

VDV Das Magazin

Was uns bewegt. Wen wir bewegen.

Ausgabe 06 | 2025



Digitalisierung im ÖPNV und bei der Eisenbahn:

Auf dem Weg in die Zukunft

Seite 6

Autonomes Fahren : Shuttle
nimmt Genehmigungshürde

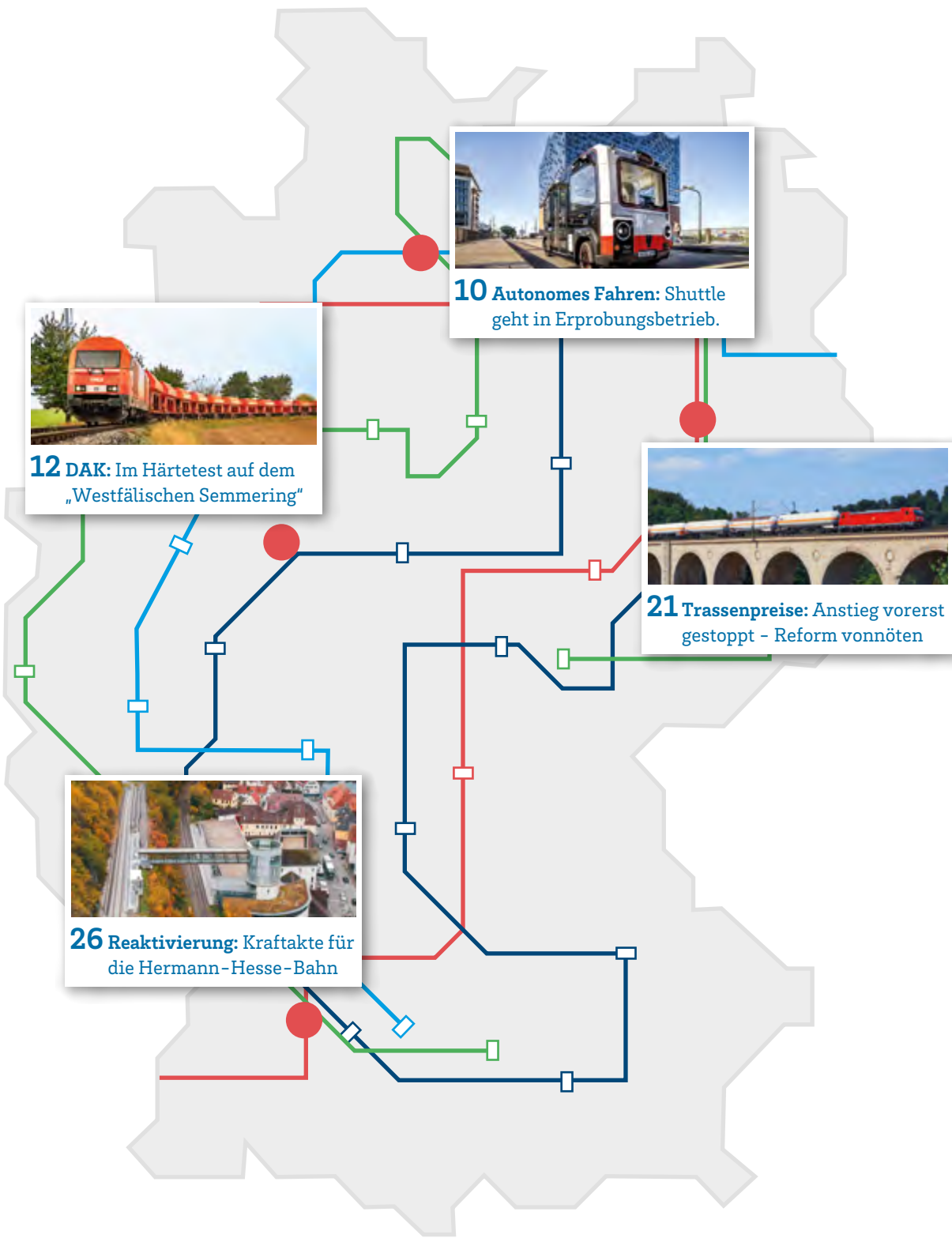
Seite 10

Digitale Automatische Kupplung:
Im Härte-test durch Westfalen

Seite 12

Reaktivierung: Neustart bei
der Hermann-Hesse-Bahn

Seite 26



10 Autonomes Fahren: Shuttle geht in Erprobungsbetrieb.

12 DAK: Im Härtestest auf dem „Westfälischen Semmering“

21 Trassenpreise: Anstieg vorerst gestoppt - Reform vonnöten

26 Reaktivierung: Kraftakte für die Hermann-Hesse-Bahn

Nach dem Aufbruch mutig weitermachen



Die Chance ist da, der Mobilität in Deutschland eine neue Richtung zu geben. An mehreren Stellen hat die 2025 gestartete Bundesregierung ermutigende Signale des Aufbruchs gesendet. Diesen Schwung gilt es mitzunehmen ins Jahr 2026 – dem ersten „vollständigen“ Kalenderjahr, in dem Bundesminister Patrick Schnieder die Verkehrspolitik verantwortet. Infrastruktur, die Eisenbahn mit ihrem Personen- und Güterverkehr und der ÖPNV: Die Handlungsfelder sind umrissen.

Planungssicherheit gibt es endlich beim Deutschland-Ticket. Die Beschlüsse von Bundestag und Bundesrat zur Finanzierung bis 2030 haben dem politischen Gezerre hoffentlich ein Ende gesetzt. Im nächsten Schritt geht es darum, einen Index für die zukünftige Preisgestaltung festzulegen. Er soll Personal- und Energiekosten sowie allgemeine Kostensteigerungen abbilden.

Vorübergehend Luft verschaffen vor allem den Güterbahnen die jüngsten Entscheidungen, die den für 2026 befürchteten Anstieg der Trassenpreise stoppen. Damit

wird die weitere Verlagerung von Gütern von der Schiene auf die Straße vermieden. Eine wichtige Aufgabe der Politik ist nun die grundlegende Reform des Trassenpreissystems. Tragfähige Vorschläge haben wir vorgelegt.

Endlich angepackt werden muss auch der ÖPNV-Modernisierungspakt, der im Koalitionsvertrag angekündigt ist. Auch hier wünschen wir uns eine ambitionierte und dynamische Herangehensweise. Andernfalls droht die Mobilitätswende auf die ganz lange Bank geschoben zu werden.

Die Branche befindet sich mitten im Umbruch, und auch 2026 wird uns die Arbeit nicht ausgehen. Ich wünsche allen Leserinnen und Lesern von „VDV Das Magazin“ ein hoffentlich gesundes und friedliches Jahr 2026.

Herzlichst, Ihr
Ingo Wortmann
Ingo Wortmann

VDV Die Verkehrsunternehmen

- 3 Editorial**
Nach dem Aufbruch mutig weitermachen
- 4 VDV im Bild**
E-Busse: Osnabrück baut seine Vorreiterrolle aus.
- 6 Digitalisierung**
Digitalisierung im ÖPNV: Was ChatGPT dazu sagt.

- 8 Digitalisierung | ETCS**
Auf der Suche nach der zentralen Koordinierungsstelle
- 10 Digitalisierung | Autonomes Fahren**
Autonomes Fahren auf öffentlichen Straßen rückt einen Schritt näher.
- 12 Digitalisierung | DAK**
Die DAK kommt nach und nach im kommerziellen Güterverkehr an.

- 16 Digitalisierung | Transformation**
Projekt will Wandel sozial gestalten und die Beschäftigten stärken.
- 18 Digitalisierung | Lernen**
E-Learning: Das digitale Lernen gewinnt weiter an Bedeutung.
- 20 Aus dem Verband**
VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff im Interview

- 21 Aktuell**
Politik stabilisiert Trassenpreise, aber die Reform bleibt unverzichtbar.
- 22 Aus dem Verband**
Güterbahnen aus Deutschland und Österreich im „Schulterschluss“
- 24 Aus dem Verband**
mobility move '26: Bundesverkehrsminister P. Schnieder nimmt teil.

- 26 Hintergrund**
Calw erhält Schienenanschluss an das Stuttgarter S-Bahn-Netz.
- 30 Zu guter Letzt**
Auf gemütlicher Rundfahrt durch den Adventsrummel



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



E-Busse: Osnabrück baut seine Vorreiterrolle aus

In Osnabrück ist der Stadtbusverkehr nun zu 94 Prozent und damit nahezu vollständig elektrifiziert. 19 neue E-Solo-busse komplettieren seit November die Flotte der Stadtwerke. SWO-Mobil-Geschäftsführerin Tanja Stiegeler, Thomas Neuhaus (SWO Mobil) und Stadtbaurat Thimo Weitemeier (kl. Foto, v.l.) schickten sie symbolisch „auf Linie“. Zur Flotte gehören außerdem 62 vollelektrische Gelenkbusse, die Ökostrom laden und jährlich 3,6 Millionen emissionsfreie Kilometer zurücklegen. So vermeiden sie vor Ort rund 2.100 Tonnen CO₂ pro Jahr. Mit den neuen Bussen wird dieser Wert steigen. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr fördert das Projekt mit 5,17 Millionen Euro. Fördermittel werden auch im Rahmen des Programms „Next Generation EU“ bereitgestellt. Zudem finanziert die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen 1,75 Millionen Euro mit.



Digitalisierung im ÖPNV: Was ChatGPT dazu sagt

Was sagt die künstliche Intelligenz zur Digitalisierung im ÖPNV? „Die Digitalisierung bietet dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in Deutschland enorme Chancen, effizienter, kundenfreundlicher und nachhaltiger zu werden“, erläutert ChatGPT auf seine generative, wenngleich etwas generische Art und Weise: „Moderne digitale Technologien ermöglichen eine deutlich bessere Abstimmung von Angebot und Nachfrage, erhöhen die Zuverlässigkeit und schaffen neue Formen der Mobilität, die den klassischen Linienverkehr intelligent ergänzen.“ **So weit, so zutreffend.**

„Ein zentraler Vorteil ist die Transparenz in Echtzeit: Fahrgäste erhalten präzise Live-Informationen zu Abfahrten, Störungen, Auslastungen und Alternativen – per App, Display oder Sprachassistent.“ **So soll es sein.** „Das steigert die Planbarkeit und verringert Unsicherheiten, insbesondere in komplexen urbanen Netzen. Gleichzeitig profitieren Verkehrsunternehmen von umfangreichen Betriebsdaten, die zu smarteren Fahrplänen, optimierter Fahrzeugdisposition und besserer Wartungsplanung führen. Sensorik und Predictive Maintenance reduzieren Ausfälle und Kosten.“ **Okay.**

„Durch digitales Ticketing wird der Zugang zum ÖPNV erheblich vereinfacht. Check-in/Check-out-Systeme, eTarif-Modelle und kontaktlose Bezahlmethoden sorgen für barrierefreie Nutzung und weniger Aufwand an Automaten. Die Einführung des Deutschland-Tickets zeigt, welches Vereinfachungspotenzial digitale Vertriebssysteme entfalten können.“ **Das ist der Weg.**

„Zudem stärkt die Digitalisierung die Vernetzung unterschiedlicher Verkehrsträger. Multimodale Mobilitätsplattformen bündeln Bus, Bahn, Sharing-Angebote und On-Demand-Verkehre in einer einzigen Anwendung. Das erhöht die Reichweite des ÖPNV und ermöglicht Mobilität auch dort, wo klassische Linien an Grenzen stoßen.“ **So sieht's aus.**

➤ **Vielen Dank, lieber KI-Chatbot.** Ab hier machen wir von der Redaktion „VDV Das Magazin“ alleine weiter. Unsere Themen haben wir – teilweise vor Ort – selbst recherchiert, wir haben mit vielen Menschen gesprochen und unsere Artikel selbst geschrieben. Auf den folgenden Seiten zu unserem Themenschwerpunkt „Digitalisierung“ und darüber hinaus erfahren Sie, was es Neues gibt aus der digitalen und analogen Welt des ÖPNV und des Schienengüterverkehrs.

Auf der Suche nach der Steuerung

Die Einführung des europäischen Zugsicherungssystems European Train Control System (ETCS) gilt als wesentlicher Baustein, um das Schienennetz in Deutschland und Europa digitaler zu machen. Doch es fehlt an einer zentralen Koordination.

Die vollständige Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik – inklusive der Stellwerke – im deutschen Schienennetz ist für sich allein schon eine riesige technische und finanzielle Herausforderung. Hinzu kommt die Einführung des European Train Control System (ETCS). Die soll den Personen- und Güterverkehr erheblich stärken – vor allem grenzüberschreitend. Doch die Einführung befindet sich hierzulande in einer kritischen Phase. „Es fehlt an einer klaren Steuerung, einheitlichen betrieblichen und technischen Standards und vor allem an einer verlässlichen Finanzierung“, sagt Martin Schmitz, Technikgeschäftsführer beim VDV: „Hier muss der Bund jetzt die Verantwortung übernehmen.“ Nur so ließen sich Planungssicherheit und Systemverantwortung zusammenbringen. Immerhin geht es darum, die Einführung zwischen den Betreibern von Eisenbahninfrastruktur, Fahrzeughaltern und Werkstätten sowie Eisenbahnverkehrsunternehmen zu koordinieren.

ETCS und digitale Stellwerke sollen die Zuverlässigkeit und die Kapazität der Schiene spürbar erhöhen. So könnte mehr Verkehr von der Straße geholt werden, ohne zusätzlich mehr Gleise bauen zu müssen. Gleichzeitig sollen die Betriebs- und Instandhaltungskosten sinken. „ETCS kann jedoch nur erfolgreich eingeführt werden, wenn die Umstellung der Infrastrukturen koordiniert mit der Nachrüstung der On-Board-Units endlich zusammengedacht und gemeinsam umgesetzt wird“, sagt Martin Schmitz: „Nur so entsteht ein investitionsfreundliches Umfeld. Wir setzen nun darauf, dass das Bundesverkehrsministerium eine koordinierende Stelle im ersten Quartal 2026 auf Basis des Konzeptes umsetzt, das mit der Branche im Frühjahr 2025 erarbeitet wurde.“ Von der Umstellung betroffen sind

neben der Infrastruktur auch etwa 15.000 Triebfahrzeuge, die 1.300 aus dem Schienengüterverkehr ausländischer Unternehmen nicht mitgerechnet. Die Triebfahrzeuge verteilen sich auf mehr als 460 Eisenbahnverkehrsunternehmen und mehr als 500 Halter und Leasinggesellschaften. „Ohne Koordination bleibt jede Investition ein Risiko“, erläutert der VDV-Technikgeschäftsführer.

In Deutschland soll ein „Starterpaket“ die Ausrüstung der Schiene mit ETCS und digitalen Stellwerken auf den Weg bringen und anschließend schrittweise über das Ausrollen in der Fläche fortgesetzt werden. Dieses Paket umfasst den transeuropäischen Korridor zwischen Skandinavien und dem Mittelmeer, die Schnellfahrstrecke Köln-Rhein/Main sowie den Digitalen Knoten Stuttgart. Bis Ende 2030 soll es umgesetzt sein. Doch Deutschland hinkt seinen Zielen hinterher. Bislang sind weniger als 1.500 Kilometer des Netzes mit ETCS ausgerüstet – ein Bruchteil der Gesamtstrecke von mehr als 33.000 Kilometern.

In seiner „Neuausrichtung der Gesamtstrategie zur Digitalisierung der Schiene“ schätzt das Bundesministerium für Digitales und Verkehr das Investitionsvolumen bei der bundesweiten Umrüstung auf 54 Milliarden Euro bis 2070. 45 Milliarden entfallen auf die Infrastruktur, neun Milliarden Euro auf Fahrzeuge. Hinzu kämen acht Milliarden Euro für nichtbundeseigene Bahnen. Dagegen summieren sich die Nutzeneffekte bis 2070 auf 102,5 Milliarden Euro.



Weitere Infos beim unter:
bit.ly/bmv_Digitalisierung
bit.ly/etcs_Positionspapier



it-trans.org

IT-TRANS

YOUR HUB FOR DIGITALISATION
IN MOBILITY

3.– 5. März 2026

Messe Karlsruhe

Fachmesse | Kongress | Netzwerken

Treffen Sie Entscheidungsträger aus Verkehr, Politik und Technologie auf der IT-TRANS 2026!

Erfahren Sie im internationalen Kongress, wie digitale Lösungen den öffentlichen Verkehr weltweit verändern – von autonomen Fahrzeugen bis Cybersecurity. Entdecken Sie auf der Fachmesse innovative Anwendungen und vernetzen Sie sich mit Experten und Expertinnen aus allen Bereichen der Mobilität von morgen.



**JETZT
TICKET
SICHERN!**

Follow us on



Autonome Mobilität +++ Bedarfsgesteuerter Verkehr +++ Cyber-Sicherheit +++ Energie +++ Fahrgastinformation +++ Nutzerzentrierte Mobilität +++ Personal & Kompetenzen +++ Smart City +++ Ticketing +++

Schirmherrschaft



Local Host



Partner



Veranstalter





Autonomes Fahren nimmt nächste Hürde

Das autonome Fahren im ÖPNV und auf öffentlichen Straßen ist einen weiteren Schritt näher gerückt. Für das autonome Level-4-Shuttle vom Typ „Holon urban“ hat das Kraftfahrt-Bundesamt die Genehmigung nach § 16 AFBV erteilt. Die Abkürzung steht für Autonome-Fahrzeuge-Genehmigungs- und -Betriebs-Verordnung. Damit sind bundesweite Testfahrten im autonomen Fahrmodus mit Sicherheitsfahrpersonal möglich. In Hamburg geht das Shuttle-Fahrzeug im Rahmen des Projekts Alike („VDV Das Magazin“ berichtete) ab 2026 von einem speziellen Betriebshof aus auf die Straße. Es ist in einem etwa 37 Quadratkilometer großen Gebiet vom Stadtpark bis zur Elbe und vom Schlump bis nach Wandsbek unterwegs. Im Jahr 2026 wird der Betrieb sukzessive in Richtung Fahrgastnutzung weiterentwickelt. Ziel ist es, den autonomen Betrieb Schritt für Schritt in die Praxis des ÖPNV zu überführen und Erkenntnisse für den späteren Fahrgastbetrieb zu gewinnen.

Die Üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe und die Hamburger Hochbahn treiben ihre Vision des autonomen Fahrens mit hohem Tempo voran. „Ein starkes Signal für den gesamten ÖPNV“, sagt Jan Brandstetter, Experte für autonomes Fahren beim VDV. Der Erfolg der beiden Unternehmen sei zugleich ein Erfolg der Branche: „Wir lernen gemeinsam, und die Ergebnisse und Erfahrungen werden konstruktiv in die entsprechenden VDV-Arbeitsgruppen eingebracht.“ Dieses Miteinander beschleunige die Entwicklung und stärke den Weg hin zu einem sicheren und zuverlässigen autonomen Betrieb im öffentlichen Verkehr.

In Hamburg erreicht das barrierefreie Fahrzeug bis zu 60 Stundenkilometer. Es bietet Platz für bis zu 15 Passagiere. Seine

Fahraufgaben übernimmt das Shuttle vollständig autonom, überwacht vom Sicherheitsfahrpersonal an Bord. Zunächst begleiten Entwicklungsingenieurinnen und -ingenieure die Fahrten, um die Systeme kontinuierlich zu verbessern. Testpersonen dürfen im Rahmen der Erprobungsgenehmigung voraussichtlich in der zweiten Jahreshälfte 2026 zusteigen. Die Holon-Shuttles werden zum Jahreswechsel auf dem speziell für autonom fahrende Busse konzipierten Betriebshof „einziehen“, wo auch eine Leitstelle für autonomes Fahren aufgebaut wird.

Die bundesweite Erprobungsgenehmigung ebnet den Weg für autonome Transportlösungen in Deutschland. Sie gilt bis Ende 2026 mit Option auf Verlängerung. Damit können die Systeme in unterschiedlichen Umgebungen überprüft werden – von Metropolen bis in ländliche Räume. Erlaubt sind Testfahrten auf Bundes-, Landes- und Kreisstraßen. Autobahnen sind derzeit ausgeschlossen. Das Bundesministerium für Verkehr fördert das Projekt „Alike“ mit 26 Millionen Euro.

Auch die Region Hannover und die Üstra bringen automatisierte Verkehre Schritt für Schritt in den Alltag. Seit Mitte September fährt in Burgdorf der erste vollautomatisierte Midi-Bus Deutschlands im Testbetrieb. Der elektrische Bus vom Typ „Karsan autonomous e-ATAK“ verkehrt auf einer festen Route durch die Stadt, unterstützt von modernsten Sensoren und von geschultem Sicherheitsfahrpersonal an Bord. Die wissenschaftliche Begleitung prüft dabei nicht nur die Technik, sondern auch die Akzeptanz, die Barrierefreiheit und das Fahrerlebnis. Hier ist der Testbetrieb seit Mitte September für registrierte volljährige Personen geöffnet.



Weitere Infos dazu:

www.hochbahn.de/de/projekte/autonomer-busverkehr/alike
www.uestra.de/aktuelles/foerderprojekte/albus



GEMACHT FÜR DIE STADT

MCV



DESIGNED TO LEAD ...
BUILT TO LAST

DER VOLLELEKTRISCHE C127 EV

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

SINCE 1995
MCV
30



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

www.mcv-de.com

DAK: Härtetest auf dem „Westfälischen Semmering“

Im Rahmen des Projekts „DAC4EU“ kommt die Digitale Automatische Kupplung (DAK) nach und nach im kommerziellen Güterverkehr an. An einzelnen Wagen erprobt die Westfälische Landes-Eisenbahn (WLE) derzeit die mechanische Hardware als Komponente der DAK. Die Testbedingungen im Kalksteinverkehr sind rau, die Mittelgebirgsstrecke über den Haarstrang ist anspruchsvoll.

Mit ihrer Leistung von 2.000 KW hat die Diesellok vom Typ „Eurorunner“ ihre zwölf voll beladenen Schüttgutwagen scheinbar mühelos über den Berg gebracht. Nun geht es in weiten Bögen hinab in die Soester Börde. Im Raum Lippstadt sind die markanten roten Kalkstein- und Zementzüge der Westfälischen Landes-Eisenbahn (WLE) ein echter Hingucker – und wer an einem der zahlreichen Bahnübergänge oder an der teils parallel zur WLE-Strecke verlaufenden Bundesstraße 55 genauer auf die Züge schaut, kann mit etwas Glück sogar einen Blick in die Zukunft des Schienengüterverkehrs werfen. Sie zeigt sich in Form von grünen Mittelpufferkupplungen: dem mechanischen Teil der Digitalen Automatischen Kupplung (DAK). Die mit dieser „Vorstufe“ ausgestatteten Wagen benötigen keine Seitenpuffer mehr – ein weiteres Erkennungsmerkmal. „Die DAK wird den Schienengüterverkehr, wie wir ihn heute kennen, revolutionieren“, sagt Fabian Wartzek, Projektleiter DAK bei der DB, die im Rahmen von „DAC4EU“ zusammen mit DB Systemtechnik Projektpartner der WLE ist.

Bei „DAC4EU“ – das Kürzel steht für Digital Automatic Coupling for Europe – wird aufmerksam beobachtet, wie sich die Kupplung in den WLE-Zügen bewährt. Bis zu fünf Mal am Tag pendeln die Kalksteintransporte auf der 60 Kilo-

Die DAK wird den Schienengüterverkehr, wie wir ihn heute kennen, revolutionieren.

Fabian Wartzek
Projektleiter DAK bei der Deutschen Bahn

Es gab keine Probleme mit dem Kalkstaub und auch keine Ausbeulungen oder Risse an den Kupplungen – alles absolut störungsfrei.

Felix Holtmann
Eisenbahnbetriebsleiter bei der Westfälischen Landes-Eisenbahn

meter langen Strecke zwischen den Steinbrüchen bei Warstein und der Zementindustrie bei Beckum. Dabei setzt die WLE drei Wagenparks ein. Im März 2025 nahmen die ersten beiden Wagenpaare vom Typ Fa ihren Dienst mit der DAK auf. Bis Anfang November waren sechs neue Kupplungen verbaut und im täglichen Einsatz. „Wir sind mit unseren DAK-Wagen bislang fast 20.000 Kilometer gefahren“, berichtet Felix Holtmann, Eisenbahnbetriebsleiter bei der WLE. „Es gab keine Probleme mit dem Kalkstaub und auch keine Ausbeulungen oder Risse an den Kupplungen – alles absolut störungsfrei.“

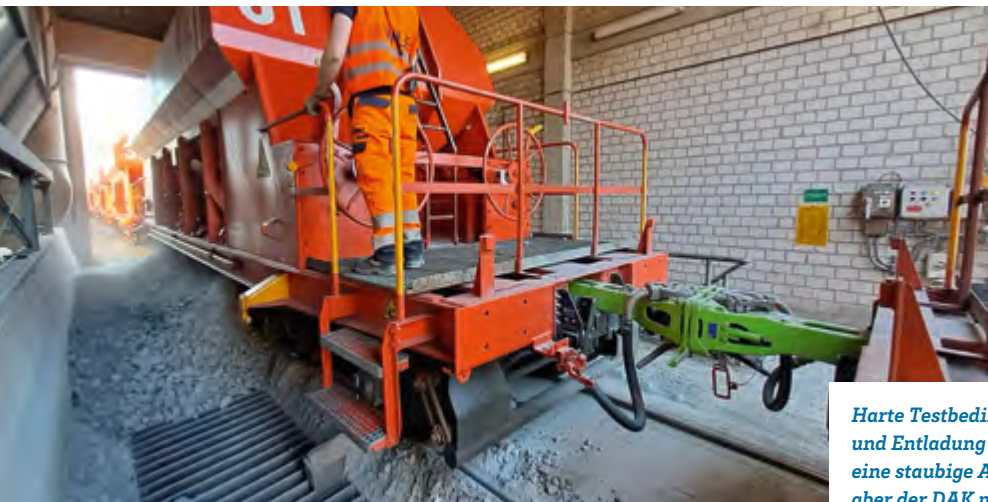
Kompletter Zug bis Anfang 2026 „digital“
Das Projekt „DAC4EU“ hat nach seinem Start im Jahr 2020 mittlerweile die sechste und letzte Phase erreicht. Nach mehr als vier Jahren Entwicklung und Erprobung läuft nun bis Mitte 2026 die „Betriebserprobung in realen Umgebungen“, so die Beschreibung des aktuellen Projektabschnitts. Ziel ist es, bis Anfang 2026 einen kompletten Zugverband inklusive Lok komplett auf die DAK umzurüsten. Die dafür benötigten Kupplungen stammen vom Hersteller Voith. In den WLE-eigenen Werkstätten für Güterwagen und Lokomotiven laufen die Arbeiten bereits. Die Strom- und Datenleitungen sind in den Wagen schon eingebaut, werden im aktuellen Probetrieb aber noch nicht genutzt und kommen erst später zum Einsatz: ein „Upgrade“, das die derzeit lediglich automatische Kupplung →

20

PROMILLE
STEIGUNGEN SIND
ZWISCHEN WARSTEIN
UND ANRÖCHTE
ZU BEWÄLTIGEN



Kurvenreich überquert die WLE-Strecke den Haarstrang: Der „Eurorunner“ hat den Scheitelpunkt überquert und bringt seinen Zug talwärts Richtung Lippstadt.



Harte Testbedingungen: Die Be- und Entladung von Kalkstein ist eine staubige Angelegenheit, kann aber der DAK nichts anhaben.



zu einer „vollwertigen“ digitalen automatischen Kupplung macht. Die soll dann ihre Stärken im Betrieb ausspielen. Beispielsweise müssen die Züge in Warstein zum Beladen in zwei Teile getrennt werden. Mit der DAK wird das Entkuppeln per Tastendruck ebenso möglich sein wie auch die automatische Bremsprobe. „Wir haben bei der Zugbildung eine enorme Arbeitserleichterung für unser Rangierpersonal und eine große Zeitersparnis“, sagt WLE-Eisenbahnbetriebsleiter Felix Holtmann.



Die europaweite Einführung der DAK wird nur gelingen, wenn Eisenbahnverkehrsunternehmen gemeinsam handeln und die Politik die notwendigen finanziellen Mittel bereitstellt.

Dominik Knoop
beim VDV Fachbereichsleiter
Eisenbahntechnik

Für die digitalen Kupplungen sind die Testbedingungen rau. Das liegt einerseits am Transportgut. Der für die Zementindustrie bestimmte Kalkstein rauscht bei der Beladung ungesiebt von oben in die Schüttgutwagen. Wenn Brocken danebenfallen, können die auch schon mal die Kupplung treffen. Zudem verschmutzt scharfkantiger Kalksteinstaub alle Teile. „Das alles zieht einen erhöhten Wartungsaufwand an Kupplungen und Puffern nach sich“, sagt Ole Lebek, bei der WLE zuständig für die Fahrzeugtechnik und die Instandhaltungsentwicklung.

Und dann ist da noch die Mittelgebirgsstrecke: Auf dem Abschnitt zwischen Warstein und Anröchte wird es besonders anspruchsvoll. Die Strecke windet sich in steilen Anstiegen und zahlreichen Kurven den Haarstrang hinauf bis zum Scheitelpunkt auf 330 Metern Höhe und wieder hinunter. Ihr spektakulärster Abschnitt wird „Westfälischer Semmering“ genannt – in Anlehnung an die berühmte österreichische Gebirgsbahn, die seinerzeit die erste mit Normalspur in Europa war. Zwischen Warstein-Belecke und Uelde, einem Ortsteil von Anröchte, müssen die bisweilen überschweren Güterzüge auf 20 Kilometern etwa 250 Höhenmeter überwinden und an den steilsten Stellen Steigungen von 20 Promille bewältigen. Dafür benötigen manche Transporte Unterstützung. Sie müssen dann von einer Lok am Zugende nachgeschoben werden.

Die WLE verfügt über ein eigenes Schienennetz mit einer Länge von rund 120 Kilometern und transportiert jährlich mehr als eine Million Tonnen Güter, hauptsächlich Kalkstein und Zement, aber auch Bier und Holz. Auf dem bundeseigenen Streckennetz verbieten die Regularien die kommerzielle DAK-Erprobung im Dauerbetrieb. Auf einer nichtbundeseigenen Infrastruktur wie bei der WLE ist dagegen die kommerzielle Erprobung nicht zugelassener Hardware erlaubt – in enger Abstimmung mit der Landes-eisenbahnaufsicht.

„Die europaweite Einführung der DAK stellt einen Schritt für die Modernisierung und Digitalisierung des Schienengüterverkehrs dar und bietet das Potenzial, dessen Wettbewerbsfähigkeit nachhaltig zu stärken“, erläutert Dominik Knoop, Fachbereichsleiter Eisenbahntechnik beim VDV: „Es ist wichtig, dass die DAK vor einer umfassenden Einführung zuverlässig funktioniert, benutzerfreundlich konzipiert ist und in die Geschäftsmodelle der Eisenbahnverkehrsunternehmen integriert werden kann.“ Derzeit werden im Schienengüterverkehr seit fast 150 Jahren hauptsächlich Schraubenkupplungen verwendet, deren Handhabung für das Personal mit erheblichem Kraftaufwand und Risiken verbunden ist. Auch das Umweltbundesamt hebt in seinem Bericht „Verkehrswende und Konzept für einen leiseren Schienenverkehr bis 2030“ hervor, dass angesichts des zunehmenden Arbeitskräfte- und Nachwuchsmangels ein Umdenken erforderlich ist.

Langfristig höherer Nutzen als Kosten

„Die europaweite Einführung der DAK wird jedoch nur gelingen, wenn Eisenbahnverkehrsunternehmen gemeinsam handeln und die Politik die notwendigen finanziellen Mittel bereitstellt“, betont Dominik Knoop. Laut einer Studie von SCI Verkehr wird allein für Deutschland ein Investitionsbedarf von rund acht Milliarden Euro angenommen, wobei der langfristige Nutzen für Wirtschaft und Gesellschaft deutlich höher eingeschätzt wird. In ganz Europa müssten etwa 450.000 Güterwagen und 17.000 Lokomotiven umgerüstet werden, was einen erheblichen Kraftaufwand und weitere Entwicklungsarbeit erfordert.

Die DAK bietet die Möglichkeit, die Zugbildung zu beschleunigen und die Kapazitäten in Rangier- und Umschlagbahnhöfen zu erhöhen. Damit diese Vorteile jedoch umfassend genutzt werden können, ist es wichtig, dass die DAK in Bezug auf Zuverlässigkeit, Benutzerfreundlichkeit und Integration in die betrieblichen Abläufe hohen Anforderungen genügt. Erst dann kann ein flächendeckender Einsatz erfolgen und die Wettbewerbsfähigkeit gegenüber dem Straßenverkehr nachhaltig gestärkt werden.



DAS STRECKENNETZ DER WLE UND DER „WESTFÄLISCHE SEMMERING“



Mittlerweile laufen verschiedene europäische Projekte zur Entwicklung, Erprobung und Einführung der DAK. Sie stehen nicht in Konkurrenz zueinander, sondern ergänzen sich. Ab 2026 beginnen dann die Vorbereitungen, damit die ersten Pionierzüge mit serienreifen DAKs durch Europa rollen – einer davon bei der WLE.



Weitere Infos:
www.wle-online.de



DAC4EU: PIONIERARBEIT FÜR DIE DIGITALE AUTOMATISCHE KUPPLUNG

Um die Einführung der Digitalen Automatischen Kupplung (DAK) anzustoßen, finanziert das Bundesministerium für Verkehr das Projekt „DAK-Demonstrator“. Dabei testet das internationale Konsortium „DAC4EU“ Prototypen verschiedener Hersteller. Beteiligt sind Eisenbahnunternehmen und Europas größte Waggonvermieter. Neben dem Konsortialführer DB und DB Cargo, SBB Cargo und der Rail Cargo Group der Österreichischen Bundesbahnen gehören Ermewa, GATX und VTG zum Konsortium. Ziel ist es, durch die Erprobung zu europaweiten Standards für die DAK zu kommen. Das Vorhaben wurde im Juni 2020 gestartet und läuft noch bis Juni 2026. Hierfür stellt das Ministerium insgesamt mehr als 30 Millionen Euro zur Verfügung.

→ www.dac4.eu



Blick auf vorbeifahrende DAK-Wagen (l.): In der WLE-Werkstatt in Lippstadt werden die Kupplungen angebaut (r.).





Partnerschaftlich durch den Wandel

Die Verkehrsunternehmen wollen die Transformation des ÖPNV selbst in die Hand nehmen. Wie sich der Wandel sozial nachhaltig gestalten lässt und wie die Beschäftigten dafür gestärkt werden können, wird in einem drei Jahre laufenden Projekt ausgearbeitet. Der Ansatz setzt auf das Miteinander der Sozialpartner, und der Name ist Programm: „We-Transform-ÖPNV“.

Antriebswende, Digitalisierung und autonomes Fahren gehören ebenso zum aktuellen Transformationsprozess der Verkehrsbranche wie das altersbedingte Ausscheiden berufserfahrener Jahrgänge. Mit Blick auf den digitalen Wandel will ein aktuelles Projekt die Verkehrsunternehmen nachhaltig stärken. „In jedem Unternehmen läuft dieser Prozess anders“, berichtet Dr. Katja Kirsten, die das Projekt bei der VDV-Akademie mit ihrer Kollegin Charlotte Friederich koordiniert. „Beispielsweise kann die Einführung von digital

erstellten Dienstplänen oder von mobilen Anwendungen im Fahrdienst für Unternehmen eine große Transformation bedeuten“, erläutert Charlotte Friederich. Jede Veränderung bringe für die Menschen Fragen

oder gar Verunsicherung mit sich. Werde ich künftig getrackt? Wie entwickelt sich die Technik? Werde ich am Ende gar überflüssig?

Hier setzt das Projekt „We-Transform-ÖPNV“ an. In den kommenden drei Jahren arbeitet ein Zusammenschluss unterschiedlicher Partnerinnen und Partner daran, wie Verkehrsunternehmen und ihre Mitarbeitenden nachhaltig für den digitalen und gesellschaftlichen Wandel gestärkt werden können. „Transformationskompetenz wird zur Schlüsselqualifikation der Zukunft – und das Qualifizierungsprofil zum Fundament für gute Arbeit im Wandel“, erläutert Harald Kraus, Vorstandsvorsitzender der VDV-Akademie und Vorsitzender des VDV-Personalaussschusses.

Um die Unternehmen und ihre Beschäftigten durch die Transformation zu lotsen, wird unter anderem ein eigenes Qualifikationsprofil ge-

schaffen: Beschäftigte, Betriebsräte und Führungskräfte sollen fit gemacht werden, Transformationsprozesse im ÖPNV aktiv und lösungsorientiert zu gestalten – als betriebliche Transformationsgestalterinnen beziehungsweise Transformationsgestalter.

Neben der VDV-Akademie bilden die Gewerkschaft Verdi und das Institut für Sozialwissenschaftliche Forschung (ISF) in München das Konsortium des Projekts. Die Projektpartner bringen ihre verschiedenen Arbeitsschwerpunkte und Perspektiven auf das Thema Transformation ein. Was ist gute Arbeit und welche Fähigkeiten benötigen die Transformationsbeauftragten nach Meinung der Belegschaft? Unter anderem diesen Fragen geht das ISF München bis Mitte 2026 durch Befragungen und Betriebsfallstudien in den beteiligten Unternehmen nach. Danach finden Workshops statt, in denen die Angebote und Maßnahmen sowie das Qualifikationsprofil gestaltet werden. „Das wird eine intensive Phase des Austauschs, um das Qualifikationsprofil am Bedarf zu entwickeln und voneinander zu lernen“, erläutert Katja Kirsten. Dabei ist die Mitbestimmung von vornherein mitgedacht: „Das ist der neue Ansatz in diesem Projekt – partizipativ und sozialpartnerschaftlich“.



Projektauftakt: Rund 80 Teilnehmende aus Verkehrsunternehmen, Gewerkschaften, Wissenschaft und Weiterbildung tauschen sich in Offenbach zu „We-Transform-ÖPNV“ aus.

PROJEKT „WE-TRANSFORM-ÖPNV“

Das Projekt „We-Transform-ÖPNV“ wird im Rahmen des Programms „Den Wandel der Arbeit sozialpartnerschaftlich gestalten“ durch das Bundesministerium für Arbeit und Soziales und die Europäische Union über den Europäischen Sozialfonds Plus (ESF Plus) gefördert. www.transform-oepnv.de

Gefördert durch:



erklärt Charlotte Friederich. Aus jedem Unternehmen bilden jeweils Beschäftigte aus dem operativen Bereich sowie Betriebsräte ein „Doppel“.

Ziel ist es, in einer gemeinsamen „Werkstattarbeit“ tragfähige Lösungsansätze zu entwickeln, wie die Branche den Herausforderungen der Transformation begegnen kann. Dazu zählt, welches Handwerkszeug und welche Hilfestellungen den Transformationsbeauftragten an die Hand gegeben werden können, um in ihren Unternehmen den Wandel mitzugestalten. Dafür wird ein praxisnahes Weiterbildungskonzept entwickelt, das reale Herausforderungen im Betrieb aufgreift und gezielt Kompetenzen vermittelt, wie Transformationsprozesse im ÖPNV gestaltet werden können. Dazu gehört auch, wie etwa mit Widerständen und Sorgen umgegangen werden kann. Dieses Thema kann anonymisiert in den sozialpartnerschaftlichen Werkstätten diskutiert und bearbeitet werden und soll sich im Qualifikationsprofil widerspiegeln.

„Das ist der neue Ansatz in diesem Projekt – partizipativ und sozialpartnerschaftlich.“

Charlotte Friederich
Wissenschaftliche Mitarbeiterin
bei der VDV-Akademie



„In jedem Unternehmen läuft der Transformationsprozess anders.“

Dr. Katja Kirsten
Wissenschaftliche Mitarbeiterin
bei der VDV-Akademie





E-Learning treibt die Branche voran

Digitales Lernen gewinnt immer mehr an Bedeutung – auch in den Verkehrsunternehmen. Gegenüber traditionellen Lernformaten bietet es viele Vorteile, stellt aber sowohl Betriebe als auch Beschäftigte vor Herausforderungen.

Lernen, wann und wo man möchte – E-Learning ermöglicht eine zeit- und ortsunabhängige Weiterbildung. Außerdem ist der Lernerfolg mit digitalen Lernformaten hoch, da Inhalte individuell an Lernende angepasst werden können. „Zudem lässt sich E-Learning gut in die Personalplanung integrieren, ist skalierbar und dadurch häufig kostengünstiger“, sagt Stefanie Menke, Geschäftsbereichsleiterin Digitales bei der VDV-Akademie.

Allerdings stehen Betriebe bei der Implementierung von E-Learning-Angeboten auch vor Herausforderungen – etwa bei der Auswahl eines geeigneten Lernmanagementsystems oder bei der Erstellung passender E-Learning-Angebote. Unterstützung und Beratung erhalten Verkehrsunternehmen dabei durch die VDV-Akademie. Betriebe ohne eigenes Lernmanagementsystem haben die Möglichkeit, die Digitale VDV-Akademie (DiVA) zu nutzen. Die VDV-Akademie hat auch Onlinekurse zu vielfältigen Themen aus dem ÖPNV-Sektor im Angebot. „Zusätzlich bietet die Plattform ‚MoNet Bildung‘ wertvollen inhaltlichen Input für Unternehmen, die sich tiefer mit

dem Thema digitales Lernen beschäftigen möchten“, erläutert Stefanie Menke. Außerdem haben E-Learning-Verantwortliche die Möglichkeit, sich im „#eLearning-Netzwerk“ mit Kolleginnen und Kollegen aus anderen Verkehrsunternehmen zu vernetzen. „Dort können sie sich über Erfahrungen und Erfolge im Bereich E-Learning austauschen“, erklärt Annika Gollnik, E-Learning-Designerin bei der VDV-Akademie und verantwortlich für das „#eLearning-Netzwerk“.

Lernzeit und Lernkultur

Das diesjährige Netzwerktreffen fand im September bei der VAG in Nürnberg statt. In drei Barcamps beschäftigten sich die Teilnehmenden mit unterschiedlichen Themen aus dem Bereich E-Learning. Die Inhalte legten sie dabei selbst fest. So war ein Schwerpunkt zum Beispiel die Erstellung von Lern-Content. Dabei tauschten sich die Teilnehmenden darüber aus, welche Prozesse sich diesbezüglich in ihren Unternehmen bewährt haben, wie trotz begrenzter personeller Ressourcen effizient Lerninhalte erstellt werden können und wie der datenschutzkonforme Umgang mit Foto- und Videoaufnahmen gelingt.

Auch die Themen Lernzeit und Lernkultur sorgten für Gesprächsbedarf. Zentrale Fragen waren etwa, wann gelernt werden darf und wie Lernzeit als Arbeitszeit erfasst werden kann. Teilnehmende stellten auch unterschiedliche Herangehensweisen aus ihren Unternehmen vor: zum Beispiel ein fester Homeoffice-Tag zur Bearbeitung von E-Learnings oder eine Arbeitszeiterfassung mit Stempelsystem, in denen Lernzeiten als Arbeitszeittyp ausgewählt werden können. Ein wichtiger Aspekt des Netzwerktreffens war außerdem die Qualitätskontrolle von



„E-Learning lässt sich gut in die Personalplanung integrieren, ist skalierbar und dadurch häufig kostengünstiger.“

Stefanie Menke
Geschäftsbereichsleiterin Digitales
bei der VDV-Akademie



„E-Learning ist ein Thema, das das ganze Unternehmen betrifft. Es erfordert die Zusammenarbeit unterschiedlicher Abteilungen.“

Annika Gollnik
E-Learning-Designerin
bei der VDV-Akademie

E-Learning-Inhalten. „Zwischen der Fertigstellung eines Lernmoduls und dessen Einsatz vergeht häufig viel Zeit, etwa aufgrund notwendiger Freigaben durch Betriebsrat oder Geschäftsführung“, berichtet Annika Gollnik. Der Austausch zeigte, dass klar strukturierte Abläufe mit definierten Zwischenschritten und Ziel-fristen helfen können, diese Prozesse zu beschleunigen. Darüber hinaus wurde intensiv über didaktische Fragen gesprochen: Wie lässt sich digitales Lernen ansprechend und praxisnah gestalten? Wie werden Elemente der Gamification sinnvoll integriert, ohne kindisch zu wirken? Schließlich standen Autorentools im Fokus. Verglichen wurden verschiedene Programme zur Erstellung von E-Learnings, ihre Funktionsweisen sowie Vor- und Nachteile. Auch die Kostenstrukturen und Lizenzmodelle wurden beleuchtet, um Unternehmen Orientierung bei der Tool-Auswahl zu geben.

„E-Learning ist ein Thema, das das ganze Unternehmen betrifft. Es erfordert die Zusammenarbeit unterschiedlicher Abteilungen“, sagt Annika Gollnik. Oft herrsche die Erwartung, das Thema ließe sich „nebenbei“ umsetzen, etwa durch einzelne Ansprechpersonen in der Personalentwicklung. Doch das reiche nicht aus. Denn besonders im Fahrdienst bestehen zusätzliche Herausforderungen: Lernzeiten müssen mit dem operativen Tagesgeschäft vereinbart werden, und nicht alle Mitarbeitenden begegnen digitalen Lernformaten mit Begeisterung. Die oftmals große Altersspanne im Fahrpersonal erfordere zudem unterschiedliche didaktische Zugänge. „Es ist wichtig, auch das Fahrpersonal zu gewinnen“, resümiert Annika Gollnik: „Es reicht nicht, wenn nur die Geschäftsführung begeistert ist.“

#eLearningNetzwerk
Digitales Lehren und Lernen im ÖV



InnoTrans 2026 THE FUTURE OF MOBILITY

22.–25. SEPTEMBER · BERLIN

30 YEARS
ANNIVERSARY



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



„Die Trassenpreiskrise ist strukturell nicht vom Eis“

Infrastrukturfonds, Trassenpreissystem, Elektrifizierung und ETCS, Gleisanschlüsse: VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff (Foto) erläutert, woran der Branchenverband festmacht, ob die Bundesregierung ihre Zusagen für die Schiene einhält.



Herr Wolff, warum war 2025 für den VDV das Jahr der Schiene?

» **Oliver Wolff:** Wir sind der Branchenverband für die Eisenbahn. 2025 haben wir die Schiene im VDV neu sortiert – organisatorisch, politisch und kommunikativ. Mit einer klaren Agenda gegenüber dem Bund ist stets deutlich geworden: Wenn Klimaziele, Standortpolitik und Lebensqualität ernst genommen werden sollen, muss die Eisenbahn Priorität haben. Diese Botschaft senden wir heute geschlossen, gut begründet – und deutlich besser hörbar als in den Jahren zuvor.

Welche Entwicklung sehen Sie in der kommunikativen und fachlichen Arbeit des Verbandes für das kommende Jahr?

» Unser Team steht für etwas, das in dieser Dichte selten ist: Kommunikative Professionalität und inhaltliche Tiefe werden bewusst zusammengeführt. Unsere Fachleute kennen Markt, Technik und Regulierung – und sie können das so aufbereiten, dass Politik und Branche es schnell greifen können. Das ist ein echtes Alleinstellungsmerkmal unter den Bahnverbänden. Schlagzahl und Schlagkraft der Schienenthemen im VDV sind deutlich gestiegen, viele unserer jüngsten Erfolge wären ohne dieses gleichermaßen erfahrene wie ambitionierte Team nicht denkbar.

Woran messen Sie, ob der Bund seinen Koalitionsvertrag für die Schiene wirklich einhält?

» Wir schauen auf Taten, nicht auf Überschriften. Kommt der zugesagte Infrastrukturfonds für die Schiene – und zwar so, dass Investitionen langfristig planbar werden? Wird

das Trassenpreissystem tatsächlich reformiert, mit einem verlässlichen, mehrjährigen Preisfad und einem insgesamt niedrigeren Niveau? Gibt es nachvollziehbare Ziele für mehr Elektrifizierung und für ETCS, einschließlich der Fahrzeuge? Und wird der Bund Gleisanschlüsse und Terminals so fördern, wie er es sich selbst vorgenommen hat?

Wo liegt aus Ihrer Sicht der akuteste Handlungsbedarf des Bundes?

» Der kritischste Punkt ist: Die Trassenpreiskrise ist strukturell nicht vom Eis. Ohne stabile Förderung und ohne Reform drohen im Schienengüterverkehr Rückgänge, wo eigentlich mehr Verlagerung gebraucht wird. Gleichzeitig brauchen Infrastrukturbetreiber Sicherheit, um Planung und Bau zu beschleunigen. Deshalb müssen Trassenpreise und Infrastrukturfinanzierung jetzt zusammen gedacht werden – mit klaren Entscheidungen zu Beginn der Legislatur, nicht erst in ein paar Jahren.

Was heißt „glasklare Kommunikation“ des VDV gegenüber Politik und Branche konkret?

» Glasklar heißt: Wir reden nichts klein, aber wir reden auch nichts schön. Wir benennen, was funktioniert, und wir benennen genauso offen, wo Ziele und Realität auseinanderlaufen. Wir erinnern den Bund an seine eigenen Zusagen zur Eisenbahn und liefern konkrete Vorschläge, wie sie umgesetzt werden können. Gleichzeitig geben wir unserer Branche Orientierung: Was sind die drei, vier Punkte, auf die es jetzt wirklich ankommt? Wenn das alle verstehen, gewinnt die Schiene politisch.



Trassenpreise vorerst stabilisiert – Reform unverzichtbar

Der für 2026 befürchtete massive Anstieg der Trassenpreise ist vorerst gestoppt. Das kommt vor allem dem Schienengüterverkehr zugute. Der Bundestag hat ein Maßnahmenpaket beschlossen, das die drohende Erhöhung von bis zu 35 Prozent auf ein niedriges einstelliges Niveau verringern soll. Auch der Bundesrat hat die gesetzlichen Regelungen zur Dämpfung der „Schienenmaut“ inzwischen gebilligt.

„E in wichtiger Schritt, der durch administrativen Mut, die richtige Priorisierung von Bundesmitteln und regulatorisches Eingreifen den Kostenanstieg 2026 auf ein wettbewerbsverträgliches Maß reduziert“, kommentiert VDV-Vizepräsident Joachim Berends: „Die aktuellen Maßnahmen tragen dazu bei, dass relevante Gütermengen weiterhin auf der Schiene bleiben und nicht auf die Straße abwandern.“

Kernpunkt des Maßnahmenpakets ist die gesetzliche Absenkung der Eigenkapitalverzinsung bei der DB InfraGO von 5,2 auf 1,9 Prozent, statt wie ursprünglich den Mittelwert zwischen risikolosem und marktüblichem Zinssatz – 2025 etwa bei 2,2 Prozent – anzusetzen. Das entlastet die SGV-Branche im kommenden Jahr um rund 75 Millionen Euro und reduziert Unsicherheiten für die Folgejahre. Zudem

sollen Bundesmittel für Instandhaltung früher verbindlich bereitgestellt werden, so dass die DB InfraGO ihren Finanzierungsanteil über Trassenentgelte senken kann. Ergänzend soll es möglich sein, Pönalen aus der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III zur Trassenpreisförderung einzusetzen.

Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder bezeichnete das Paket als „gute Übergangslösung“, die Zeit für eine umfassende Überarbeitung schaffe. Dieser Spielraum sollte aber zügig genutzt werden. Joachim Berends: „Der Gesetzgeber muss nun handeln und eine grundlegende Trassenpreisreform mit Wirkung ab Ende 2027 auf den Weg bringen.“ Die Branche habe bereits tragfähige Reformvorschläge vorlegt, um Wettbewerbsfähigkeit und Verkehrsverlagerung dauerhaft zu sichern. Auf eine zügige Überarbeitung drängen auch die Bundesländer. Sie verdeutlichen in einem vom Bundesrat verabschiedeten Entschließungsantrag, dass die aktuell hohen Trassenentgelte die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene gegenüber der Straße schwächen und den Klimaschutz im Verkehrssektor behindern.



„Der Gesetzgeber muss nun handeln und eine grundlegende Trassenpreisreform mit Wirkung ab Ende 2027 auf den Weg bringen.“

Joachim Berends
VDV-Vizepräsident



Weitere Infos dazu unter:
www.vdv.de/trassenpreise.aspx





Güterbahnen nehmen gemeinsam Fahrt auf

Die Güterbahnen in Deutschland und Österreich sehen mit wachsender Sorge, dass Ausbau und Entwicklung ihrer Infrastruktur in der Verkehrspolitik häufig hintenanstehen. Im „Schulterschluss“ wollen die Unternehmen gemeinsam die Weichen stellen helfen, die Umwelt und Ressourcen schonende Logistik des Schienengüterverkehrs in eine europäisch abgestimmte Infrastrukturpolitik einzubringen.

Das Großprojekt des Brenner-Basistunnels mit dem längsten Eisenbahntunnel der Welt steht als aktuelles Thema im Fokus der Güterbahnen in Deutschland und Österreich. Während das eigentliche Bauwerk im letzten Sommer den ersten Tunneldurchbruch feierte, gibt es für den Nordzulauf im südlichen Bayern zwischen Kufstein und München heftige Kontroversen über die Strecke und noch nicht einmal eine verbindliche Planung der Trasse. Von der künftigen „Flachbahn“ zwischen Italien, Österreich und Deutschland erhoffen sich die Cargo-Eisenbahner eine deutliche Belebung ihres internationalen Geschäftes. Dafür brauchen sie aber nicht nur den langen Tunnel durch den Alpen-Hauptkamm, sondern leistungsfähige Anschlussstrecken wie eben den Nordzulauf ins deut-

sche Schienennetz mit Kapazitäten für mehr Güterzüge. Und mehr Güterzüge bedeuten weniger Lkw-Verkehr.

Eigentlich sollte sich der Deutsche Bundestag bereits in diesem Jahr mit dem Entwurf einer von der Deutschen Bahn entwickelten „Vorzugstrasse“ befassen. Gut 50 Kilometer Neubaustrecke für Tempo 230 im Personenfernverkehr und eben auch für mehr Trassen für Güterzüge sollen demnach entstehen. Rund 60 Prozent davon verlaufen im Tunnel, um den Flächenverbrauch und die Auswirkungen auf die Natur zu minimieren. Doch vor 2026 werden die Parlamentarier in Berlin den Plan aus Bayern kaum diskutieren und möglicherweise beschließen. Denn erst kürzlich hatte das Eisenbahn-Bundesamt als zuständige Aufsichts-

behörde das sogenannte Scoping abgeschlossen. Das ist ein Vorverfahren, das den Rahmen für die Umweltverträglichkeitsprüfung absteckt. Dazu muss nun von der DB InfraGO, der Netztochter des DB-Konzerns, für den Streckenverlauf zwischen der Grenze in Kiefersfelden und München ein Bericht angefertigt werden. Und erst danach, wenn alles vorliegt, diskutiert und verabschiedet ist, kann das Planfeststellungsverfahren als Grundlage für das Baurecht folgen.

Wann das soweit ist, steht in den Sternen. Schon heute ist klar, dass zur anvisierten Tunnel-Eröffnung 2032 nur die Bestandsstrecke zwischen Bayerns Landeshauptstadt und dem Inntal zur Verfügung stehen wird. Das sei kein Drama, wird gern argumentiert. Denn diese Linie ist einem schon vor mehr als zehn Jahren erstellten Gutachten zufolge nicht ausgelastet. Mit wirklich mehr Verkehr, mit mehr Gütertransporten, sei erst einige Jahre später zu rechnen. Mit der Neubaustrecke rechnet niemand ernsthaft vor Anfang bis Mitte der 2040er-Jahre.

Die Güterbahnen sehen das allerdings mit reichlich Skepsis. „Verzögerungen durch langwierige Genehmigungen, Bürokratiekosten in Milliardenhöhe und stetige Kostensteigerungen gefährden die Verlagerungsziele und belasten die Güterbahnen im Wettbewerb mit der Straße“, heißt es in einer gemeinsamen Verlautbarung der Unternehmen in Österreich und Deutschland. Schon heute seien die Bestandsstrecken zwischen Tirol und München entgegen der Gutachter-Meinung von vor einem Jahrzehnt so hoch belastet, dass der Korridor für Störungen des Betriebsablaufes „anfällig“ sei. „Ohne zügigen Ausbau bleiben die deutschen Abschnitte der entscheidende Engpass im europäischen Nord-Süd-Korridor mit dem Brenner-Basistunnel“, betont Christian Betchen, Vorsitzender des VDV-Verkehrsausschusses Güterverkehr und als Geschäftsführer der Kreisbahn Siegen-Wittgenstein im südlichen Westfalen ein erfahrener „Güterbahner“.

Für Christian Betchen und seinen österreichischen Partner Günter Neumann, Obmann des Fachverbandes der Schienenbahnen in der Wirtschaftskammer Österreich, ist das Problem der Brenner-Zulaufstrecke nur eine Sorge. Sie sehen immer wieder nationale Alleingänge, welche die Leistungsfähigkeit des transeuropäischen Netzes untergraben. Damit die Schiene ihre Rolle als Rückgrat einer nachhaltigen, resilienten Logistik in Europa ausfüllen kann, brauche es eine europäisch abgestimmte Infrastrukturpolitik. Dazu gehörten eine verlässliche Baukoordination, interoperable Betriebsprozesse und ein grenzüberschreitendes Trassenmanagement als Grundvoraussetzungen. Deutschland als größter Schienengütermarkt Europas (337,5 Millionen Tonnen in 2024) und Österreich sind Rückgrat des europäischen Nord-Süd-Korridors. „Das Transportaufkommen auf dem österreichischen Schienennetz



Verbände aus Österreich und Deutschland für mehr Gleisanschlüsse (v. l. n. r.): Robert Woppel (Fachverband Schienenbahnen in der Wirtschaftskammer Österreich), Frank Petutschnig (Verband der Privatgüterwagen-Interessenten Österreichs), Christian Betchen (VDV/KSW), Nicole Knapp (VDV), Andreas Mandl (Fachverband Schienenbahnen), Otto Havlicek (Combinet), Markus Schinko (Verband der Anschlussbahnunternehmen)

ist 2024 erneut gestiegen – auf 94,4 Millionen Tonnen. Doch die zunehmenden Baustellen, insbesondere im grenzüberschreitenden Verkehr mit Deutschland, bremsen unsere Wachstumsdynamik spürbar“, klagt Günter Neumann: „Wir brauchen dringend eine koordinierte europäische Baustellenplanung und mehr leistungsfähige Infrastruktur an den Grenzen.“ Neben einem Forderungskatalog steht auch eine Einladung: Die Güterbahnen aus Deutschland und Österreich würden sich freuen, wenn sie ihre Kollegen in der Schweiz zum Mitmachen gewinnen können. Die „D-A-CH“-Stimme der drei Länder hätte sicher noch mehr Aussicht, in der Politik wahrgenommen zu werden.

Fünf gemeinsame Punkte für eine bessere Bahn

- **Investitionen in Infrastruktur und Digitalisierung:** Europa braucht eine moderne, interoperable und resilient ausgebaute Schieneninfrastruktur.
- **Grenzüberschreitende Interoperabilität und Harmonisierung:** Für einen flächendeckenden, planbaren ETCS-Roll-out ist ein europäisch abgestimmter Migrationspfad für Fahrzeuge und Infrastruktur entscheidend. Deutschland und Österreich müssen vorangehen.
- **Bürokratieabbau im grenzüberschreitenden Verkehr:** Genehmigungsverfahren, technische Standards und Zulassungsprozesse müssen dringend vereinfacht und europäisch harmonisiert werden.
- **Stärkung kundenorientierter Zugangsstellen und Gleisanschlüsse:** Der Zugang zur Schiene muss dezentral, flexibel und wirtschaftsnah erfolgen. Nur mit einem dichten Netz kundenfreundlicher Zugangsstellen lässt sich der Marktanteil des Schienengüterverkehrs substantiell steigern.
- **Verlässliche Finanzierung und politische Planungssicherheit:** Die Verkehrsbranche braucht verbindliche Finanzierungszusagen, auch für langfristige Investitionen in Digitalisierung, Elektrifizierung und alternative Antriebe. Planungssicherheit ist der Schlüssel zur Transformation.



Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder (l.) hat sein Kommen zur „mobility move“ zugesagt. Die Veranstaltung zählte im vergangenen Jahr 1.500 Teilnehmende.

mobility move '26 plant einen „Frühstart“

Elektrobusse, autonomes Fahren, Personal sowie Digitalisierung und künstliche Intelligenz: Um die Zukunftsthemen im ÖPNV dreht sich die „mobility move '26“, die vom 10. bis 12. März im Estrel Berlin stattfindet. Ganz oben auf der Liste der namhaften Rednerinnen und Redner steht Patrick Schnieder. Der Bundesverkehrsminister hat seine Teilnahme für Mittwoch, den 11.3.2026, zugesagt. Nach seinen Grußworten spricht der Minister auf dem Podium mit VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff. Anschließend ist ein Rundgang durch die Fachmesse geplant.

Dort wird auf einer Fläche von 7.500 Quadratmetern, die sich auf drei Hallen verteilen, erneut eine Vielzahl von nationalen und internationalen Herstellern sowie Dienstleistern vertreten sein, die ihre Fahrzeuge, Komponenten und Services rund um die verschiedenen Konferenzthemen präsentieren. „Highlight sind wieder rund 20 Fahrzeuge in

der Ausstellung – darunter auch autonom fahrende Shuttles und Busse mit Brennstoffzellen-Antrieb“, sagt Michael Küster, Geschäftsführer des Forums für Verkehr und Logistik, das die „mobility move“ veranstaltet und mit organisatorischer Unterstützung der VDV-Akademie umsetzt.

„Praxis und konkrete Mehrwerte im Fokus“

Die Macherinnen und Macher planen für die kommende Ausgabe einen Frühstart. Anders als zuletzt, beginnt die Konferenz schon am Nachmittag des ersten Tages, dem 10. März 2026: Erstmals steht dann das „Forum KI & Digitalisierung“ auf dem Programm. „In diesem Forum werfen wir zum Beispiel abseits der vielen Versprechen einen realistischen Blick auf die sinnvollen Einsatzmöglichkeiten neuer Technologien“, erläutert Martin Schmitz, Geschäftsführer Technik beim VDV, und betont, worauf es den Veranstaltern ankommt: „Beim Austausch stehen Praxis und konkrete Mehrwerte für die Teilnehmenden im Fokus.“

„Herzstück“ ist wie gewohnt das Forum „VDV-Elektrobuskonferenz“. Publikumsmagnet dürfte außerdem der „Zukunftskongress Autonomes Fahren“ werden, bei dem es schwerpunktmäßig um den Markthochlauf geht (siehe auch Beitrag Seite 10). „Das autonome Fahren im ÖPNV ist das nächste große Ding“, erklärt Dr. Till Ackermann, beim VDV Fachbereichsleiter für die Geschäftsentwicklung der Branche: „Es ist wichtig, dass sich nun die Politik, die Industrie und die Branche gemeinschaftlich aufstellen, um die Voraussetzungen zu schaffen, tatsächlich in dieser Legislaturperiode typengenehmigte autonome Fahrzeuge in größerer Zahl in den echten ÖPNV-Betrieb in Deutschland zu bekommen.“ Auch im Rahmen der „mobility move '26“ laden die Ticketing-Expertinnen und -Experten des Kontiki e. V. zu ihrer Konferenz ein.

Zwei Abendevents runden das Programm ab und bieten Möglichkeiten zum weiteren Austausch und zur Vernetzung: Mit der „mobility move night“ wird die Fachmesse am 10. März 2026 offiziell eröffnet. Am Tag darauf folgt der Networking-Abend.

Die „mobility move“ gilt mittlerweile als größte und führende Konferenz und Fachmesse für die straßengebundene öffentliche Mobilität. Zur jüngsten Auflage kamen im März 2025 mehr als 1.500 Teilnehmende und über 100 nationale sowie internationale Aussteller.



Das Konferenzprogramm und weitere Informationen unter:
www.mobility-move.de



Tim Dahlmann-Resing als VDV-Vizepräsident wiedergewählt



Tim Dahlmann-Resing (Foto) ist als VDV-Vizepräsident wiedergewählt worden. Der Vorsitzende des Verwaltungsrats Tram und Vorstand der VAG Nürnberg setzt sich seit Jahren für die Weiterentwicklung des städtischen Schienenverkehrs ein. „Tim Dahlmann-Resing steht für Erfahrung, Verlässlichkeit und Innovationsgeist – besonders, wenn es um Modernisierung und Finanzierung des kommunalen Schienenverkehrs geht“, sagte VDV-Präsident Ingo Wortmann anlässlich der Wiederwahl Dahlmann-Resings: „Mit seiner Expertise und seinem Engagement ist er genau der Richtige für diese wichtige Aufgabe.“

„Ich werde meinen Beitrag leisten, damit die Branche gemeinsam mit der Politik tragfähige Lösungen findet – für mehr Verlässlichkeit, mehr Klimaschutz und mehr Mobilität für alle“, versprach Tim Dahlmann-Resing. „Wir brauchen bedeutende Fürsprecher für den Straßenbahn-Ausbau und für die Wiedereinführung in Deutschland“, sagte VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff: „Dafür steht Tim Dahlmann-Resing wie kein Zweiter.“



TRENNWAND IM TUNNEL SCHÜTZT DIE FLEDERMÄUSE

Als Maßnahme des Artenschutzes war an diesem Tunnel eine Trennwandkonstruktion erforderlich. Dass hieraus jedoch eine massive Stahlbetonabtrennung und aufwändige „Einhausung“ vor den Portalen wurden, war so weder von den Naturschützern des Nabu noch vom Zweckverband Hermann-Hesse-Bahn erwartet worden. Auch dass zur Sicherstellung, dass die Tiere nicht in den Bahnbereich, sondern in ihre Kammer an der Seite einfliegen, zwei Jahre vorbereitende Untersuchungen erforderlich waren, hatte niemand erwartet: Die Fledermäuse werden mit Ultraschall „vergrämt“, also vom falschen auf den richtigen Weg zu ihren Ruheplätzen geleitet. Diese innovative Lösung war von der zuständigen Behörde jedoch erst nach langer Prüfung akzeptiert worden. Entsprechend spät gab es auf diesem Streckenabschnitt das Baurecht.

Kraftakte für eine neue Bahn

Die Reaktivierung still gelegter Bahnstrecken fordert reichlich Geld und Geduld. Die Hermann-Hesse-Bahn in Württemberg ist ein typisches Beispiel. Ende Januar soll Calw nach 40-jähriger Pause wieder einen Schienenanschluss an das Stuttgarter S-Bahn-Netz erhalten. Die Kreisstadt ist der Geburtsort des Schriftstellers und Dichters, der in seinen Werken oft Bezug auf die Eisenbahn nahm.



” Bei früheren Reaktivierungsprojekten wurden die Vorhersagen bald überholt. Das wird auch bei der Hermann-Hesse-Bahn so sein.“

Helmut Riegger

Landrat des Kreises Calw zu den aktuellen Hochrechnungen von 3.000 Fahrgästen am Tag

Vor gut einem Jahr lockte ein technischer Kraftakt Kamerateams und Schaulustige in die beschauliche Fachwerkdylle im Nagold-Tal. Am Haken eines Spezialkrans wurde eine 30 Meter lange und 29 Tonnen schwere Fußgängerbrücke aus Glas und Stahl hoch über die Dächer gehoben. Nun verbindet sie eine gläsernen Aufzugs- und Treppenturm auf einem Parkhausdach mit dem neuen Bahnsteig für die Hermann-Hesse-Bahn hoch oben am steilen Hang.

Die spezielle Topografie im engen Tal erfordert Zughalte auf zwei Etagen. Auf Gleis 1 fahren wie bisher die Züge von Pforzheim nach Horb. Und das auch schon hoch über der Stadt, auf der Höhe des dritten Parkhausdecks am Calwer ZOB, dem Zentralen Omnibusbahnhof. Neu ist Gleis 2, noch einmal rund elf Meter höher. Hier startet künftig die Hesse-Bahn. Auf der Trasse der Mitte des 19. Jahrhunderts gebauten „Württembergischen Schwarzwaldbahn“ entsteht ein neues Angebot im Schienennahverkehr hinüber nach Weil der Stadt und weiter nach Renningen. Beide Orte sind Stationen der Stuttgarter S-Bahn. Die

neue Linie wird in den Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) aufgenommen. Und damit wird es erstmals möglich, mit dessen Verbundtickets günstig in den nördlichen Schwarzwald zu fahren. Aktuelle Hochrechnungen prognostizieren mindestens 3.000 Fahrgäste am Tag.

Wobis in die Achtzigerjahre des vorigen Jahrhunderts dieselnd brummende Schienenbusse die immer weniger nachgefragte Nahverkehrsleistung erbrachten, steht ein ökologisch sauberer Neubeginn bevor. Die in Karlsruhe ansässige Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG) ist als Betreiber der Hesse-Bahn beauftragt. Sie wird batterieelektrische Triebzüge vom Typ →



Bereit für die Premiere: Drei „Mireo“-Züge warten auf die Hermann-Hesse-Bahn.



Haltepunkt Calw mit zwei Etagen am Steilhang: Auf dem oberen Gleis (links) startet die Hermann-Hesse-Bahn.

„Mireo“ einsetzen. Diese können den Strom für ihre Akkus auf dem Abschnitt Weil der Stadt – Renningen während der Fahrt per Stromabnehmer aus der Oberleitung der S-Bahn aufnehmen. Genug Energie, um bis nach Calw und zurück auf der nichtelektrifizierten Strecke fahren zu können.

Batterieelektrisch mit dem „Mireo“

Drei Triebzüge stellt das Land Baden-Württemberg zur Verfügung. Die Fahrzeuge sind von Siemens Mobility schon ausgeliefert und derzeit vermietet, unter anderem an die Regio S-Bahn Ortenau. „Wir können aber vom ersten Tag an, voraussichtlich dem 1. Februar 2026, mit diesen Zügen fahrplanmäßig starten“, freut sich Helmut Riegger, Landrat und Chef des Zweckverbands Hermann-Hesse-Bahn. Zu diesem Zweckverband haben sich der Landkreis und die Stadt Calw sowie die beiden an der Strecke liegenden Gemeinden Althengstett und Ostelsheim zusammengeschlossen, um die Reaktivierung und das Infrastrukturprojekt dieser Größenordnung zu wagen. Gefahren wird zunächst nur zwischen Calw und Weil der Stadt; für die letzte Etappe sind noch umfangreiche Anschlussarbeiten notwendig.

Am letzten Januartag soll 2026 die Eröffnung mit der Bevölkerung und der Politprominenz gefeiert werden. Das Projekt ist dann schon über 30 Jahre alt. Der Landkreis Calw hatte 1994 die Strecke von der Deutschen Bahn für einen symbolischen Preis gekauft – in der Absicht ihrer Wiederbelebung. Beinahe zwei Jahrzehnte lieferten sich Politiker, Wissenschaftler und Verkehrsexperten dann einen endlosen Dialog, ob und wie der Verkehr auf der Schiene wieder aufgenommen werden kann. Erst Mitte des vergangenen Jahrzehnts kristallisierte sich die Lösung heraus. Wesentlicher Punkt: Das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg sagte damals die Förderung des Projekts nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) zu. Ein Jahr später waren sich Zweckverband, Anrainerkommunen und -kreise einig, das „Stufenkonzept“ umzusetzen: zunächst Bahnbetrieb von Calw

bis nach Weil der Stadt und Renningen. In einem späteren Schritt sollen umsteigefreie Direktverbindungen von Calw bis Stuttgart folgen.

Konzept zum Schutz der Fledermäuse

Fast wäre das Projekt daran gescheitert, dass sich in der langen Zeit ohne Zugverkehr Fledermauspopulationen in den beiden Tunneln angesiedelt hatten. Wegen der mehr als 1.000 nach dem Bundesnaturschutzgesetz streng geschützten Tiere brachte die Nutzung der Tunnel Verpflichtungen zum Artenschutz mit sich. Das hatte der Projektträger anfangs unterschätzt. Der Naturschutzbund Baden-Württemberg (Nabu B-W) reichte 2016 eine Klage gegen einen ersten Planfeststellungsabschnitt der Trasse ein, um die Berücksichtigung einzufordern. Unterstützt durch ein vom Verkehrsministerium des Landes angestoßenes Mediationsverfahren arbeiteten der Zweckverband Hermann-Hesse-Bahn und der Nabu eine gemeinsame Lösungsstrategie aus, die den Artenschutz berücksichtigen und allen gesetzlichen Anforderungen genügen sollte. Die Naturschützer zogen dementsprechend 2019 ihre Klage zurück. Basis des Konzeptes war eine Trennung der ursprünglich für den zweigleisigen Betrieb gebauten Tunnel in eine Bahn- und eine Fledermauskammer. Seit der Einigung begleitet der Nabu das Projekt eng und unterstützt die Reaktivierung.

Durch Umplanungen und Anpassungen der ursprünglich in Leichtbauweise vorgesehenen Trennwandkonstruktion (siehe Infokasten Seite 26), unter anderem um den Brandschutz gewährleisten zu können, verteuerte sich die Planung. Von im Lauf der Vorplanung geschätzten 120 Millionen Planungs- und Baukosten auf rund 200 Millionen Euro. Hierbei schlugen auch die steigenden Kosten für die Trennwandkonstruktion zu Buche, welche letztendlich als Maßnahme des Artenschutzes erforderlich war.

Eine weitere ökologische Herausforderung war vor der Reaktivierung zu lösen: In einer Schutzmauer in einem Einschnitt waren Steinkrebse entdeckt worden. Eben-

falls eine seltene Art, die durch die eingeschleppte Krebspest nahezu ausgestorben ist. Ein „paar hundert“ der possierlichen Tierchen, so Frank von Meissner, Geschäftsführer des Zweckverbands Hermann-Hesse-Bahn, wurden sachkundig und vorsichtig eingesammelt und für die Restaurierung der tonnenschweren Mauer vorübergehend in ein Refugium ausgelagert. Im nächsten Sommer können sie ihr Habitat wieder beziehen. In den Kalktuffquellen beidseitig der Trasse sind sie dann weiterhin vor der Krebspest sicher und können hier hoffentlich noch lange überleben.

Endlich auf der Zielgeraden

Trotz langer Planungszeiten und der Herausforderungen durch den Artenschutz, die zu bewältigen waren, ist die Hermann-Hesse-Bahn auf der Zielgeraden. Innovative Lösungen für den Fortbestand des bundesweit bedeutenden Fledermaus-Winterbestands wurden gefunden, ein Vergrämungssystem entwickelt und getestet. Es wird auch an anderen Baustellen gute Dienste leisten. Der Lebensraum des Steinkrebse wurde erhalten und die Bahnstrecke fertiggestellt. So wird aus dem umweltfreundlichen Verkehrsmittel ein ganzheitliches Umweltschutzprojekt mit hoher Strahl-



Frank von Meissner, Geschäftsführer des Zweckverbands, wünscht sich, dass die letzten Gleise bis Weihnachten verlegt sind.

ZUKUNFTSPROJEKT
HERMANN-HESSE-BAHN

Infrastrukturmaßnahmen

- 1 Neubau Haltepunkt Calw ZOB
- 2 Neuer Haltepunkt Calw-Heumaden
- 3 Neubau einer Eisenbahnüberführung in Calw-Heumaden
- 4 Ersatz für Bahnhof Althengstett
- 5 Zweigleisiger Ausbau zw. Ostelsheim und dem Hacksberg
- 6 Neubau eines Tunnels am Hacksberg
- 7 Neubau einer Eisenbahnüberführung in Weil der Stadt
- 8 Neubau eines Bahnsteigs am Bahnhof Renningen

kraft. Ein Projekt, an und aus dem sich viel lernen lässt und das zeigt, wie der Erhalt einer intakten Umwelt, Artenschutz und Verkehr zusammen erfolgreich sein können. Allen Planungsbeteiligten ist heute klar, dass eine enge Zusammenarbeit und eine rechtzeitige Berücksichtigung aller Belange dazu beitragen können, schneller zum Ziel zu kommen – und schneller heißt vor allem auch billiger.

Was Zweckverbandsgeschäftsführer Frank von Meissner umtreibt, ist die noch erforderliche Verlegung der letzten Schienenmeter vor der Jahreswende: „Das ist mein größter Weihnachtswunsch.“ Andere umfangreiche Baumaßnahmen sind abgeschlossen. Sie dienen alle der künftigen Optimierung des SPNV. Ein knapp zwei Kilometer langer zweigleisiger Streckenabschnitt etwa auf halbem Weg wird künftig zügigen Begegnungsverkehr ermöglichen. Ein Tunnelneubau macht eine Schleife der Altstrecke überflüssig und verkürzt den Weg und die Fahrzeiten. Landrat Helmut Riegger: „Durch diese Maßnahmen können wir unser Betriebsprogramm mit einem Halb-Stunden-Takt von nur zwei Fahrzeugen durchführen.“ Die Stadt Calw leistet sich im Ortsteil Heumaden an der Bahn ein neues Parkhaus für die zu erwartenden Pendlerströme. Mit Blick auf die prognostizierten mindestens 3.000 Fahrgäste am Tag will Landrat Riegger mehr: „Bei den früheren Reaktivierungsprojekten wurden die Vorhersagen in kurzer Zeit überholt. Das wird auch bei der Hermann-Hesse-Bahn so sein.“

Weitere Infos zum Projekt:
www.hermann-hesse-bahn.de

Die Redaktion von
„VDV Das Magazin“
wünscht allen Leserinnen
und Lesern ein gesundes
und erfolgreiches Jahr
2026!

Termin

21. – 22. Januar 2026
Deutschland-Ticket
Summit, Berlin

Fachleute aus der Politik und der Branche diskutieren ihre Erfahrungen und Best Practices rund um das D-Ticket sowie dessen Entwicklungsperspektiven und Potenziale in Tarif, Vertrieb und Digitalisierung für das Jahr 2026 und darüber hinaus.

→ 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



Weiterführende Informationen

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

„VDV Das Magazin“ finden Sie auch online unter:

→ www.vdv-dasmagazin.de

VDV VerbandsApp:

→ app.vdv.de

VDV-Webseite:

→ www.vdv.de

Folgen Sie uns auf Social Media:

f www.facebook.com/DieVerkehrsunternehmen

@ www.instagram.com/vdv_verband

in www.linkedin.com/company/die-verkehrsunternehmen

Impressum

VDV Das Magazin

Herausgeber:

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

Redaktion VDV:

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

Anschrift der Redaktion:

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

Realisierung, Text und Redaktion:

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

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 Mediadata 2025

Bildnachweise:

Titelmotiv: Adobe Stock/Marjina/ChatGPT

Ad hoc PR/Lars Haberl (2, 12–13); Ad hoc PR/Stefan Temme (15);
Adobe Stock/ah555 (16–17); Adobe Stock/wittayayut (6–7); BMV/
Tobias Koch (25); DB Systemtechnik (14); Deutsche Bahn (12); Deut-
sche Bahn /Dominic Dupont (8); Deutsche Bahn/Volker Emersleben
(15); Deutsche Bahn/Uwe Miethe/Volker Emersleben (6); Deutsche
Bahn/Georg Wagner (2, 21); Dresdner Verkehrsbetriebe AG (DVB) |
Jürgen Herrmann/ChatGPT (30); Flix SE (20); Paul Gärtner/Karls-
ruher Verkehrsverbund (30); Hochbahn (2, 10); Alexander Huber/
Fotodesign Huber (27); Manuel Kamuf/Lightworkart.de (28); MVV
(7); Jürgen Naber (24); ÖBB/ David Payr (22); picture alliance/image-
BROKER (2, 26–27, 28); Tilman Schenk (25); Stadtwerke Osnabrück/
Marco Hörmeier (4–5); Üstra/B&B (6); VDV (3, 14, 20, 21, 25, 30);
VDV-Akademie (16/17, 18/19); WLE (12); WKO - Fachverband der
Schienenbahnen (23); Zweckverband Hermann-Hesse-Bahn (29)

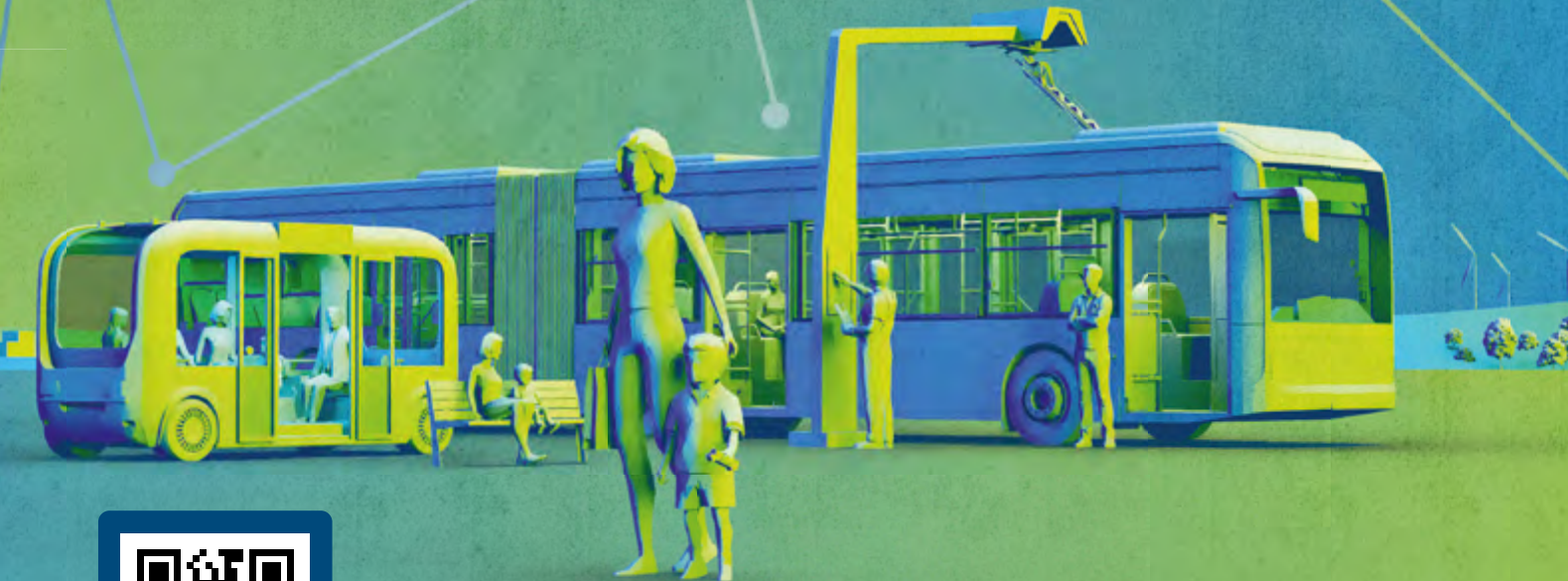
„VDV Das Magazin“ erscheint alle zwei Monate (sechsmal im Jahr). Alle im Maga-
zin erscheinenden Beiträge und Bilder sind urheberrechtlich geschützt. Außerhalb
der Grenzen des Urheberrechts ist die Verwertung ohne die Zustimmung des
Herausgebers nicht zulässig. Das gilt vor allem für Vervielfältigungen,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

Konferenzen und Fachmesse für den ÖPNV

Die Zukunft auf die Straße bringen

10.–12. März 2026, Estrel Berlin

JETZT TICKET ODER STANDFLÄCHE SICHERN



mobility-move.de



Fachkräfte leicht gewinnen und binden

Flexibel in die Zukunft

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

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



Zu unserem Angebot gehören:

VERKEHRS>MED

Betriebliche Krankenversicherung

VERKEHRS>RENTE

Betriebliche Altersversorgung
Absicherung bei Berufsunfähigkeit

VERKEHRS>ZEIT

Zeitwertkonten

Eine Gemeinschaftsinitiative von



DEVK



**FORUM FÜR
VERKEHR &
LOGISTIK**

www.forumverkehrlogistik.de