

## „Nur die Finanzierung über Fremdkapital kann **wettbewerbswidriges Verhalten von staatlichen Unternehmen** verhindern.“

**Prof. Dr. Thomas Ehrmann, Wirtschaftswissenschaftler an der Westfälischen Wilhelms-Universität Münster, hat die finanzielle Situation der Deutschen Bahn AG (DB) aus Sicht der Steuerzahlenden im Auftrag der DB-Wettbewerber untersucht. Sein Fazit ist eindeutig: Eine Eigenkapitalerhöhung beim Staatsunternehmen verzerrt den Wettbewerb und verstößt zudem gegen EU-Regeln.**

**H**err Professor Ehrmann, der Bund will seinem hoch verschuldeten Unternehmen per Eigenkapitalerhöhung unter die Arme greifen. Ist das der richtige Weg?

Aus Steuerzahlendensicht ist eine Fremdkapitalfinanzierung der bisher diskutierten Eigenkapitalerhöhung bei der DB AG eindeutig vorzuziehen. Eine Eigenkapitalerhöhung könnte unkontrolliert für alle möglichen Zwecke verwendet werden. Deshalb wird dieser Weg auch von der EU bislang blockiert.

### Aber der Bund will doch für den Klimaschutz die Bahn stärken...

Diese Ziele kann man nicht erreichen, wenn man Eigenkapital in das Unternehmen hineingibt, was nicht zweckgebunden erfolgen darf. Seit 2017 sind immerhin knapp drei Milliarden Euro an Eigenkapital in die DB AG hineingeflossen, deren Verwendung vom Unternehmen dem Bund nicht nachgewiesen werden musste.

### Was wäre die Alternative?

Mit dem sogenannten befristeten Rahmen hat die EU ein klares Verfahren aufgesetzt, wie solche Mittel ausgezahlt werden können. Wichtig ist, dass die Mittel erforderlich sind, dass der Umfang und die

» **Ein Beihilfeverfahren wie bei Commerzbank und Lufthansa hat sich bewährt und ist auch für die DB AG ein gangbarer Weg.**



**Prof. Dr. Thomas Ehrmann, Leiter Institut für Strategisches Management Westfälische Wilhelms-Universität Münster**

Art der Maßnahmen geeignet sind und vor allen Dingen, dass Auflagen mit der Mittelvergabe verknüpft sind, die wettbewerbswidriges Verhalten von staatlichen Unternehmen wie der DB AG verhindern.

### Gibt es Beispiele für solch ein Verfahren?

Ja. In Deutschland gibt es zwei große Fälle, bei denen es die EU dem deutschen Staat erlaubt hat, Beihilfen zur Abwendung einer Störung zu zahlen: Commerzbank und Lufthansa. Egal wie kritisch man zu diesen Fällen steht. Es wurden Fremdkapitalmittel ausgezahlt, die vergütet und zurückgezahlt werden müssen. Dazu wurden Auflagen gestellt zur Verhinderung wettbewerbswidrigen Verhaltens.

### Welche waren das?

Es gab Auflagen zu Verkäufen von Unternehmen und zu dem Verbot der Unternehmensexpansion. Ergänzt wurden diese Maßnahmen mit Verboten von Boni und Gehaltserhöhungen für Manager bis zur Rückzahlung der Hilfen. Ein solcher Weg hat sich bewährt und ist auch für die DB AG gangbar. —

➤ **Weitere Infos sowie das Gutachten auf der mofair-Webseite:**  
<https://mofair.de/positionen/positionen/eigen-oder-fremdkapitalfinanzierung-der-db-ag-eine-analyse-aus-steuerzahlersicht/>



**Gefahr für den Wettbewerb:** Experten befürchten, dass bei einer Eigenkapitalerhöhung der DB-Konzern das Steuergeld auch für Dumpingangebote bei Nahverkehrsausschreibungen einsetzen könnte.  
Foto:SCRITTI

## BERLIN

## Dr. Tobias Heinemann übernimmt von Christian Schreyer den Vorsitz im Wettbewerbsverband mofair

**D**ie im Verband mofair versammelten Wettbewerbsunternehmen des Schienenpersonenverkehrs haben jetzt bei ihrer Frühjahrsmitgliederversammlung Dr. Tobias Heinemann, Sprecher der Geschäftsführung der Transdev GmbH, zu ihrem neuen Vorsitzenden gewählt. Die Nachwahl des mofair-Präsidenten war wegen des Ausscheidens von Christian Schreyer als Aufsichtsratschef bei der Transdev GmbH, Deutschlands größtem privaten Mobilitätsanbieter, notwendig geworden.

**Dr. Tobias Heinemann freute sich über die Wahl** ins neue Amt und sagte: „Im Jahr der Bundestagswahl werden für die Zukunft der Schiene in Deutschland entscheidende Weichen gestellt: Wie können die gravierenden Auswirkungen der Corona-Krise bewältigt werden? Wie kann das System Bahn am besten den erforderlichen Beitrag zur Verkehrswende leisten? Was muss politisch getan werden, um den Wettbewerb auf der Schiene zu stärken und so die Mobilitätsbranche ins Zentrum der Klimaschutzpolitik zu rücken?“ Gemeinsam mit den anderen Wettbewerbsbahnen wolle die Transdev-Gruppe über mofair auch in Zukunft ihren Beitrag leisten und für faire Wettbewerbsbedingungen auf der Schiene kämpfen.

**Allen denkbaren Erfolg wünschte Christian Schreyer** dem neuen Vorsitzenden und dem gesamten mofair-Team bei den künftigen Herausforderungen für eine starke Schiene und einen fairen Wettbewerb für die Bahnen in Deutschland. „In den letzten Jahren hat mofair einen wichtigen und erfolgreichen Beitrag zur Stärkung des Wettbewerbs auf der Schiene geleistet. Klimapolitisch ist dies auch dringend geboten, um die Schiene gegenüber dem Auto und dem Flugzeug weiter zu stärken“, sagte Schreyer. Er wird



**Staffelübergabe:** Dr. Tobias Heinemann (rechts) wurde jetzt von den in mofair organisierten Wettbewerbsbahnen zum Nachfolger von Christian Schreyer (links) gewählt. Foto: mofair

**„Im Jahr der Bundestagswahl werden für die Zukunft der Schiene in Deutschland entscheidende Weichen gestellt. Gemeinsam mit den anderen Wettbewerbsbahnen wollen wir als Transdev-Gruppe über mofair auch in Zukunft unseren Beitrag leisten und für faire Wettbewerbsbedingungen kämpfen.“**

*Dr. Tobias Heinemann, Sprecher der Geschäftsführung der Transdev GmbH*

dem mofair-Vorstand auch weiterhin als kooptiertes Mitglied erhalten bleiben und sich mit den anderen Vorstandsmitgliedern Jost Knebel (Vizepräsident, Netinera GmbH), Patrick Verwer (Schatzmeister, Go Ahead), Alexander Hedderich (Beisitzer, RDC Deutschland), Michiel Noy (Beisitzer,

Abellio), Fabian Stenger (Beisitzer, Flixtrain) und Marcel Winter (Beisitzer, National Express) sowie den beiden kooptierten Mitgliedern Hans Leister und Tobias Richter einbringen. —

➔ [www.mofair.de](http://www.mofair.de)

# Martin Becker-Rethmann vertritt Deutschland im internationalen Transdev-Vorstand

Seit 15. Februar 2021 ist Martin Becker-Rethmann (52) Mitglied im Vorstand der internationalen Transdev-Gruppe in Paris. In dieser Funktion übernahm er die neu eingerichtete „Zone Germany“ und berichtet direkt an Thierry Mallet, den Vorstandsvorsitzenden (CEO) der internationalen Transdev-Gruppe. Vertreter für Frankreich, USA und Deutschland – die drei größten Länder, in denen Transdev aktiv ist – sind nun Mitglieder im internationalen Executive Committee und berichten direkt an den CEO der Gruppe. Martin Becker-Rethmann hat zwischenzeitlich auch den Vorsitz im Aufsichtsrat der deutschen Transdev GmbH von Christian Schreyer übernommen, um in dieser Funktion eng mit der deutschen Geschäftsführung die Weiterentwicklung des hiesigen Geschäfts voranzutreiben. Die Funktionen der drei Geschäftsführer der Transdev GmbH Tobias



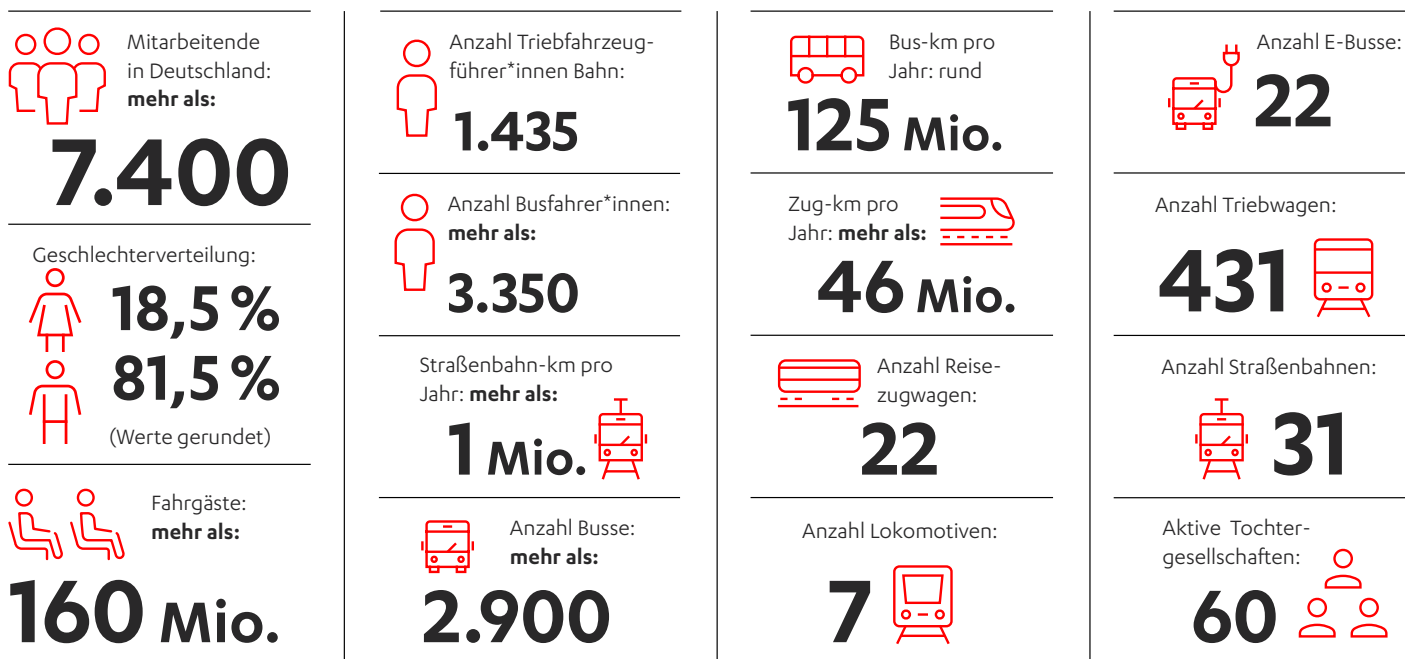
**„Zusammen mit Kommunen und Aufgabenträgern wollen wir die Verkehrswende voranbringen.“**

Heinemann (Sprecher der Geschäftsführung, Geschäftsführer Bahn und Arbeitsdirektor), Henrik Behrens (Geschäftsführer

Bus) und Younès Rouissi (CFO/Geschäftsführer Finanzen) bleiben davon unberührt.

**Als Betriebswirt verfügt Martin Becker-Rethmann** über langjährige Führungserfahrung in verschiedenen Unternehmensgruppen. So hatte er mehr als 20 Jahre verschiedene Managementfunktionen bei der ALBA Group in Berlin inne, die ihn 2009 schließlich in die Position des Chief Operating Officer für Asien & Zentraleuropa und Mitglied der Geschäftsführung führten. Im Dezember 2016 wurde er Geschäftsführer und Leiter der MVV Umwelt, einer Tochtergesellschaft der MVV Energie AG, einem europaweit tätigen Energieversorger mit Sitz in Mannheim. Im Mai 2019 übernahm er die Position des Geschäftsführers bei REMONDIS Energy & Services, der Ver- und Entsorgungssparte der internationalen RETHMANN-Gruppe. —

## Die aktuellen Kennzahlen\* der Transdev-Gruppe in Deutschland



\*Stand 31. Dezember 2020

# Ein Gewinn für Fahrgäste **im Kreis Gütersloh**

**Teutoburger Wald Verkehr:** Die Transdev-Gruppe wird ab 1. August 2021 für zehn Jahre auch das Linienbündel Gütersloh Nord und damit den gesamten Nahverkehr im Kreis Gütersloh betreiben.

Die Transdev-Gruppe hat auch die Ausschreibung für das Linienbündel Gütersloh Nord gewonnen. Unter der Marke Teutoburger Wald Verkehr (TWV) kommen auf 22 Linien, darunter auch eine Nachtbuslinie, rund 50 Fahrzeuge zum Einsatz. Der dafür notwendige Fuhrpark umfasst vom Gelenkbus bis hin zum Rufbus verschiedenste Modelle. Alle Fahrzeuge verfügen über eine hochwertige Ausstattung: Serienmäßig an Bord sind unter anderem kostenloses Internet per WLAN und USB-Steckdosen. Die Fahrgäste profitieren aber nicht nur von technischen Neuerungen, sondern auch von einem besseren Fahrplan.

**Etwa 75 Busfahrer\*innen werden benötigt**, um die rund 1,85 Millionen Fahrplan-Kilometer im Jahr zu bedienen. Zum Linienbündel Gütersloh Nord gehören in Nordrhein-Westfalen Verkehre in Gütersloh, Werther, Steinhagen, Halle/Westfalen und Borgholzhausen, innerhalb der Stadt Bielefeld und des Kreises Herford (Spence). Darüber hinaus reicht das Bedienungsgebiet bis nach Niedersachsen (Melle-Neuenkirchen). In der Stadt Werther gehört auch der Betrieb eines



**Netz komplett:** Bereits im Januar 2018 hatte Transdev das Linienbündel Nordwest im Kreis Gütersloh übernommen und neue Busse mit WLAN an Bord auf den Weg gebracht. Foto: wikipedia/GeorgDerReisende

Bürgerbusses zum Auftrag. „Dies ist ein strategisch sehr wichtiger Erfolg für uns“, freut sich TDSeW-Geschäftsführer Stephan Malenica. „Mit dem Linienbündel Gütersloh Nord haben wir nun auch das letzte zu vergebende Linienbündel im Kreis Gütersloh gewonnen.“ Winfried Erichlandwehr, ebenfalls Geschäftsführer der TDSeW, betont: „Als Busbetreiber können wir ja bereits auf eine lange Geschichte im Raum Gütersloh zurückblicken und sind stolz, dass wir ab August 2021 nun den Busverkehr im gesamten Kreis bedienen können.“ Im gesamten Netz Gütersloh werden künftig mehr als 150 Busse unter der Marke TWV unterwegs sein. Als einer der größten Arbeitgeber der Branche wird Transdev dann in der Region Gütersloh mehr als 220 Mitarbeitende beschäftigen. —

**„Der weitere Ausbau unseres Verkehrsnetzes sichert langfristig Arbeitsplätze in der Region.“**

**Christian Kleinenhammann**, Transdev Regionalleiter Bus West

## AUGSBURG

### Spende für krebskranke Kinder

Ist ein Kind von der seltenen Diagnose Krebs betroffen, ändert sich von einem Tag auf den anderen das Leben des Kindes und seiner Familie. In dieser belastenden Situation zu beraten, auch finanziell zu helfen und die Forschung voranzutreiben, das alles hat sich der Verein „Elterninitiative krebskranker Kinder Augsburg – Lichtblicke“ zur Aufgabe gemacht. Mitarbeitende der Bayerischen Regiobahn (BRB) aus dem Netz Ostallgäu-Lechfeld haben den Spendentopf des Vereins jetzt um 2.000 Euro erhöht.

„Wir haben bei einer firmeninternen Befragung 1.000 Euro Mitmachprämie bekommen und wollten mit dem Geld etwas Gutes tun statt es für ein Teamevent auszugeben“, erzählt Triebfahrzeugführerin Franziska Holzbrecher (im Foto Mitte), die zusammen mit ihrem Kollegen Ernst Winterhalter (links) den Scheck an den Geschäftsführer der Elterninitiative, Thomas Kleist, übergab. Die BRB-Geschäftsführung hat den Betrag spontan verdoppelt, und so konnte sich der Verein jetzt über 2.000 Euro freuen. —



# Frankfurt fährt **jetzt elektrisch**

**Transdev Rhein-Main:** Seit Dezember 2020 bringt Transdev in Frankfurt am Main die ersten 13 Elektro-Busse vom Typ Ebusco zum Einsatz. Auf der Linie M60 verkehren diese ab dem S-Bahn-Rödelheim teils alle fünf Minuten.

**D**er Stadtbusverkehr in Frankfurt am Main ist dank Alpina, einer Marke der Transdev Rhein-Main GmbH, umweltfreundlicher geworden. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020 wurde die von Transdev betriebene Metrobuslinie M60 auf batterieelektrische Busse umgestellt. Die M60 ist Teil des Linienbündels A, das traffiQ, die Frankfurter Nahverkehrsgesellschaft, im Januar 2020 nach einer europaweiten Ausschreibung erneut an die Transdev Rhein-Main GmbH vergeben hatte.

**Die 13 auf der Linie M60 eingesetzten E-Busse** vom Typ Ebusco sind seit dem Start zuverlässig, abgasfrei und leise auf der 11,3 Kilometer langen Strecke im Nordwesten Frankfurts unterwegs. Die zwölf Meter langen Standardbusse können mit einer Batterieladung zwischen 150 und 200 Kilometer zurücklegen. Alle E-Busse verfügen über drei Türen und bieten den Fahrgästen 35 Sitz- und 53 Stehplätze. An der zweiten Tür befindet sich eine Klapprampe, mittels derer Menschen mit eingeschränkter Mobilität die Sondernutzungsfläche mit dem Rollstuhlstellplatz einfach erreichen können. Möglich wurde die Elektrifizierung der Linie erst durch das Bundesumweltministerium, dass einen Teil der Mehrkosten finanzierte.

„**Trotz eines extrem knappem Zeitrahmens** ist es uns gelungen, die M60 termingerecht auf elektrische Busse umzustellen“, freut sich Heiko Schütte, Geschäftsführer der Transdev Rhein-Main GmbH. „Dafür haben wir unsere Mitarbeitenden auf die zahlreichen Anforderungen der neuen E-Busse geschult.“ Nicht zuletzt konnten



sich Schütte und sein Team auf die Erfahrungen der internationalen Transdev-Gruppe verlassen. In Europa sind für Transdev bereits mehr als 1.000 Elektrobusse unterwegs. Mit dem Neustart des Linienbündels A hat die Transdev Rhein-Main GmbH die gesamte Flotte mit 78 Bussen erneuert. Und die E-Mobilität schreitet in Frankfurt am Main weiter voran: Noch in diesem Jahr werden von Transdev Rhein-Main für den Einsatz auf der Linie 52 zwölf weitere E-Busse angeschafft. —

## Kooperation bei Ladung und Wartung von Bussen

**Transdev und Remondis, die Sparte für Recycling und Wasser der RETHMANN-Gruppe, kooperieren auf unterschiedlichen Ebenen.** In Frankfurt/Main etwa tanken die neuen E-Busse der Transdev Rhein-Main GmbH den benötigten Strom über Nacht im Müllheizkraftwerk Frankfurt am Main, das von der Remondis-Tochter Frankfurter Entsorgungs- und Service GmbH (FES) betrieben wird und die benötigte Energie bei der Verbrennung von Hausmüll selbst produziert. Dafür wurden fünf Ladesäulen mit je zwei Ladeanschlüssen installiert, vier weitere

Ladesäulen folgen im Laufe des Jahres. Da ein Ladevorgang maximal dreieinhalb Stunden dauert, stehen immer ausrei-



chend Ladestationen zur Verfügung. Beide Partner haben zudem eine Kooperation über Wartung, Reparatur und Service von insgesamt 150 Bussen beschlossen. „Die Zusammenarbeit zwischen FES und der Transdev Rhein-Main GmbH ist ein weit hin sichtbares Signal für die klimafreundliche Verkehrswende. Erstmals werden in Deutschland Müllverbrennung, Energieerzeugung und batteriegestützte, emissionsfreie Mobilität zusammengedacht.“, sagte Rosemarie Heilig, Frankfurter Umweltdezernentin und FES-Aufsichtsratsvorsitzende. —



## „Ohne Rettungsschirm kann die Verkehrswende nicht gelingen.“

**Bayerische Regiobahn:** Ein Jahr Corona-Pandemie hinterließ auch in den Netzen der Transdev-Tochter Bayerische Regiobahn seine Spuren. Geschäftsführer Fabian Amini spricht über die aktuelle Situation.

### Herr Amini, wie stark hat Corona die Transdev-Bahnen in Bayern getroffen?

Die Lage ist nach wie vor sehr ernst. In 2020 sind unsere Fahrgastzahlen zeitweise um bis zu 90 Prozent eingebrochen. Zugleich fahren wir aber auf Wunsch der Politik den normalen Fahrplan weiter. Im Netz Oberland wurde mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2020 der Takt sogar weiter verdichtet, die Aufwendungen sind also gestiegen.



### Hilft Ihnen nicht der Rettungsschirm von Bund und Ländern?

Wir sind dankbar, dass es einen Rettungsschirm für 2020 gab und auch für 2021 wird es eines Rettungsschirms bedürfen, um die öffentlichen Verkehre aufrechterhalten zu können. Ausgerechnet im Freistaat Bayern mit vielen Netto-Verträgen werden für 2020 jedoch nominal nur 90 Prozent der Schäden bemessen an den Fahrgeldern 2019 ausgeglichen. Real kommen wir daher nur auf einen Schadensausgleich von 80 bis 85 Prozent. Besonders hart trifft der Selbstbehalt wachstumsstarke Verkehre mit hohen Fahrgeldanteilen. Vergleicht man beispielsweise die coronabedingten Schäden unse-

res Netzes „Chiemgau-Inntal“ (ehemals Meridian) mit den Schäden in Netzen mit branchenüblicher Erlösstruktur in Bayern, so liegen diese um das Sechsfache höher.

### Gibt es keine Möglichkeit, Kosten zu sparen?

Anders als andere Branchen können wir keinen einzigen Euro einsparen, weil wir den öffentlichen Verkehr im Auftrag der Länder und aus Überzeugung für eine sichere Mobilität mit größtmöglichen Abständen in den Fahrzeugen aufrechterhalten.

### Was erwarten Sie von den Aufgabenträgern?

Bei Fahrgastzahlen, die noch immer rund 60 Prozent unter dem Niveau vor der Krise liegen, braucht die Branche auch 2021 einen Rettungsschirm zum Überleben und einen hundertprozentigen Schadensausgleich. Schließlich wird nach Corona ein attraktiver öffentlicher Verkehr mehr denn je gebraucht. Ohne ihn kann die Verkehrswende im Sinne des Klimaschutzes nicht gelingen. —

➤ Ein Erklärvideo zum Luftaustausch in den BRB-Zügen zeigt, dass auch in Zeiten der Pandemie Bahnfahren sicher ist: [www.youtube.com/watch?v=4h5mQ2FtscQ](https://www.youtube.com/watch?v=4h5mQ2FtscQ)

## NordWestBahn

## Mehr Platz für Zugwartung

**A**b Dezember 2022 fahren mehr und neue Züge bei der Regio-S-Bahn rund um Bremen. Die NordWestBahn als Betreiber braucht daher mehr Platz für die Wartung der Fahrzeuge in ihrer Werkstatt in Bremerhaven-Wulsdorf. Bevor die Erdarbeiten für den Anbau der Werkstatt gestartet sind, konnten sich die Anwohner bereits im vergangenen Jahr über das Projekt informieren. Werkstattleiter Ralf Heers präsentierte zusammen mit dem Architekten Ralf Kunert die genauen Planungen. Da vor 13 Jahren bei der Planung der Werkstatt schon an einen zukünftigen Anbau gedacht wurde, brauchte es jetzt nur eine Baugenehmigung für die Erweiterung. „Dennoch lag es uns am Herzen, mit den Anwohnern ins Gespräch zu kommen und über den Ablauf der bis Ende 2021 dauernden Arbeiten zu informieren“, sagte Heers.

**Auf der Ostseite des Werkstattgeländes** an der Bahnhofstraße in Bremerhaven-Wulsdorf bekommt die Halle einen Anbau mit einem neuen Multifunktionsgleis, das neben der Graffitientfernung und dem Waschen der Züge bei Minustemperatur



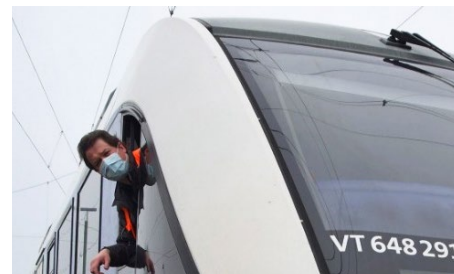
ren auch für Wartungen und Reparaturen genutzt werden kann.

Auf die im Herbst gestarteten Bodenarbeiten, bei denen der Untergrund so vorbereitet wird, dass dort überhaupt eine Halle entstehen kann, folgten zeitig die Rohbauarbeiten, bei denen der Stahlbeton, die Grube und die Stützen für die Betonpfeiler an der Reihe sind. Im Dezember 2021 soll auch das Innenleben fertig sein.

**Dass die Planung und der Zeitplan stehen**, ist auch Ralf Kunert zu danken, der mit seinem Architektenbüro „Die Planungspartner“ frühzeitig Stahlträger für den Anbau gesichert hat. „Es gibt kaum einen Hersteller für Stahlträger, der gerade nicht für die neue Fabrik von Tesla in Brandenburg baut. Das ist schon Wahnsinn. Wir sind aber froh, dass wir bei unseren Partnern ausreichend Material sichern konnten“, sagte Kunert. —

## Eigene Signalkundefahrten für künftige S-Bahn Hannover

**I**m Februar und März 2021 fanden mit freundlicher Genehmigung der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) mehrere Schulungsfahrten mit einem LINT 41 Triebwagen der NordWestBahn auf der Strecke der Weser- und Lammetalbahn für angehende Triebfahrzeugführer\*innen statt. Die Quereinsteiger\*innen aus verschiedenen Ausbildungskursen, die derzeit in der Region Hannover für die Übernahme der S-Bahn-Verkehre ab Juni 2022 stattfinden, konnten dabei Lehrlokokführer Frank Blome im wahren Sinne des Wortes über die Schulter blicken. So konnten alle Anwärter\*innen ihre in der theoretischen Ausbildung nötigen Kenntnisse der Signalschauverfahren sicher und in kurzer Zeit erwerben: „Wegen der Corona-Pandemie ist dies derzeit leider im regulären Fahrbetrieb der Eisenbahnverkehrsunternehmen nur eingeschränkt möglich“, sagt Ausbilder Blome. —



**Drehscheibe:** Der Hauptbahnhof Bremen ist das Zentrum des Netzes der Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen. In Zukunft sollen die Züge der NordWestBahn noch häufiger fahren. Foto: SCRITTI

**Die NordWestBahn wird das Netz der Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen bis 2036 weiterbetreiben**, nachdem sie die entsprechende Ausschreibung 2019 gewonnen hatte. Für die Fahrgäste rund um Bremen wird es spürbare Verbesserungen durch neue Linien, dichtere Takte und teilweise neue Fahrzeuge geben. Die NordWestBahn betreibt das 270 Kilometer lange Netz mit vier Linien rund um Bremen bereits seit der Einführung zum Fahrplanwechsel im Dezember 2010. Der neue Verkehrsvertrag wird sich nahtlos an den derzeit laufenden zum Fahrplanwechsel im Dezember 2021 anschließen. Für die Ausweitung der Verkehre werden zusätzlich 16 Neufahrzeuge von Stadler zum Einsatz kommen. —

# „Ich genieße es jeden Tag, **Frau der Dinge zu sein.**“

**Miriam Rekar** landete 2017 eher zufällig bei der Bayerischen Regiobahn (BRB) in Freilassing, wo sie heute auf den BRB-Zügen im Einsatz ist. Gestartet als Versicherungskauffrau und später mit eigenem Kurierdienst eröffnete die Ausbildung zur Triebfahrzeugführerin ganz neue Perspektiven für die 52-Jährige.



## Frau Rekar was hat Sie in den Führerstand eines Zuges gebracht?

Das war Schicksal (*lacht*). Als passionierte Autofahrerin konnte ich meine Reisen per Bahn an einer Hand abzählen. Eine Berufsmesse, bei der ich zum ersten Mal in Kontakt mit der Branche kam, war der Wendepunkt. Ein Headhunter sprach mich auf die Ausbildung zur Triebfahrzeugführerin an. Ich war sofort fasziniert, als Frau solch einen zu Job machen. Ich ließ mich auf das Abenteuer ein, und wenige Wochen später saß ich schon auf der Ausbildungsbank.

## Wie kamen Sie nach Bayern?

Die Ausbildung zur Triebfahrzeugführerin begann ich in Baden-Württemberg bei einem anderen Eisenbahnunternehmen. Dort war es aber nur möglich, den Theorieteil zu absolvieren. So kam es, dass ich mich auf einmal in Bayern bei der BRB wiederfand. Von Anfang an fühlte ich mich vom Team gut aufgenommen und pudelwohl. Für mich war jedenfalls schnell klar: Hier bleibe ich. Am 1. Februar 2018 war ich dann auch offiziell ausgebildete Triebfahrzeugführerin.

**„Das Positive an diesem Job überwiegt eindeutig. Man lernt, negative Kommentare nicht persönlich zu nehmen.“**

## Was macht an der Arbeit bei der BRB besonders Spaß?

Obwohl ich stets dieselbe Strecke fahre, kann ich selbst nach drei Jahren immer noch sagen: Ich habe einen tollen, abwechslungsreichen Job. Abwechslung gibt es allein schon dadurch, dass ich jede Woche an anderen Tagen und zu unterschiedlichen Zeiten zwischen München und Salzburg fahre. Unvorhergesehene Sachen passieren – gute wie schlechte – und machen selbst die gleiche Strecke immer wieder aufregend. Gibt es etwa Störungen im Betrieb, werden

diese natürlich gemeistert, da meine tollen Kolleg\*innen und ich uns immer gegenseitig unter die Arme greifen.

## Hat der Beruf Ihre Erwartungen erfüllt?

Ich schätze die Nähe zu Menschen sehr, auch wenn das natürlich seine Nachteile haben kann. Es wird halt gern über die Eisenbahn gemeckert: Der Zug ist nicht pünktlich oder es ist zu voll. Negative Kommentare machen mir aber nicht so viel aus, da das Positive eindeutig überwiegt und man mit der Zeit auch lernt, damit umzugehen und das nicht persönlich zu nehmen. Abwechslung bringen auch die Fahrgäste, die ja von Tag zu Tag variieren und immer für neue Geschichten sorgen.

## Eine Frau im Männerberuf, hören Sie das oft?

Bei uns im Team kommen auf etwa 100 Triebfahrzeugführer\*innen inzwischen zwölf Frauen. Die männlichen Fahrgäste sagen mir gerne mit Freude: Oh, ich werde heute von einer Frau gefahren. Aber auch ältere Damen sprechen mich manchmal am Gleis an und sagen mir, wie toll sie es finden, dass ich diesen Beruf ausübe und dass es eben zu ihrer Zeit nicht vorstellbar war. Ich war ja selbst erstaunt, dass ein Job als Triebfahrzeugführerin für mich infrage kommt.

## Hatten Sie keine Angst, mal so ein großes Fahrzeug zu steuern?

Eigentlich nicht. Autofahren war für mich ja auch eine Selbstverständlichkeit. Aber an meine erste Fahrt mit einem Zug des Typs FLIRT erinnere ich mich natürlich noch sehr gut: Auf einmal saß ich auf dem Platz des Lokführers, sah den sich mit Fahrgästen füllenden Zug und wusste: Nun gibt es kein Zurück mehr. Da war mir schon kurz etwas mulmig zumute. Aber kaum rollte der Zug, spürte ich dieses unglaubliche Gefühl der Freude, Frau der Dinge zu sein. Das genieße ich heute noch jeden Tag! —

IMPRESSUM: Konzept und Gestaltung: Transdev GmbH, [www.transdev.de](http://www.transdev.de), V. i. S. d. P. Barbara Reinhard, Redaktionsschluss: 19. April 2021; Bildnachweis: S. 1: privat (oben); S. 4: BRB (unten); S. 5: SCRITTI (oben); FES (unten); S. 7: NordWestBahn (oben, mitte); S. 8: BRB; alle anderen Transdev Redaktionelle Betreuung: SCRITTI.Kommunikation, [scritti.blog](http://scritti.blog); Grafische Gestaltung: Gruppe Sepia, [www.gruppesepia.de](http://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](mailto: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](http://www.transdev.de)