

„Die gesamte Branche ist noch lange Zeit **auf den Rettungsschirm angewiesen.**“

Die Corona-Pandemie hat den Öffentlichen Verkehr (ÖV) grundlegend verändert. Flächendeckend brachen Fahrgastzahlen und Fahrgeldeinnahmen ein, während der systemrelevante ÖV weiterhin die Mobilität der Menschen sicherstellen musste. Von wirtschaftlicher Normalität ist die Branche noch lange Zeit weit entfernt, befürchtet Henrik Behrens, Group Chief Development Officer der Transdev Group und Geschäftsführer Bus der Transdev GmbH.

Herr Behrens, wie ist denn die aktuelle Situation bei den Transdev-Busbetrieben?

Im Zuge der Pandemie erlebten auch wir einen massiven Einbruch der Fahrgastzahlen in allen unseren Netzen. Zwar gewinnen die Fahrgäste langsam Vertrauen zurück, und die Busse werden wieder voller. Dennoch haben wir bei weitem noch nicht das Niveau von vor Corona erreicht, auch wenn die Infektionslage in jedem Bundesland und jeder Region unterschiedlich ist. Im ländlichen Raum ist es zwar von Vorteil, dass der Schüleranteil bei den Fahrgästen höher ist und unsere Aufgabenträger den Ticketkauf auch während der Krisenzeit finanziell unterstützt haben, doch die Defizite sind weiterhin enorm. Wir sind daher dringend auf die Gelder aus dem Rettungsschirm angewiesen, und das noch für eine lange Zeit.

Reicht die bisherige Unterstützung durch den Bund nicht aus?

Der Bund leistet seinen Beitrag über 2,5 Milliarden Euro, indem er die Regionalisierungsmittel für die Länder erhöht. Nahverkehr ist aber Aufgabe der Bundesländer, insofern müssen auch diese ihren Anteil

» **Wir haben große Sorge, was ab 2021 auf uns und die gesamte Branche zukommen wird.**

Henrik Behrens, Geschäftsführer Bus der Transdev GmbH



leisten, denn die kommunalen Aufgabenträger sind dazu finanziell gar nicht in der Lage. Der bisherige Rettungsschirm wurde durch die EU genehmigt und unterteilt sich in drei Phasen. Dabei bleiben jedoch viele Fragen offen.

Wie unterscheiden sich diese drei Phasen?

Für Phase 1, die Ende August endet, hat die EU-Kommission eine staatliche Beihilfe genehmigt, mit der fehlende Ticketeinnahmen bei den Verkehrsunternehmen kompensiert werden sollen. Phase 2 beginnt jetzt mit dem 1. September 2020 und sichert die Finanzierung durch die Länder bis Jahresende. Allerdings sollen die Mittel nun durch Vertragsanpassungen zwischen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen ausgezahlt werden. Die Ausgleichsberechnung ist identisch wie in Phase 1. Dafür sind bundesweit tausende von Vertragsanpassungen kurzfristig zu schließen. Völlig unklar ist jedoch, was in Phase 3 ab dem neuen Jahr passiert, denn die mögliche Finanzierung durch Bund und Länder ist derzeit ungeklärt.

Werden die Verkehrsunternehmen weiterhin den Rettungsschirm benötigen?

Ja. Als der Rettungsschirm geschnürt wurde, gingen alle davon aus, dass die Fahrgastzahlen zum Jahresende wieder das Vor-Krisenniveau erreicht haben. Im Moment ist dies überhaupt nicht absehbar. Defizite bei der ÖV-Finanzierung werden weiterbestehen. ▶▶



Neue Normalität: Maskenpflicht im Öffentlichen Verkehr und deutlich weniger Fahrgäste werden noch lange Zeit zum Alltag gehören

» Wir haben große Sorge, was ab Januar 2021 wirtschaftlich auf uns und die gesamte Branche zukommen wird. Wir befürchten zudem, dass bald eine Insolvenzwelle bei den Verkehrsunternehmen durchs Land gehen wird, wenn die Pflicht zum Insolvenzantrag wegen Corona nicht länger ausgesetzt ist. Das kann bedeuten, dass Auftragsunternehmen mit hohem Reiseverkehrsanteil Probleme bekommen könnten, und es möglicherweise zu kurzfristigen Leistungsausfällen kommen kann.

„Öffentlich-private Partnerschaften mit den Kommunen können ein gutes Modell sein, um die Ziele der Verkehrswende zu erreichen und gleichzeitig die Wirtschaftlichkeit zu erhöhen.“

Was könnte das für die angestrebte Verkehrswende bedeuten?

Im Moment ist das wie der Blick in die Glaskugel: Was wird die Zukunft wohl bringen? Viele Experten gehen weiterhin von deutlich niedri-

geren Fahrgastzahlen im ÖV aus. Verstärktes mobiles Arbeiten im Homeoffice, Videokonferenzen, die intensivere Nutzung von Fahrrad und Automobil aus Angst vor Ansteckung tragen dazu erheblich bei. Dabei ist der ÖV sicher. Um das bestehende Nahverkehrsangebot weiterhin aufrechtzuerhalten, fehlt in den Kommunen das Geld. Die öffentliche Hand muss sich angesichts leerer Kassen fragen, wo sie Prioritäten setzen möchte. Wir als Transdev mit unseren umfangreichen Erfahrungen können den Aufgabenträgern jedoch dabei helfen, wirtschaftlichere Betriebskonzepte zu entwickeln und gleichzeitig die Ziele der Verkehrswende zu realisieren. Hierzu sollten auch öffentlich-private Partnerschaften im Öffentlichen Verkehr neu gedacht werden.

Kann der Rettungsschirm zeitnah wirken?

Das Verfahren ist zeitlich extrem sportlich. Glücklicherweise arbeiten die kommunalen Spitzenverbände, Bundesländer und Branchenverbände sehr eng bei diesem Thema zusammen und geben praktische Leitlinien heraus. Wer sich an diese hält, wird mit der Umsetzung keine Probleme haben. Für tiefgründige juristische Diskussionen fehlt jedoch aktuell die Zeit. Für uns als Transdev-Gruppe steht im Vordergrund, dass wir jeden Tag aufs Neue das mit den Aufgabenträgern vereinbarte Leistungsangebot sicherstellen und auch unseren Mitarbeitenden Planungssicherheit und einen weiterhin sicheren Arbeitsplatz bieten können. —

Trans Regio – MittelrheinBahn

Neue Züge für mehr Verkehr im Rheintal

Sechs moderne Elektrotriebwagen des Typs Mireo von Siemens sorgen ab Fahrplanwechsel im Dezember 2020 bei Trans Regio für Entspannung auf der dicht befahrenen Strecke im Rheintal. Die neuen Fahrzeuge werden für die MittelrheinBahn zwischen Mainz und Bingen unterwegs sein. Die dort aktuell verkehrenden Triebwagen vom Typ Desiro Mainline können dann die Züge im Abschnitt zwischen Köln und Remagen verstärken. Dort ist die Nachfrage besonders hoch, so dass künftig mit den Desiro-Triebwagen in Dreifachtraktion gefahren wird.

Neben mehr Platz bieten die neuen Mireo-Züge den Fahrgästen großzügige Mehrzweckbereiche für die Radmitnahme, große Displays zur Fahrgastinformation, ein Sicherheitsüberwachungssystem (CCTV) und barrierefreie Toiletten. Zwei übereinanderliegende Schiebetritte, die in Abhängigkeit von der Bahnsteighöhe ausgefahren werden, erleichtern das Ein- und Aussteigen. Derzeit werden die neuen Fahrzeuge umfangreichen Tests unterzogen, danach beginnt die Schulung des Fahrpersonals. —



Transdev-Look und -Logos für immer mehr Fahrzeuge

Das sogenannte Re-Branding der heutigen Transdev SE-Betriebe macht weiter Fortschritte. Inzwischen erhielten auch die Züge der Freiberger Eisenbahn in Sachsen sowie Busse von mobus in Brandenburg neue Logos im Transdev-Design. Es soll ein einheitliches Erscheinungsbild aller Fahrzeuge der Gruppe in Deutschland im Rahmen des typischen Transdev-Looks entstehen – soweit dies auf Grund der Vorgaben der Aufgabenträger möglich ist und diese nicht auf ihr eigenes, unternehmensübergreifendes Design setzen.

Anstatt teurer Umlackierungen von Fahrzeugen soll vor allem durch das Aufbringen von Logo, Name der Marke sowie Slogan „Wir sind Transdev“ die Zugehörigkeit zur Gruppe deutlich werden. Dazu müssen die Logos professionell auf Folie gedruckt und an den Fahrzeugen angebracht werden. Wie und wo dies geschieht, ist genau in den Vorgaben zum Corporate Design der Transdev-Gruppe geregelt. So muss etwa das Logo immer die gleiche Farbe haben, es darf nur vor einem bestimmten Hintergrund stehen und muss genau definierte Abstände zur Umgebung aufweisen.

Fahrzeuge in unterschiedlicher Farbgebung von Gelb bis Dunkelblau sind zwar weiterhin unterwegs. Doch neue Busse werden grundsätzlich in der Farbe Weiß bestellt. Auf weißen Bussen kann zudem zusätzlich das große internationale Logo mit der Transdev-Figur auf den Seiten aufgebracht werden, wie dies nun auch bei mobus in Strausberg bei Berlin geschehen ist. —



Die aktuellen Kennzahlen* der Transdev-Gruppe in Deutschland

Mitarbeitende
in Deutschland:
rund

7.350

Fahrgäste:
rund

270 Mio.

Bus-km pro
Jahr: rund

135 Mio.

Zug-km pro
Jahr: **mehr als**

45 Mio.

Anzahl Busse:
mehr als

3.200

Anzahl Triebwagen:

415

Anzahl Reise-
zugwagen:

22

Anzahl Lokomotiven:

7

Anzahl Straßenbahnen:

31

Anzahl Tochter-
gesellschaften:

62

*Stand 31. Dezember 2019

S-BAHN HANNOVER

Erste Neufahrzeuge im Praxistest

Ein ersten wichtigen Meilenstein hat das Projekt zur Übernahme der Verkehrsleistungen der S-Bahn Hannover durch Transdev ab 2022 erreicht: Die ersten der neuen weiß-blauen Triebwagen vom Typ Stadler FLIRT 3 sind fertiggestellt und werden derzeit bereits umfangreichen Praxistests unterzogen. Im Inbetriebsetzungszentrum von Stadler Pankow im brandenburgischen Velten war am 27. Juli 2020 mit der sogenannten „Verwiegung“ ein erstes Etappenziel erreicht: Dabei wird überprüft, ob das vollständig ausgerüstete Fahrzeug das berechnete Fahrzeugmaximalgewicht nicht übersteigt, ob es ausbalanciert auf allen Rädern steht und die jeweiligen Achslasten nicht überschritten werden. Die so ermittelte Massebilanzierung ist eines der Hauptkriterien für die erfolgreiche Zulassung dieses und aller nachfolgenden Fahrzeuge. Weitere der insgesamt 64 bestellten S-Bahnen befinden sich aktuell bei Stadler in Berlin-Pankow im Fertigungsprozess. Bei dem Auftrag im Gesamtwert von 1,5 Milliarden Euro geht es um zehn S-Bahnlinien rund um die niedersächsische Landeshauptstadt Hannover mit Verbindungen von Nienburg und Celle im Norden bis nach Minden, Hildesheim und Paderborn im Süden. —

➤ www.sbahn-hannover-2022.de



CHEMNITZ

Nach DB-Rückzug betreiben Wettbewerber gemeinsam Kundencenter im Chemnitzer Hauptbahnhof

Für die Mitteldeutsche Regiobahn (MRB) und die City-Bahn Chemnitz wurde Anfang August ein gemeinsames Kundencenter im Hauptbahnhof Chemnitz eröffnet, nachdem die Deutsche Bahn das dortige Reisezentrum übergeben hatte. Nun sind weiterhin die persönliche Beratung und der Fahrkartenverkauf im neugestalteten, barrierefreien Kundencenter gewährleistet. „In unserem gemeinsamen Kundencenter finden Fahrgäste an einem Ort immer den richtigen Ansprechpartner rund um ihre Bahnfahrt“, freut sich Jan Kleinwechter, Geschäftsführer der Transdev Mitteldeutschland GmbH. Der Service umfasst den Verkauf des gesamten Sortiments an Fahrscheinen im Verbund sowie für den Nah- und Fernverkehr. Nach dem Umbau stehen den Kunden nun drei Schalter zur Verfügung. Drei der insgesamt sieben Mitarbeitenden des Kundencenters sind stets im Einsatz und beraten von Montag bis Sonntag die Fahrgäste zu allen bahnbezogenen Themen. —



Gemeinsam im Einsatz für die Fahrgäste: City-Bahn-Teamleiterin Christine Balg, City-Bahn-Aufsichtsratsvorsitzender Carsten Michaelis, MRB-Teamleiter Kay Treuheit; Quelle: VMS



25 neue LINT-Triebwagen im Alltagsbetrieb

Bayerische Regiobahn: Flottentausch im Netz Oberland ist nach rund sechs Wochen abgeschlossen.

Seit dem 26. Juli 2020 verkehren im Netz Oberland der Bayerischen Regiobahn (BRB) nur noch die 25 neuen Züge des Typs Alstom Coradia LINT 54. Sie ersetzen nun die in die Jahre gekommene Flotte von Integral-Zügen, die längst nicht mehr produziert werden. Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2020 kommen nochmals sechs Neufahrzeuge hinzu, um weitere, vom Aufgabenträger gewünschte Angebotsverbesserungen auf den Strecken von München nach Lenggries, Tegernsee und Bayrischzell umzusetzen.

Erleichtert über den erfolgreichen Flottentausch zeigt sich Fabian Amini, Vorsitzender der Geschäftsführung der Bayerischen Oberlandbahn GmbH: „Jeder und jede einzelne von uns hatte auf diesen Tag hingearbeitet und hin gefiebert, damit wir unseren Fahrgästen endlich wieder zeitgemäße und qualitativ hochwertigere Mobilität im Netz Oberland bieten können.“

Die neue Fahrzeugflotte bietet den Fahrgästen neben einer deutlich höheren technischen Zuverlässigkeit großzügige Mehr-

zweckbereiche, ein deutlich ruhigeres und leiseres Fahrgefühl, große Panoramafenster, modernste Klimaanlage und kostenlosen Internetzugang. Dank der einheitlichen Flotte können künftig alle Fahrzeuge im Oberland miteinander gekuppelt werden, so dass bei betrieblichen Störungen flexibler als bisher reagiert werden kann. —

Mit Arnulf Schuchmann gibt es nun wieder einen zweiten Geschäftsführer für die Transdev-Betriebe Bayerische Oberland-

bahn GmbH und Bayerische Regiobahn GmbH. Als technischer Geschäftsführer verantwortet Schuchmann, der zuletzt als Geschäftsführer die Ostdeutsche Eisenbahn GmbH jahrelang erfolgreich geleitet hatte, künftig die Bereiche Betrieb, Technik sowie Eisenbahnsicherheit und Ausbildung. Fabian Amini, der weiterhin den Vorsitz der Geschäftsführung innehat, konzentriert sich auf die kaufmännischen Geschäftsbereiche Marketing, Vertrieb, Qualitätsmanagement, Kundenservice, Personal und Finanzen. —



Transdev-Busse fahren weiterhin in Idar-Oberstein

Den bestehenden Verkehrsvertrag in Idar-Oberstein konnte jüngst die Verkehrsgesellschaft Idar-Oberstein mbH (ViO) für



weitere 19 Monate verlängern. Vom 1. Januar 2021 bis zum 31. Juli 2022 betreibt ViO weiterhin den Stadtbusverkehr im Rhein-Nahe-Nahverkehrsverbund mit sieben Linien, rund 30 Mitarbeitenden und mehr als zehn Fahrzeugen. Anschließend erfolgt die Neukonzeption des Liniennetzes im Landkreis Birkenfeld inklusive der Stadt Idar-Oberstein.

„Seit 2002 haben wir den Stadtverkehr in der Edelsteinstadt eigenwirtschaftlich betrieben und freuen uns, dass wir auf jeden Fall bis August 2022 für unsere Fahrgäste da sein können“, sagt ViO-Geschäftsführer Jürgen Weber. Bei der anschließenden Ausschreibung werde man um Folgeauftrag, den Standort und die damit verbundenen Arbeitsplätze kämpfen. —

NordWestBahn fährt erstmals bis Kamp-Lintfort

Aus Anlass der Landesgartenschau 2020 (LAGA) in Nordrhein-Westfalen fährt die NordWestBahn auf der Linie RB 31 „Der Niederrheiner“ nun bis zum neuen Haltepunkt Kamp-Lintfort Süd, wo Zugang zur LAGA besteht. Die Züge pendeln noch bis 11. Oktober 2020 an Wochenenden und Feiertagen im Stundentakt zwischen Duisburg, Moers und Kamp-Lintfort und nutzen dazu die rund sieben Kilometer lange Strecke einer ehemaligen Zechenbahn. Die Trasse wurde in nur knapp sechs Wochen Bauzeit vollständig saniert und an der Kattenstrasse in Kamp-Lintfort ein neuer Bahnsteig gebaut. Voraussichtlich ab Mitte 2026 wird dann die durch den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr bestellte aus Bottrop und Duisburg kommende Linie RE 44 dauerhaft von Moers bis Kamp-Lintfort verlängert. Dafür entsteht in der Innenstadt von Kamp-Lintfort ein neuer Bahnhof. Zudem muss die Infrastruktur modernisiert werden. —



Lohnenswerter Einsatz: Nach Abschluss der Bauarbeiten ist der Wochenend-Pendelbetrieb zur LAGA 2020 in Kamp-Lintfort im Mai gut gestartet. Zur Eröffnung des neuen Haltepunkts empfangen NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst gemeinsam mit NordWestBahn-Regionalleiter Peter Ulmer, Vertreter des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr, der Niederrheinbahn und der Politik die ersten Fahrgäste am Bahnsteig.

Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft

Neue E-Triebwagen im Test

Der erste neue elektrische Triebwagen für die von der Württembergischen Eisenbahn-Gesellschaft mbH betriebene Schönbuchbahn ist Ende Juni in Böblingen eingetroffen. Insgesamt 12 der dreiteiligen Triebfahrzeuge sind vom Zweckverband Schönbuchbahn bestellt und sollen im Lauf des Jahres 2022 auf der Strecke zwischen Böblingen und Dettenhausen unterwegs sein. Sie wurden in Spanien beim Hersteller CAF Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles S. A. in Beasain im Baskenland speziell für die Schönbuchbahn entwickelt und hergestellt. Die Fahrzeuge durchlaufen diverse Tests und Probefahrten, um vom Eisenbahnbundesamt (EBA) für den Betrieb in Deutschland zugelassen zu werden, was der Zweckverband Schönbuchbahn verantwortet. Aufgrund der Komplexität wird sich dieser Prozess bis weit ins Jahr 2021 hinziehen. Die Strecke der Schönbuchbahn war Ende 2019 nach drei Jahren Bauzeit wieder in Betrieb gegangen. Die gesamte Strecke wurde elektrifiziert, es entstanden zweigleisige Abschnitte sowie ein neues Betriebswerk in Böblingen. —



Neuzugang: Nach der Anlieferung per LKW wurden die drei Fahrzeugteile in Böblingen auf die Gleise gesetzt.

„Mir ist es wichtig, dass man **Frauen auf Augenhöhe** begegnet“

Yvonne Mai begann bei Trans Regio in Koblenz 2002 als Kundenbetreuerin, machte eine Ausbildung zur Triebfahrzeugführerin, engagierte sich im Betriebsrat und gilt mittlerweile als Expertin im Bereich Bahn-Security.

Frau Mai, Sie haben in 18 Jahren im selben Bahnunternehmen eine interessante Karriere hingelegt...

Ja, ich bin bei Trans Regio in Koblenz heute Teamleiterin Fahrpersonale und Security-Koordinatorin. Ich kam im Juli 2002 als Kundenbetreuerin ins Unternehmen und bekam 2003 die Chance, eine Weiterbildung zur Triebfahrzeugführerin zu machen. Bis April 2017 war ich dann als Triebfahrzeugführerin im Einsatz und mache das auch heute noch, wenn ich gebraucht werde. Außerdem war ich ab 2006 im Betriebsrat von Trans Regio und von 2007 bis 2018 sogar dessen Vorsitzende.

Was macht an Ihrer Arbeit besonders Spaß?

Ganz klar das Arbeiten im Team, insbesondere mit meinem Team, den Kundenbetreuer*innen bei Trans Regio. Am Ende des Tages ein positives Ergebnis erarbeitet zu haben und meine Kolleg*innen sowie Fahrgäste zufriedengestellt zu haben, bereitet mir besonders viel Freude und Spaß.

„Einmal fragte mich ein älterer Herr, wann mein männlicher Kollege denn käme, denn mit einer Frau am Steuer würde er nicht mit dem Zug nach Traben-Trarbach fahren.“

Sie sind inzwischen auch Expertin für Bahn-Security?

Ich kümmere mich inzwischen um die Security im Unternehmen Trans Regio und überwache diese. Dazu gehört auch, mit der Bundespolizei eventuelle Einsätze und zivile Mitfahrten zu koordinieren. Als Security-Koordinatorin bin ich festes Mitglied im Landesarbeitskreis Sicherheit NRW, in der Sicherheitsrunde des



Bahnhofsmanagements Köln sowie auch in den regionalen Sicherheitsrunden Rheinland-Pfalz und Saarland der Bundespolizei und der Bahnunternehmen. Besonders viel Herzblut habe ich in das Projekt Body-Cam für Kundenbetreuer*innen in unseren Zügen investiert. Außerdem koordiniere ich die jährliche Aus- und Weiterbildung der Kundenbetreuer*innen.

Eine Frau im Männerberuf, wie oft hören Sie das?

Als Triebfahrzeugführerin zeigten meist Männer großen Respekt davor, dass eine Frau diesen Beruf ausübt. Vor allem als Züge noch mit Schraubenkupplungen gekuppelt werden mussten. In Bullay fragte mich mal ein älterer Herr tatsächlich, wann mein männlicher Kollege denn käme, denn mit einer Frau würde er nicht nach Traben-Trarbach fahren. Als ich ihm dann mitteilte, dass ich die letzte Tour habe und kein Kollege mehr kommen wird, stieg er aus dem Zug aus und fuhr tatsächlich nicht mit. Heute sehe ich es mit Humor, damals war ich schon etwas erbost über sein Verhalten.

Warum arbeiten so wenig Frauen in dem Bereich?

Durch Schicht- und Wochenendarbeit kann es schon eine Herausforderung werden, Beruf und Familie unter einen Hut zu bringen. Mein Mann ist Zugbegleiter bei DB Regio Mitte Hessen Süd. Wir sind ein eingespieltes Team und kennen die Höhen und Tiefen, welche dieser Job mit sich bringt. Anfangs war es nicht immer leicht, aber wo ein Wille ist, ist auch ein Weg.

Was wünschen Sie sich für Frauen in dieser Branche?

Wichtig ist mir, dass man Frauen auf Augenhöhe begegnet. Das habe ich bei Trans Regio stets positiv erlebt. Dieses Unternehmen ist über all die Jahre wie eine zweite Familie für mich geworden. Und ich kann auch mit Stolz sagen, dass wir Kolleginnen haben, die noch nicht so lange wie ich dabei sind und auch schon dieses Gefühl und den positiven Teamgeist erfahren. —

IMPRESSUM: Konzept und Gestaltung: Transdev GmbH, www.transdev.de, V. i. S. d. P. Barbara Reinhard, Redaktionsschluss: 27. August 2020; Bilder: S.1: SCRITTI (unten); S.2: Siemens (unten); S.4: Stadler Pankow (oben), VMS (unten); S.6: Landkreis Böblingen (unten); 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 **NAHDRAN!** finden Sie ab sofort auch als PDF-Download im Internet unter: www.transdev.de