

„Solange die Pandemie wütet, **brauchen wir einen Rettungsschirm für den Nahverkehr.**“

Die Corona-Pandemie hinterlässt auch beim Betrieb von Bussen und Bahnen tiefe Spuren. Die wirtschaftliche Existenz vieler Verkehrsunternehmen ist bedroht, wenn sie nicht entsprechend unterstützt werden. Dr. Tobias Heinemann, Sprecher der Geschäftsführung der Transdev GmbH, erläutert die aktuellen Erfordernisse in der Branche.

Herr Heinemann, warum ist eine Fortführung des Rettungsschirms für die Verkehrsunternehmen auch in 2021 lebensnotwendig?

Wie wir gerade erleben, ist die Corona-Pandemie noch lange nicht überstanden. Im Rahmen des neuerlichen Lockdowns brechen unsere Fahrgastzahlen wieder ein. Die Konsequenzen werden wir noch viele Wochen und Monate spüren, und niemand kann sagen, wie die Situation im kommenden Jahr aussehen wird. Dies hat gravierende Auswirkungen auf die betriebliche und wirtschaftliche Situation aller Verkehrsunternehmen.

Aber ging es zwischenzeitlich nicht wieder bergauf?

Ab Juni kamen die Fahrgäste sukzessive wieder zurück, auch der Start ins neue Schuljahr stimmte mich zuversichtlich. Durch das Infektionsgeschehen und die weitreichenden Entscheidungen der öffentlichen Hand bleiben die Fahrgäste nun wieder aus. Und ich

habe erneut keinen Auftraggeber wahrgenommen, der die Verkehrsunternehmen auffordert, die Leistungen an die deutlich gesunkene Nachfrage anzupassen. Weil wir ja erneut aufgefordert sind, Mobilität für die sogenannten „systemrelevanten Berufe“ zu garantieren. Den Effekt, dass viele Berufstätige verstärkt aus dem Homeoffice arbeiten, werden wir langfristig spüren. Der damit verbundene Fahrgeldverlust entzieht dem Markt langfristig eine wichtige Finanzierungssäule.

» **Wer von uns erwartet, dass wir in der Hochphase der Krise die volle Leistung fahren, der muss uns auch entsprechend unterstützen.**



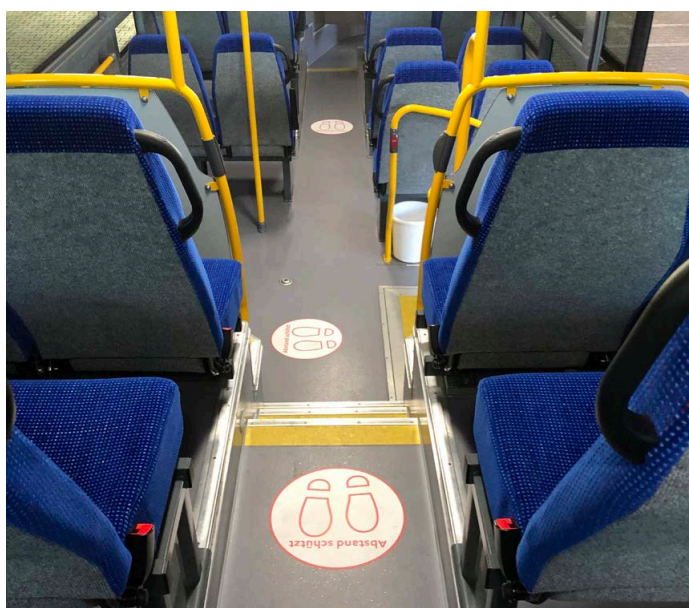
Dr. Tobias Heinemann, Sprecher der Geschäftsführung der Transdev GmbH

Hat Ihnen der bisherige Rettungsschirm nicht geholfen?

Der Rettungsschirm für den Öffentlichen Verkehr hat geholfen und auch gezeigt, wie gut in diesem Markt alle Akteure zusammenarbeiten können. Die Umsetzung der Phasen 1 und 2 läuft, und ich appelliere an alle Beteiligten, für eine zügige Abwicklung zu sorgen. Dass aber einige Bundesländer ausscheren und ihren finanziellen Verpflichtungen nicht zu hundert Prozent nachkommen wollen, gefährdet nicht nur den gesamten Branchenkompromiss, sondern sie halten sich schlicht nicht an getroffene Absprachen. Wer die vollständige Aufrechterhaltung der Verkehrsleistung verlangt, hat auch den vollen Ausgleich dafür vorzunehmen. Geld verdienen wir in der Pandemie schon deshalb nicht, weil wir alle zusätzlich anfallenden Kosten etwa für Hygienemaßnahmen übernehmen müssen.

Worum geht es dabei?

Der Kompromiss beim Rettungsschirm legt – ganz vereinfacht »



Auf Abstand: Trotz umfangreicher Hygienemaßnahmen bleiben im öffentlichen Verkehr die Fahrgäste in der zweiten Welle wieder aus

» gesagt – fest, dass die Bundesländer die ausgebliebenen Fahrgeldeinnahmen vollumfänglich ausgleichen und die Verkehrsunternehmen im Gegenzug die pandemiebezogenen Zusatzaufwendungen tragen. Wenn nun einzelne Bundesländer nur 70 oder 90 Prozent der Fahrgeldverluste ausgleichen, führt dies bei uns Betreibern von Bussen und Bahnen zu beträchtlichen Mindereinnahmen. Dies bedroht die wirtschaftliche Existenz vieler Verkehrsunternehmen.

„Wir benötigen jetzt klare Aussagen von den Auftraggebern, welches Szenario in 2021 gewünscht ist.“

Was erwarten Sie von den Aufgabenträgern?

Wer A sagt muss auch B sagen. Alle Verkehrsunternehmen haben in der Krise geliefert und ihre Verkehre trotz eingebrochener Nachfrage aufrechterhalten, um die Mobilität für die „systemrelevanten Berufe“ sicherzustellen. Insofern ist es nur fair, dass wir jetzt auch einen 100-prozentigen Ausgleich für das entgangene Fahrgeld bekommen und Perspektiven aufgezeigt werden, wie es weitergehen soll. Oder die Besteller sagen klar: Wir können dies nicht bezahlen. Dann müssen wir die Leistungen anpassen.

Wie wird die Situation im kommenden Jahr aussehen?

Wir brauchen auch in 2021 Vereinbarungen analog zu 2020, denn die Pandemie ist noch lange nicht vorüber. Vor allem benötigen wir jetzt klare Aussagen von den Auftraggebern, welches Szenario in 2021 gewünscht ist. Sollen wir den überwiegenden Teil des Fahrplans aufrechterhalten, erwarten wir vollen Ausgleich. Sollen wir weniger fahren, geht dies auch. Das müssen die Besteller aber klar und deutlich sagen.

Was hat das für Konsequenzen?

Der gesamte Öffentliche Verkehr in 2021 ist strukturell unterfinanziert. Weil die Regionalisierungsmittel unterstellen, dass die zweite Finanzierungssäule, die vom Fahrgast kommt, eine gewisse Auslastung der Verkehrsmittel unterstellt, die gegenwärtig nicht gegeben ist. Wir kommen also nicht darum herum, eine Verstärkung der Aufstockung der Regionalisierungsmittel vorzunehmen. Die 2,5 Milliarden Euro in 2020 müssen also verstetigt werden, verbunden mit dem klaren Bekenntnis aller Bundesländer, dass die Landesrettungsschirme ebenfalls fortgeführt werden und 100 Prozent des Fahrgeldverlusts ausgeglichen werden. Wenn hier keine zeitnahe Lösung kommt, dann drohen flächendeckend Angebotseinschränkungen bis hin zu Abbestellungen und Stilllegungen. Die Erwartungen aus der Politik, dass der Öffentliche Verkehr einen massiven Beitrag zum Klimawandel leisten soll, wären dann nicht mehr erfüllbar. —

Wettbewerber der Deutschen Bahn fordern Gleichbehandlung!



Mit einem fast 400 Meter langen Güterzug aus 21 modernen Lokomotiven demonstrierten die Wettbewerbsbahnen am 28. September 2020 in Berlin gegen die Ungleichbehandlung der Verkehrsunternehmen durch die Bundesregierung und die einseitige Bevorzugung der Deutschen Bahn (DB). Unter dem Motto „100% Einsatz – 50 % Marktanteil – 0% Coronahilfen“ forderte das Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) Gleichbehandlung bei den Corona-Hilfen des Bundes. Kritisiert wird vor allem die wettbewerbsverzerrende Eigenkapitalerhöhung in Höhe von fünf Milliarden Euro exklusiv für den DB-Konzern. Damit wird

nach Ansicht der Wettbewerbsbahnen ein nachhaltiger Flurschaden in der gesamten Bahnbranche angerichtet. Die Verbände der deutschen und europäischen Wettbewerbsbahnen mofair und ALLRAIL haben der EU-Kommission einen Plan für Auflagen vorgelegt, ohne die es nach ihrer Ansicht keine Eigenkapitalerhöhung der DB geben kann. „Wir halten die Kapitalerhöhung für EU-rechtswidrig, denn sie verzerrt den Wettbewerb massiv“, kritisiert mofair-Präsident Christian Schreyer. „Aber wenn sie kommt, muss sie an strenge Auflagen geknüpft werden, um die Verzerrung auszugleichen.“ Schreyer nennt exemplarisch die Kündigung der Beherrschungs- und Gewinnabführungsverträge innerhalb des DB-Konzerns. Dass die DB trotz eines neuerlichen Lockdowns ihr Fernverkehrsangebot in vollem Umfang aufrechterhalten will, können die Wettbewerbsbahnen nicht nachvollziehen. „Das kann sich nur ein Staatsunternehmens leisten, welches Milliarden an Steuergeldern kassiert“, kritisiert Schreyer. „Dies kann nicht im Sinne der Kunden sein und wird den Verkehrsträger Schiene im intermodalen Wettbewerb weiter schwächen.“ Auch ökologisch sei es kontraproduktiv leere Züge durchs Land fahren zu lassen. —

➔ www.mofair.de

Transdev organisiert künftig Vertrieb für Go-Ahead in Bayern

Die Transdev Vertrieb GmbH hat jüngst mit der Go-Ahead Bayern GmbH einen Vertrag zur Übernahme von Vertriebsaktivitäten in Bayern abgeschlossen. Ab Dezember 2021 organisiert Transdev für Go-Ahead für zwölf Jahre den Vertrieb von Fahrkarten in zwei neuen bayerischen Netzen, die das britische Unternehmen mit seinen Zügen übernehmen wird.

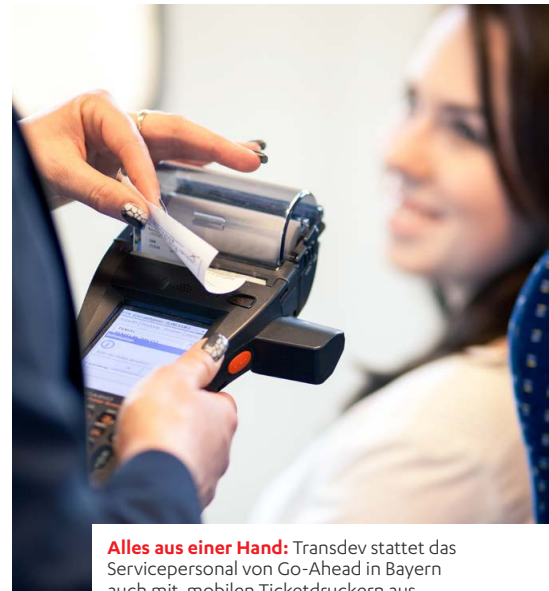
„Insgesamt 92 Ticketautomaten werden wir für Go-Ahead in Bayern aufstellen und betreiben, darunter auch zwei moderne Videoautomaten mit persönlicher Beratung der Kunden“, freut sich Janine Martin,

„Mit Transdev Vertrieb haben wir einen Partner gefunden, der dieses komplexe Aufgabengebiet als Dienstleister für uns übernimmt.“

Martin Winter, Leiter Tarif, Erlöse und Vertrieb von Go-Ahead Bayern

Geschäftsentwicklerin von der Transdev Vertrieb GmbH. Hinzu kämen insgesamt sechs personenbediente Verkaufsstellen an verschiedenen Bahnhöfen sowie die Ausstattung der Kundenbetreuer*innen in den Zügen von Go-Ahead mit 152 mobilen Terminals.“ Die Transdev Vertrieb GmbH erbringt heute schon die Vertriebsleistungen mit Ticketautomaten und personenbesetzten Verkaufsstellen unter anderem im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) und im Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV). Bundesweit betreibt Transdev bereits 1.200 Automaten, 50 Reisezentren und betreut fast 40.000 Abonnenten.

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2021 übernimmt Go-Ahead in Bayern das E-Netz Allgäu mit der Verbindung von München über Memmingen und Kißlegg bis nach Lindau am Bodensee. „In diesem Bereich werden wir den Vertrieb für alle in den Go-Ahead-Zügen gültigen Nahverkehrstickets übernehmen“, erläutert Projektleiterin Ines Espig. Ein Jahr später komme dann noch der Vertrieb für die Augsburger Netze mit Verbindungen von München über Augsburg und Donauwörth bis nach Ulm, Aalen und Würzburg dazu. —



Alles aus einer Hand: Transdev stattet das Servicepersonal von Go-Ahead in Bayern auch mit mobilen Ticketdruckern aus

Die Transdev Vertrieb GmbH wird ab 2022 auch die verkehrsvertraglich geforderten Arbeiten in den Bereichen Kundenservice und Vertrieb für das Tochterunternehmen NordWestBahn übernehmen. Die Bereiche Kundenservice (Kundencenter und Personenbezogene Verkaufsstellen) sowie Vertrieb (Fahrgeldmanagement/Vertriebstechnik) werden auf Transdev-Ebene gebündelt. Da es in Zukunft in den Bundesländern separate Ausschreibungen für den Vertrieb geben wird, werden diese Leistungen nicht mehr automatisch von den mit dem Verkehr beauftragten Eisenbahnunternehmen erbracht.

Eisenbahner mit Herz werden wieder gesucht

Der Wettbewerb „Eisenbahner mit Herz“ geht in eine neue Runde. Beschäftigte von Bahnunternehmen, die sich durch außergewöhnlichen Kundenservice ausgezeichnet haben, können ab sofort für den begehrten Titel vorgeschlagen werden.

Auch die Transdev-Gruppe möchte über den Wettbewerb den Bahnbeschäftigten in Deutschland Danke sagen. Bis zum 31. Januar



Eisenbahner mit Herz

2021 sammelt das gemeinnützige Verkehrsbündnis Allianz pro Schiene Geschichten über Fahrgastbetreuer, Zugchefs oder Triebfahrzeugführerinnen, die ihre Kunden mit Freundlichkeit oder Hilfsbereitschaft begeistert haben. Im Frühjahr 2021 werden dann von einer Jury wieder die Sieger des Wettbewerbs auf Bundes- und Landesebene gekürt.

„Während der Corona-Pandemie hat Deutschlands Bahnpersonal noch einmal unterstrichen, wie wertvoll es für unsere Gesellschaft ist“, sagt Dr. Tobias Heinemann, Sprecher der Geschäftsführung der Transdev GmbH. „Wir wollen diese Leistungen würdigen, und daher wäre es toll, wenn sich auch im kommenden Jahr wieder so viele Fahrgäste an dem Wettbewerb beteiligen und auf diese Weise Danke sagen.“ —

➔ www.eisenbahner-mit-herz.de

BAD HOMBURG

Start in die E-Mobilität

Auch in Bad Homburg ist seit Ende September 2020 nun ein Elektrobus der Transdev Rhein-Main GmbH im täglichen Linienverkehr im Einsatz. Der erste städtische E-Bus vom Typ eCitaro von Mercedes-Benz mit der Aufschrift „Bad Homburg elektrisiert“ fährt fortan auf der Linie 6 durch den Kurpark. Täglich soll der Bus zunächst rund 220 Kilometer zurücklegen, obwohl die Reichweite deutlich größer ist. Man wolle dem neuen Fahrzeug eine Eingewöhnungsphase gönnen, obwohl es innerhalb von zweieinhalb Stunden an der Station im städtischen Betriebshof wieder vollständig geladen sei, erläuterte Frank Denfeld, verantwortlich für den öffentlichen Personennahverkehr in Bad Homburg bei der Vorstellung des Fahrzeugs. Der Bus mit 75 Sitz- und Stehplätzen wurde von Transdev beschafft und wird später ins Eigentum der Stadt übergehen. Im Vergleich zu einem Dieselbus ließen sich die Wartungskosten um 50 Prozent reduzieren, sagte Denfeld. Zudem würde durch den E-Bus der Kohlendioxid-

ausstoß um 81 Tonnen im Jahr reduziert. Europaweit wird Transdev bis Ende 2020 über 1.000 E-Busse in unterschiedlichen Busnetzen betreiben. —



CHEMNITZ

Mitteldeutsche Regiobahn zu Gast im Berliner Flughafenbahnhof

Noch vor der offiziellen Eröffnung des neuen Hauptstadtflughafens in Berlin fuhr am 28. August 2020 ein Triebzug der Mitteldeutschen Regiobahn in den neuen unterirdi-

schen Bahnhof ein. Bei der vom Chemnitzer Verein Herzschlag organisierten Sonderfahrt machten sich rund 80 Vertreter*innen aus Verwaltung, Kultur, Sport und Wirtschaft

auf den Weg nach Berlin, um die Bewerbung der Stadt Chemnitz als europäische Kulturhauptstadt 2025 zu unterstützen. Die Gelegenheit wurde auch dazu genutzt, auf die Möglichkeiten einer direkten Zugverbindung zwischen den beiden Städten aufmerksam zu machen. Mit der Verlängerung und Aufwertung der bestehenden Regionalzugverbindung zwischen Chemnitz und Elsterwerda nach Berlin gäbe es bereits heute die Chance, zeitnah einen engeren Austausch zwischen den beiden Kulturstädten Chemnitz und Berlin herzustellen. Die Gesamtstrecke von 202 Kilometern von Chemnitz über Elsterwerda nach Berlin-Schönefeld wurde in 1:58 Stunden zurückgelegt – bei einem Normalbetrieb durchaus eine attraktive und schnellere Verbindung als heute mit mehrmaligem Umsteigen. —





Rasche Unterstützung in wirtschaftlicher Not

Omnibus-Verkehr Ruoff: Nach der Insolvenz des bisherigen Betreibers übernimmt das Transdev-Tochterunternehmen ein weiteres Linien-Netz im Heilbronner Verkehrsverbund.

Die Omnibus-Verkehr Ruoff (OVR) GmbH hat zum 1. August 2020 im Heilbronner Verkehrsverbund (HNV) das Netz Zabergäu mit zehn Linien im Raum zwischen Heilbronn, Lauffen am Neckar, Brackenheim, Göglingen und Zaberfeld übernommen. Grund dafür war die Insolvenz des bisherigen Betreibers des Linienbündels, der Rexer-Gruppe aus Calw. Diese hatte nach der Ausschreibung des Linienbündels Zabergäu im Landkreis Heilbronn erst am 1. Juli 2018 den Busverkehr übernommen und mit 17 neuen Bussen des Typs Scania Citywide durchgeführt. Für die verbleibenden acht Jahre des Verkehrsvertrages wird nun die OVR eintreten.

Die 25 Mitarbeitenden des bisherigen Betreibers wurden alle übernommen, ebenso wie die Fahrzeuge sowie der Betriebshof in Göglingen. Betrieblich ist das Netz Zabergäu an den OVR-Standort in Neuenstadt am Kocher angegliedert. Der Gesamtbetriebsleiter der OVR Reinhard Mühling sagte: „Es war eine enorme Herausforderung, in so kurzer Zeit ein Netz von zehn Buslinien zu

übernehmen und alles rund um Betrieb und Disposition von Anfang an zuverlässig zu organisieren. Aber gemeinsam im Team haben wir es geschafft, auch dank der neuen Kolleg*innen des bisherigen Betreibers, die alle wieder mit an Bord sind.“

„Die Verkehre laufen weiter, Fahrgäste, Gemeindeverwaltungen und Bürgermeister sind vollauf zufrieden.“

Birgit Böhm-Lemcke, Amtsleiterin des Amtes für Mobilität und Nahverkehr, Landkreis Heilbronn

Dass zur Aufrechterhaltung des öffentlichen Verkehrs zwischen Heilbronn und Göglingen mit der OVR, die bereits Verkehre im HNV betreibt, nach Verhandlungen

eine Einigung erzielt werden konnte, freut auch den Aufgabenträger. „Die Verkehre im Zabergäu rollen, es gibt keine Beschwerden. Fahrgäste, Gemeindeverwaltungen und Bürgermeister sind vollauf zufrieden“, lobt Birgit Böhm-Lemcke, verantwortliche Amtsleiterin des Amtes für Mobilität und Nahverkehr im Landkreis Heilbronn. „Ich weiß, wie viel Arbeit daran geknüpft ist.“ Sie dankte vor allem den Busfahrerinnen und Busfahrern, die in einer schwierigen Zeit die Treue zum Unternehmen gehalten hätten.

Früher war die OVR in Neuenstadt Teil der Württembergischen Eisenbahn-Gesellschaft und Betreiber der ehemaligen Unteren Kochertalbahn. „Unser Betrieb in Neuenstadt am Kocher ist über 100 Jahre alt, und noch heute bedienen unsere Busse die Verbindungen im nördlichen Landkreis Heilbronn“, sagt OVR-Geschäftsführer Horst Windeisen. „Das Netz Zabergäu im südlichen Landkreis passt daher sehr gut zu unseren Verkehren in der Region, und es freut uns, dass wir unser Angebot nun auch für die Fahrgäste im Zabergäu weiter ausbauen können.“ —

Stadtbus Schwäbisch Hall

Erfahrungen mit E-Mobilität im ländlichen Raum

Anfang Oktober 2020 stand beim Landesverband Baden-Württemberg des ökologischen Verkehrsclub Deutschland VCD eine weitere Exkursion zu vorbildlichen ÖPNV-Projekten in Baden-Württemberg auf dem Programm. Dieses Mal trafen sich die rund 20 Teilnehmenden in Schwäbisch Hall, um vor allem etwas über die Organisation des Nahverkehrs im ländlichen Raum und den Einsatz von E-Bussen bei der Transdev-Tochter Stadtbus Schwäbisch Hall GmbH zu erfahren. Nach einer Einführung am Bahnhof Schwäbisch Hall-Hessental ging es mit einem der drei modernen Elektrobusse vom Stadtbus Schwäbisch Hall zum Betriebshof des Unternehmens im Gewerbegebiet am Stadtrand. Dort berichtete Geschäftsführer Michael Dalhof über die sehr positiven Erfahrungen mit den drei Elektrobusen, die seit

Oktober 2019 auf den Stadtbuslinien im Einsatz sind und über die technischen Herausforderungen, die mit dem Projekt verbunden waren und weiterhin sind. Werkstattleiter Rainer Hofmann beantwortete Fragen zur Technik der Busse vom Typ Solaris Urbino, die mit einem neu entwickelten Antrieb der Firma Voith ausgestattet wurden. Ingrid Kühnel, Geschäftsführerin vom Aufgabenträger Kreisverkehr Schwäbisch Hall, erläuterte die Pläne des Landkreises, das ÖPNV-Angebot in der Fläche weiter zu verbessern, um mehr Fahrgäste zu gewinnen. Ein Vertreter des privaten Busunternehmens Röhler Touristik berichtete ebenfalls über die Erfahrungen aus drei Jahren E-Bus-Betrieb im ländlichen Raum. Die Teilnehmer*innen der VCD-Exkursion zeigten sich sehr interessiert an dem Thema und geizten nicht mit Fragen zu den E-Bus-Projekten. —



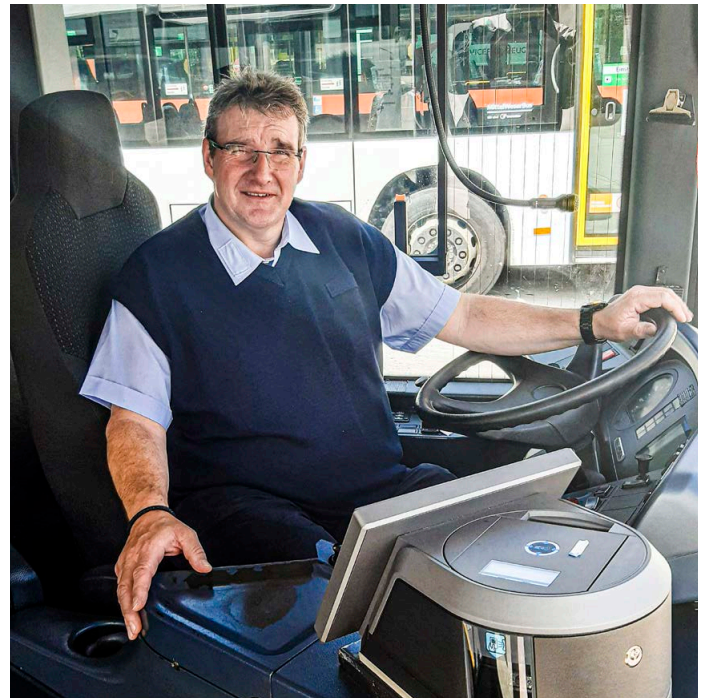
Trans Regio: Neue Mireo-Triebwagen sorgen für Entlastung bei der MittelrheinBahn

Die ersten zwei von sechs neuen dreiteiligen Elektrotriebwagen vom Typ Siemens Mireo trafen Mitte Oktober bei Trans Regio im Betriebswerk in Koblenz ein. Die neuen Fahrzeuge werden zum Fahrplanwechsel ab dem 13. Dezember 2020 für die MittelrheinBahn auf der dicht befahrenen linksrheinischen Bahnlinie hauptsächlich im Abschnitt zwischen Mainz und Bingen unterwegs sein. Die dort aktuell verkehrenden Triebwagen vom Typ Desiro Mainline können

dann die Regionalbahnen der Linie 26 zwischen Remagen, Bonn und Köln verstärken. Vor Ort freut man sich schon auf den Einsatz der modernen, energiesparend und umweltfreundlich konzipierten Züge. Für aktuelle Fahrgastinformationen stehen große Displays zur Verfügung. Es besteht barrierefreier Zugang zum Universal-WC. Zwei unterschiedliche Schiebetritte können je nach Bahnsteighöhe ausgefahren werden. —

Herr Minden fährt mit seinem Bus **gerne durch Minden**

Jens Minden bringt bereits seit 28 Jahren als Busfahrer seine Fahrgäste in Minden und Umgebung sicher ans Ziel. Inzwischen arbeitet der 50-Jährige für die Transdev Ostwestfalen GmbH, deren Busse seit 1. Dezember 2019 unter der Marke Teutoburger Wald Verkehr (TWV) im Linienbündel „Minden und Umgebung“ in den Kreisen Herford und Minden-Lübbecke unterwegs sind. Da er während des Zivildienstes als Taxifahrer gearbeitet hatte, kennt er noch heute in Minden jede Straße und mag den Trubel im Stadtverkehr.



Herr Minden, was hat Sie dazu gebracht, Busfahrer zu werden?

Ich war früher in der Baubranche tätig, doch der Job hat mich nie richtig erfüllt. Es gab da immer diesen Teil in mir, der unbedingt Busfahrer werden wollte. Als ich dann in der Zeitung las, dass Busfahrer gesucht werden, habe ich beschlossen meinen Kindheits Traum wahr werden zu lassen. Ich erinnere mich noch, wie ich früher den Fahrern der Schulbusse erzählte, dass ich auch einmal Busfahrer werden möchte. Einige von ihnen waren dann viele Jahre später tatsächlich meine Kollegen. Wahnsinn.

„Wenn man freundlich zu den Fahrgästen ist, bekommt man auch viel Freundlichkeit zurück.“

Was gefällt Ihnen besonders an Ihrem Beruf?

Es macht einfach Spaß, Menschen von A nach B zu bringen. Mir gefällt besonders die Nähe zu den Fahrgästen: Ein freundliches „Guten Morgen“, ein kleiner Schwatz beim Kauf des Fahrscheins oder ein einfaches „Danke“ beim Ausstieg. Es sind die Kleinigkeiten, die mich tagtäglich erfreuen. Wenn man freundlich zu den Fahrgästen ist, bekommt man auch viel Freundlichkeit zurück.

Hat durch Corona der Kontakt zu den Fahrgästen abgenommen?

Leider ja. Insgesamt nutzen immer noch deutlich weniger Men-

schen den Bus. Einige sind im Umgang auch verhaltender geworden. Es gibt aber auch weiterhin Fahrgäste, die sich normal verhalten und einem ein fröhliches „Hallo“ durch die Schutzmaske zurufen.

Und wie ist das, als Jens Minden durch Minden zu fahren?

Früher, als wir noch Namensschilder trugen, haben mich Fahrgäste oft darauf angesprochen. Ich fand das immer lustig. Es ist halt so.

Auch wenn Ihnen Ihr Job sehr viel Spaß macht, so haben Sie sicherlich auch ärgerliche Situationen erlebt?

Ja, leider benehmen sich manche Fahrgäste daneben und ignorieren gewisse Regeln. Aber auch das ist irgendwie Teil des Berufs. Ein Vorfall vor einigen Jahren ist mir dabei besonders in Erinnerung geblieben, als ich noch viele Touren nachts gemacht habe. Da fingen einige junge Leute im Bus an zu zündeln und hätten dabei beinahe einen Sitz abgepackelt. Zum Glück konnte, auch durch die Unterstützung der Polizei, Schlimmeres verhindert werden.

Haben Sie eine Lieblingsroute?

Ach, das kann man so nicht sagen, ich fühle mich auf den Stadtlinien in Minden am wohlsten. Ich brauche den Trubel.

Wie sind die Rahmenbedingungen in der Busbranche?

Insgesamt bin ich zufrieden. Natürlich könnte es immer ein bisschen mehr sein. Das würde den Beruf für andere sicherlich noch attraktiver machen. —

IMPRESSUM: Konzept und Gestaltung: Transdev GmbH, www.transdev.de, V. i. S. d. P. Barbara Reinhard, Redaktionsschluss: 04. November 2020; Bilder: S. 2 NEE; S. 4 (unten): VMS; S. 5: SCRITTI; S. 6 (oben): SCRITTI; 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