



Dunkle Wolken über Bayern: In den Transdev-Netzen im Freistaat kommt es auf zahlreichen Strecken immer wieder zu unvorhergesehenen Einschränkungen bei der Infrastruktur.

„Fahrpläne sind oft nur noch Makulatur.“

Im Netz der Transdev-Tochter Bayerische Regiobahn (BRB) befindet sich die von der DB Netz verantwortete Infrastruktur in einem desaströsen Zustand. Langsamfahrstellen aufgrund von Infrastrukturmängeln werfen sämtliche Fahrpläne über den Haufen. Dr. Tobias Heinemann, Präsident des Verbands der Wettbewerbsbahnen im Schienenpersonenverkehr mofair, fordert die Politik zum Handeln auf.

Herr Dr. Heinemann, auf vielen Strecken in Bayern hat DB Netz Langsamfahrstellen eingerichtet, was die Fahrpläne aller Bahnbetreiber gehörig durcheinander bringt...

Offensichtlich befindet sich die Schieneninfrastruktur in Bayern in einem desaströsen Zustand. Die sogenannten LA-Stellen, also Langsamfahrstellen aufgrund von Mängeln an der Strecke, häufen sich derart, dass an einen geordneten Zugbetrieb nicht mehr zu denken ist. Probleme bestehen gerade auf den Strecken, auf denen wir Wettbewerber unterwegs sind. Offenbar wurde hier die Instandhaltung lange vernachlässigt.

Um welche Strecken geht es konkret?

Konkret betroffen sind bei der Bayerischen

Regiobahn etwa die Strecken Freilassing – Berchtesgaden, Eichstätt – Weilheim/Schongau sowie das bayerische Oberlandnetz. Aber auch andere Bahnbetreiber leiden unter der Situation. Stellenweise dürfen Züge nur noch mit Tempo 20 fahren.

Was bedeutet das für die Betreiber?

Es ist allen mit der Materie Vertrauten klar, dass die Fahrpläne auf diesen Strecken derzeit nicht zu halten sind. Die von DB Netz

als Infrastrukturbetreiber vorgegebenen Fahrpläne und Fahrzeiten werden damit vollends zur Makulatur. Wir möchten unseren Fahrgästen gerne verlässliche Zeiten mitteilen, können es aber nicht. Auch der Aufgabenträger Bayerische Eisenbahngesellschaft übt massive Kritik an der Situation und fordert von DB Netz, die Infrastruktur präventiv besser instand zu halten, damit es erst gar nicht zu so einer Häufung an Mängeln kommt. Es dürfe nicht sein, dass ►►

►► **Mit ihrem Verhalten sabotiert DB Netz die Verkehrswende und wälzt die Verantwortung auf die Nutzer der Infrastruktur ab.**

Dr. Tobias Heinemann, mofair-Präsident und Geschäftsführer Bahn der Transdev GmbH

» bei nahezu jeder Messzugfahrt neue Langsamfahrstellen oder gar komplette Streckensperrungen hinzukommen.

Dann müsste man doch einfach die Fahrpläne an die neue Situation anpassen...

Das ist genau das Problem. Während unsere Bahnen zwangsweise mit Verspätung verkehren, weigert sich DB Netz, realistische Fahrpläne aufzustellen. Dies könnte nämlich theoretisch Schadensersatzansprüche nach sich ziehen. Statt für seine Fehler einzustehen, versucht das Unternehmen stattdessen, sich selbst möglichst schadlos zu halten. Doch dadurch entgehen nicht nur den Eisenbahnverkehrsunternehmen mögliche Entschädigungszahlungen, vielmehr sind die Fahrgäste die wahren Leidtragenden dieser Situation!

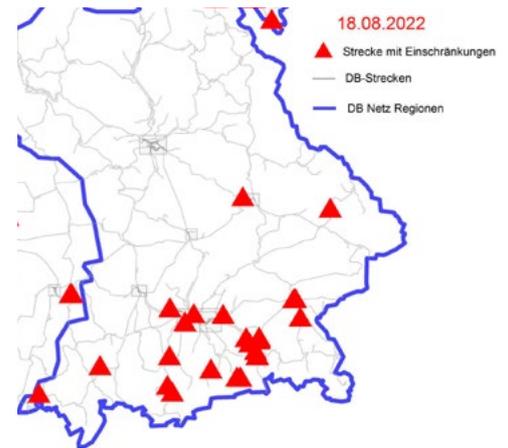
Wie sollen unter so mehr Fahrgäste für die Schiene gewonnen werden?

Mit ihrem Verhalten sabotiert DB Netz die Verkehrswende: Um sich selbst vor finanziellen Schäden zu schützen, werden Schä-

den auf die Nutzerinnen und Nutzer des Schienenpersonennahverkehrs abgewälzt und Gründe gesucht, wieso man den Fahrplan nicht anzupassen hätte. Die Fahrgäste erleben ein chronisch unzuverlässiges Verkehrsmittels – im intermodalen Wettbewerb ein katastrophales Bild.

Wie könnte das Problem gelöst werden?

Wieder einmal zeigt sich: Die Infrastruktursparten der DB müssen unverzüglich – wie im Koalitionsvertrag vorgesehen – in einer gemeinwohlorientierten Gesellschaft zusammengefasst werden, die nach Qualitäts- und nicht nach finanziellen Kennzahlen geführt wird. Unser Verband mofair hat dazu bereits Position bezogen und drängt auf eine rasche Umsetzung. Nur so kann die Eisenbahn den ihr zustehenden Beitrag zum Klimaschutz leisten. Darüber hinaus erwarten wir, dass DB Netz die bei einer solchen Qualität der Höhe nach völlig inakzeptablen Trassenpreise endlich mindert und pauschal auf 20 Prozent der Trasseneinnahmen auf Streckenabschnitten verzichtet, die von



Marode Infrastruktur: In Bayern kommt es insbesondere auf den Strecken von Wettbewerbern der Deutschen Bahn zu massiven Einschränkungen

dem Problem betroffen sind. Getreu dem Motto: Regnet es ins Haus, weil das Dach undicht ist, mindert der Mieter auch die Miete. Nichts anderes erwarten wir vom Vermieter der Trasse. —

➤ **Gemeinwohlorientierte Infrastruktur:**
www.mofair.de → Positionen →
 Gemeinwohlorientierung

Warum die MittelrheinBahn nie pünktlich sein kann

Ein alltägliches Beispiel zeigt die Probleme mit der Infrastruktur im vollkommen überlasteten Hauptbahnhof Köln.

Es ist Montag, der 1. August 2022. Die MittelrheinBahn RB 26 der Transdev-Tochter Trans Regio soll laut DB-Navigator pünktlich um 16:50 Uhr in Köln Deutz auf ihre Reise durchs Rheintal nach Koblenz und Mainz starten. So gut wie alle anderen Regionalzüge haben zu diesem Zeitpunkt in Köln deutliche Verspätung. In Köln Hauptbahnhof soll die RB 26 eigentlich um 16:56 Uhr von Gleis 9 abfahren. Wenige Minuten zuvor kommt an Gleis 9 jedoch der um Stunden verspätete Intercity aus Tübingen an und endet dort. Bis alle Fahrgäste den Zug verlassen haben und dieser bereit ist für die Abstellung, vergehen mindestens fünf Minuten. Es ist bereits klar, dass die RB 26 auf keinen Fall pünktlich am gleichen Gleis ankommen kann. Als der Intercity schließlich Gleis 9 räumt, fährt kurz danach die RB 26 auf Gleis 8 ein. Fast zeitgleich kommt auf Gleis 6 der um eine halbe Stunde verspätete RE 5 an, der ebenfalls nach Koblenz fährt und normalerweise an Gleis 9 hält. Kurz vor dessen Ankunft kommt eine Durchsage, dass der Zug heute von Gleis 6 fährt, und Hunderte Fahrgäste rennen von Gleis 9 zu Gleis 6. Der RE 6 erhält nun vor der RB 26 Ausfahrt, so

dass die RB 26 bereits in Köln Hauptbahnhof mit deutlicher Verspätung schließlich los fährt. Bis Köln Süd muss sie hinter dem RE 5 herfahren und wird durch diesen ausgebremst. In Köln Süd am dritten Haltepunkt der Linie muss die RB 26 erneut pausieren, um den verspäteten Intercity nach Bonn und Karlsruhe überholen zu lassen. Dieser würde normalerweise vor der RB 26 in Köln um 16:53 Uhr abfahren. Als in Köln Süd schließlich die Weiterfahrt möglich ist, hat die RB 26 bereits 20 Minuten Verspätung, obwohl sie eigentlich pünktlich in Köln Deutz losgefahren ist. —



Volle Busse und Bahnen: Was kommt nach dem 9-Euro-Ticket?

Das 9-Euro-Ticket machte die Nutzung des bundesdeutschen Nahverkehrs von Juni bis August 2022 so einfach wie nie und führte bereits im ersten Monat zu einem deutlichen Anstieg der Fahrgastzahlen auch bei den Betrieben der Transdev-Gruppe. Trotz aller betrieblichen Herausforderungen, die es für die Verkehrsunternehmen und ihre Mitarbeitenden mitgebracht hat, war das Ticket ein voller Erfolg. Anfang Juli 2022 hatte Transdev Vertrieb bereits über 1,3 Millionen 9-Euro-Tickets verkauft. Bei der Bayerischen Regiobahn (BRB) etwa gab es im Vergleich zu 2019 eine Nachfragersteigerung zwischen 40 und 60 Prozent. Auch auf den Linien der Mitteldeutschen Regiobahn wurden Fahrgastzuwächse zwischen 30 und fast 54 Prozent verzeichnet, ganz besonders an den Wochenenden sowie bei touristischen Anlässen. Nach Marktanalysen wäre jede vierte Fahrt ohne das 9-Euro-Ticket nicht unternommen worden. Das Ticket hat für viele Mobilität ermöglicht, die es in



dieser Form so bisher nicht gab. 20 Prozent der Käufer haben den ÖPNV zuvor nicht genutzt. Es war ein absoluter Gewinn für den Verkehrsträger Schiene und den gesamten

Öffentlichen Verkehr.

Transdev unterstützt daher die Forderungen unter anderem der Allianz pro Schiene nach einer raschen Nachfolgeregelung. „Die Aussage des Bundeskanzlers, das 9-Euro-Ticket sei ‚eine der besten Ideen, die wir hatten‘ kommt einer Richtungsentscheidung gleich“, sagte Allianz pro Schiene-Geschäftsführer Dirk Flege. Jetzt müsse die Bundesregierung dem Widerstand des Finanzministers zum Trotz schnellstmöglich liefern. Die Allianz pro Schiene favorisiert ein deutschlandweit gültiges Nahverkehrsticket für 69 Euro, das es auch als 29-Euro-Sozialticket geben müsse. Wichtig sei außerdem, das Nahverkehrsangebot mit zusätzlichen Bussen und Bahnen zu verbessern – nicht nur in den Ballungsräumen, sondern auch im ländlichen Raum. Flege: „Die Politik muss klimaschonende Mobilität in Zeiten explodierender Energiepreise ermöglichen und attraktiver machen. Die durch das 9-Euro-Ticket entfachte Begeisterung sollten wir nutzen.“ —

Transdev unterstützt Forderungen der Verkehrsministerkonferenz zum Erhalt des Angebots

Am Freitag, den 26. August 2022 tagte die Verkehrsministerkonferenz der Länder (VMK) aufgrund der steigenden Energiekosten im ÖPNV. Die VMK schlägt Alarm, da sie die aktuelle Finanzierung des ÖPNV durch die Regionalisierungsmittel des Bundes für nicht mehr ausreichend hält und Angebotskürzungen daher unausweichlich seien. Die Länder fordern einstimmig in einem Beschlussvorschlag den Bund auf, die Regionalisierungsmittel dauerhaft um jährlich 1,5 Milliarden Euro und zunächst für 2022 und 2023 wegen der Energiekrise um 1,65 Milliarden Euro zusätzlich pro Jahr zu erhöhen. Die Verkehrsministerinnen und -minister erwarten zudem, dass der Bund zeitnah einen tragfähigen und nachhaltigen Vorschlag zur Nachfolge des Neun-Euro-Tickets vorlegt und sich seiner vollständigen finanziellen Verantwortung stellt.

„Der ÖPNV steht aufgrund von massiv gestiegenen Energie- und Kraftstoffpreisen und den Folgen der Pandemie vor großen Her-

ausforderungen. Aus Sicht der Länder und Kommunen ist zunächst eine auskömmliche Finanzierung der bestehenden Verkehre erforderlich, bevor Angebotsausweitungen und Tarifrabatte möglich werden“, sagte die Vorsitzende der Verkehrsministerkonferenz, die Bremer Bürgermeisterin und Mobilitätssenatorin Dr. Maike Schaefer. Es müsse weiterhin gemeinsames Ziel des Bundes und der Länder sein, die Fahrgastzahlen im Öffentlichen Verkehr zu steigern und bis 2030 gegenüber 2019 zu verdoppeln.

Dazu wollen die Länder den von der Bundesregierung angeregten Ausbau- und Modernisierungspakt im ÖPNV gemeinsam mit dem Bund und den kommunalen Spitzenverbänden in einer Bund-Länder AG vorbereiten. Die Verkehrsministerkonferenz erinnert jedoch daran, dass die Mitwirkung der Länder in der Bund-Länder-Arbeitsgruppe im Vertrauen auf die im Koalitionsvertrag gemachte Zusage des Bundes, die Regionalisierungsmittel noch im Jahr 2022 zu erhöhen, beschlossen wurde. —

KOBLENZ

Deutscher Nahverkehrstag: Mit Bus und Bahn das Klima retten

Die Transdev-Gruppe hat sich auch 2022 wieder an der vom Land Rheinland-Pfalz veranstalteten Fachmesse Deutscher Nahverkehrstag (DNT) beteiligt. Diese fand nach einer längeren Corona-Zwangspause von Montag 13. bis Mittwoch 15. Juni 2022 in Koblenz statt. Passend zum diesjährigen Motto „Das Klima retten! Der ÖPNV als Schlüsselfaktor?“ erwarteten die Besucher*innen rund 100 spannende, äußerst vielseitige Vorträge und Diskussionen aus unterschiedlichsten Themenfeldern. Die Transdev-Tochter Martin Becker GmbH & Co. KG hatte den Shuttle-Service zur Messehalle übernommen. Die Veranstalter und auch Transdev-Geschäftsführer Bus Henrik Behrens und CEO Martin Becker-Rethmann haben sich stellvertretend bei allen beteiligten Fahrer*innen bedankt. Zum Abschluss des Nahverkehrstags schaute auch die Klimaschutzministerin von Rheinland-Pfalz Katrin Eder für ein Gruppenfoto vorbei. —



Gruppenbild mit Ministerin: Henrik Behrens, Busfahrerin Jasenka Kürzer, Busfahrer John Benedikt Bader, Ministerin Katrin Eder, Martin Becker-Rethmann (v.l.n.r)



Ein Landrat am Steuer der Strohgebühnen

Eine Ausbildung zum Triebfahrzeugführer hat er zwar noch nicht abgeschlossen, Landrat Dietmar Allgaier vom Landkreis Ludwigsburg freute sich dennoch, dass er bei seinem Besuch der Strohgebühnen im Führerstand eines modernen Regio-Shuttles Platz nehmen durfte. Während einer gemeinsamen Bahnfahrt mit den Kolleg*innen von der Württembergischen Eisenbahngesellschaft mbH (WEG) wurden die weiteren Entwicklungsmöglichkeiten entlang der Strecke, die aktuell von Korntal nach Heimerdingen nördlich von Stuttgart führt, ausgelotet. Gemeinsam wollen der Landkreis als Aufgabenträger und die WEG als Betreiber die Strohgebühnen in den kommenden Jahren nach Möglichkeit noch attraktiver für die Fahrgäste machen.

[#transdev](#) [#themobilitycompany](#) [#strohgebühnen](#) [#weg](#) [#landkreisludwigsburg](#)

Folgen Sie uns:  

Neues Bahnunternehmen geht in NRW an den Start

RheinRuhrBahn: Ab 1. September 2022 wird die Transdev Rhein-Ruhr GmbH (TDRR) unter der Marke RheinRuhrBahn die bisherigen Netze der Transdev-Tochter NordWestBahn im Ruhrgebiet übernehmen. Mit einer starken regionalen Ausrichtung will das Unternehmen auch neue Aufträge im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr gewinnen.

Mit der Entscheidung zur Regionalisierung der Netze Niederrhein/-Ruhr/Münsterland (NRE/EM) ist auch der Startschuss für den Aufbau eines neuen Unternehmens mit eigener Organisation gefallen. „Dies war notwendig, um einfach näher an unseren Fahrgästen und den Aufgabenträgern dran zu sein“, erläutert Christian Kleinenhammann, Geschäftsführer der TDRR. Mit ihrer neuen Marke RheinRuhrBahn wird das Unternehmen nun den Verkehr in dem 265 Kilometer langen Netz mit rund 250 Mitarbeitenden zum Rollen



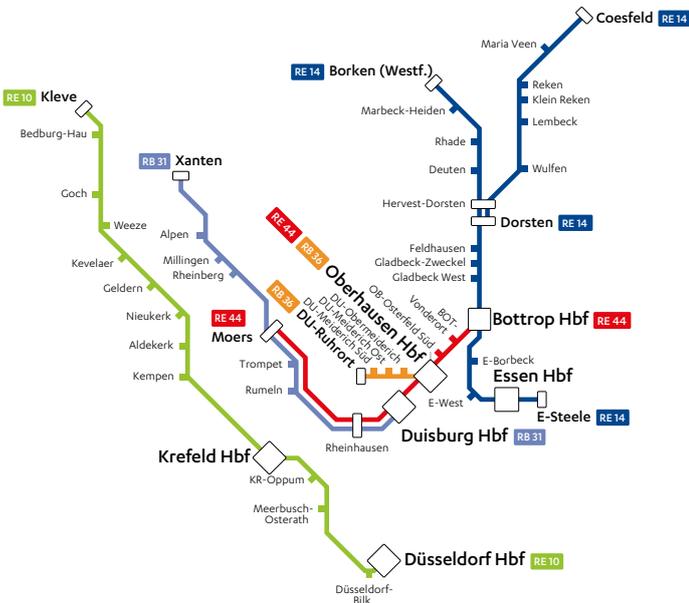
„Mit der Regionalisierung unserer Netze wollen wir noch näher an Fahrgästen und Aufgabenträgern sein.“

Christian Kleinenhammann, Geschäftsführer Transdev Rhein-Ruhr GmbH

bringen. „Mit dem Markennamen stellen wir eine starke Verbundenheit zur Region heraus und zeigen noch mehr Nähe zu unseren Fahrgästen, die künftig ihre Heimat in unserem Namen wiederfinden können“, sagt Christian Kleinenhammann.

Die neue Zentrale der Transdev Rhein-Ruhr in Duisburg befindet sich direkt am Bahnhof im Silberpalais. Dort arbeiten die Mitarbeitenden der Verwaltung Hand in Hand mit den Kolleg*innen des Fahrbetriebs zusammen. „Das Ziel der Regionalisierung ist eine starke Organisation vor Ort, die flexibel und schnell Herausforderungen meistern kann. Die Voraussetzungen dafür haben wir geschaffen, und mit der neuen Zentrale sind die Weichen gestellt“, sagt Kleinenhammann.

Die Belegschaft auf der Schiene wird die gleiche sein, die auch schon für die NordWestBahn den Führerstand besetzt und für die Fahrgäste im Einsatz war. Am 1. September 2022 wird es ohne Einfluss auf den Betrieb unter neuem Namen weitergehen. Die Kolleg*innen im Fahrdienst werden zukünftig alle Ansprechpartner*innen direkt vor Ort haben und können sich mit dem Namen RheinRuhrBahn mit der Region verbunden fühlen. —



Hilfe am Bahnsteig: Für Fahrgäste am Hauptbahnhof Hannover gibt es jetzt zusätzliche Unterstützung. Aufgrund der fortlaufenden Bauarbeiten der Deutschen Bahn an den Gleisen eins und zwei setzt die S-Bahn Hannover Reisendenlenker ein. Lidia Baczkiewicz (rechts) und Kundenbetreuer-Kollegin Pamela Reineke (links) helfen den Fahrgästen der S-Bahn bei drängenden Fragen und unterstützen sie schnell und unkompliziert von Montag bis Sonntag vor Ort. Zu Spitzenzeiten mit hohem Reisendenaufkommen lotst das Team die Fahrgäste auch schon einmal über die von Bauarbeiten der Deutschen Bahn teilweise beengten Bahnsteige und entspannt stressige Situationen.

Innovatives Projekt für mehr E-Mobilität

Im Südwesten kooperiert Transdev eng mit Technologieführern wie der Voith-Gruppe. Baden-Württembergs Verkehrsminister Winfried Hermann wurde jetzt ein Projekt zum Umbau eines Dieselmotors auf E-Antrieb vorgestellt.

Am Mittwoch, den 18. Juli 2022 informierte sich Baden-Württembergs Verkehrsminister Winfried Hermann auf Einladung von Horst Windeisen, Transdev Regionalleiter Bus Süd, sowie Cornelius Weitzmann, Präsident und CEO von Voith Turbo, bei der Firma Voith in Heidenheim über die Möglichkeiten, die E-Mobilität im Öffentlichen Verkehr in Deutschland rasch weiter voranzubringen. Unter anderem wurde Verkehrsminister Hermann und seinem Team das Projekt zur Umrüstung von Dieselfahrzeugen auf Elektroantriebe (D2E) vorgestellt.

Aktuell wird ein Dieselmotors vom Typ MAN Lion's City der Transdev-Tochter Stadtbusschwäbisch Hall aus dem Jahr 2014 durch Voith auf einen elektrischen Antrieb umgerüstet. Bis Ende 2022 sollen diese Arbeiten abgeschlossen sein und der bisherige Dieselmotors dann elektrisch verkehren. „Die Umrüstung von modernen Dieselmotors, die weniger als acht Jahre alt sind, bietet zusätzliches Potenzial zur zeitnahen Elektrifizierung des Öffentlichen Verkehrs“, ist Horst Windeisen überzeugt. Allerdings gäbe es dabei noch einige bürokratische Hürden zu überwinden. Winfried Hermann zeigte sich von dem D2E-Projekt sehr angetan und will diesbezüglich weiterhin mit Voith und Transdev in engem Austausch bleiben.

Die Transdev-Gruppe arbeitet schon länger eng mit Voith Turbo

zusammen, um bestehende Flotten auf elektrische Antriebe umzurüsten. So fahren unter anderem seit 2019 in Schwäbisch Hall und Heidenheim je drei E-Busse vom Typ Solaris Urbino, die mit dem innovativen Antrieb von Voith Turbo ausgestattet sind. Aktuell betreibt Transdev bereits in sechs deutschen Liniennetzen Elektrobusse. Mit der Förderung des Bundes für alternative Antriebe will Transdev in den kommenden Jahren bis zu 460 weitere klimafreundliche Busse beschaffen. —



Elektrisiert in die Zukunft: Gregor Wiche (Voith Turbo), Verkehrsminister Winfried Hermann, Cornelius Weitzmann (Voith Turbo), Horst Windeisen (Transdev) (v.l.n.r.)

Neue Aufträge und weitere E-Busse für Frankfurt/Main

In Ostholstein soll die Transdev-Tochter **Rohde Verkehrsbetriebe GmbH (RVB)** voraussichtlich ab Dezember 2022 für neun Jahre den Busverkehr im Linienbündel Ostholstein Nord betreiben. Bereits ab September 2022 könnten erste Fahrten in dem neuen Netz starten, das von Fehmarn bis Neustadt in Holstein entlang der Ostsee reicht. Für den Auftrag werden voraussichtlich rund 60 Mitarbeitende benötigt. Nach dem Verlust des Netzes Ostholstein Mitte in 2020 ist Transdev jetzt wieder zurück im Kreis. Trotz mehrfachem Einspruch des Bestandsbetreibers vor der Vergabekammer und dem Oberlandesgericht hatte das Transdev-Angebot den Anforderungen standgehalten.

Die **Transdev Rhein-Main GmbH** soll mit der Marke Alpina ab Dezember 2022 bis voraussichtlich Ende 2030 das Linienbündel Ost in Frankfurt/Main betreiben. Dabei geht es um Linienverkehre im östlichen Bereich Frankfurts zwischen Bad Vilbel und Offenbach. Aktuell betreibt die Transdev Rhein-Main GmbH verschiedene Linienbündel in Frankfurt/Main und hat rund 220 Busse im Einsatz.

Transdev ist nach der städtischen In-City-Bus (ICB) der größte Busbetreiber in Frankfurt/Main und zugleich auch der größte Betreiber von Elektrobusen. Ein weiterer Ausbau der E-Busflotte ist mittelfristig geplant. Transdev plant, in Frankfurt weitere neun E-Busse einzubringen und Altfahrzeuge damit zu ersetzen. —



Abgasfrei durch die Stadt: Aktuell hat Transdev in Frankfurt/Main 25 E-Busse im Einsatz, weitere sollen folgen. Foto: SCRITTI

„Bienenzucht auf dem Betriebsgelände ist praktizierter Umweltschutz.“

Trans Regio: Seit letztem Sommer summt es auf dem Betriebsgelände von Trans Regio in Koblenz. Abseits der Bahngleise leben gleich mehrere Bienenvölker. Tobias Gierke, bei Trans Regio verantwortlich für die Werkstattleitung, hat die neuen Mitbewohner zu Trans Regio gebracht und erläutert im Interview die Hintergründe.

Herr Gierke, wie kamen die Bienenvölker aufs Betriebsgelände?

Ich finde es grundsätzlich wichtig, dass sich auch größere Unternehmen mit dem Thema Umweltschutz befassen. Dass man zum Beispiel Plastikmüll vermeidet, allgemein anfallenden Müll reduziert, diesen trennt und so weiter. Es gibt viele Möglichkeiten, sich für die Umwelt einzusetzen. Wir haben auf unserem Betriebsgelände sehr gute Grundvoraussetzungen, um das eine oder andere zu tun. Es sind große Flächen und Wiesen mit Blumen vorhanden. Irgendwann hatte ich die Idee, hier bei uns ein paar Bienen anzusiedeln.

aufgestellt. Bei einem Treffen im Betriebswerk stellen wir fest, dass wir auf dem Betriebsgelände gute Voraussetzungen haben und dass sich das Gelände für die Aufstellung von Bienenboxen eignet. In jeder Box lebt ein Bienenvolk mit einer eigenen Königin. Unser Landschaftsgärtner hat in der Zwischenzeit auf drei Flächen Bienenweiden mit Wildblumen angelegt. Deren Blüten ziehen die Bienen besonders an.

Wie viele Bienen tummeln sich aktuell auf dem Gelände?

Im Sommer besteht ein Bienenvolk aus bis zu 50.000 Bienen. Im Winter werden es we-

„Es ist manchmal recht einfach, etwas für die Umwelt und gegen das Bienensterben zu tun.“

Woher kommen die Bienenvölker?

Imker Michael Weisgerber aus Koblenz, der sich „bienenmichel“ nennt, hat Ende Mai 2021 die Bienenstöcke auf unserem Gelände

niger, und das Bienenvolk schrumpft pro Bienenstock auf 8.000 bis 12.000 Bienen. Die Bienen bewegen sich in einem Radius von 3,5 Kilometern, sammeln also auch außerhalb von unserem Gelände Nektar.

Wie alt wird denn so ein Bienenvolk?

Die Königin kann bis zu fünf Jahre alt werden, wird aber in der Regel nach etwa drei Jahren vom Volk ausgetauscht. Die Königin legt übrigens 2.500 Eier am Tag. Das ist das fünffache des eigenen Körperwichts. Die Arbeitsbienen werden drei Wochen, die Winterbienen neun Monate und die Drohnen ebenfalls drei Wochen alt.

Was passiert denn aktuell mit den Bienenvölkern?

Bereits im Juli werden die Boxen winterfertig gemacht. Die Wildblumen sind inzwischen verblüht, und die Bienen finden nun kein Futter mehr. Deshalb wird nun zugefüt-



tert, unter anderem mit Eiweiß, damit sie im kommenden Winter überleben können.

Und was geschieht mit dem Honig, den die Bienen produzieren?

Den Großteil des Honigs erntet bienenmichel für sich, einen Anteil erhalten wir. Die Ernte des Honigs findet in der Regel im Mai des darauffolgenden Jahres statt. Im Winter benötigen Bienen nämlich 15 bis 18 Kilogramm Honig, um überleben zu können. Ein Bienenstock kann bei der Ernte dann 20 bis 40 Kilogramm abgeben.

Kommen noch weitere Bienenstöcke auf dem Gelände hinzu?

Aktuell haben wir drei Bienenstöcke auf unserem Gelände. Wir wollen das Projekt aber weiter ausbauen. Daher kommen in naher Zukunft noch weitere Boxen hinzu. Auch die Kolleg*innen sind von der Aktion begeistert. Es ist manchmal recht einfach, etwas für den Umweltschutz und gegen das Bienensterben zu tun. —



Verkehrsbetriebe Mittelrhein

DEKRA-Gütesiegel für hohen Sicherheitsstandard der Busse

Die Verkehrsbetriebe Mittelrhein (VMR) haben jetzt von der DEKRA das begehrte Sicherheitszertifikat erhalten. Es bescheinigt dem Busbetreiber eine „sichere Personenbeförderung mit Bussen im Reise- und öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV)“ und dass die strengen Anforderungen des

unsere modernen Fahrzeuge die hohen Sicherheitsstandards von TÜV und DEKRA erfüllen“, sagt Cornelius Kournettas, Geschäftsführer der betroffenen Betriebe.

Unter dem Markennamen Verkehrsbetriebe Mittelrhein (VMR) sind die lokalen Busbetriebe der Transdev-Gruppe im nördlichen Rheinland-Pfalz zusammengefasst. Dazu zählen die Ahrweiler Verkehrs GmbH und die Verkehrsbetriebe Rhein-Eifel-Mosel GmbH (VREM), die mehr als 80 Buslinien in Landkreis Mayen-Koblenz betreibt. Das Zertifikat „Sichere Personenbeförderung“ wird nach einer umfassenden Systemprüfung vergeben. Unabhängige Sachverständige untersuchen in drei Bereichen den Standard sowie die Umsetzung von gesetzlichen Vorschriften, die organisatorischen Abläufe im Unternehmen sowie zusätzliche Punkte, welche durch ein Gremium als sicherheitsrelevant in der Personenbeförderung eingestuft wurden. Sowohl Unternehmen in der Personenbeförderung als auch ihre Kunden können sich umfassend im Internet über das Zertifikat und die hohen Standards informieren. —



Die Sicherheit unserer Fahrgäste und auch unserer Mitarbeitenden hat für uns immer oberste Priorität.

Cornelius Kournettas, Geschäftsführer
Verkehrsbetriebe Mittelrhein

Kriterienkatalogs zum TÜV/DEKRA-Verfahren für eine sichere Personenbeförderung in allen Teilbereichen im über dem Durchschnitt liegendem Maße erfüllt werden. „Wir freuen uns sehr über dieses besondere Gütesiegel und sind stolz darauf, dass alle



Ein Hingucker: Die Transdev-Busbetriebe Omnibusverkehr Ruoff (OVR) in Güglingen und die Württembergische Bus-Gesellschaft (WBG) in Waiblingen suchen derzeit dringend Personal. Seit August nutzen sie die Heckflächen ihrer Busse sowie Plakate im Innenraum, um Verkehrsteilnehmer*innen und Fahrgäste auf freie Stellen aufmerksam zu machen. Bewerbungen sind auch über die Transdev-Webseite möglich.

➔ www.transdev.de/de/karriere

„Ich hatte noch nie Probleme wegen meiner Religion oder weil ich ein Kopftuch trage.“



Hanifah Az-Zahrah (28) ist bekennende Muslima und erst seit wenigen Monaten Teil des großen Transdev-Teams. Die ursprünglich aus Indonesien stammende junge Mutter hat Ende 2019 ihren Master in Wirtschaftsingenieurwesen am Karlsruher Institut für Technologie (KIT) abgeschlossen und ist nun als Management Trainee für die Transdev Verkehr GmbH in Rheinland-Pfalz tätig. Sie lebt mit ihrem Mann und ihrer kleinen Tochter in Kaiserslautern.

Frau Az-Zahrah, Sie leben nicht schon immer in Deutschland, wie kam es dazu?

Genau, ich komme ursprünglich aus Indonesien und bin in der Stadt Yogyakarta geboren und aufgewachsen. Im Jahr 2011 kam ich nach Deutschland, habe in Karlsruhe ein Studium begonnen und dann mein Bachelor- und Masterstudium im Bereich Wirtschaftsingenieurwesen gemacht. Nach Abschluss im Jahr 2019 flog ich zurück nach Indonesien, wo im März 2020 meine kleine Tochter zur Welt kam. Seit August 2021 bin ich nun wieder zurück in Deutschland und arbeite für Transdev. Außerdem habe ich zwei Brüder, die beide in Kaiserslautern studieren, was auch ein Grund dafür war, wieder zurück nach Deutschland zu kommen.

Ist Ihre Religion für Sie als Muslima von großer Bedeutung, und welchen Einfluss hat dies auf Ihr Arbeits- und Privatleben?

Als Muslima trage ich stets ein Kopftuch, außer zuhause. Das Kopftuch ist ein Symbol dafür, dass ich eine gute Muslima bin und an meine Religion glaube. Bis jetzt hatte ich noch nie Probleme wegen meiner Religion oder weil ich ein Kopftuch trage. Schon damals in der Uni, als Werkstudentin und auch heute bei der Arbeit respektieren alle Kolleg*innen meine Religion und meine Entscheidung, weshalb auch ich sie sehr respektiere.

Wie ist es in Deutschland für Frauen mit Ihrem Hintergrund?

Allgemein finde ich, dass Deutschland ein sehr tolerantes Land ist. Es leben hier sehr viele türkischstämmige Menschen, von denen auch fast alle Muslime sind, was für mich natürlich auch ein Vorteil ist. Ich bin sehr glücklich, hier in Deutschland als Muslima zu leben.

Was hat Sie dazu bewegt, in der Mobilitätsbranche und für Transdev zu arbeiten?

Ich habe in meinem Leben verschiedene Praktika absolviert. Eins davon bei der Firma Daimler EvoBus in Mannheim. Dort konnte ich einige Erfahrungen im Öffentlichen Verkehr sammeln, und es macht mich sehr glücklich, nun in diesem Bereich zu arbeiten und mitzuwirken. Ich frage mich auch immer wieder, ob man das deutsche Verkehrskonzept nicht auch auf Indonesien übertragen könnte. Da gibt es noch viel Nachholbedarf. Für Transdev zu arbeiten, empfinde ich als eine großartige Chance. Es gefällt mir sehr, für eine international aufgestellte Gruppe tätig zu sein.

„Für Transdev zu arbeiten, empfinde ich als eine großartige Chance. Es gefällt mir sehr, für eine international aufgestellte Gruppe tätig zu sein.“

Was sind aktuell Ihre Aufgaben bei Transdev?

Als Management Trainee lerne ich momentan unterschiedliche Bereiche kennen wie etwa Verkehrsplanung, Disposition, Kundenservice, Recruitment und den Personalbereich, Schwerbehindertenzählung und vieles mehr. Die Position als Trainee geht über zwei Jahre. Danach entscheidet sich, in welchem konkreten Bereich ich weitermache.

Welche Herausforderungen bringt der Beruf mit sich?

Da ich aus Indonesien komme, ist die größte Herausforderung für mich die deutsche Sprache. Diese gut zu beherrschen, ist der Schlüssel zur Kommunikation. Durch mein Studium, meine Praktika und meine Tätigkeit als Werkstudentin habe ich aber schon viel Deutsch üben und lernen können. —

➔ **Weitere Portraits von Transdev-Mitarbeitenden finden Sie im Internet: www.transdev.de > Karriere > Stories**