schnelle und einfache Lösungen?
» Unsere Fahrgäste wollen, dass Sicherheit auch sichtbar ist. Dafür spricht die hohe Zustimmung zur Videoüberwachung und zu regelmäßigen Fahrkartenkontrollen. Die Präsenz von professionellem Sicherheits-, Service- und Prüfpersonal schafft Vertrauen und hilft, früh zu deeskalieren. Darüber hinaus gibt es einen entscheidenden Zusammenhang zwischen Sauberkeit und gefühlter Sicherheit. An diesen Punkten müssen alle Beteiligten gemeinsam weiterarbeiten.

Was erwarten Sie vom Staat?
» Wir können damit beweisen, dass der Staat funktioniert und nicht noch mehr Verwahrlosung entsteht. Vor allem erwarte ich aber, dass der Staat den geeigneten rechtlichen Rahmen setzt – etwa beim Schutz unserer Beschäftigten, bei der bundeseinheitlichen Speicherung von Videoaufnahmen und der Erlaubnis von Tonaufnahmen, beim Fortbestehen von Schwarzfahren als Straftatbestand sowie einer verlässlichen Finanzierung durch Bund und Länder.

ANZEIGE

Mobility beyond today.

Driventic

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

„SICHERHEIT (SECURITY) IM ÖFFENTLICHEN PERSONENVERKEHR“: VDV LEGT AKTUALISIERTES POSITIONSPAPIER VOR

Sicherheit verstehen – Handlungsbedarf aufzeigen: Auf der 2. ÖPNV-Sicherheitskonferenz hat der VDV sein aktualisiertes Positionspapier „Sicherheit (Security) im öffentlichen Personenverkehr“ vorgestellt. Zu den Kernforderungen zählen eine bundesweit einheitliche Speicherdauer von Videoaufzeichnungen von bis zu 30 Tagen, der stärkere Schutz für Fahr-, Prüf- und Sicherheitspersonal sowie verlässliche Sicherheits- und Ordnungspartnerschaften. Dazu gehören gemeinsame Lagebilder, abgestimmte Präsenz von Polizei und Ordnungsbehörden sowie die Unterstützung durch Sozialträger. „Es bedarf einer deutlich stärkeren Zusammenarbeit mit den Polizei- und Ordnungsbehörden, den Kommunen und vielen Partnern – und einer deutlich verstärkten finanziellen ordnungspolitischen Unterstützung durch Bund und Länder“, lautet das Fazit des Autorenteams. Das Positionspapier soll einen Beitrag leisten zu einer „ehrlichen öffentlichen Diskussion, die die Zusammenhänge und die Situation anerkennt“.
www.vdv.de/2026-09-positionspapier-sicherheit.pdfx



Fällen aussprechen können. Nun muss der Gesetzentwurf im Bundestag diskutiert und verabschiedet werden.

Aus der Sicht der Verkehrsbranche ist diese Gesetzesänderung lange überfällig. Man solle sie in den Zusammenhang einer erweiterten Sicherheitsphilosophie stellen, die die Sicherheit im öffentlichen Verkehr als gesellschaftliche Gemeinschaftsaufgabe versteht und erarbeitet. Politische Instanzen seien gefordert, die technischen Möglichkeiten für mehr Sicherheit zu finanzieren – darunter KI-gestützte Videoüberwachung. Polizei und Ordnungsbehörden sowie Staatsanwaltschaften und Gerichte müssten für eine konsequente Strafverfolgung sorgen, und die Branche selbst werde Beiträge zu hoher Aufenthaltsqualität in Infrastruktur und rollendem Material zu leisten haben.

Augenmerk auf kritischer Infrastruktur

Zur Sicherheit gehört außerdem der Schutz der kritischen Verkehrsinfrastruktur – ein weiterer Schwerpunkt auf der 2. ÖPNV-Sicherheitskonferenz. Wie können Stationen, Betriebshöfe, Leitstellen, die Energieversorgung sowie digitale Systeme widerstandsfähiger werden und vor Angriffen, Sabotage und Ausfällen geschützt werden? „Die gemeinsame Beschaffung von Informationen und die Frage von Gesamtlagebildern wird auch für den ÖPNV immer mehr zum Tagesgeschäft“, erklärte Alexander Möller. Der VDV-Geschäftsführer ÖPNV bezeichnete das im März 2026 in Kraft getretene Kritis-Dachgesetz zum Schutz kritischer Infrastruktur als „Gesetz zum Schutz der Daseinsvorsorge“ und erinnerte an den großen Stromausfall in Berlin Anfang des Jahres. VDV-Präsident Ingo Wortmann verwies auf teure, jedoch notwendige Redundanzen, um Netze, Leitstellen, Betriebshöfe, die Energieversorgung und IT-Systeme resilienter zu gestalten und in kritischen Situationen funktionstüchtig zu halten: „Wir



Um den Schutz kritischer Infrastruktur ging es am zweiten Tag der ÖPNV-Sicherheitskonferenz, wie hier beim Vortrag von Polizeidirektor Olaf Sacherer von der Bundespolizei.

brauchen Schutz vor Sabotage und Cyber-Angriffen.“ Susanne Kufeld, Beraterin und Trainerin im Bereich Krisenmanagement, ging einen Schritt weiter und mahnte als ganzheitlichen Ansatz ein Business Continuity Management an, um mit Störfällen umzugehen.

„Resilienz ist eine Aufgabe für das ganze Unternehmen“, sagte Rainer Cohrs zum Abschluss der Konferenz. Kleinen und mittleren Unternehmen riet er: „Anfangen ist wichtig und auf dem aufbauen, was da ist.“



VDV-Akademie vermittelt Wissen für den Krisenfall

Nicht im Krieg, aber auch nicht mehr im Frieden: Auf die veränderte sicherheitspolitische Lage in Deutschland und Europa und die damit gestiegenen Anforderungen an eine krisenfeste Mobilität reagiert die VDV-Akademie mit einem neuen Angebot. In Berlin fand erstmalig das Seminar „Militärische Mobilität auf der Schiene“ statt. Neben allgemeinen betrieblichen Grundlagen ging es dabei auch darum, alle beteiligten Akteure zu vernetzen. Dass der Eisenbahnverkehr insbesondere unter erschwerten Bedingungen im Krisenfall gelingt, hängt vor allem von der Koordination und dem Wissen ab, wer wo zuständig ist und welches Know-how in welchen Bereichen abrufbar ist. „Militärische Mobilität auf der Schiene setzt voraus, dass militärisch Verantwortliche die Logik des Eisenbahnbetriebs kennen – und andersrum der Eisenbahnsektor besser versteht, welche teils auch neuen Belange im Verteidigungsbereich gefordert sind“, sagt Stefanie Menke, seit Anfang November Geschäftsführerin der VDV-Akademie. Die VDV-Akademie hatte das Angebot für Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger aus Politik, Verwaltung, Militär und Sicherheitsbehörden konzipiert, um betriebliches Wissen für Planung und Koordinierung militärischer Transporte auf der Schiene zu vermitteln.

Anhand eines Planspiels – militärisches Material sollte von einem Nordseehafen an die polnische Grenze transportiert und von der Bundeswehr begleitet werden – wurde verdeutlicht, worin die Herausforderungen in der Praxis bestehen. Auf Störereignisse entlang der Strecke, Drohnenüberflüge über dem Hafen sowie einen Sabotageakt mussten die Teilnehmenden reagieren.

Das Seminar war der Auftakt zu einer neuen Angebotslinie, die die VDV-Akademie zur militärischen Mobilität auf der Schiene entwickelt hat. „Das Thema wird uns für die nächsten Jahre erhalten bleiben und sich weiterentwickeln“, sagt Stefanie Menke: „So bedauerlich das ist.“ Die VDV-Akademie und der VDV bauen dazu derzeit gemeinsam Expertise auf und greifen auf ein Fachnetzwerk aus Politik, Militär und Eisenbahnbranche zurück. „Wer im Ernstfall handlungsfähig bleiben will, braucht qualifiziertes Personal und eingeübte Abläufe“, sagt die Geschäftsführerin der VDV-Akademie. Dabei geht es nicht nur um das klassische Eisenbahngeschäft. Der Schutz vor Sabotage, Drohnen und Cyberangriffen ist Teil der angestrebten stärkeren Resilienz.

Welche Rolle Schiene, Bus und Infrastruktur für Verteidigung, Zivil- und Katastrophenschutz übernehmen müssen, beschreibt der VDV im Positionspapier „Krisenfeste Mobilität“. Der Verband fordert, militärische Mobilität im Infrastrukturplan des Bundes zu berücksichtigen, zusätzliche Aufgaben ressortübergreifend vollständig durch Bund und Länder zu finanzieren und militärische wie zivile Resilienz verbindlich in Planungen und Nutzen-Kosten-Bewertungen zu verankern.

Weitere Infos dazu:
www.vdv.de/positionen

Bürokratieabbau:

Wann platzt der Knoten?



Weniger Bürokratie, mehr Effizienz: Hinter den Kulissen von Ämtern, in der Politik und in Unternehmen ist viel in Bewegung geraten – gerade auch in der Verkehrsbranche. Die VDV-Familie hat die Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren als zentrales Anliegen definiert: Bürokratieabbau, um schnell, unkompliziert und kostensparend bessere Angebote von Bussen und Bahnen zu entwickeln.

Das Papier umfasst 83 Seiten, vollgepackt mit Argumenten, Berechnungen und Vorschlägen, wie man das Dickicht von Vorschriften und Zuständigkeiten lichten kann. Es ist eine Fleißarbeit der Stadtwerke München mit „Vorschlägen zum Bürokratieabbau auf europäischer, nationaler und bayerischer Ebene". Vom Datenschutz bis zur Stromversorgung, vom ÖPNV bis zur Geldwäsche ist akribisch und mit der Gründlichkeit erfahrener Verwaltungskräfte aufgeführt, was man im täglichen Geschäft einfacher und besser machen kann.

Das Thema Verkehr taucht dabei vielfältig auf. Ein Beispiel: Die derzeitigen Zulassungsverfahren für Busse, Trambahnen und U-Bahnen seien oft langwierig und komplex. Und das führe in den Verkehrsbetrieben immer wieder zu Verzögerungen bei der Einführung neuer, umweltfreundlicher Verkehrsmittel, heißt es in dem Papier aus München. Der Vorschlag, es anders zu machen, blickt auch auf die Kolleginnen und Kollegen von Eisenbahnverkehrsunternehmen. Dort gebe es bereits vereinfachte Typzulassungen, die sogenannte „Conformity to Type". Im Prinzip ganz einfach: Der Prototyp eines neuen Fahrzeugs wird für seine Zulassung auf Herz und Nieren geprüft, und die nachfolgende Serie wird gewissermaßen durchgewunken, sofern sie technisch absolut baugleich mit dem ersten Typ ist. Die Experten der Stadtwerke München sind sich sicher: „Dies ermöglicht es Städten und Verkehrsunternehmen, schneller auf umweltfreundliche Technologien umzusteigen, die Mobilitätswende aktiv voranzutreiben sowie die Verwaltung zu entlasten." →



Planungen und Genehmigungsverfahren - etwa für die Elektrifizierung - verursachen Zeitaufwand und Kosten: Am Ende schrumpfen die Mittel für den Eisenbahnausbau.

Den Vorschlag aus München hält auch VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff für richtungsweisend und beispielhaft. „Als Branchenverband engagieren wir uns schon einige Zeit sehr intensiv für den Bürokratieabbau. Man muss jedoch ganz offen sagen: Es bewegt sich zwar was, aber es ist noch viel zu wenig." Überbordende und unverhältnismäßige Bürokratie würde gerade auch Planungs- und Genehmigungsverfahren bei Sanierung und Ausbau der Schieneninfrastruktur im Nah- und Eisenbahnverkehr bremsen. Neben dem Zeitaufwand, so Oliver Wolff, werde an vielen Stellen auch kostspieliger administrativer Aufwand betrieben: „Und so schrumpfen dann schnell die Mittel, die eigentlich für einen attraktiven ÖPNV und Eisenbahnverkehr vorgesehen waren."

Die Experten des VDV kämpfen an vielen Stellen für Vereinfachungen und Verbesserungen: Im Rahmen einer Abfrage des Bundesverkehrsministeriums (BMV) haben sie zu Beginn des Jahres einen detaillierten Maßnahmenkatalog vorgelegt – von Prozeduren für die Förderung von Einzelwagenverkehren im Güterverkehr bis hin zu Vorschriften etwa für den Hochspannungsschutz bei der Elektrifizierung im Eisenbahnnetz. „Planungsprozesse und Genehmigungsverfahren digitalisieren, modernisieren und vereinfachen – das ist vielfach die Kernaufgabe im Bürokratieabbau", sagt Oliver Wolff.



Wir engagieren uns schon einige Zeit sehr intensiv für den Bürokratieabbau. Es bewegt sich zwar was, aber es ist noch viel zu wenig.

Oliver Wolff
VDV-Hauptgeschäftsführer

Projekte über Jahre ausgebremst

Aus der Sicht des VDV sei die Realisierung von Verkehrsinfrastrukturen laut einer Stellungnahme des Verbandes „insbesondere durch die Überkomplexität und Fragmentierung von Anforderungen und Verfahren" oft für Jahre oder gar Jahrzehnte ausgebremst. Kritisch gesehen werden sehr weitreichende Rechtsschutzmöglichkeiten. Oliver Wolff: „Wir sehen insbesondere und oft viel zu hohe oder unverhältnismäßige Anforderungen für den Schutz bestimmter Rechtsgüter" – insbesondere im Arten-, Natur- und Denkmalschutz. Die Folgen zeigen sich bei der Herstellung des Baurechts. Vor gut zwei Jahrzehnten dauerten die dafür erforderlichen Planfeststellungsverfahren bei Schienenwegeprojekten im Schnitt etwa eineinhalb Jahre. Seit Anfang dieses Jahrzehnts müssen Bauherren und Finanziers im Schnitt mit vier bis fünf Jahren für die Planfeststellung rechnen, bei komplexen Projekten wie Neubaustrecken für den Fernverkehr, wo Bürgerproteste endlose Rechtsverfahren auslösen, dauern diese Verfahren auch schon mal bis an die 20 Jahre, berichtete das Bundesverkehrsministerium in der Antwort auf eine Anfrage im Deutschen Bundestag.

Anfang des Jahres hatte das Ministerium Verbände und Unternehmen aufgefordert, Anregungen, Vorschläge und Vorstellungen zur Vereinfachung der vielen Regelungen einzubringen. Der VDV hat dafür ein umfangreiches Antwortpapier verfasst und abgegeben. Dabei zeigte sich auch dem weniger kundigen Betrachter, dass Bürokratie derart komplex ist, dass sie kaum problemlos weggewischt werden kann. Sie hat sich längst in Gesetzen und Verordnungen etabliert. Wer schnellere Planungsverfahren oder Genehmigungen erzielen will, muss sich mit juristischer Akribie beim Bürgerlichen Gesetzbuch angefangen bis hin zu den fachspezifischen Normen der Verkehrsbranche durcharbeiten, neue Ideen entwickeln und in Gesetzestexte transferieren. Betroffen sind fast 20 Gesetze und Verordnungen, in die vereinfachende Veränderungen aufgenommen werden müssen. Mit anderen Worten: Bürokratieabbau bedeutet zunächst neuen bürokratischen Aufwand, um die reichlich verteilten Fallstricke mit komplizierten Regeln aufzutreiben und sie dann im Sinne eines demokratischen Rechtsverständnisses zu beseitigen.

Das sind Prozeduren, die ihrerseits wieder Fallstricke legen können. So passiert es immer wieder, dass mit dem Wegfall oder der Neuformulierung einer Vorschrift ein neues Problem an anderer Stelle entsteht. Das zeigt auch der inzwischen vorgelegte Gesetzentwurf des Bundes zum Bürokratieabbau im Verkehrsbereich. Der VDV begrüßt hier zwar viele Neuregelungen, doch der Änderungsbedarf bleibe weiterhin hoch. Positiv bewertet die Branche beispielsweise, dass der Gesetzgeber auf die bisher vorgeschriebene Nutzen-Kosten-Analyse bei vielen Elektrifizierungs- und anderen Ausbaumaßnahmen verzichten will. Dieser Verzicht – so schlägt der VDV vor – sollte jedoch auch „auf Veränderungen an Streckenlayouts oder Streckenstandards zur deutlichen Erhöhung der Betriebsqualität ausgeweitet werden", wie es in einer aktuellen VDV-Stellungnahme zum Gesetzentwurf heißt.

Ohne die dann wegfallenden aufwendigen Wirtschaftsprüfungen und die dafür notwendige Zeit könnte auf diese Weise die Bahnmodernisierung auch bei den derzeit laufenden Korridorsanierungen im Netz beschleunigt werden. Oliver Wolff: „Grundsätzlich: Wir brauchen den gesellschaftlichen Konsens, dass Aus-, Neu- und Ersatzbau von Schieneninfrastrukturen im überragenden öffentlichen Interesse liegen und der öffentlichen Sicherheit dienen."



Langwierig und komplex ist häufig auch das Zulassungsverfahren für Busse, Trams und U-Bahnen. Wenn die Verkehrsunternehmen neue und umweltfreundliche Verkehrsmittel einführen wollen, kommt es immer wieder zu Verzögerungen.



58

Prozent beträgt die branchenübergreifende Teilnahmequote an Weiterbildungen. Dieser Wert soll bis 2030 auf 65 Prozent steigen.

TRIALE WBM-OFFENSIVE

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

Weiterbildungsmentoring auf Augenhöhe beraten

Gefördert vom: Bundesministerium für Bildung, Familie, Senioren, Frauen und Jugend

bibb Bundesinstitut für Berufsbildung

KI generiert

Zugänglich, sichtbar und auf Augenhöhe

Die VDV-Akademie und ver.di wollen das Thema Weiterbildung stärker in den Verkehrsunternehmen verankern. In Halle (Saale) fand der offizielle Auftakt eines gemeinsamen Projekts statt – der „Trialen WBM-Offensive“. Weiterbildungsmentorinnen und -mentoren (WBM) spielen dabei eine entscheidende Rolle.

Thomas (53) spürt, wie sich sein Beruf verändert. Seit 15 Jahren arbeitet er jetzt im Fahrdienst. Neue E-Busse und digitale Tools bringen neue Anforderungen. Thomas fragt sich, wie er künftig mit den Belastungen in seinem anstrengenden Beruf zurechtkommen soll: „Welche Möglichkeiten habe ich und wo fange ich an?“ Eine Arbeit in der Leitstelle oder in der Disposition wäre für ihn eine interessante Perspektive. Doch wie er dorthin kommt, weiß er nicht. Weiterbildungen sieht er skeptisch – zu viele schlechte Erfahrungen beim Lernen. Bisweilen zweifelt er sogar an seinen eigenen Voraussetzungen.

„Unsere wichtigste Ressource sind die Beschäftigten, die wir in unseren Unternehmen haben“, sagte Projektleiterin Dr. Katja Kirsten von der VDV-Akademie eingangs der Auftaktveranstaltung zur „Trialen WBM-Offensive“. Am Fallbeispiel von Thomas verdeutlichten Luca Seufert von ver.di und Vanessa Marshall (VDV-Akademie), wie wichtig es sein kann, eine berufliche Perspektive zu entwickeln, während sich die Arbeitswelt schnell wandelt. Hier setzt das Projekt „Triale WBM-Offensive“ an. In den Verkehrsunternehmen sollen künftig Weiterbildungsmentorinnen und -mentoren ihren Kolleginnen und Kollegen Hilfestellung geben. Beschäftigte eines Unternehmens werden entsprechend zu Ansprechpersonen qualifiziert. Die Idee kommt von gewerkschaftlicher Seite aus Großbritannien.



Die Beschäftigten sollen Veränderung nicht nur bewältigen, sondern mitgestalten können.

Dr. Annett Herrmann
Leiterin des Bereichs Bildungspolitik bei ver.di

Weiterbildung muss für Beschäftigte gut sichtbar und leicht zugänglich sein.

Tina Hofmann
Mitarbeiterin des Bereichs Bildungspolitik bei ver.di



Digitalisierung, Elektrifizierung der Busflotten, Automatisierung: Die Verkehrsunternehmen befinden sich in einem rasanten Transformationsprozess. „Das Personal, das früher den 36er-Ringschlüssel in der Hand hatte, wird auch mit dem Tablet arbeiten“, erklärte Vinzenz Schwarz, Vorstand der Halleschen Verkehrs-AG: „Die Mitarbeitenden lernen Veränderungen.“ „Die Transformation des öffentlichen Verkehrs findet in den Arbeitsbiografien der Beschäftigten statt“, sagte Dr. Annett Herrmann, Leiterin des Bereichs Bildungspolitik bei ver.di: „Sie sollen Veränderung nicht nur bewältigen, sondern mitgestalten können.“ „Weiterbildung muss für Beschäftigte gut sichtbar und leicht zugänglich sein“, betonte Tina Hofmann, die das Projekt auf Seiten von ver.di betreut.

Erste Netzwerke aufgebaut

70 Teilnehmende, darunter Betriebs- und Personalräte sowie zahlreiche Mitarbeitende aus den Personalabteilungen der Verkehrsunternehmen, waren zum offiziellen Projektauftakt in die Lernwerkstatt der Stadtwerke Halle und der Halleschen Verkehrs-AG in die Saale-Stadt gekommen. Sie nutzten den Tag, um sich zu informieren und erste Netzwerke aufzubauen.

Hintergrund des Projekts ist, dass die Teilnahmequote an Weiterbildungen zuletzt leicht rückläufig war. Wie →



Unter der Leitung von Andreas Schackert (ver.di, r.) diskutierten (v. l.) Katja Döge (Weiterbildungsagentur Sachsen-Anhalt), Ronny Schlie (Verkehrsgesellschaft Ludwigslust-Parchim), Lisa Gadomski (VDV-Arbeitgeberinitiative), Stefanie Menke (VDV-Akademie), Harald Kraus (DSW21) und Stefan Hilbig (ver.di-Landesbezirk Sachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen).



Projektleiterin Dr. Katja Kirsten von der VDV-Akademie hieß die 70 Teilnehmenden zum Auftakt der Trialen WBM-Offensive willkommen.

Katrin Schlemme vom Bundesinstitut für Berufsbildung schilderte, liegt laut Adult Education Survey die Teilnahmequote an Weiterbildungen für Beschäftigte mit niedrigen Schulabschlüssen bei 41 und für Mitarbeitende ohne Berufsabschluss bei 45 Prozent. Für alle Beschäftigten beträgt die branchenübergreifende Gesamtquote 58 Prozent. Dieser Wert soll im Rahmen einer EU-Strategie bis 2030 auf 65 Prozent steigen. Weiterbildungsmentorinnen und-mentoren sollen ihre Kolleginnen und Kollegen auf Augenhöhe unterstützen, Orientierung geben und dazu beitragen, Weiterbildung im betrieblichen Alltag stärker zu verankern. Katrin Schlemme: „Sie genießen das Vertrauen ihrer Kolleginnen und Kollegen."

Vor allem Mitarbeitenden im Fahrdienst und in Werkstätten – sie haben aufgrund von Schichtdiensten, dezentralen Einsatzorten und fehlenden digitalen Endgeräten häufig einen erschwerten Zugang zu Weiterbildung – soll dieses Angebot entgegenkommen. Denn der Zugang zu Wissen ist in den Unternehmen bisweilen ungleich verteilt und manchmal schwer zu finden. Auch hier setzt das Projekt an. Ziel ist es unter anderem, eine Übersicht über Weiterbildungsmöglichkeiten und betriebliche wie überbetriebliche Anlaufstellen zu entwerfen.

Mit sozialpartnerschaftlichem Ansatz

Ein besonderer Schwerpunkt liegt auf dem sozialpartnerschaftlichen Ansatz. Die WBM-Tandems setzen sich deshalb aus Vertreterinnen und Vertretern der Arbeitnehmer- und Arbeitgeberseite zusammen. Als Partner aus der Praxis beteiligen sich aktuell die Stadtwerke München, die Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG, die Verkehrsbetriebe Ludwigslust-Parchim und die Hallesche Verkehrs-AG.

„Der Auftakt ist gelungen", freute sich Projektleiterin Katja Kirsten: „Nun wollen wir die Ideen gemeinsam in die Praxis bringen, Erfahrungen sammeln und voneinander lernen." Um den Austausch mit der Branche fortzusetzen und weitere Ergebnisse sowie Erkenntnisse aus der „Trialen WBM-Offensive" vorzustellen, ist im kommenden Jahr eine Online-Veranstaltung geplant. Alle Interessierten sollten sich den 7. Juni 2027 vormerken. Dann werden unter anderem einzelne Fragestellungen gemeinsam mit Branchenvertreterinnen und -vertretern vertieft und Erfahrungen ausgetauscht. Zudem soll diskutiert werden, was die Ergebnisse für die Praxis in Verkehrsunternehmen bedeuten können.

Weitere Infos:
bit.ly/Projekt_WBM
bit.ly/WBM_umfrage



Luca Seufert (ver.di) stellte die Inhalte und Ziele des Projekts vor.

ÖPNV im ländlichen Raum eröffnet dem Tourismus Chancen

Durch konkrete Angebote kann der ÖPNV auch Urlaubsregionen und touristische Ziele auf nachhaltige Weise erreichbar machen und entlasten. Wie das geht, war Schwerpunkt der Tagung „ÖPNV im ländlichen Raum", die am 19. und 20. November in Göttingen stattfand. Verkehrsunternehmen und Landkreise berichteten über praktische Erfahrungen, Strategien und Erfolgsfaktoren. Durch gezielte Angebotsmaßnahmen konnte mehr als ein Drittel der Verkehrsunternehmen deutlich oder moderat mehr touristische Fahrgäste für ihren ÖPNV gewinnen: Das ist ein Ergebnis der VDV-Branchenumfrage „Touristischer ÖPNV 2026". Ein unzureichendes Angebot beziehungsweise eine schlechte Taktung bleiben jedoch eines der größten Hemmnisse, den ÖPNV am Urlaubsort zu nutzen – zusammen mit der Bequemlichkeit, die das Auto bietet. „Jeder Euro, der in den touristischen ÖPNV investiert wird, zahlt sich dreifach aus – für die Mobilität, den Tourismus und die deutsche Volkswirtschaft", sagt Marie-Theres Wölki, Geschäftsführerin der VDV-Landesgruppe Südwest und Fachbereichsleiterin ländlicher Raum. Denn vor allem sichert der ÖPNV mit teils hochflexiblen Angeboten die Mobilität der Menschen in den Regionen. Ein ausführlicher Bericht folgt in der nächsten Ausgabe von „VDV Das Magazin".



Stefanie Menke leitet die VDV-Akademie



Neue Geschäftsführerin der VDV-Akademie ist Stefanie Menke (Foto). Die 49-Jährige arbeitet seit dem 1. November in dieser Funktion. Der Vorstand des VDV-Akademie e. V. und der Beirat der VDV-Akademie haben sich einstimmig für diese interne Lösung ausgesprochen. Stefanie Menke leitete zuvor den Bereich Digitalisierung und Projekte und folgte auf Alexander Möller. Der VDV-Geschäftsführer ÖPNV hatte im November 2024 auch die Geschäftsführung der VDV-Akademie interimistisch übernommen. „Mit Stefanie Menke haben wir eine Geschäftsführerin, die sowohl die Akademie und ihre Kolleginnen und Kollegen, als auch den Personal- und Weiterbildungsmarkt sehr gut kennt – und weiß, wie die vom Vorstand beschlossene Strategie erfolgreich umzusetzen ist", sagt Harald Kraus, Vorstandsvorsitzender des VDV Akademie e. V., und dankt Alexander Möller für seine Tätigkeit: „Die Erarbeitung einer neuen Vision, Strategie und Struktur in der Akademie brauchte diese Zeit." Den Übergang wollen Alexander Möller und Stefanie Menke reibungslos gestalten. „Wir sind mitten in der Transformation aller Bereiche der öffentlichen Mobilität", erklärt Stefanie Menke: „Danach richten wir uns weiter konsequent aus und übernehmen mit relevanten Projekten dabei auch gesellschaftspolitische Verantwortung."

ANZEIGE



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

Wir machen Ihr Fahrzeug zugänglich für alle

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

TRIBUS
INNOVATIVE MOBILITY



Sich ins Herz der Menschen **gefahren**

Umsichtig, freundlich, hilfsbereit: Diese Eigenschaften zeichnen die Gewinnerin und die Gewinner des diesjährigen Wettbewerbs „LieblingsbusfahrerIn“ aus. Die fünf wurden aus mehr als 3.000 Einsendungen ausgewählt – und stehen stellvertretend für ihre 100.000 Kolleginnen und Kollegen auf Deutschlands Straßen. Der Wettbewerb ist eine Initiative von VDV, Pro Bahn, BDO und DB Regio.

Antony Chandrasegaram von der Bocholter LTB Bus, die im Auftrag von FlixBus fährt, ist der erste Preisträger in der neu geschaffenen Kategorie „Fernbus“. Als in den Niederlanden im Januar der öffentliche Verkehr wegen Schneefalls stark beeinträchtigt war, hat er auf seiner Fahrt nach Amsterdam spontan geholfen. Beim Zwischenhalt in Utrecht hat Antony Chandrasegaram freie Plätze an Fahrgäste vergeben, die noch irgendwie nach Amsterdam kommen wollten. „Es war einfach pure Freundlichkeit, Mitgefühl und Selbstlosigkeit des Fahrers, einen Teil der in Utrecht gestrandeten Menschen mitzunehmen“, heißt in der Einsendung: „Einfach total klasse. Sehr liebenswert.“

Antony Chandrasegaram
LTB Bus GmbH / i. A. von FlixBus, Bocholt



Mehmet Yurtsever
Verkehrsgesellschaft Bremerhaven

Bodenständig und freundlich: So wird Mehmet Yurtsever von Bremerhaven Bus beschrieben. Mit seinen kleinen Gesten verschönert er seinen Fahrgästen den Tag: ein warmes Lächeln, ein freundliches „Guten Morgen“ und eine Ruhe, „die sofort ein kleines Stück Last von den Schultern nimmt“. Er grüßt Kinder so herzlich, dass ihre Augen anfangen zu strahlen, und wartet geduldig auf die ältere Dame. „Selbst an langen, stressigen Tagen verliert er niemals seine Freundlichkeit.“ Und genau deshalb gewann er ebenfalls in der Kategorie Alltagsheld den Titel „Lieblingsbusfahrer 2026“.



Stefanie Kleen
J. Jacobs Verkehrsbetriebe, Großheide

Ein strenges und sehr liebevolles Regime führt Stefanie Kleen, wenn sie die Kinder von der ersten bis zur vierten Klasse zu ihrer Schule in Leer fährt. Die Busfahrerin der J. Jacobs Verkehrsbetriebe in Großheide kennt jedes Kind beim Namen und weiß, wer wo ein- und aussteigt. Ältere Schüler ernennt sie zu „Scouts“: Sie sorgen dafür, dass neu zugestiegene Erst- und Zweitklässler einen Sitzplatz bekommen. In kritischen Verkehrssituationen stellt sie sicher, dass die Kinder erst die Straße überquert haben, bevor sie weiterfährt. „Steffi leistet das ganze Jahr über großartige Arbeit, die uns als Eltern ein sicheres Gefühl gibt, dass es unseren Kindern im Bus gut geht“, heißt es im Vorschlagsschreiben. In der Adventszeit dreht sie „In der Weihnachtsbäckerei“ auf, und der ganze Bus singt mit. „Aber ganz besonders wichtig ist ihr Einsatz zum Schuljahresanfang für die ‚Kleinen‘. Was für ein Glück, dass es Steffi gibt.“ Macht Platz eins für Stefanie Kleen in der Kategorie „Schülerverkehr“.



Michael Preuß
Rostocker Straßenbahn AG

Michael Preuß von der Rostocker Straßenbahn AG hat wahrscheinlich viel Schlimmeres verhindert. An einer Haltestelle am Wald entdeckte er eine Seniorin, die von ihrem Sitz gestürzt war und am Boden lag. Der Busfahrer leistete Erste Hilfe, verband ihr den Kopf, wählte den Notruf und wartete mit der Verletzten eine Stunde auf den Rettungswagen. Währenddessen kümmerte er sich die ganze Zeit um die alte Frau. Die Enkelin schreibt: „Ich bin ihm bis heute sehr dankbar, da meine Oma nicht so gut deutsch spricht und solch eine Verletzung alleine nicht ernst genommen hätte.“ Durch den Einsatz des Busfahrers wurde die Seniorin im Krankenhaus versorgt und die Enkelin informiert. Das brachte Michael Preuß die Auszeichnung in der Kategorie „Außergewöhnliche Leistung“ ein.

Sven Leihener von WSW mobil in Wuppertal ist ein Alltagsheld: Als der Busfahrer einen Blinden sah, dem über eine viel befahrene Bundesstraße geholfen werden musste, hielt er kurzerhand an und stellte seinen Bus ab. Zuvor hatten viele den Mann ignoriert. Für die Verzögerung entschuldigte Sven Leihener sich bei seinen Fahrgästen. „Ich und alle anderen waren sehr begeistert von ihm“, heißt es in der Einsendung. Für seine Gutmütigkeit und seine Menschlichkeit gab es im Bus Lob und Applaus.



Sven Leihener
WSW mobil GmbH, Wuppertal

Mehr Infos dazu:
www.lieblingsbusfahrerin.de



Eine Plattform für alle Autonomen

Die ÖPNV-Branche treibt das autonome Fahren weiter voran. Dafür wird eine neutrale Plattform entwickelt, über die autonome Fahrzeuge unterschiedlicher Hersteller künftig leichter in die bestehenden Systeme der Verkehrsunternehmen integriert werden können.

Deutschland soll Leitmarkt für autonomes Fahren werden, und die ÖPNV-Branche will ein zentraler Bestandteil sein. Dafür kooperieren jetzt 30 Partner aus Verkehrsunternehmen, Industrie, Wissenschaft und Verbänden. Ziel ist es, Einzellösungen aus dem Bereich des autonomen Fahrens in der Breite des öffentlichen Verkehrs einzusetzen. Zu diesem Zweck wurde das Projekt „Mila.mobility" ins Leben gerufen. Der Name steht für „Middleware-Integration von Leitstellen- und Dispositionssystemen für Autonome Mobilität". Das bundesweite Forschungs- und Entwicklungsvorhaben schafft eine offene, herstellerneutrale Plattform.

Die Führung des Konsortiums haben die Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) übernommen. „Mit unseren Partnern wollen wir Erfahrungen und Erkenntnisse aus Forschung und Praxis zusammenführen und für die gesamte Branche nutzbar machen", sagt LVB-Geschäftsführer Ulf Middelberg. Gemeinsame Standards und Lösungen sollen durch möglichst alle Partner effizient genutzt und wirtschaftlich umgesetzt werden können. Mithilfe der Plattform sollen auch die Voraussetzungen für einen verlässlichen Betrieb verbessert werden – etwa über eine gestärkte Anschlussfähigkeit sowie eine leichtere Beschaffung und Weiterentwicklung.

„Nun gilt es, die Erfahrungen und das Wissen, das wir im Rhein-Main-Gebiet und andere Betreiber in ganz Deutschland über Jahre gesammelt haben, klug und effizient miteinander zu vernetzen", erklärt Prof. Knut Ringat, VDV-Vizepräsident und Vorsitzender der Geschäftsführung des Rhein-Main-Verkehrsverbunds (RMV): „Ziel muss es sein, durch ‚Mila' gemeinsam als Branche entscheidende Schritte voranzukommen, um das autonome Fahren im deutschen ÖPNV zu etablieren." Der RMV und die Deutsche Bahn sind seit Jahren mit dem Projekt „Kira" Vorreiter und Wegbereiter für autonomes Fahren im deutschen ÖPNV. Zusammen mit dem Hersteller Holon wurde vor Kurzem „Kira+" gestartet – ein neues Projekt zur Erprobung und Etablierung autonomen Fahrens im ÖPNV. Derzeit laufen die Vorbereitungen für den Testbetrieb.

Bei „Mila.mobility" begleitet der VDV den Transfer der Ergebnisse in die Branche und kümmert sich um die daraus abzuleitenden Standards für das autonome Fahren. Gefördert wird das bis Ende März 2030 laufende Projekt vom Bundesministerium für Forschung, Technologie und Raumfahrt mit rund 34 Millionen Euro. Das Gesamtvolumen liegt bei rund 57 Millionen Euro.

Mehr Infos dazu:
www.vdv.de/autonomes-fahren-im-oepnv.aspx



Daten erfassen für den fairen Ausgleich

In seiner „Standardversion“ kostet es ab Januar 66,80 Euro im Monat, und 14,5 Millionen Menschen nutzen es aktuell: Diese Daten zum Deutschland-Ticket sind weitgehend bekannt. Doch wie wird die bundesweite ÖPNV-Flatrate tatsächlich genutzt? Und wie lassen sich die Einnahmen unter den Verkehrsunternehmen und -verbünden nachvollziehbar und gerecht aufteilen? Antworten soll das Projekt „D-Data“ liefern, das während der InnoTrans auf dem VDV-Stand erstmals der Fachöffentlichkeit vorgestellt wurde. „Das Projekt leistet einen wichtigen Beitrag, den öffentlichen Nahverkehr in Deutschland fair, transparent und zukunftsfähig zu finanzieren“, erläutert Eduard Rollmann vom Kompetenzcenter Marketing NRW (KCM), das die Steuerung des Projekts übernommen hat. Angesiedelt ist das KCM beim Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS).



Wir wollen daran mitwirken, für die gesamte Branche ein Verfahren zu entwickeln, das reale Fahrten abbildet und Transparenz schafft.

Steffen Lehmann
Geschäftsführer des Mitteldeutschen Verkehrsverbunds

Bundesweite Feldtests stehen im Fokus

Ziel ist es zu erproben, wie die Nutzung des D-Tickets digital erfasst werden kann. Auf dieser Grundlage sollen die Einnahmen in einem nächsten Schritt nutzungsbasiert aufgeteilt werden. Im Mittelpunkt von D-Data stehen bundesweite Feldtests. Sie sollen zeigen, wie die Nutzungsdaten der Fahrgäste mit D-Ticket erhoben werden können – mithilfe von Smartphone-Ortungsdiensten oder mit Beacon-Technologie, also kleinen Sendern, die mit den digitalen Endgeräten der Kundinnen und Kunden kommunizieren. →

INTERVIEW
Welche Bedeutung genaue Informationen über die Nutzung des D-Tickets für die Aufteilung der Einnahmen haben, erläutert Eduard Rollmann (Foto). Er leitet das Projekt „D-Data“ beim Kompetenzcenter Marketing NRW.

Warum sind die Nutzungsdaten für das D-Ticket so wichtig?
» Das Deutschland-Ticket ist eine Erfolgsgeschichte. Damit es langfristig erfolgreich und finanzierbar bleibt, müssen die Einnahmen möglichst dort ankommen, wo die Verkehrsleistung tatsächlich erbracht wird. Dafür benötigen wir ein möglichst realistisches Bild darüber, wie und wo das Deutschland-Ticket genutzt wird. Genau hier setzt das Projekt „D-Data“ an. Unser Ziel ist es, die Grundlage für eine nutzungsbasierte und leistungsgerechte Einnahmeverteilung zu schaffen. Künftig sollen sich die Erlöse stärker an den tatsächlich zurückgelegten Fahrten orientieren. Das erhöht die Transparenz und Nachvollziehbarkeit der Verteilung und stärkt die Akzeptanz bei allen Beteiligten.

Zugleich stehen viele Verkehrsverbünde vor der Herausforderung, ihre bestehenden regionalen Erhebungsverfahren weiterzuentwickeln und an neue Anforderungen anzupassen …
» Auch hierfür kann „D-Data“ wertvolle Erkenntnisse liefern und als Orientierung für zukünftige Lösungen dienen. Es könnten nebenbei auch Mehrwerte für die Weiterentwicklung des ÖPNV entstehen, um zum Beispiel Angebote bedarfsgerechter zu planen, Kapazitäten besser zu steuern und Fahrgäste gezielter zu informieren. Wenn wir die Digitalisierung des ÖPNV konsequent vorantreiben wollen, müssen wir die Möglichkeiten moderner Datengewinnung und -auswertung für einen leistungsfähigen, kundenorientierten und zukunftsfähigen öffentlichen Verkehr nutzen.

Was genau wollen Sie testen?
» Wir wollen im Projekt D-Data herausfinden, wie sich die Nutzung des Deutschland-Tickets möglichst präzise, zuverlässig und gleichzeitig datenschutzkonform erfassen lässt. Dafür testen wir unterschiedliche technische Verfahren und vergleichen deren Leistungsfähigkeit und Praxistauglichkeit. Im Mittelpunkt stehen verschiedene Ansätze der digitalen Fahrterfassung, insbesondere Smartphone-basiertes GPS-Tracking mit und ohne den Einsatz von Beacons. Beacons sind kleine Sender, die beispielsweise in Fahrzeugen oder an Haltestellen installiert werden können und die Erkennung von Fahrten zusätzlich unterstützen.

Worauf kommt es Ihnen darüber hinaus an?
» Neben den technischen Lösungen betrachten wir auch die organisatorischen Prozesse, die für eine spätere Anwendung erforderlich wären. Dazu gehören Fragen der Datenerhebung, Datenverarbeitung und Qualitätssicherung ebenso wie die Zusammenarbeit der beteiligten Akteure. Ein weiterer Schwerpunkt ist die Akzeptanz bei den Nutzerinnen und Nutzern. Wir möchten verstehen, unter welchen Voraussetzungen Fahrgäste bereit sind, an einer solchen Datenerhebung mitzuwirken, und welche Anforderungen sie dabei insbesondere an Transparenz, Datenschutz und mögliche Anreize stellen.

Wie sieht es aus mit dem Datenschutz?
» Die Feldtests erfolgen konsequent nach den Prinzipien der Datensparsamkeit und Pseudonymisierung und werden DSGVO-konform umgesetzt. Der Schutz der Fahrgastdaten hat für uns höchste Priorität. Gleichzeitig wissen wir, dass der Erfolg eines solchen Verfahrens maßgeblich vom Vertrauen der Nutzerinnen und Nutzer abhängt. Nur wenn die Datenerhebung transparent, nachvollziehbar und datenschutzrechtlich überzeugend ausgestaltet ist, wird sie auch die notwendige Akzeptanz finden. Deshalb begleiten erfahrene Datenschutz- und Rechtsexpertinnen und -experten das Projekt von Beginn an. Die von uns entwickelten Konzepte wurden umfassend geprüft und in einem datenschutzrechtlichen Gutachten grundsätzlich bestätigt. So stellen wir sicher, dass Datenschutz nicht nur eine rechtliche Anforderung ist, sondern ein zentraler Bestandteil des gesamten Projekts.

Wie wollen Sie die Teilnehmenden dafür gewinnen, eigene Daten freizugeben?
» Die Teilnahme an den Feldtests erfolgt selbstverständlich freiwillig. Entscheidend wird sein, Vertrauen zu schaffen und den Teilnehmenden transparent zu vermitteln, welche Daten erhoben werden, wofür sie genutzt werden und wie ihr Schutz sichergestellt wird. Deshalb erfolgt die Ansprache über die beteiligten Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbünde, die bei ihren Kundinnen und Kunden bereits über eine hohe Glaubwürdigkeit verfügen. Parallel dazu testen wir in mehreren Phasen unterschiedliche Anreizmodelle, von Gewinnspielen über Gutschriften bis hin zu Spendenoptionen. So können wir auch untersuchen, ob eine hohe Teilnahmebereitschaft ohne direkte finanzielle Anreize erreichbar ist. Unser Ziel ist es, ein Modell zu identifizieren, das sowohl bei den Fahrgästen akzeptiert wird als auch für einen späteren bundesweiten Einsatz wirtschaftlich tragfähig ist.



Präsentation am VDV-Stand: Eduard Rollmann (KCM, l.) stellte das Projekt auf der InnoTrans vor und startete es symbolisch mit Christiane Leonard (BDO), Anna-Theresa Korbutt (hvv), Carmen Maria Parrino (DB Vertrieb) und Alexander Möller (VDV, v. l.).

3,7

Millionen Menschen sind in den Testregionen mit dem D-Ticket unterwegs

Getestet wird ab Dezember in fünf Regionen: dem Hamburger Verkehrsverbund (hvv) in Kombination mit dem Niedersachsentarif und dem Mitteldeutschen Verkehrsverbund (MDV) als Haupttestregionen sowie dem Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV), dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) und dem Verkehrsverbund Warnow (VVW), stellvertretend für den verbundfreien Raum in Mecklenburg-Vorpommern, als ergänzende Regionen. In den Testregionen sind etwa 3,7 Millionen Menschen mit dem D-Ticket unterwegs. „Das Feldtestprojekt bildet einen zentralen Baustein für die künftige Verteilung der Einnahmen aus den Verkäufen des Deutschland-Tickets“, sagt Anna-Theresa Korbutt, Geschäftsführerin des hvv. Ihr Geschäftsführerkollege vom MDV, Steffen Lehmann, sieht seinen Verbund mit urbanen und ländlichen Räumen als „geeignetes Testfeld. Wir wollen daran mitwirken, für die gesamte Branche ein Verfahren zu entwickeln, das reale Fahrten abbildet und Transparenz schafft.“ Bislang werden die Einnahmen auf der Grundlage von Wohnortdaten und statistischen Verfahren aufgeteilt. „Das gibt uns aber nur ein eingeschränktes Abbild der tatsächlichen ÖPNV-Nutzung“, erläutert D-Data-Projektleiter Eduard Rollmann (siehe Interview auf Seite 25).

Ergebnisse liegen Ende 2027 vor

Ende 2027 sollen Ergebnisse und Empfehlungen vorliegen. Auf dieser Basis wollen Bund und Länder gemeinsam mit den Verkehrsverbünden, -unternehmen und Aufgabenträgern entscheiden, wie es weitergeht mit der nutzungsbasierten Einnahmeaufteilung. „Eine Verteilung an der tatsächlichen Nutzung auszurichten, erhöht die Transparenz, Akzeptanz und Fairness für die gesamte Branche“, sagt hvv-Geschäftsführerin Anna-Theresa Korbutt.

Weitere Infos dazu:
www.d-data.info

Bund darf Zugang zur Schiene **nicht schwächen**

Die Zahl der Gleisanschlüsse schwindet dahin wie das Wasser im Rhein. Deutschland hat in den vergangenen 20 Jahren 10.000 Zugänge zum Schienennetz verloren. Was das miteinander zu tun hat? Durch mehr Zugänge zum Schienennetz würden die Transportwege resilienter. In Wiesbaden, nur wenige Kilometer von Deutschlands Wasserstraße Nr. 1 entfernt, trafen sich Anfang Oktober rund 100 Teilnehmende zur BME/VDV-Gleisanschluss-Konferenz. Diskutiert wurden nicht nur die Perspektiven von Gleisanschlüssen und Güterterminals. Es ging auch um die Absichten der Bundesregierung, die Förderung von Gleisanschlüssen zu kürzen. Das schade der Wettbewerbsfähigkeit der Schiene gegenüber anderen Verkehrsträgern. Wer den Schienengüterverkehr stärken und den Unternehmen einen verlässlichen Zugang zur Schiene eröffnen wolle, so VDV-Vizepräsident Joachim Berends, dürfe das Fördervolumen „wenn schon nicht erhöhen, dann wenigstens nicht absenken“. Im aktuellen Entwurf des Bundeshaushalts 2027 sollen dafür nur noch 20 Millionen Euro bereitstehen. Laut VDV wäre das bisherige Niveau von 30 Millionen Euro vonnöten, um nicht noch mehr Güterverkehr an die Straße zu verlieren.

Immerhin konnten 276 Projekte seit Einführung der Gleisanschlussförderung bis 2025 verwirklicht werden. Mit einem aktuellen Leitfaden wollen der VDV und die mitzeichnenden Verbände der Gleisanschluss-Charta die verladende Wirtschaft dabei unterstützen, eigene Gleisanschlüsse zu realisieren und zu betreiben. Ziel ist, den Einstieg in den Schienengüterverkehr zu erleichtern und die wesentlichen infrastrukturellen, betrieblichen, rechtlichen und wirtschaftlichen Fragen zu beantworten.

Neben erfolgreichen Beispielen aus der Praxis ging es auf der Gleisanschluss-Konferenz um Förderprogramme und attraktive Flächen für die Eisenbahnlogistik, die Arbeit von Schienencoaches sowie digitale Lösungen für Infrastruktur, Verkehr und Vernetzung. Auch Dienstleistungen für die erste und letzte Meile sowie Lösungen im Einzelwagen- und Wagengruppenverkehr standen auf dem Programm. Die zweitägige Konferenz von BME und VDV zeigte auch: Das Potenzial ist vorhanden. Die Verlader, Güterbahnen, Häfen und Logistiker wollen mehr auf der Schiene möglich machen. Dafür benötigen sie jedoch Bedingungen, unter denen ihre Investitionen langfristig planbar sind. Dass die Branche liefert und bereit ist, noch mehr zu tun, zeigte sich zum Abschluss der Konferenz. Vertreterinnen und Vertreter marktführender Güterbahnen warben quasi im Schulterschluss dafür, den Einzelwagen- und Wagengruppenverkehr mit Kooperationen voranzubringen.

Weitere Infos dazu:
www.vdv.de/gleisanschluss-charta-ergebnisse-und-fortschritte.aspx



Verlässlichkeit für eine starke Schiene

Die Eisenbahn arbeitet unter Rahmenbedingungen, die so in kaum einem anderen Wirtschaftsbereich akzeptiert würden. Während über die Trassenpreise für das Jahr 2027 noch immer weitgehend Ungewissheit herrscht, drohen für 2028 teils ruinöse Steigerungen - vor allem für den Güterverkehr. Zahlreichen Transporten auf der Schiene droht das Aus. Wer kann unter so unsicheren Rahmenbedingungen dauerhaft erfolgreich wirtschaften? Sechs Botschaften zum Thema Trassenpreise:

1 Wer Wachstum auf der Schiene will, muss unternehmerische Planung ermöglichen

- Eisenbahnverkehr wird Jahre im Voraus geplant, Fahrzeuge werden für Jahrzehnte beschafft, Verkehrsverträge langfristig abgeschlossen und neue Angebote mit erheblichen Investitionen vorbereitet.
- Dafür benötigen die Unternehmen der Branche – ob Güterbahn, Personenbahn oder Infrastrukturbetreiber – **verlässliche Informationen** über ihre künftigen Kosten und die Kostenverteilung. Wer nicht weiß, unter welchen wirtschaftlichen Bedingungen er in wenigen Monaten oder Jahren arbeitet, wird Investitionen verschieben oder ganz unterlassen.

Planungssicherheit ist nicht nur eine bloße Forderung der Branche. Sie ist die Voraussetzung für Wachstum.



Die Schiene ist für einen Güterverkehrskunden zu einem Risikofaktor geworden und verliert im intermodalen Wettbewerb gegen die Straße an Boden.

Martin Wischner
Vorstand der
Havelländischen Eisenbahn

2 Die Unberechenbarkeit der Trassenpreise ist das Hauptproblem – nicht die Höhe

- Unternehmen müssen ihre Leistungen verlässlich kalkulieren können. Eisenbahnunternehmen erleben heute jedoch regelmäßig Streitereien um die Finanzausstattung der Bahnen des Bundes und die daraus folgenden Veränderungen der Trassenpreise.
- Das Verständnis von Kapitalgebern und Kunden für derartige Querelen hält sich in Grenzen. So gab es im vergangenen Jahr erst kurz vor Inkrafttreten des neuen Fahrplans Klarheit über die tatsächlichen Infrastrukturkosten – also zu einem Zeitpunkt, an dem Aufträge bereits angenommen und Trassenverträge geschlossen werden mussten. **Für dieses Jahr wird ein vergleichbares Szenario befürchtet.**

Kein Unternehmen kann unter solchen Bedingungen dauerhaft wirtschaftlich planen.

3 Unsicherheit verteuert die Schiene

- Unsicherheit hat immer einen Preis: Wenn Kosten nicht verlässlich planbar sind, entstehen Risikozuschläge.
- Investitionsentscheidungen werden zurückgestellt, Innovationen vorsichtiger angegangen, Wettbewerber verzichten auf Markteintritte, etablierte Anbieter planen zurückhaltender.
- **Die Rechnung zahlen am Ende Fahrgäste, Verlader und öffentliche Auftraggeber.** Das Angebot ist insgesamt schlechter, als es sein könnte.

Wer eine starke Schiene will, darf deshalb nicht nur über die Höhe von Kosten sprechen, sondern muss auch über deren Verlässlichkeit reden.

4 Der Staat gefährdet seine eigenen Ziele

- Bund und Länder erwarten zusätzliche Fahrgäste, Verlagerungseffekte im Güterverkehr und eine bessere Auslastung der Infrastruktur – also **mehr nachhaltige Mobilität von Menschen und Gütern.**
- Diese Ziele setzen Investitionen voraus, die auch und gerade aus der Privatwirtschaft kommen müssen. Investitionen entstehen jedoch nur dort, wo Unternehmen auf stabile Rahmenbedingungen vertrauen können.

Solange die wirtschaftlichen Grundlagen des Eisenbahnverkehrs und auch der Infrastruktur von Jahr zu Jahr neu infrage gestellt werden, bleibt die Eisenbahn hinter ihren Möglichkeiten zurück.

5 Die Schiene braucht keine Sonderbehandlung

- Die Branche fordert keine Privilegien. Sie fordert lediglich Rahmenbedingungen, die in anderen Bereichen selbstverständlich sind: Transparenz, Verlässlichkeit und Planbarkeit.
- Niemand würde akzeptieren, dass Unternehmen wesentliche Kosten erst kurz vor Produktionsbeginn kennen.

Für das System Eisenbahn darf kein anderer Maßstab gelten.

6 Eine Trassenpreisreform ist Wirtschaftspolitik

- Die Debatte über Trassenpreise ist keine Spezialfrage der Branche. Sie betrifft allgemein Investitionen, Wettbewerbsfähigkeit, Klimaschutz, Mobilität und den Wirtschaftsstandort Deutschland – also gesamtwirtschaftlich und gesellschaftlich hochrelevante Themen.
- Für die Bahnen heißt das: **Verlässliche Trassenpreise schaffen Vertrauen. Vertrauen schafft Investitionen.** Investitionen schaffen mehr Verkehr auf der Schiene. Deshalb ist eine Reform der Trassenpreise keineswegs ein Selbstzweck.

Die Reform der Trassenpreise ist eine Voraussetzung dafür, dass die politisch gewollte Stärkung der Schiene tatsächlich gelingen kann.



Kleine Schranke kommt groß raus

Sie ist kaum länger als eine westfälische Mettwurst: In Köln sorgt eine kleine Schranke für ein großes Medienecho. Mit ihren 46 Zentimetern dürfte der „Stumpf" – wie man op Kölsch einen Stummel nennt – wahrscheinlich Deutschlands kürzeste Schranke sein. Die Gleise hinter ihr werden ausschließlich von den Kölner Verkehrs-Betrieben (KVB) genutzt, überwiegend für Fahrten zur Abstellanlage Weidenpesch. Eine richtige Funktion für den Verkehr hat die Kurze dennoch nicht. Trotzdem geht es nicht ohne sie: „Die Schranke dient als Platzhalter", erklärt KVB-Pressesprecher Stephan Anemüller. Vielleicht werde an dieser Stelle eines Tages eine deutlich längere Schranke gebraucht. Dann könne die Schranke einfach verlängert werden, so Stephan Anemüller. Doch bis dahin muss sich die kleine Berühmtheit aufrecht halten – vor allem als beliebter Selfie-Spot.

Termin



27. – 28. Januar 2027
20. BME/VDV Forum Schienengüterverkehr, Berlin
Logistik- und Industrieimmobilien mit direktem oder indirektem Zugang zur Schiene sind der entscheidende Hebel für die Zukunft des Schienengüterverkehrs. Im Mittelpunkt steht daher die Verbindung von Immobilienentwicklung und Schienenlogistik.
→ *www.vdv.de/terminservice.aspx*

Termin



13. – 14. Mai 2027
Deutschland-Ticket Summit, Leipzig
Für das Jahr 2027 gilt es, die nächsten Schritte in der Einnahmenaufteilung, Digitalisierung, Tarifentwicklung und im Vertrieb des D-Tickets auf Basis von gemeinsam abgestimmten Konzepten und Vorgaben vorzubereiten und sukzessive umzusetzen.
→ *www.vdv.de/terminservice.aspx*

Weiterführende Informationen

Die nächste Ausgabe von **„VDV Das Magazin"** erscheint Mitte Dezember 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:
www.facebook.com/DieVerkehrsunternehmen
www.instagram.com/vdv_verband
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

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/SZ Photo/mit KI erweitert erweitert

Ad hoc PR/Stefan Temme (18); Adobe Stock/Anselm (19); Adobe Stock/industrieblick (30); Adobe Stock/Thomas Otto (30); Stephan Anemüller (4–5); Deutsche Bahn AG/Oliver Lang (28–29); Deutsche Bahn AG/Michael Neuhaus (14); Kay Herschelmann (17); Leipziger Gruppe (15, 22); Holon/RMV (22); HVLE (28); iStockphoto/Chesky_W (22–23); KCM (25); Mit KI erzeugt (2, 11, 12–13, 16, 24–25); MAN Truck & Bus (22); MDV/Christian Hüller (24); picture alliance/dpa/Shireen Broszies (8); picture alliance/dpa/Sebastian Gollnow (8); picture alliance/dpa/Benjamin Westhoff (30); picture alliance/dpa/Florian Wiegand (6–7);
Dr. Claudia Posern (8); SWM/MVG (22); Üstra/Florian Arp (23); VDV/Michael Fahrig (10, 26); VDV (3, 9, 14); VDV-Akademie (19); VDV/Michael Fahrig Fotografie (2, 20/21); Ver.di (17); WVG/WLE (2, 27)

„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**

3 E-Learnings wählen,
nur 2 bezahlen



Nur noch bis 31. Dezember 2026

Restbudget 2026 jetzt investieren
Wissen sichern. Kosten sparen.

Erweitern Sie ihre **unternehmenseigene Lernplattform um praxisnahe, branchenspezifische sowie hochaktuelle Lerneinheiten.**

Nutzen Sie die letzten Wochen unserer **3-für-2-Aktion** und qualifizieren Sie Ihre Mitarbeitenden mit digitalen Lernangeboten der VDV-Akademie.

Sie wählen drei E-Learnings aus und **bezahlen nur zwei.** Das günstigste der drei bekommen Sie kostenfrei. Inklusive unbegrenzter Nutzung.

Ihre Vorteile
- ✓ Sofort verfügbar
- ✓ Unbegrenzt nutzbar
- ✓ Speziell für die Mobilitäts- und Verkehrsbranche
- ✓ Lernen wann und wo es für die Beschäftigten passt.

VDV Akademie

Jetzt digitales Lernen für Ihr Unternehmen sichern & mindestens **699,- Euro sparen**!

mobility move '27

Konferenzen und Fachmesse für den ÖPNV

Die Zukunft auf die Straße bringen

16.–18. März 2027, Estrel Berlin

JETZT TICKET SICHERN



mobility-move.de

Partner NOW DER NAHVERKEHR

Eine Initiative von VDV DEVK