Forschung als Grundlage für eine zukunftsfähige Schiene: DZSF-Forschungsstrategie 2026 - 2030

Liebe Leserinnen und Leser,

Quelle: DZSF

übergeordnete Ziele und Leitbilder helfen uns in Zeiten von Umbrüchen und großen Unsicherheiten, die Orientierung zu behalten. Entscheidend ist, eine Vision klar zu formulieren: Es geht nicht um eine wahrscheinliche oder akzeptable, sondern um die bestmögliche Zukunft für die Schiene.

Wir, das Deutsche Zentrum für Schienenverkehrsforschung beim Eisenbahn-Bundesamt (DZSF), die Ressortforschungseinrichtung des Bundesministeriums für Verkehr (BMV) für die Schiene, arbeiten an dieser bestmöglichen Zukunft: für ein leistungsfähiges, sicheres, umweltgerechtes, finanzierbares und gesellschaftlich relevantes Bahnsystem. Die Schiene soll als verlässlicher Teil des gesamten Verkehrssystems die Mobilitätsbedürfnisse der Gesellschaft und der Wirtschaft erfüllen. Auch im Krisenfall soll der Schienenverkehr eine zentrale Rolle als Rückgrat eines leistungsfähigen, verlässlichen und belastbaren Verkehrssystems übernehmen.

Diese Vision haben wir in konkrete Forschungsaktivitäten übersetzt und thematische Schwerpunkte in unserer DZSF-Forschungsstrategie 2026 - 2030 definiert. Auf dem Weg dahin haben wir Sie als Sektor durch eine intensive Befragung zu Forschungsbedarfen und Schwerpunkten eingebunden. Entstanden ist eine praxisorientierte Basis, die uns bis zum Jahr 2030 als Orientierung dienen wird. Über allem steht der Grundsatz: Die Forschung des DZSF dient dem Menschen und dem Gemeinwohl.

Alle Bereiche des Systems Schiene sind gleichermaßen von sich überlagernden Herausforderungen wie der demografischen Entwicklung, dem Klimawandel, der Digitalisierung und der Modernisierung von Infrastruktur und Fahrzeugen betroffen. Gesellschaftliche, geopolitische, wirtschaftliche und technologische Entwicklungen machen Verknüpfungen zwischen den Forschungsfeldern untereinander und mit anderen Sektoren erforderlich.

Ich bin überzeugt, dass sich die Zukunftsfähigkeit des Systems nicht durch Einzelmaßnahmen entscheidet, sondern durch die Fähigkeit des gesamten Sektors, Wissen aufzubauen, Innovationen zu entwickeln und diese schnell in die Anwendung zu bringen. Dafür sind auch politische und behördliche Entscheidungen erforderlich.

Genau an diesem Punkt setzt unsere Mission an: Das DZSF soll die zentrale Anlaufstelle für den Dialog zwischen Wissenschaft, Praxis, Politik und Gesellschaft im Schienenverkehr werden. Unsere Forschungsarbeit dient der wissenschaftlichen Politikberatung und unterstützt hoheitliche Aufgaben. Praxisrelevante Forschungsergebnisse und Daten beschleunigen Innovationen und stärken das Know-how.

Wir setzen uns für den gesamten Sektor ein, um gemeinsam die bestmögliche Zukunft für die Schiene zu erreichen!

Download der Forschungsstrategie

Eckhard Roll
Direktor und Professor des DZSF

S-Bahn- und Stadtbahnausbau in und um Köln: ein Überblick 10

Korridorsanierungen in Nordrhein-Westfalen: Neue technisch planerische Anforderungen 42

Umbau eines Elektrotriebzuges der BR 430 im Rahmen des Projektes AutomatedTrain 52

Inhalt

Gastkommentar

3
Forschung als Grundlage für eine zukunftsfähige Schiene: DZSF-Forschungsstrategie 2026 - 2030
Eckhard Roll

Nahverkehr

10
Große Pläne beim S-Bahn- und Stadtbahnausbau in und um Köln
Jürgen Burmeister

15
Größter Ausbau eines Nahverkehrsbahnensystems in der Geschichte Kanadas
Andreas Kossak

20
DigiOnTrack: Körperschall, KI und Datenaustausch für die zustandsorientierte Instandhaltung im Schienenpersonennahverkehr
Jan-Niklas Voigt-Antons | Ute Franke | Thomas Ostertag | Benjamin Schlüter

Verkehr & Betrieb

24
Erweiterter offener Multisensordatensatz für die Entwicklung der Umfeldwahrnehmung beim vollautomatischen Fahren
Pavel Klasek | Karsten Schwalbe | Haydra Wakkaf | Philipp Neumaier | Tobias Cronauer | Seo-Young Ham | Hanadi Grad | Jan Schloßhauer | Zekiye Ilknur Öz | Martin Köppel

29
Normkonforme Qualifizierung unterstützender Werkzeuge – zielgerichtet und effizient
Katharina Prochazka | David Seider | Benedikt Wenzel

34
KI-gestützte Echtzeit Kapazitätsprognose für den öffentlichen Verkehr
Gerrit Böhm

Interview

38
Finanzierungslogik neu denken
Björn Dickenbrok

Infrastruktur & Bau

42
Korridorsanierungen in NRW – Rundumblick auf alle Korridore und Invest Container: technisch planerische Herausforderungen
Julia Pietsch | Thomas Habke

47
Vergleich netzunabhängiger Lösungen zur Energieversorgung von Bahnübergängen
Carolin Lang | Lukas Leicht | Aaron Zdarsky | Martin Cichon

Fahrzeuge & Komponenten

52
Umrüstung eines S-Bahn Elektrotriebzuges der BR 430 für das Förderprojekt AutomatedTrain
Marcus Hoffmann | Fabian Lehnert | Nikolaos Weinbeer

58
Mehr Sicherheit mit Straßenbahnen durch Assistenzsysteme zur Kollisionswarnung und -vermeidung
Ruprecht Anz | Daniel Metzger

63
Antikollisionssysteme: Von assistierend zu autonom
Milan Mráz | Jan C. Harder

Extra: ETR Austria

67
Editorial

68
Kompakt

70
Routero – Automatisierung des Route Compatibility Check
Christoph Innerhofer | Thomas Martin | Thomas Preslmayr

76
Grüner Stahl im Infrastrukturbau
Jasmina Ahmed | Hirut Grossberger

79
Variantenuntersuchung einer Regional-Stadtbahnstrecke nach Hagenberg im Mühlkreis
Christoph Hamberger | Markus Lagler

85
Smart Rail Via Vindobona 2026: Europas Schienenkorridor im Umbruch – Technik, Betrieb und Vision im Dialog
Miriam Schalling

88
FSV

Fünf Fragen an

94
Alle Maßnahmen müssen kompatibel mit dem angestrebten Zielzustand sein
Kai Schulte

Rubriken

6
Monitor

90
Marktplatz

92
Veranstaltungen & Termine

93
Impressum

Zum Titelbild
Stadtbahn unterwegs in Köln, auf der Severinsbrücke
Quelle: Kölner Verkehrs-Betriebe AG / Oliver Güth

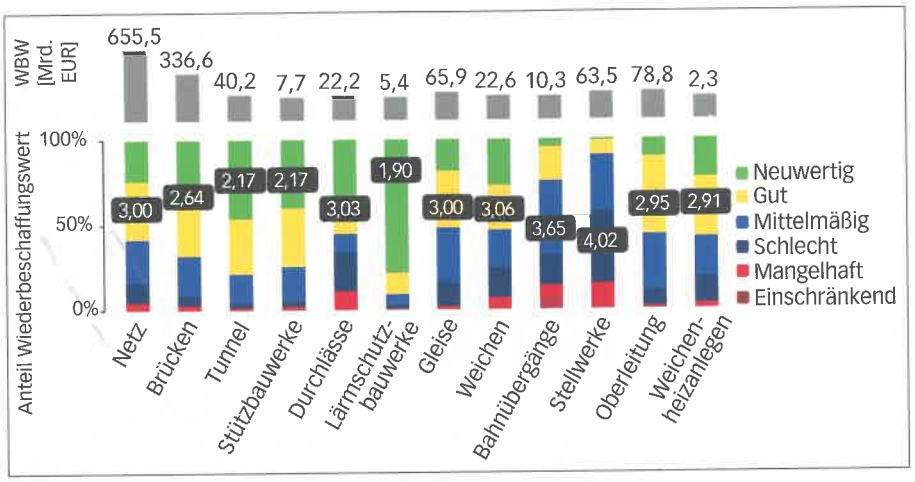
Kontakt
Redaktion:
Ursula Hahn
T 0172-188 08 29
ursula.hahn@dvvmedia.com

Vertrieb:
Markus Kukuk
T 040/237 14-291
markus.kukuk@dvvmedia.com

Anzeigen:
Silke Härtel (verantw.)
T 040/237 14-227
silke.haertel@dvvmedia.com

Tim Feindt
T 040/237 14-220
tim.feindt@dvvmedia.com
Nähere Informationen
siehe **Seite 93**

Zustandsbericht DB InfraGO: Netzzustandsnote bleibt bei 3,0



Zustandsnoten (in schwarz) und Verteilung der Zustandsnoten nach Gewerk im Gesamtnetz
Quelle: DB InfraGO, Zustandsbericht 2025

DB-Schienennetz | Der seit 2021 von DB InfraGO veröffentlichte jährliche „Zustandsbericht" bewertet den Netzzustand des DB-Schienennetzes 2025 mit einer Gesamtnote von 3,0 in Schulnotenlogik, dieselbe wie im Vorjahr. Schlechter bewertet sind u. a. Gleise (2,91 auf 3,0) und Tunnel (2,05 auf 2,17); etwas besser Brücken (2,78 auf 2,64). Und wie im Vorjahr schnitten die Stellwerke am schlechtesten mit 4,02 ab – bei einer minimalen Verbesserung (2024: 4,12), wobei v. a. weniger die Note „einschränkend" erhielten. Bei den Personenbahnhöfen verbesserte sich die Gesamtnote von 3,03 auf 2,96.

Die stabilisierte Note beim Fahrweg zeige, dass die „Talsohle der unbegrenzten Alterung" des Netzes erreicht ist, gleichwohl die Trendwende noch nicht geschafft sei, so DB-Vorstandsvorsitzende Evelyn Palla bei der Vorstellung des Berichtes am 6. Mai 2026 vor der Presse. DB-InfraGO-Chef Philipp Nagl sagte, im Jahr 2026 gebe es mit 23 Mrd. EUR für die Schieneninfrastruktur erstmals eine Menge an Bundesmitteln, mit denen DB InfraGO den Netzzustand nicht nur stabilisieren, sondern sukzessive verbessern könne. Eine Stabilisierung der Mittel auf diesem Niveau (zuzüglich Inflationsausgleich) sei notwendig. Den zustandsbasierten Erneuerungsbedarf (ab Note 4) reduzierte DB InfaGO von 2024 bis 2025 um rund 4 Mrd. EUR auf 105,9 Mrd. EUR; ein Abbau um jährlich einen einstelligen Mrd.-EUR-Betrag sei mit einem stabilisierten Finanzierungsniveau realistisch, so Nagl. Für 2026 rechnet Nagl mit einer Verbesserung der Zustandsnote, unter anderem weil – im Gegensatz zum Jahr 2025 – in 2026 gleich fünf Korridorsanierungen fertig würden.

Nagl sagte zu weiteren Themen:

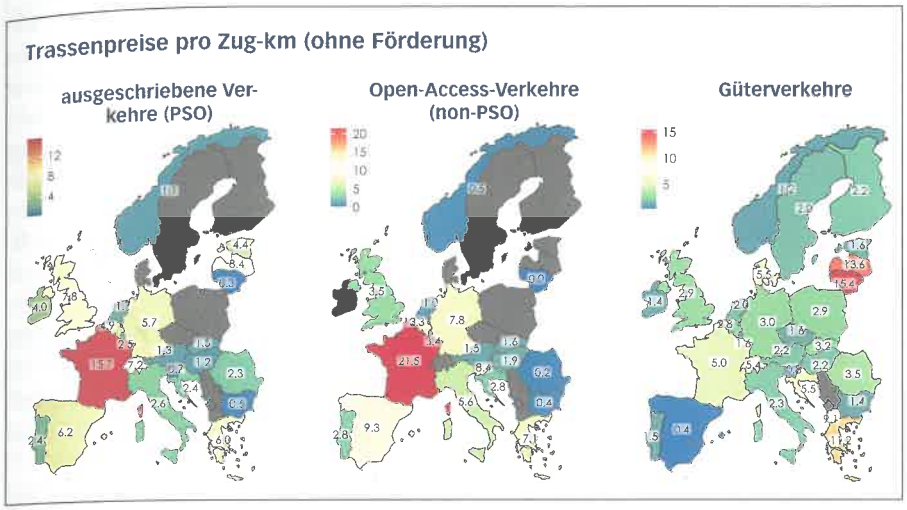
- Nach den Korridorsanierungen soll eine achtjährige Baufreiheit ab 2028 gewährleistet sein; davor reichten Planungsvorläufe nur für die Zusage für fünf Jahre.
- Instandhaltungsmaßnahmen liegen bereits zu rund 80 % in den fest eingetakteten „Instandhaltungs-Containern"; ein ähnlicher Wert werde bei Investmaßnahmen erreicht, von denen von Beginn an rund 80 % in die 2027 startenden „Invest-Container" passen würden.
- 40 % der Befehle ins Netz würden bereits digital übermittelt. Die Fahrdienstleiter seien bereits zu zwei Dritteln geschult, im Sommer werde man fertig sein. Mit fortschreitender triebfahrzeugführerseitiger Schulung bei DB und anderen EVU werde der „Digitale Befehl" bis Jahresende 2026 der Regelfall. (jgf)

Koalitionsvertrag nimmt Schienenverkehr in den Fokus

Baden-Württemberg | Die künftige grün-schwarze Landesregierung in Baden-Württemberg hat am 6. Mai 2026 ihren Koalitionsvertrag unter dem Motto „Aus Verantwortung fürs Land" vorgestellt. In dem 166-seitigen Dokument sind dem Kapitel Verkehr zehn Seiten und darin ein längerer Abschnitt der Schiene gewidmet. Die zukünftige Landesregierung will Angebot und Infrastruktur im SPNV weiter ausbauen und insbesondere Qualität, Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit verbessern; dafür will sie sich weiter für die zugesagte Erhöhung der Regionalisierungsmittel einsetzen. Der bisherige Aktionsplan „Qualität" soll um den Aspekt „Sicherheit" erweitert werden und „vor allem in den Abend- und Nachtstunden" mehr Sicherheitspersonal eingesetzt und flächendeckender Videoschutz etabliert werden. Grenzüberschreitende Zugverbindungen nach Frankreich, in die Schweiz und nach Österreich will die Regierung weiter ausbauen. Die großen GVFG-Projekte wie Regio-S-Bahn Donau-Iller (mit Ausbau und Elektrifizierung Brenzbahn und Donaubahn) und die Regionalstadtbahn Neckar-Alb will sie vorantreiben, als „verlässlicher Partner für die Kommunen" werde sie den Finanzierungsanteil des Landes absichern. Ihre Reaktivierungsstrategie will sie „weiterentwickeln", die Projektträger gezielt bei der Planung und Umsetzung unterstützen und den späteren Betrieb zusichern.

Bei Stuttgart 21 beharrt die zukünftige Landesregierung auf einer „attraktiven Anbindung" der Gäubahn, bis der Pfaffensteigtunnel fertig ist; mit der Realisierung einer neuen S-Bahn-Linie will sie den Erhalt der Panoramabahn in einem ersten Schritt sichern. Bei den in Baden-Württemberg zahlreichen „regional verankerten und örtlich vernetzten Verkehrsverbünden" sieht sie eine zentrale Rolle bei der Gestaltung des ÖPNV; beim Abbau von Doppelstrukturen und für mehr Effizienz, vor allem durch Vereinheitlichung technischer Systeme, will die künftige Regierung unterstützen. Zu den verkehrsträgerübergreifenden Aussagen im Koalitionsvertrag zählen, dass für alle Verkehrsträger die Infrastruktur ausgebaut werden soll, das Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) finanziell auskömmlich ausgestattet und Verfahren digitalisiert werden; das landesspezifische Klimaziel Netto-Treibhausgasneutralität wird bei 2040 belassen. (jgf)

Wettbewerberanteil steigt EU-weit weiter



Vergleich der Trassenpreise (Mindestzugangspaket) der verschiedenen Verkehrsarten laut Netzzugangsbedingungen; tatsächliche Entgelte können durch Förderungen abweichen Quelle: IRG-Rail

IRG-Report | Im Schienengüterverkehr haben Wettbewerbsbahnen europaweit weiter Marktanteile gewonnen. Das zeigt die jüngst veröffentlichte Marktuntersuchung des Regulierungsbehörden-Netzwerks IRG zum Jahr 2024. Im Schienengüterverkehr ist ihr Marktanteil innerhalb von fünf Jahren um zehn Prozentpunkte auf 58 % gestiegen (Daten aus 28 Ländern). Nur 16 Prozentpunkte davon entfallen auf ausländische Staatsbahnen, die Mehrheit sind in anderen Besitzverhältnissen.

Güterverkehr schwächelt

Im Schienenpersonenverkehr hat sich der Wettbewerber-Marktanteil seit mehreren Jahren bei rund 25 % stabilisiert (Daten aus 30 Ländern). Bei vergebenen Verkehren waren die Wettbewerber mit 31 % Marktanteil deutlich stärker als bei Open-Access-Verkehren mit 14 %.

Europaweit zeigt der Report für den Schienengüterverkehr in den vergangenen Jahren einen Rückgang der Zug-km (von 847 Mio. Zug-km im Höchststand 2022 auf 774 Mio. Zug-km 2024) und der Netto-tkm (von 481 Mrd. tkm 2021 auf 431 Mrd. tkm 2024). Die Entwicklung in den einzelnen Ländern unterschied sich deutlich. Gesteigert werden konnten europaweit 2024 die Umsätze pro Zug-km auf 27,73 EUR und pro Netto-tkm auf 4,71 ct (Daten aus 22 Ländern).

Im Schienenpersonenverkehr insgesamt – vergebene und Open-Access-Verkehre – verzeichnet IRG-Rail seit 2023 Pkm und Zug-km über dem Vor-Corona-Niveau 2019; die Entwicklung ist im Fernverkehr pro Land unterschiedlich. (jgf)

Der IRG-Report ist über folgenden Link abrufbar: https://irg-rail.eu/irg/documents/market-monitoring/574,2026.html

EU beschließt Standard zur Emissionsmessung

Count Emissions EU | Die weltweit gültige Norm EN ISO 14083:2023 wird in der EU zum Standard für die Messung von Treibhausgasemissionen im Verkehr. Das legt die Verordnung „Count Emissions EU" fest, die am 28. April 2026 vom Europäischen Parlament (EP) endgültig verabschiedet wurde. Die Mitgliedstaaten haben dem mit dem EP ausgehandelten Gesetzestext bereits zuvor zugestimmt. Nach Parlamentsangaben treten die meisten Vorschriften der Verordnung nach einer Übergangszeit von viereinhalb Jahren in Kraft. Unternehmen werden durch die Verordnung nicht verpflichtet, Angaben zu den Auswirkungen ihrer Transporte auf das Klima zu machen. Wenn sie das aber tun – etwa in Berichten, Verträgen, in ihrer Werbung oder wenn es wegen anderer EU-Gesetze nötig ist –, müssen sie den neuen Standard anwenden. (fh)

Italo bestätigt Kauf bei Siemens

Wettbewerb | Gianbattista La Rocca, Geschäftsführer von Italo, hat Ende April 2026 bestätigt, bis zu 40 Züge der Velaro-Zugflotte bei Siemens zu bestellen. Damit will der private Hochgeschwindigkeitsbetreiber den deutschen Markt angreifen. Italo-Vorstandsvorsitzender Luca Cordero di Montezemolo brachte diese Ambitionen so auf den Punkt: „Wir können den Bahnverkehr in Deutschland erheblich verbessern." Zunächst sieht der Vertrag mit dem deutschen Hersteller den Kauf über 26 Züge zu einem Preis von 1,2 Mrd. EUR vor. Darüber hinaus soll es eine Option auf 14 weitere Einheiten geben. Für die Flotteninstandhaltung über einen Zeitraum von 30 Jahren sowie Betriebskosten wie Personal, IT und Bahnhofsstandorte habe man weitere 2,4 Mrd. EUR vorgesehen. Erste Verbindungen wolle Italo schon 2028 anbieten und nach Fertigstellung der Flotte sollen 18 Städte mit täglich 50 Relationen bedient werden. (bm)

In Kürze

Erstes Tunnelelement versenkt | Das erste von 89 Elementen, aus denen der Fehmarnbelt-Tunnel zwischen Dänemark und Deutschland bestehen wird, wurde Anfang Mai rund 2 km vom Arbeitshafen bei Rødbyhavn entfernt versenkt. Im Vorfeld wurden in das 217 m lange, 42 m breite und 73.500 t schwere Element weitere 4500 t Ballastbeton eingebaut, damit es schwer genug ist, um auf den Meeresboden abzusinken. (bm)

Siemens kauft MerMec-Kerngeschäft | Siemens Mobility erwirbt die Kerngeschäfte der MerMec-Gruppe von Angel Holding. Zur Akquisition gehören die streckenseitige Signaltechnik in Italien, Elektrifizierung, Telekommunikation, Diagnostik, Analytik sowie die weltweite Dateninfrastruktur. Nicht an Siemens übergehen werden die MerMec-Beteiligungen an Angelstar S.r.l., einem Joint Venture mit Stadler, sowie die französische Gesellschaft Mont Saint Michel S.A.S. mit Compagnie des Signaux S.A.S. und MerMec Deutschland. (jgf)

Köpfe & Karrieren

Neuer Präsident bei SBB | In der Generalversammlung der Schweizer Bundesbahnen AG (SBB) am 29. April 2026 wurde André Wyss zum Verwaltungsratspräsidenten gewählt. Er folgt auf Monika Ribar, die das Präsidium aufgrund der Amtszeitbeschränkung abgibt. Bereits im August 2024 stand Wyss als Nachfolger fest und wurde 2025 als Verwaltungsratsmitglied gewählt. (bm)

ApS-Förderkreissprecher neu gewählt | Gerhard Greiter, CEO von Siemens Mobility für Nordosteuropa und Leiter Deutschland, wurde als Förderkreissprecher der Allianz pro Schiene (ApS) wiedergewählt. Er ist in seinem Amt zugleich stellvertretender Vorstandsvorsitzender der ApS. Auch seine Stellvertreterin Berit Börke, Geschäftsführerin der Partner for Pioneers GmbH, wurde in ihrem Amt bestätigt. Neu hinzu kommt Malte Lawrenz als stellvertretender Förderkreissprecher. Der Vorsitzende des Verbands der Güterwagenhalter in Deutschland (VPI) löst Michail Stahlhut ab, der seine Funktion als CEO bei Hupac abgegeben und das Unternehmen verlassen hat. (mir)

Frank Weber bleibt DB-Finanzvorstand | Der Aufsichtsrat der Knorr-Bremse AG hat den Vertrag von Frank Weber, Mitglied des Vorstands und Finanzvorstand (CFO), frühzeitig zum 1. April 2027 um fünf Jahre verlängert. Der Beschluss erfolgte einstimmig. Frank Weber gehört dem Vorstand seit 2020 an und verantwortet die Bereiche Finanzen, Accounting, Controlling, Steuern, Treasury, M&A, Nachhaltigkeit, Investor Relations, Real Estate sowie Indirekter Einkauf. (bm)

Maciej Gladyga ist neuer Erfa-Präsident | Der europäische Verband der Güterbahnen Erfa (European Rail Freight Association) hat einen Wechsel an der Spitze vollzogen. Dirk Stahl übergab sein Amt an Maciej Gladyga. BLS-Geschäftsführer Stahl war sechs Jahre Präsident der Erfa. Sein Nachfolger Gladyga ist seit zehn Jahren Direktor der Polnischen Handelskammer für den Schienengüterverkehr IGTL (Izba Gospodarcza Transportu Lądowego). Er gehört dem Erfa-Vorstand seit 2018 an; ab 2019 war er Vize-Präsident. (bm)

Mehr Praxistauglichkeit, aber weniger Geld

Quelle: VDV / Andreas Buck

Wendler vom BMV gab einen Sachstandsbericht zur Überarbeitung der Gleisanschlussförderung

Gleisanschlussförderung | Die Gleisanschlussförderrichtlinie des Bundes soll im Zuge der aktuellen Überarbeitung bis Inkrafttreten am 1. Januar 2027 fördernehmerfreundlicher werden. Das sagte Jürg Wendler aus dem Referat Güterverkehr, DAK, Förderrichtlinien des Bundesverkehrsministeriums (BMV) bei der 1. VDV-NRW-Gleisanschlusskonferenz in Bochum.

Höhere Sätze, weniger Risiko

Dazu zählt eine Erhöhung der bisherigen Fördersätze der Richtlinie von 2021, wo 10 EUR/t bzw. 40 EUR/tkm mit Sonderregeln für leichte Güter Höchstwerte sind. Außerdem zentral: Das Risiko der Fördernehmer bei der Transportverpflichtung, die nach der Förderung erfüllt werden muss, soll sinken; bei Gleisanschlüssen (GA) müsse es allerdings bei einer Mengenvorgabe bleiben, so Wendler. Bei Zuführungs- und Industriestammgleisen sowie multifunktionalen Anlagen (MFA) könnte stattdessen eine Zeitvorgabe für eine betriebsbereite Vorhaltung – etwa zehn oder zwölf Jahre – gemacht werden. Außerdem soll die MFA-Förderung gestärkt werden, da in den letzten fünf Jahren keine MFA gefördert worden sei. Sperrfrist-Änderungen bei Ersatzinvestitionen sollen ermöglichen, dass GA in mehreren Abschnitten ersetzt werden können. Gestärkt werden soll auch die Förderung digitaler Systeme, sowohl für Eisenbahnbetrieb als auch für Be- und Entladung. Weitere Details wollte Wender auf Publikumsnachfrage nicht nennen.

Unerfreulich für die Förderung ist, dass – trotz sehr positiver Evaluierungsergebnisse – im aktuellen Plan ab 2027 die jährlichen Bundesmittel für die Förderung von aktuell 30 Mio. EUR auf 20 Mio. EUR absinken sollen. Zwar flossen in den letzten Jahren auch pro Jahr nur jeweils maximal 20 Mio. EUR ab; wegen des schon jetzt vorhandenen Deltas zwischen Mitteln und Abruf befürchtet Wendler, dass eine Mittelsenkung auch den Mittelabfluss reduzieren würde.

NE-Reaktivierungen ins SGFFG

Auch zu einem anderen Thema gab Wendler Neues bekannt: Der Bund will künftig auch bei NE-Bahnen die Reaktivierung von Strecken und vorgelagerter Infrastruktur fördern. Dies soll im Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz (SGFFG) geregelt werden. (jgf)

Verbände und DB unterzeichnen Kooperation

Fahrgastinformation | Der Bundesverband Schienennahverkehr (BSN), der Verein zur Förderung einer durchgängigen elektronischen Fahrgastinformation (Delfi), der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV) und die Deutsche Bahn AG haben ein gemeinsames Memorandum of Understanding (MoU) zur Einrichtung eines branchenweiten Entscheidungsgremiums für Fahrgastinformation unterzeichnet. Es soll ein gemeinsames, entscheidungsfähiges Gremium gegründet werden, das „prioritäre Querschnittsthemen bündelt, gemeinsame Leitlinien entwickelt und die Umsetzung branchenweiter Lösungen unterstützt". Genannt werden Fragen von Datenqualität, Datenaustausch, Standardisierung und Prozessen der Fahrgastinformation, etwa bei Störungen oder Ersatzverkehren. Es soll Doppelarbeit vermeiden und Synergien heben. Die Notwendigkeit der Initiative begründen die Beteiligten u. a. damit, dass mit steigender Komplexität durch Baustellen, Störungen, neue Verkehrsangebote und wachsende Erwartungen der Fahrgäste „isolierte Einzelansätze nicht mehr ausreichen". Das MoU soll koordiniertes, unternehmens- und ebenenübergreifendes Vorgehen absichern; die Initiative ist für weitere relevante Akteure offen. (jgf)

InnoTrans 2026, 22. – 25. September 2026, Berlin

Internationale Fachmesse für Verkehrstechnik
Innovative Komponenten · Fahrzeuge · Systeme

+++News+++News+++News+++News+++

30 Jahre Zukunftstechnologien für die Verkehrstechnik im Blick

Die InnoTrans feiert 2026 ihr 30. Jubiläum und rückt das globale Wachstum der Bahnbranche in den Mittelpunkt. Unter dem offiziellen Eröffnungstitel „Mobility on a global scale – shaping projects and growth opportunities" stellt die Leitmesse für Verkehrstechnik die zentralen Zukunftsfragen der Mobilität erneut in den Mittelpunkt des umfangreichen und hochkarätig besetzten Convention-Programms.

Im Fokus stehen besonders die Technologien, die den Schienenverkehr nachhaltig transformieren – Künstliche Intelligenz, autonomer ÖPNV, Digitalisierung und Cybersecurity. Auch Robotik, 3D-Druck, Nachhaltigkeit und Elektrifizierung prägen das Messeprogramm.

Zu den besonderen Schwerpunkten zählen zudem innovative Nachtzugkonzepte. Mehrere Aussteller präsentieren neue Lösungen für komfortables und nachhaltiges Reisen über Nacht. Nach der erfolgreichen Premiere im Jahr 2024 geht auch in 2026 das Railway Influencer Festival wieder an den Start. •

Die Eröffnungsgala findet am 22. September 2026 um 10 Uhr statt.
Foto: Messe Berlin GmbH

90 Sekunden, die Karrieren starten

Am Mittwoch, 23. September, bringt der Eurailpress Career Boost frische Dynamik auf die Talent Stage der InnoTrans. Internationale Nachwuchstalente pitchen in 90 Sekunden – persönlich, authentisch, auf den Punkt. Moderiert von Georg Kern, Chefredakteur von Eurailpress, entsteht Raum für echte Begegnungen jenseits von KI-Prozessen. Recruiter entdecken Talente im direkten Austausch – schnell, effizient und mit echtem Eindruck. Gerade im Zeitalter zunehmend KI-gestützter Bewerbungsprozesse gewinnt der persönliche Eindruck wieder an Bedeutung. Der Career Boost ist genau die richtige Plattform für authentische Begegnungen. •

InnoTrans im Überblick
Fachmesse: 22. – 25. September 2026
Veranstalter und Veranstaltungsort: Messe Berlin GmbH, ExpoCenter City, Messedamm 22, 14055 Berlin
Öffnungszeiten: Fachmesse 9:00 – 18:00 Uhr
Preise: Tagesticket: 65,00 EUR
Dauerticket: 100,00 EUR
Studierendenticket: 30,00 EUR
(nur Online-Tickets, keine Tageskasse vor Ort)
E-Mail: innotrans@messe-berlin.de · **Web:** www.innotrans.de

Eurailpress ist Medienpartner der InnoTrans 2026

Premiere: InnoTrans 2026 startet internationalen AI-Hackathon

Die InnoTrans 2026 erweitert ihr Innovationsprogramm um den internationalen Hackathon „AI on Track". Am 23. und 24. September arbeiten 60 bis 80 Entwickler:innen, Start-ups und Industrievertreter:innen auf dem Berliner Messegelände an KI-basierten Lösungen für aktuelle Herausforderungen im Verkehr. Hauptsponsoren sind Alstom, Siemens Mobility und Wabtec, die praxisnahe Fragestellungen einbringen. Ziel ist es, datengetriebene Innovationen für mehr Effizienz, Zuverlässigkeit und Nachhaltigkeit im Bahnverkehr voranzutreiben. Teilnehmende profitieren von verlängerten Arbeitszeiten bis 23 Uhr auf dem Messegelände und der exklusiven Arbeitsumgebung. Die besten Teams werden am 25. September von einer Fachjury ausgezeichnet und erhalten bis zu 5.000 Euro Preisgeld. •

Zum Innotrans-Hackathon werden IT-Spezialist:innen aus aller Welt erwartet.
Foto: Messe Berlin GmbH