

„Wir brauchen Rahmenbedingungen, die einen auskömmlichen Betrieb ermöglichen.“

Die Corona-Krise hat massive Auswirkungen auf die wirtschaftliche Situation der Verkehrsunternehmen. Fahrgeldeinnahmen sind fast vollständig weggebrochen, während zugleich der Aufwand für den Betrieb von Bussen und Bahnen enorm gestiegen ist. Rüdiger Schmidt, Leiter der Region Bus Süd-West bei Transdev, beleuchtet die Probleme.

Herr Schmidt, die Corona-Krise hat die Verkehrsunternehmen schwer getroffen. Wie ist es den Transdev-Busbetrieben bislang ergangen?

Unsere Region Bus Süd-West erstreckt sich über das Saarland, Rheinland-Pfalz und Hessen, wobei die Organisation des Marktes in jedem Bundesland anders ist. Einige Auftraggeber gaben sehr schnell verbindliche Zusagen zur Durchfinanzierung der Verkehre, damit die Unternehmen das Fahrpersonal halten und ihre Subunternehmer schützen konnten. Sie haben die klare Absicht, einen leistungsstarken ÖPNV für die Zeit nach der Krise zu bewahren, um den Weg der Verkehrswende weiterverfolgen zu können. Andere Aufgabenträger haben selbst als Vertragspartner in Bruttoverträgen bis heute nur vage Absichtserklärungen abgegeben.



Welchen Mehraufwand brachte die Pandemie mit sich?

Es wurden von den Verkehrsunternehmen flexible Anpassungen der Verkehrsleistung und erheblichen Mehraufwand etwa für die Reini-

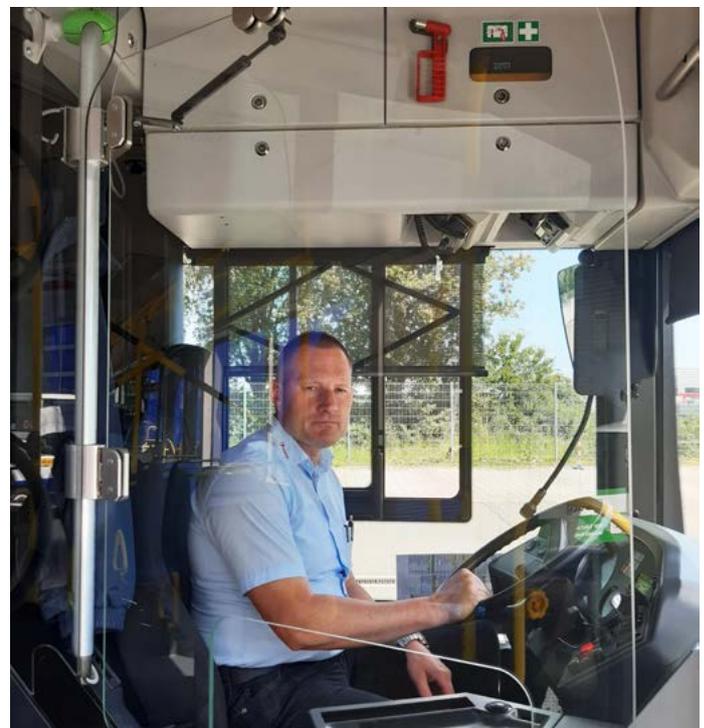
»» **Eigenwirtschaftliche Verkehre sind auf solch einer Basis dauerhaft nicht möglich.**

gung von Fahrzeugen oder den Einbau von Trennscheiben für das Fahrpersonal gefordert. Wir hätten uns hier eine mutige und konsequente Über-

nahme von Verantwortung gewünscht, zumal sich diese ohnehin aus § 313 BGB ergibt, da offenkundig eine Störung der Geschäftsgrundlage vorliegt. Insgesamt gehen wir auf Basis der vorgenannten Sachlage davon aus, dass wir überall dort, wo wir Verkehrsverträge mit den Aufgabenträgern haben, mit „einem blauen Auge“ durch die Krise kommen.

Und wie sieht es bei den eigenwirtschaftlichen Verkehren aus?

In Rheinland-Pfalz etwa betreiben wir mit rund 100 Bussen viele Verkehre eigenwirtschaftlich. Für diese Verkehre haben die Träger der Schulwegkosten dankenswerter Weise die Schülertickets weiter



Schutz für Fahrgäste und Personal: In vielen Bussen von Transdev wurden zwischenzeitlich Trennscheiben zum Führerstand eingebaut. In Baden-Württemberg hat Transdev mit Unterstützung des Landes neuartige Trennscheiben aus Sicherheitsglas entwickelt.

bestellt und bezahlt. Darüber hinaus wurden in vielen Fällen die wenigen noch vorhandenen freigestellten Schülerverkehre entweder voll oder zumindest zu 80 Prozent weitergezahlt. Der Einbruch bei den Fahrgeldeinnahmen betrug im April im Mittel rund 35 Prozent. Mit den fortschreitenden Lockerungsmaßnahmen geht es nur sehr zögerlich wieder bergauf.

Kann Ihr Unternehmen solch massive Einbußen kompensieren?

Diese Einbußen treffen uns hart. Sie sind schon deshalb nicht zu kompensieren, weil sich ändernde Einnahmeaufteilungen in den Verbänden schon vor der Corona-Krise zu einer sehr angespannten wirtschaftlichen Lage bei vielen Verkehrsunternehmen führ- ▶▶

►► ten. Die Fehlbeträge sind so immens, dass wir uns gezwungen sahen, in den meisten Fällen die Entbindung von der Betriebspflicht nach PBefG bei den zuständigen Genehmigungsbehörden zu beantragen. Die Ankündigung der Regierungskoalition, einen Rettungsschirm von 2,5 Milliarden Euro aufzuspannen, ändert hieran zunächst nichts, da die damit verbundenen Unsicherheiten zu groß sind und die Hilfe letztlich auch zu spät kommt.

Wie wird es also weitergehen?

Inzwischen ist es unmöglich, auf solch einer Basis dauerhaft wirtschaftlich zu fahren. Wir können nicht im Vertrauen darauf, dass die Länder eine ausreichende Komplementärfinanzierung beschließen und die Verteilungsschlüssel unseren Bedarf bei den eigenwirtschaftlichen Verkehren angemessen berücksichtigen, noch ein weiteres Jahr horrende Fehlbeträge einfahren. Die Aufgabenträger müssen dann entscheiden, wie sie den Fortbestand des Busverkehrs vor Ort sicherstellen wollen. Wir haben schon jetzt allen betroffenen



Schwierige Zeiten: Mit großem Aufwand haben die Verkehrsunternehmen in den letzten Wochen Schutzmaßnahmen umgesetzt, wenn die Fahrgäste nun langsam wieder zurückkommen.

Landkreisen und Städten signalisiert, auch weiterhin als zuverlässiger Partner für die Durchführung dieser Verkehre zur Verfügung zu stehen, wenn wirtschaftliche Rahmenbedingungen geschaffen werden, die einen auskömmlichen Betrieb ermöglichen. —

Der Rettungsschirm hilft dem Nahverkehr

Weitgehend positiv hat die Mobilitätsbranche auf das Konjunkturpaket der Bundesregierung und den Rettungsschirm für den Öffentlichen Verkehr reagiert. Klimafreundliche Mobilität muss gestärkt werden.

U nter anderem sollen die an die Bundesländer fließenden Regionalisierungsmittel um 2,5 Milliarden Euro einmalig erhöht werden. „Das Konjunkturpaket mit der Erhöhung der Regionalisierungsmittel hilft den Bahnunternehmen dabei, die durch die Corona-Krise verursachten massiven Verluste auszugleichen“, sagt Christian Schreyer, Präsident des Verbands der Wettbewerbsbahnen mofair. Nun müssten die Länder die fehlende Differenz mindestens in Höhe des

scher Omnibusunternehmen oder die in der BAG-SPNV organisierten Aufgabenträger im Vorfeld Vorschläge für die Ausgestaltung eines Rettungsschirms vorgelegt. „Die Mobilitätsbranche hat auch in dieser schweren Zeit zusammengehalten“, freut sich Dr. Tobias Heinemann, Sprecher der Geschäftsführung der Transdev GmbH.

Dass der Bund seiner Verantwortung gerecht werde und den Ländern zusätzliche Mittel zur Verfügung stelle, begrüße auch

ben während der Corona-Krise überdurchschnittliche Leistungen erbracht, um die Mobilität tausender Menschen in systemrelevanten Berufen sicherzustellen“, so Heinemann. Durch den Einbruch von Fahrgastzahlen und Fahrgeldeinnahmen kam es zu dramatischen Mindereinnahmen.

Die Branche hält weitere konkrete Unterstützungsmaßnahmen für geeignet, wie etwa eine Senkung der Stations- und Trassenentgelte oder die befristete Streichung von Stornierungsentgelten. Denkbar seien ferner gezielte Impulse für mehr Wettbewerb auch im Schienenpersonenfernverkehr. „Damit das Geschäft nach dem Lockdown wieder anlaufen kann, müssen wir nun verkehrlich gut weiter arbeiten, damit Fahrgastzahlen langfristig wieder steigen“, sagt Dr. Heinemann. Denn: „Der Öffentliche Verkehr ist sicher.“ Mit dem Tragen einer Mund-Nasen-Bedeckung für die Fahrgäste sowie intensiven Reinigungsmaßnahmen könne das Infektionsrisiko in Bussen und Bahnen drastisch reduziert werden. —

►► **Wir müssen nun verkehrlich gut weiter arbeiten, damit sich Fahrgäste sicher fühlen und die Fahrgastzahlen wieder steigen.**

Dr. Tobias Heinemann, Sprecher der Geschäftsführung der Transdev GmbH



Bundesbetrags ausgleichen und die Mittel gerecht unter den SPNV-Unternehmen aufteilen. Gemeinsam hatten Verbände wie mofair, der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen VDV, der Bundesverband Deut-

die Transdev-Gruppe ausdrücklich. Die zusätzlichen Regionalisierungsmittel müssten nun zeitnah an die Länder gehen sowie parallel die Notifizierung der Rahmenbeihilfe erfolgen. „Die Verkehrsunternehmen ha-

„Als Tiger gestartet, als Bettvorleger gelandet“

Nach 30 Jahren Bahnreform ist die Bilanz ernüchternd: Die zentralen Probleme im Verkehrsbereich sind bis heute nicht gelöst, die Schiene hat kaum Marktanteile hinzugewonnen. Die Ursachen dafür sieht Ludger Rethmann in diesem Gastbeitrag vor allen in überkommenen Strukturen, die bis heute Innovation und unternehmerisches Handeln nicht nur im System Bahn blockieren.



Ludger Rethmann ist Boardmitglied, Gesellschaftervertreter und Vizepräsident der Transdev-Gruppe sowie Vorstand der RETHMANN-Gruppe und Vorstandsvorsitzender der REMONDIS SE & Co. KG

Gastbeitrag von Ludger Rethmann

Das zentrale Motiv der Anfang der 1990er Jahre beschlossenen Strukturreform der Bundesbahn war vor allem eines: Die Verlagerung des Güter- und Personenverkehrs auf die Schiene. Erhofft hatte man sich eine höhere Leistungsfähigkeit, um sich an dem zu erwartenden Verkehrswachstum noch stärker beteiligen zu können. Gleichzeitig wurde die Grüne Karte des Umweltschutzes und der Nachhaltigkeit gespielt, um die Umstrukturierung des deutschen Schienennetzes letztendlich durchzusetzen.

30 Jahre später blickt die Verkehrsbranche auf eine eindeutige Bilanz: Deutschland diskutiert über Abgasskandale, Stickoxide und Umweltzonen im Straßenverkehr, eine Verkehrswende hat bis heute nicht stattgefunden. Immernoch investiert das Bundes-

leider mit dem Ergebnis einer schlechteren Daseinsvorsorge auf Grund von Rückbau und fehlenden Investitionen. Öffentlicher Besitz ist damit nicht automatisch Garantie für gute Daseinsvorsorge.

Im Hinblick auf die Deutsche Bahn AG wäre es ohnehin wünschenswert, wenn sich das Staatsunternehmen auf sein Kerngeschäft konzentrieren würde. Engagements auf internationalen Märkten, wie mit DB Arriva oder auch die Übernahme des Logistikergesellschafters Schenker sind mit dem Grundsatz der Subsidiarität nur schwer vereinbar. Derzeit ist nicht abzusehen, ob die dritte Stufe der Bahnreform – also die materielle Privatisierung – irgendwann einmal vollzogen wird. Umso wichtiger erscheint daher die Stärkung des Wettbewerbs auf dem deutschen Schienennetz. Hierzu ist ein gleichberechtigter Zugang die zwingende Voraussetzung. Das gelingt nur, wenn der alleinige Netzbetreiber nicht dem gleichen Konzern angehört wie das – zumindest im Fernverkehr – eindeutig marktbeherrschende Unternehmen.

Die Trennung von Netz und Betrieb kann dies leisten. Denn nur dadurch wird ermöglicht, gleiches gilt übrigens auch für weitere netzgebundene Infrastrukturen, dass alle Marktteilnehmer einen diskriminierungsfreien Zugang zum Schienenverkehr und auch zum ÖPNV erhalten. Ausnahmen kann es geben, diese sollten aber gut begründet sein, beispielsweise dann, wenn ein Netz erst geschaffen werden muss. Nach der erfolgten Errichtung ist dieses aber wieder in die unmittelbare kommunale Hoheit zu übergeben. Die Trennung von Netz und Betrieb wird zwar politisch viel diskutiert und gefordert, zuletzt von der Monopolkommis-

➔➔ **Ein gleichberechtigter Zugang zur Infrastruktur gelingt nur, wenn der alleinige Netzbetreiber nicht dem gleichen Konzern angehört wie das – zumindest im Fernverkehr – eindeutig marktbeherrschende Unternehmen.**

verkehrsministerium am meisten Geld in den Straßenverkehr. Die Bahnreform ist also bisher gescheitert!

Trennung von Netz und Betrieb

Das bisherige Scheitern der Bahnprivatisierung hat dazu geführt, dass die Infrastruktur im Besitz des Bundes verblieb,

BMVI: Geplante Investitionen in die Infrastruktur bis 2030



Ungleichgewicht: Seit Jahrzehnten werden Jahr für Jahr mehr Mittel in den Straßenverkehr investiert als in die klimafreundliche Schiene. Das blockiert bis heute die Verkehrswende. Quelle: BMVI

► sion in ihrem Sondergutachten „Bahn 2019: Mehr Qualität und Wettbewerb auf die Schiene“, umgesetzt wurde diese aber nicht.

Exkurs

Die Frage des Wettbewerbs und Einsatzes auf den deutschen Schienen war schon im Jahr 1989 ein Aspekt einer Buchveröffentlichung des Autors im Erich Schmidt Verlag unter dem Titel „Transport von Sondermüll. Ein

ökologischen Potentials des Schienenverkehrs ist das ein äußerst mageres Ergebnis.

Kooperation als Erfordernis für die Zukunft

Nicht nur im ÖPNV und SPNV und nicht nur in Corona-Zeiten, sondern in allen Bereichen der Daseinsvorsorge wird eins deutlich: es gibt das objektive Erfordernis zur Kooperation, um zukünftige Herausforderungen zu meistern. Die Öffentlich-Private

laufmodell oder eine Strategie für kommunale Daseinsvorsorge? der beiden Autoren Prof. Dr. Michael Schäfer und Ludger Rethmann, das Anfang dieses Jahres veröffentlicht wurde. —

➤➤ **Es gibt in allen Bereichen der Daseinsvorsorge das objektive Erfordernis zur Kooperation, um zukünftige Herausforderungen zu meistern.**

Vergleich Schiene/Straße aus abfallwirtschaftlicher und gefahrgutrechtlicher Sicht“. Bis heute wurden zwar etliche Reformen in Gang gebracht und erbitterte Debatten geführt, am Status Quo hat sich im Grundsatz jedoch kaum etwas verändert; ebenso wenig am heute wie damals vergleichsweise geringen Anteil der Schiene am Güterverkehrsaufkommen insgesamt. Angesichts des

Partnerschaft in Form von gemeinsamen Gesellschaften der öffentlichen Hand und der privaten Wirtschaft ist eine Kooperationsmöglichkeit, die gerade bei der Erbringung existenzieller Leistungen sehr gut funktioniert. Belege dafür gibt es genug, Ansatzpunkte für die Zusammenarbeit auch. Zu diesem Ergebnis kommt das Sachbuch **Öffentlich-Private Partnerschaften. Aus-**



Schäfer, Michael / Rethmann, Ludger: Öffentlich-Private Partnerschaften. Auslaufmodell oder eine Strategie für kommunale Daseinsvorsorge? Springer Gabler, Wiesbaden 1. Auflage 2020 ISBN: 978-3-658-28272-1 www.springer-gabler.de

FRANKFURT/MAIN

Transdev startet in Frankfurt/Main ins E-Bus-Zeitalter

Nach dem Gewinn der Ausschreibung zweier großer Linienbündel im Rhein-Main-Verkehrsverbund (siehe nah dran! 1/2020) beschafft die Transdev-Gruppe 13 neue Elektrobusse für den Betrieb im städtischen Busverkehr in Frankfurt/Main. Unter der Marke Alpina kommen für die Transdev Rhein-Main GmbH in zwei Etappen über 100 Busse auf 20 Linien zum Einsatz. Schon bis Ende 2020 ersetzen die ersten 13 neuen E-Busse die derzeitigen Dieselmotoren auf der Linie 60. Ein Jahr später folgt die Linie 58. „Mit unserer europaweiten

Erfahrung im Bereich der E-Mobilität unterstützen wir die Aufgabenträger vor Ort aktiv bei der Verkehrswende und leisten gleichzeitig einen Beitrag zur Verbesserung der Luftqualität“, sagt Henrik Behrens, Geschäftsführer für den Bereich Bus der Transdev-Gruppe in Deutschland. Dank der großen Reichweite von bis zu 350 Kilometern je Ladung sinken mit dem Ebusco 2.2 die Gesamtbetriebskosten deutlich. Die Fahrzeuge, die sich bereits in verschiedenen Städten bewährt haben, sind zudem mit der LFP-Technologie ausgestattet, einer der besten und sichersten Batterietechnologien der Branche. Bis 2030 will Frankfurt am Main sogar den gesamten Busverkehr auf Fahrzeuge mit alternativen Antrieben umstellen.



„Die Betriebsaufnahmen der beiden Linienbündel bedeuten für uns eine umfassende Umstellung der Prozesse und Standorte“, berichtet Heiko Schütte, Geschäftsführer der Transdev Rhein-Main GmbH. Die Werkstatt wurde bereits im April 2020 an den neuen Standort verlegt. In den nächsten Wochen wird der Schwerpunkt der Projektaktivitäten auf der Ausbildung der Mitarbeitenden für die neue Technik sowie der Einrichtung der Ladeinfrastruktur für die E-Busse liegen. „Wir gehen davon aus, dass wir das Projekt innerhalb der kurzen Frist von nur zehn Monaten nach Zuschlagserteilung erfolgreich zum Laufen bringen werden“, zeigt sich Schütte überzeugt. —

REGION GOOI UND VECHT

Weitere E-Bus-Flotte in den Niederlanden

In den Niederlanden hat Transdev ein weiteres Liniennetz gewonnen, das ab Mitte 2021 komplett auf Elektrobusse umgestellt wird. Die Transdev-Gruppe konnte sich bei der europaweiten Ausschreibung des Nahverkehrs in der Region Gooi und Vecht in den Niederlanden durchsetzen. Der Zehnjahresvertrag hat einen Gesamtwert von 184,5 Millionen Euro und betrifft 200 Mitarbeitende. Transdev startet am 11. Juli 2021 mit einer kompletten Busflotte aus 74 batterieelektrischen Fahrzeugen. Zunächst bleibt der Fahrplan unverändert, bis dann 2023 eine neue Busspur in Betrieb geht und ein neues Konzept greift. Die Region Gooi und Vecht wird damit zu einer der ersten Regionen in den Niederlanden, in denen der regionale Busverkehr vollständig emissionsfrei ist. Die Provinzregierung hat sich zum Ziel gesetzt, den öffentlichen Verkehr in Nordholland nachhaltig zu gestalten. Bereits Ende 2020 wird Transdev in den Nie-

derlanden weitere 156 E-Busse in den Städten Haarlem und Amsterdam in Betrieb nehmen. —



Größte E-Bus-Flotte: Transdev betreibt in den Niederlanden mehrere große Busnetze, in denen wie in Eindhoven ausschließlich Elektrobusse verkehren.

Mehr Zug fürs Netz Oberland

Transdev in Bayern: Eine neue Fahrzeugflotte verbessert seit 14. Juni 2020 den Zugverkehr im Bayerischen Oberland. Nach und nach ersetzen moderne Bahnen vom Typ Lint 54 die in die Jahre gekommenen Altfahrzeuge.

Zum kleinen Fahrplanwechsel am 14. Juni 2020 starteten die ersten neun Neufahrzeuge. Bis Ende August kommen weitere 16 hinzu. Zum großen Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2020 soll schließlich die komplette Flotte mit insgesamt 31 Neufahrzeugen im Einsatz sein. Die neuen Züge vom Typ Alstom LINT 54, die künftig unter der Dachmarke Bayerische Regiobahn (BRB) im Oberland verkehren, sind europaweit bereits seit Jahren im Einsatz und sehr zuverlässig sowie deutlich leiser als die bisherige Flotte. Trotz Dieselantriebs stoßen sie deutlich weniger Schadstoffe aus als bisher. Außerdem lassen sie sich beliebig miteinander kuppeln, wodurch sie je nach Bedarf verlängert werden können.

Sechs zusätzliche, vom Freistaat finanzierte Züge ermöglichen es zudem, die Betriebsstabilität zu erhöhen sowie zusätzliche Kapazitäten und weitere Verbindungen bereitzustellen: „Ab Dezember 2020 bauen wir den Halbstundentakt weiter aus“, sagte Bayerns Verkehrsministerin Kerstin Schreyer. Bärbel Fuchs, Sprecherin der Geschäftsführung der BEG, die den Regional- und S-Bahn-Verkehr in Bayern im Auftrag des Freistaats plant, finanziert und kontrolliert, ergänzte: „Auch im Ausflugsverkehr am Wochenende wird es im gesamten Netz mehr Sitzplätze geben. Mit der künftig einheitlichen und erweiterten Fahrzeugflotte können wir das Nahverkehrsangebot kontinuierlich weiterentwickeln.“

Dass der Austausch der Bestandsflotte auf Kosten seines Unternehmens erfolge, betonte Dr. Tobias Heinemann, Vorsitzender



Coronabedingt mit Masken: Bei der offiziellen Präsentation der neuen Züge v.l.n.r.: Josef Niedermaier (Landrat Bad Tölz-Wolfratshausen), Frank Gärtner (Geschäftsführer Firma Remondis), Martin Bachhuber (MdL), Tobias Heinemann (Vorsitzender Geschäftsführung Transdev), Alexander Radwan (MdB), Bärbel Fuchs (Geschäftsführerin BEG), Olaf von Löwis (Landrat Miesbach), Ilse Aigner (Landtagspräsidentin), Kerstin Schreyer (Verkehrsministerin), Fabian Amini (Geschäftsführer Bayerische Oberlandbahn)

der Geschäftsführung der Transdev GmbH: „Das ist eine bislang in Bayern einmalige Sache.“ Fabian Amini, Geschäftsführer der Bayerischen Oberlandbahn GmbH, verspricht zudem ein neues Mobilitäts-Erlebnis: „Ich freue mich natürlich vor allem für unsere Fahrgäste, für die wir nun endlich wieder mit attraktivem Fahrkomfort in unserer Heimatregion unterwegs sein können.“

Der Flottentausch ist Teil eines zukunftsorientierten Gesamtkonzepts und macht schnell spürbare Verbesserungen möglich. In den kommenden Jahren folgen weitere Maßnahmen, um die Schieneninfrastruktur im Oberland Schritt für Schritt zu verbessern. Teils veraltete Signal- und Stellwerkstechnik wird modernisiert, mehrere Bahnübergänge werden erneuert. Ziel ist es, das Oberlandnetz bis Ende dieses Jahrzehnts vollständig zu elektrifizieren und langfristig den 30-Minuten-Takt zu ermöglichen. —

➔ www.mehr-zug-fuers-oberland.de

Palatina Bus bringt mehr Komfort nach Sinsheim

Die ersten neuen Fahrzeuge der Palatina Bus GmbH sind in den letzten Wochen im Netz Sinsheim eingetroffen. Für den Betrieb Waibstadt im Rhein-Neckar-Kreis beschafft Transdev insgesamt sieben neue Omnibusse des Typs Citaro C2 von Mercedes-Benz, nachdem die europaweite Ausschreibung des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar (VRN) gewonnen worden war. Somit konnte der Verkehrsvertrag für das Linienbündel Sinsheim Nord für weitere zehn Jahre bis Ende 2029 verteidigt werden. „Mit diesen Fahrzeugen unterstreichen wir, dass wir nicht nur unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten wettbewerbsfähig sind, sondern gleichzeitig mit einer motivierten Mannschaft einen qualitativ sehr guten Nahverkehr abliefern“, so Marcus Weigl, Geschäftsführer der Palatina Bus GmbH. —



Langfristige Absicherung von Investitionen ist erforderlich

Mitteldeutsche Regiobahn: Die Verbandsversammlung des Verkehrsverbundes Oberelbe (VVO) will die Leistungen im VVO-Dieselnetz für den Zeitraum ab Dezember 2021 für zehn Jahre an die DB Regio AG vergeben. Nach der Insolvenz des ehemaligen Betreibers und einer Notvergabe betreibt seit 1. Oktober 2019 die Transdev Regio Ost GmbH unter der Marke Mitteldeutsche Regiobahn (MRB) die vier Strecken rund um Dresden. Christian Glück, der innerhalb der Transdev-Gruppe das Projekt maßgeblich vorangetrieben hat, erläutert die Hintergründe.

Herr Glück, die Transdev-Gruppe konnte sich bei der Neuvergabe des VVO-Netzes mit ihrem Angebot nicht durchsetzen, obwohl sie nach der Notvergabe die Räder wieder zum Rollen gebracht hat.

Die Vergabeentscheidung hat uns natürlich sehr enttäuscht. Dies ist umso bedauerlicher, da unsere Mitarbeitenden einen herausragenden Job gemacht haben. Sie haben den Betrieb im VVO-Netz nach der Notvergabe nicht nur innerhalb kurzer Zeit wieder zum Laufen gebracht, sondern auch die widrigen Begleitumstände mit den veralteten Fahrzeugen des ehemaligen Betreibers gemeistert. Das wir nun nicht mehr zum Zuge kommen sollen, schmerzt uns alle sehr. Dennoch sind wir auch stolz darauf, dass unsere Leistung von Seiten des Aufgabenträgers gewürdigt wird und die Transdev-Gruppe weiterhin ein wichtiger Partner im Freistaat Sachsen und im Verbund bleibt.



Lag es an den Bedingungen der Ausschreibung?

Wir haben ein gut kalkuliertes Angebot für den Folgeauftrag abgegeben. Allerdings hatten wir in den Bereichen Fahrzeug und In-



Veraltete Flotte: Transdev musste bei der Notvergabe im VVO-Netz auch die Fahrzeuge des vorherigen Betreibers übernehmen, die zahlreiche Probleme mitbrachten.

standhaltung von Anfang an einen Wettbewerbsnachteil. Mit einer Vertragslaufzeit von nur zehn Jahren ist der Aufbau eines eigenen Werkstattstandorts wirtschaftlich kaum darstellbar. Unser Wunsch wäre, dass in solchen Fällen Aufgabenträger auch für Werkstattstandorte eine Wiedereinsatzgarantie geben, so wie es bei Fahrzeugen heute schon üblich ist.

Hat die Deutsche Bahn denn bei der Fahrzeugfrage einen Wettbewerbsvorteil?

Wir gehen davon aus, dass die DB Regio AG mit weitestgehend abgeschriebenen Fahrzeugen anbieten konnte. Als privater Anbieter können wir nicht auf diesen großen Fahrzeugpool zugreifen, son-

» **Als privater Anbieter können wir nicht auf einen großen Fahrzeugpool wie die DB zugreifen, sondern müssen unsere Ressourcen effizient einsetzen.**

dern müssen unsere Ressourcen möglichst effizient einsetzen. Diese Preisnachteile konnten wir nicht mehr aufholen, da die Vergabeentscheidung zu 99 Prozent vom Preis abhängig war. Als weltweit aktiver Mobilitätsdienstleister wünschen wir uns, dass wir auch qualitative und innovative Ansätze einbringen können, welche Eingang in die Wertung finden.

Wie geht es nun weiter?

Die Mitarbeitenden haben die Möglichkeit, 2021 zum neuen Betreiber zu wechseln. Sie können aber auch bei uns im Unternehmen bleiben. Mit unseren weiteren Verkehren im Freistaat Sachsen und in ganz Deutschland bieten wir eine Vielzahl an Alternativen und Entwicklungsmöglichkeiten. Wir werden uns nun weiterhin mit viel Herzblut dem Betrieb im VVO-Dieselnetz widmen und hart daran arbeiten, bis zum letzten Tag eine hohe und zuverlässige Qualität zu erbringen. Dies ist generell unser Anspruch bei Transdev. Unsere Fahrgäste und unsere Aufgabenträger haben ein Recht darauf, dass wir diesem Anspruch auch gerecht werden. —

Erfolg auf ganzer Schiene: Drei Transdev-Mitarbeitende sind „Eisenbahner mit Herz“



Eisenbahner mit Herz

Gold, Bronze und der Landessieg in Bremen – bei der zehnten Ausgabe des bundesweiten Wettbewerbs „Eisenbahner mit Herz“ haben Mitarbeitende der Transdev-Gruppe so erfolgreich wie nie zuvor abgeschnitten. Die feierliche Preisverleihung musste in diesem Jahr leider aufgrund der Corona-Krise entfallen.

Die Jury der Allianz pro Schiene war insbesondere vom heldenhaften Einsatz des diesjährigen Bundessiegers beeindruckt: **Christoph Angstl** (Foto oben links), Elektroniker bei der Bayerischen Oberlandbahn GmbH, rettete im Dezember 2019 in Rosenheim eine ins Gleisbett gestürzte 51-jährige Frau. Diese befand sich aufgrund eines einfallenden Zuges in Lebensgefahr. Christoph Angstl und ein Helfer sprangen ins Gleisbett und zogen die Frau in letzter Sekunde auf ein Nachbargleis. Dieser selbstlose Einsatz wird von der Jury mit dem Bundespreis in Gold gewürdigt.

Mit dem Bundespreis in Bronze wird eine weitere Mitarbeiterin der Bayerischen Oberlandbahn GmbH ausgezeichnet: **Tamara Lang** (Foto oben mitte) leistet einem Fahrgast mit Kreislaufzusammenbruch am Starn-

berger Bahnhof erste Hilfe und bringt diesen anschließend noch bis zu dessen Wohnort. Später erkundigte sie sich abermals telefo-

hausse stellte sie fest, dass ihre Handtasche fehlte. Doch Zugbegleiter Skura hatte die Tasche gefunden und mit dem in der Tasche

„Ich bin sehr stolz auf die diesjährigen Gewinner und beglückwünsche sie recht herzlich. Sie stehen stellvertretend für alle Mitarbeitenden aus unserer Gruppe, die jeden Tag aufs Neue dafür sorgen, dass die Züge rollen und die Fahrgäste komfortabel und sicher an ihr Ziel kommen – gerade auch in diesen außergewöhnlichen Zeiten.“

Dr. Tobias Heinemann, Sprecher der Geschäftsführung der Transdev GmbH

nisch nach seinem Wohlergehen. Aus diesem Grund nominierte der Verunfallte seine Helferin als „Engel in der Not“ für den Wettbewerb.

Mit dem Landespreis Bremen vervollständigt **Eduard Skura** (Foto oben rechts) von der NordWestBahn die Riege der Prämiierten aus den Unternehmen der Transdev-Gruppe. Nominiert wurde er von Friedlinde Runge. Diese war im Oktober letzten Jahres mit großem Gepäck in der NordWestBahn von Bremen nach Lunestedt unterwegs. Zu-

beindlichen Handy die letzte gewählte Nummer angerufen – es klingelte bei der Schwester von Frau Runge. Da Eduard Skura noch am selben Abend erneut in Lunestedt Halt machte, konnte er die Tasche der überglücklichen Besitzerin zurückgeben.

Ausführliche Interviews mit den diesjährigen Gewinner*innen des Wettbewerbs sowie Foto- und Videomaterial gibt es auf der Webseite der Allianz pro Schiene.

👉 www.eisenbahner-mit-herz.de

Triebfahrzeugführer*innen sind systemrelevant

Die Corona-Krise kann Marc Michael Kluth die Freude an seinem Beruf nicht nehmen. Als Triebfahrzeugführer beim Transdev-Tochterunternehmen NordWestBahn fühlt er sich mehr denn je in seiner Berufswahl bestärkt: „Lokführer ist ein absolut krisenfester Beruf.“ Im Interview zieht der 35-Jährige seine ganz persönliche Bilanz.

Herr Kluth, wie haben Sie die Corona-Krise bislang erlebt?

Die vergangenen Wochen nach dem Lockdown waren ganz sicher kein normaler Alltag. Die Züge waren ziemlich leer, an den Bahnsteigen standen kaum Menschen. Aber ich hatte durch die Corona-Krise nicht weniger Arbeit. Für mich als Triebfahrzeugführer macht es ja keinen Unterschied, ob mein Zug voll besetzt ist oder nicht. Ich fahre immer.

Für die Bahnen in Nordrhein-Westfalen galt über fünf Wochen ein Sonderfahrplan. Hat dieser Ihre Arbeit beeinflusst?

Also ich muss betonen: Das war keine Kurzarbeit. Ich hatte dadurch nicht weniger Schichten, sondern mehr Bereitschaftsdienste. Wir sind damit gut gefahren, als Team bei der NordWestBahn und für unsere Fahrgäste.

„Es ist ein gutes Gefühl, wenn sich die Fahrgäste dafür bedanken, dass man für sie auch in Corona-Zeiten Züge steuert.“

Wie ist es, unterwegs zu sein, wenn andere im Homeoffice sind?

Ich bin sehr gerne Lokführer und lieber auf der Strecke unterwegs, als dass ich Zuhause rumsitze. Und es gibt ja auch viele andere Berufstätige, etwa in der Pflege oder im Einzelhandel, die nicht im Homeoffice arbeiten können. Für jene bin ich in den vergangenen Wochen gefahren. Das ist ein gutes Gefühl, wenn sich die Fahrgäste dafür bedanken. Es macht mich auch ein bisschen stolz.

Nicht zu vergessen, dass es in vielen Betrieben und ganzen Branchen durch die Corona-Krise ja auch Kurzarbeit gibt. Ich habe keine finanziellen Einbußen und muss mir da auch für die Zukunft zum Glück keine Sorgen machen.



Wie steht es um das Image von Triebfahrzeugführern?

Die Corona-Krise hat eines gezeigt: Lokführer sind systemrelevant. Wir werden mehr denn je gebraucht. Denn es gibt weiterhin einen stark ausgeprägten Berufsverkehr auf der Schiene. Die Einbrüche der vergangenen Wochen sind nicht dauerhaft, die Fahrgäste kommen – jedenfalls auf meinen Stammstrecken in der Region Niederrhein/Ruhr/ Emscher-Münsterland – zusehends zurück. Es werden täglich wieder mehr und die Verkehrswende geht weiter. Gut so!

Wie sind die beruflichen Perspektiven nach der Corona-Krise?

Lokführer ist ein absolut krisenfester Beruf. Das ist ein Grund, warum ich Lokführer geworden bin. Als gelernter Servicetechniker habe ich vor drei Jahren umgeschult, weil die Aufträge in meiner Branche immer weniger wurden. Jetzt bin ich mehr als froh über diese Entscheidung, zumal mir der Beruf auch viel mehr Spaß macht und Aufstiegsperspektiven bietet. Mittlerweile bilde ich sogar andere Triebfahrzeugführerinnen und Triebfahrzeugführer aus. —

IMPRESSUM: Konzept und Gestaltung: Transdev GmbH, www.transdev.de, V. i. S. d. P. Barbara Reinhard, Redaktionsschluss: 18. Juni 2020; Bilder: S.3: RETHMANN-Gruppe; S.4 oben: SCRITTI; S.5 oben: Ebusco; S.6 oben: StMB; S.8: Allianz pro Schiene/Leder, NWB; S.9: Kluth; alle anderen Transdev Redaktionelle Betreuung: SCRITTI.Kommunikation, scritti.blog; Grafische Gestaltung: Gruppe Sepia, www.gruppesepia.de Sie haben einen besonderen Themenwunsch, Fragen zu einem Artikel oder wollen Anregungen und Kritik loswerden? Wenden Sie sich einfach per E-Mail an kommunikation@transdev.de. Ihre Anfrage wird von unserem Redaktionsteam schnellstmöglich beantwortet. ISSN 2193-3855P

Die Transdev-News **NAHDRAWN!** finden Sie ab sofort auch als PDF-Download im Internet unter: www.transdev.de