



In Zukunft elektrisch: Transdev wird mit der Mitteldeutschen Regiobahn weiterhin die Verbindung Chemnitz – Leipzig (RE 6) betreiben und im Vorgriff auf die geplante Elektrifizierung der Strecke elf neue batterieelektrische Triebwagen vom Typ Alstom Coradia Continental einsetzen. *Siehe auch Seite 2*

„Die **Qualität der Schieneninfrastruktur** darf nicht länger unter die Räder geraten.“

Der Bundesrechnungshof hat jüngst heftige Kritik am Zustand der Deutschen Bahn AG (DB) geübt und das Unternehmen als „ein Fass ohne Boden“ bezeichnet, in dem immer mehr Steuergelder versickerten. Verantwortlich dafür hält der Bundesrechnungshof vor allem den Bund als Eigentümer, der seinen Kontrollaufgaben nicht nachkomme, kein Konzept für die Bahn in Deutschland habe und seit Jahrzehnten Strukturreformen verweigere. Der Verband der Wettbewerbsbahnen mofair sieht sich erneut in seiner Kritik an der deutschen Verkehrspolitik bestätigt. Dr. Tobias Heinemann, mofair-Präsident und Sprecher der Geschäftsführung der Transdev GmbH, erläutert im Interview, was sich schnell ändern muss.

Herr Heinemann, teilen Sie die Kritik des Bundesrechnungshofes?

Der Bundesrechnungshof bringt die Misere erneut auf den Punkt. Das Bundesverkehrsministerium hat keine Vorstellung, was es vom Verkehrsträger Schiene überhaupt erwartet. Es hat keine Strategie als Eigentümer der DB AG und hält mangels besserer eigener Ideen an der dysfunktionalen Struktur des integrierten DB-Konzerns fest. Der Bund scheint weder willens noch organisatorisch in der Lage, ausreichenden Einfluss auf das größte deutsche Staatsunternehmen auszuüben. Die Folgen sind steigende Verschuldung und schlechtere Qualität. Das erleben wir und alle ande-

» **Den großen Worten müssen endlich Taten folgen und der Einfluss des Bundes auf das Unternehmen DB AG muss inhaltlich und organisatorisch gestärkt werden.**

Dr. Tobias Heinemann, mofair-Präsident und Sprecher der Geschäftsführung der Transdev GmbH



ren Verkehrsunternehmen als Nutzer der Schieneninfrastruktur jeden Tag aufs Neue.

Der Bundesrechnungshof hat schon häufiger auf diese Probleme hingewiesen...

Ja, der Bundesrechnungshof weist seit Jahren immer wieder auf dieselben kritischen

Punkte hin und nennt konkrete Lösungsmöglichkeiten, ohne dass sich irgendetwas ändert. Egal, welche Partei das Bundesverkehrsministerium gerade führt. Mit der aktuellen Struktur der DB AG und der mangelnden Kontrolle des Bundes werden jedes Jahr Steuergelder in Millionen-, wenn »

» nicht sogar Milliardenhöhe verbrannt, und der Schienensektor kann nicht agieren, wie es eigentlich angesichts der Klimakatastrophe notwendig wäre.

Was muss konkret passieren?

Es muss zügig und vor allem transparent vorgehen auf dem Weg zu einer gemeinwohlorientierten Infrastrukturgesellschaft (InfraGO). Es muss endlich damit aufhören, dass Finanzmittel für das Schienennetz im unübersichtlichen DB-Konzern in den falschen Kanälen landen. Frisches Geld für die Infrastruktur ist dringend nötig. Es muss aber über ein Fondsmodell anstelle der heutigen Wirtschaft mit 189 Töpfen nachgedacht werden. Damit einhergehen muss zudem eine vollständige finanzielle Entflechtung der Infrastrukturgesellschaft vom Rest des Konzerns. Im Spannungsfeld zwischen Gemeinwohlorientierung der Infrastruktur

und Beibehaltung des integrierten DB-Konzerns darf die Qualität nicht länger unter die Räder geraten.

Der Rechnungshof fordert vom Bund, sich künftig allein auf die Infrastruktur zu konzentrieren und die DB-Transportgesellschaften zu veräußern...

Für den Bundesrechnungshof stellt der integrierte DB-Konzern in seiner heutigen Form einen „Wettbewerbs-Schutzschirm“ für die DB-Transporttöchter dar, vor allem für DB Fernverkehr. Das sehen wir genauso. Als Wettbewerbsbahnen plädieren wir dafür, auf Basis des Koalitionsvertrags, also unter prinzipieller Beibehaltung des Gesamtkonzerns, eine vollkommene finanzielle Entflechtung zwischen Infrastruktur und dem übrigen Konzern vorzunehmen. Die Beherrschungs- und Ergebnisabführungsverträge sind zu kündigen, das konzernwei-

te Cashpooling zu beenden und getrennte Bilanzen für die neue InfraGO (Monopolbereich) einerseits und die anderen Konzerngesellschaften (Wettbewerbsbereiche) andererseits aufzustellen.

Aber der Bundesverkehrsminister hat doch die Bahninfrastruktur im Juni 2022 zur „Chefsache“ erklärt...

Den großen Worten müssen endlich Taten folgen und der Einfluss des Bundes auf das Unternehmen DB AG muss inhaltlich und organisatorisch gestärkt werden. Aber stattdessen treibt die DB die Politik wieder vor sich her und versucht öffentlichkeitswirksam vom eigentlichen Problem, den Konzernstrukturen, abzulenken. Wir hoffen, dass der Bericht des Bundesrechnungshofes endlich ein Weckruf für das Bundesverkehrsministerium ist! —

Transdev wird **erste batterieelektrische Züge** zwischen Chemnitz und Leipzig einsetzen

Die Transdev Regio Ost GmbH (TDRO) soll mit der Marke Mitteldeutsche Regiobahn (MRB) weiterhin bis mindestens Dezember 2031 die Verbindung Chemnitz – Leipzig betreiben. Das Besondere: Als erstes Verkehrsunternehmen in Mitteldeutschland wird Transdev batterieelektrische Regionalbahnen auf die Schiene bringen. „Dies ist ein zentraler Meilenstein auf dem weiteren Weg zu einem klimafreundlicheren Öffentlichen Verkehr“, freuen sich die TDRO-Geschäftsführer Henning Weize und Jan Kleinwechter.

Der Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen (ZVMS) und der Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL) haben Anfang April 2023 den Zuschlag für die Verkehrsleistung des RE 6 Chemnitz – Leipzig erteilt. Der neue Verkehrsvertrag über jährlich rund 1.1 Millionen Zug-

kilometer startet im Juni 2024 und läuft bis Dezember 2031 mit Option auf Verlängerungen längstens bis Dezember 2033. Die Hauptstrecke Leipzig – Chemnitz soll voraussichtlich ab 2028 elektrifiziert und auf elektrischen Betrieb umgestellt werden. Zum Einsatz sollen daher elf moderne Fahr-

zeuge vom Typ Alstom Coradia Continental kommen, wie sie Transdev bereits auf anderen Strecken in Sachsen einsetzt. Die neuen elektrischen Züge verfügen daher über zusätzliche Batterien. Mit Fertigstellung der Elektrifizierung können die Fahrzeuge dann ganz normal elektrisch verkehren. —



Zukunft für den RE 6: Die Tage der bislang zwischen Chemnitz und Leipzig eingesetzten Züge mit Dieseltraktion sind gezählt. Elektrische Triebwagen mit Batterien sollen ab 2024 übernehmen. Foto: SCRITTI



Danke an alle Mitarbeiterinnen!

Zum Weltfrauentag am 8. März 2023 haben sich Transdev und die Tochterbetriebe bei all ihren großartigen Mitarbeiterinnen für ihren Einsatz und ihre tägliche Arbeit bedankt. Bei der NordWestBahn überreichte Werkstattleiter Ralf Heers Kollegin Kristin Deraneck stellvertretend für alle Frauen im Unternehmen eine Tulpe. Mehr als 20.000 Mitarbeiterinnen sorgen bei Transdev weltweit mit ihrem Engagement und ihren Ideen für eine mobile und nachhaltige Zukunft. Egal ob als Busfahrerin, Kundenbetreuerin, Triebfahrzeugführerin, IT-Expertin, Disponentin oder Geschäftsführerin eines Betriebs: Die Frauen bei Transdev machen unsere Welt besser! Danke!

[#Transdev](#) [#WirsindTransdev](#) [#Weltfrauentag](#) [#Frauenpower](#) [#Gleichberechtigung](#)

Folgen Sie uns:



GÄSTRIKLAND

Transdev Schweden erweitert E-Flotte um 52 neue Busse

BYD, der weltweit führende Hersteller von sogenannten New Energy Vehicles (NEVs), hat einen großen Auftrag über 52 Elektrobusse von Transdev AB in Schweden erhalten – der größte des schwedischen Verkehrsunternehmens bislang. Transdev ist in Schweden einer der größten Betreiber im Öffentlichen Verkehr und hat sich verpflichtet, in neue Mobilitätslösungen zu investieren, insbesondere im Bereich Elektrobusse. BYD wird Transdev acht elektrische Standard Niederflrbusse mit 12 Metern Länge und 44 weitere mit 15 Metern Länge liefern. Die bestellten BYD E-Busse sollen in der Provinz Gästrikland an der Ostküste Schwedens zum Einsatz kommen, nachdem Transdev den Auftrag für diese Verkehre für weitere zehn Jahre ab Dezember 2023 erhalten hatte. Die landschaftlich reizvolle Region legt großen Wert auf Umweltschutz und Nachhaltigkeit. „Wir freuen uns sehr, den Übergang zu einer emissionsfreien Flotte in der Region vorantreiben zu können“, sagte Fredrik Beckius, Geschäftsführer von Transdev in Gästrikland/Hälsingland. Die 15 Meter langen E-Busse profitieren von der verbesserten Eisen-Phosphat-Batterietechnologie von BYD

und haben eine Reichweite von bis zu 450 Kilometern. Ein intelligentes Gesamtsystem ist entscheidend für optimierte Reichweite, Sicherheit und Komfort. Das hocheffiziente Battery Thermal Management System von BYD erlaubt den zuverlässigen Betrieb der E-Busse unter extremen klimatischen Bedingungen. Mittlerweile sind in Skandinavien mehr als 700 E-Busse von BYD im Einsatz oder bestellt, in ganz Europa über 3.000. —



SYDNEY

Farbenfroh gestaltete Busse und Bahnen zu WorldPride Festival

In der australischen Metropole Sydney hatte Transdev ganz besondere Busse und Bahnen im Einsatz. Als Transportpartner des Sydney WorldPride Festivals unterstützt Transdev das Festival mit Fahrzeugen geschmückt in bunten Regenbogenfarben und sorgte so für viel Aufmerksamkeit. Das Sydney WorldPride Festival, das vom 17. Februar bis 5. März 2023 stattfand, ist eine Feier der LGBTQIA+-Community, und nicht nur Transdev war stolz darauf, Menschen aus der ganzen Welt willkommen zu heißen, um an den Feierlichkeiten teilzunehmen. Das Festival bot über 300 Veranstaltungen in ganz Sydney, an denen 500.000 Teilnehmer*innen erwartet wurden. Am Eröffnungsabend erstrahlten die Segel des berühmten Opernhauses von Sydney in den Regenbogenfarben der bekannten Pride-Flagge.

„Unsere Teams freuten sich, Besucher*innen und Teilnehmer*innen des WorldPride Festivals dabei zu helfen, sich mit unseren farbenfroh gestalteten Straßenbahnen, Fähren und Bussen durch die Stadt zu bewegen“, sagte Brian Brennan, stellvertretender CEO von

Transdev in Australien. Als Mitglied des Pride Network sei Transdev stolz darauf, ein aktives internes Netzwerk zu haben, das Inklusion und die Mitarbeitenden unterstütze. Da Vielfalt und Gleichberechtigung enorm wichtig sind, wurde Transdev bei den Australian LGBTQ Inclusion Awards als teilnehmender Arbeitgeber des Australian Workplace and Equality Index (AWEI) anerkannt. —



Transdev übernimmt First Transit und wird zum führenden Mobilitätsanbieter in Nordamerika

Die Transdev-Gruppe hat die Übernahme von First Transit, einem der größten privaten Mobilitätsanbieter in Nordamerika, nun abgeschlossen. Nachdem Transdev und First Transit alle erforderlichen behördlichen Genehmigungen in den USA und Kanada

erhalten haben, gehören sie nun offiziell zum selben Unternehmen und firmieren in Zukunft unter der Marke Transdev mit insgesamt rund 35.000 Mitarbeitenden. Damit steigt Transdev in den USA und Kanada zum führenden Anbieter im Öffentlichen Verkehr auf – mit dem Betrieb von Linien- und Schulbussen, Shuttle-Services, Krankentransporten sowie der Wartung von Zügen, Trams und Busflotten. Die Zahl der Mitarbeitenden in der Transdev-Gruppe weltweit überschreitet erstmals die Marke von 100.000.

Ein wichtiger strategischer Meilenstein ist die Übernahme von First Transit für Thierry Mallet, Vorsitzender und CEO der internationalen Transdev-Gruppe. Mallet

erwartet ein erhebliches Wachstum des Nordamerika-Geschäfts in den kommenden Jahren. Transdev will vor allem Kommunen und Aufgabenträger bei der Energiewende hin zur Dekarbonisierung und dem verstärkten Einsatz emissionsfreier Fahrzeugflotten unterstützen. Aktuell betreibt oder wartet Transdev mehr als 400 emissionsfreie Elektrofahrzeuge in Nordamerika, weitere 70 Fahrzeuge sind bestellt. Weltweit wird die Gruppe bis Ende 2023 eine Flotte von 3.000 Elektrofahrzeugen betreiben. Die kombinierten Aktivitäten in den USA werden nun von Laura Hendricks, CEO von Transdev U.S. mit Sitz in Lombard, Illinois, und in Kanada von Arthur Nicolet, CEO von Transdev Canada mit Sitz in Brossard, Québec, geleitet. —



Kolleg*innen aus Frankreich besuchen deutsche Betriebe

Von einander lernen und weiter zusammenwachsen – dieses Motto gilt auch für die Besuche von Kolleg*innen aus Frankreich bei deutschen Transdev-Betrieben in jüngster Zeit. Da in Frankreich mehrere Ausschreibungen für Regionalverkehre laufen, ist die deutsche

Erfahrung und Expertise auf diesem Gebiet bei Transdev in Frankreich sehr gefragt. Im Sommer 2025 etwa wird Transdev Frankreich den Betrieb auf der Strecke Marseille – Toulon – Nizza aufnehmen. Deshalb kam eine Gruppe französischer Kolleg*innen Mitte März



Deutsch-französische Freundschaft: Marc Bettenbrock (rechts), Leiter Technik der NordWestBahn, führte die französischen Kolleg*innen durch die Werkstatt.

2023 nach Augsburg und Holzkirchen zur Bayerischen Regiobahn (BRB). Dort informierten sie sich darüber, was es bei Inbetriebnahmen zu beachten gilt und wo die Fallstricke liegen: Instandhaltung mit Bahnbetriebswerken, Fahrgastinformation mit Schnittstellenproblematik, Betriebsleitzentrale und vieles mehr sind die Herausforderungen, vor denen die französischen Kolleg*innen stehen. Bereits Mitte Februar 2023 hatte eine Gruppe von Transdev aus Paris bei der NordWestBahn in Osnabrück und bei der S-Bahn Hannover vorbeigeschaut. Auch hier waren die Strukturen des deutschen Schienenpersonennahverkehrs und die Zusammenarbeit mit den jeweiligen Aufgabenträgern wichtige Themen. —

Die aktuellen Kennzahlen* der Transdev-Gruppe in Deutschland



Mitarbeitende
in Deutschland:
rund

7.800

Geschlechterverteilung:



19 %
81 %

(Werte gerundet)



Fahrgäste:
rund

217 Mio.



Anzahl Triebfahrzeug-
führer*innen Bahn: rund

1.400



Anzahl Busfahrer*innen:
rund

3.500



Bus-km pro
Jahr: rund

144 Mio.



Anzahl Reise-
zugwagen:

21

Anzahl Lokomotiven:

6



Anzahl Busse:
rund

2.900



Anzahl E-Busse:

43

Zug-km pro
Jahr: rund



47,5 Mio.

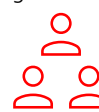
Anzahl Triebwagen:

507



Aktive Tochterge-
sellschaften:

54



*Stand 31. Dezember 2022

„Es geht aufwärts mit der S-Bahn Hannover!“

S-Bahn Hannover: Hannovers Oberbürgermeister Belit Onay hat sich in einem inzwischen öffentlich gemachten Brief zur S-Bahn Hannover (SBH) geäußert, auf die Bedeutung der S-Bahn für die Stadt hingewiesen und sehr einseitig rasche Verbesserungen gefordert, ohne auf die erheblichen Probleme mit der Infrastruktur der DB Netz einzugehen, auf die die Transdev Hannover GmbH als Betreiberin der S-Bahn keinen Einfluss hat. Was ist dran an den Vorwürfen? Die SBH-Geschäftsführer Roman Bartels und Hartmut Körbs geben Auskunft.

Herr Bartels, wie haben Sie auf den Brief reagiert?

Bartels: Ehrlich gesagt haben uns der Brief und der Zeitpunkt der Veröffentlichung doch sehr irritiert. Zumal wir bereits nach einem Termin mit dem Oberbürgermeister gefragt hatten. Allerdings müssen wir auch feststellen, dass die Stadt Hannover gar nicht unser Aufgabenträger ist und wir mit der Stadt auch keinen Verkehrsvertrag haben. Neben dem aus unserer Sicht mehr als unglücklichen Zeitpunkt für den Brief fehlen auch inhaltlich entscheidende Faktoren.

Welche sind das?

Bartels: Wir fahren mit unseren Zügen auf einer teilwei-

se maroden Infrastruktur von DB Netz mit unzähligen Baustellen. Das Schienennetz der Deutschen Bahn wurde in den vergangenen Monaten an rund 130 Stellen im Großraum Hannover und darüber hinaus überarbeitet. Baustellen, Signal- und Weichenstörungen in der Verantwortung von DB Netz beeinträchtigen leider auch heute noch den Linienbetrieb und damit auch den Fahrplan der S-Bahn Hannover. Der Oberleitungsschaden durch

*„Unsere Kolleg*innen machen alle einen hervorragenden Job! Wir bleiben auf unserem Weg, dem richtigen Weg.“*

den nach Aussage der DB Netz von einem Eichhörnchen verursachten Kurzschluss hat die S-Bahn tagelang erheblich beeinträchtigt. Außerdem fehlen uns die durch die Aufgabenträger bis heute nicht bereitgestellten Altfahrzeuge vom Typ ET425, die nach der Modernisierung eigentlich für Entlastung im S-Bahn-Netz sorgen sollten. Stattdessen haben wir ein aufwendiges Ersatzkonzept unter anderem mit Fahrzeugen aus Sachsen und Bayern auf die Beine stellen müssen.

Herr Körbs, wo liegt das Problem bei den Fahrzeugen?

Körbs: Wir mussten diese Fahrzeuge vom Typ ET425 auf Vorgabe der Aufgabenträger im vergangenen Jahr von der Deutschen Bahn übernehmen und mussten feststellen, dass diese erhebliche Mängel hatten und leider im S-Bahn Verkehr nicht einsetzbar waren. Zudem wurden uns wichtige Unterlagen und auch die Instandhaltungssoftware zum Teil erst jetzt im Februar 2023 zur Verfügung gestellt. Wir arbeiten nun weiter intensiv an der Sanierung und Reparatur der



Rund um Hannover: Mit modernen FLIRT-Fahrzeugen bietet die S-Bahn Hannover einen komfortablen Service, kämpft aber wie viele Bahnbetreiber mit Baustellen und teils maroder Infrastruktur. Foto: SCRITTI

» Fahrzeuge. Damit fehlt uns ohne unser eigenes Zutun und anerkannt durch die Aufgabenträger faktisch ein Sechstel der geplanten Kapazitäten.

Aber gab es in den letzten Monaten nicht auch hausgemachte Probleme?

Körbs: Die Kombination aus den bundesweiten Krankheitswellen und der zeitweise knappen Besetzung durch den Fachkräftemangel hat besonders Ende letzten Jahres zu einzelnen Ausfällen von Zugleistungen erheblich beigetragen. Dies hat leider uns wie auch viele andere Unternehmen im Öffentlichen Verkehr getroffen. Wir bedauern die resultierenden Unannehmlichkeiten für unsere Fahrgäste nach wie vor sehr. Umso mehr gilt für uns: Die S-Bahn Hannover war, ist und bleibt Partner der Fahrgäste in Hannover und in der Region. Durch eigene Ausbildung, Einstellungen und stetige Verbesserungen

sogar bei knapp 93 Prozent. Damit müssen wir uns schon längst nicht mehr hinter den Pünktlichkeitswerten anderer großer S-Bahnen in Deutschland verstecken! In München oder Stuttgart wird solch eine Pünktlichkeit selten erreicht.

Was tun Sie, um das der Öffentlichkeit deutlich zu machen?

Bartels: Wir versenden unter anderem einen regelmäßigen Newsletter an die Presse und Mandatsträger, in dem wir sachlich über die aktuellen Probleme und die Situation beim S-Bahn Verkehr informieren. Auch im Verkehrsausschuss der Region Hannover konnten wir kürzlich über die positive Entwicklung und die externen Faktoren berichten. Ganz aktuell gründen wir zudem einen Beirat mit lokalen politischen Vertretern aus den Städten und Kommunen an der Strecke sowie aus den Fraktionen der Regionalversammlung der Region Hannover sowie der Aufgabenträger. Anfang Juni wird sich unser neuer Beirat mit ausschließlich informativen und kommunikativen Charakter konstituieren. Wir erreichen so nach und nach eine differenziertere Betrachtungsweise in Politik und Medien. Wie der Brief von Herrn Onay zeigt, braucht das ganze Team aber weiterhin einen langen Atem. Und den haben wir! —

„Wir müssen uns schon längst nicht mehr hinter den Pünktlichkeitswerten anderer großer S-Bahnen in Deutschland verstecken.“

von Planung und Schichten konnten wir Verspätungen und Ausfälle in den vergangenen Wochen und Monaten kontinuierlich reduzieren. Daran arbeiten wir auch weiter mit voller Kraft.

Hat der Oberbürgermeister die Situation also falsch eingeschätzt?

Bartels: Zumindest kann die Kritik zu diesem Zeitpunkt so nicht unwidersprochen stehen bleiben. Wenn man die Probleme, für die wir nicht verantwortlich sind, einmal ausklammert, muss man eindeutig feststellen: Es geht aufwärts mit der S-Bahn Hannover! Wir sind mittlerweile deutlich besser unterwegs, die Richtung stimmt. Dies bestätigen uns auch unsere Ansprechpartner bei den Aufgabenträgern, nicht zuletzt Ulf-Birger Franz, Verkehrsdezernent der Region Hannover. Unsere Kolleg*innen machen alle einen hervorragenden Job! Wir bleiben auf unserem Weg, dem richtigen Weg.

Wie kommen Sie zu dieser Einschätzung?

Körbs: Die Zahlen bestätigen das: Unsere Pünktlichkeit (mit Verspätungen bis maximal fünf Minuten) lag im Februar nach den Einschränkungen durch den von einem Eichhörnchen verursachten Oberleitungsschaden bei über 90 Prozent, in der zweiten Februar-Woche



Württembergische Bus-Gesellschaft

Bus und Bahn wieder unter einem Dach

Die Württembergische Bus-Gesellschaft mbH (WBG) soll nach gewonnener Ausschreibung wieder den Busverkehr rund um Neuffen am Rande der Schwäbischen Alb übernehmen. Ab 1. September 2023 soll die WBG für neun Jahre bis 2032 das Linienbündel Neuffen im Verkehrsverbund Stuttgart (VVS) betreiben. Für 600.000 Fahrplan-Kilometer pro Jahr im Landkreis Esslingen sollen zehn Busse und 17 Mitarbeitende im Fahrdienst eingesetzt werden. Ein Fahrzeug wird dabei vollelektrisch betrieben. Die Transdev-Tochter Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft mbH (WEG) betreibt zudem die Tälesbahn zwischen Nürtingen und Neuffen als Zubringer zum Regionalverkehr in Richtung Stuttgart. Mit dem Gewinn der Ausschreibung im Busbereich sind im Neuffener Tal künftig Bahn- und Busverkehr wieder unter dem gemeinsamen Dach von Transdev, was für die Fahrgäste viele Vorteile bringt. Die viele Jahre von Transdev betriebenen Busverkehre im Neuffener Tal wurden im Jahr

2018 nach gewonnener Ausschreibung von der Firma Bader übernommen, die allerdings inzwischen Insolvenz angemeldet hatte. Nach Übergangs- und Notvergaben an andere Verkehrsunternehmen konnte sich nun die WBG in der aktuellen Ausschreibung durchsetzen. Aktuell betreibt die WBG über ein Dutzend Buslinien im VVS in den Landkreisen Esslingen, Göppingen, Reutlingen, Ludwigsburg sowie in Stuttgart. Das Unternehmen hat derzeit 60 Mitarbeitende und 30 Fahrzeuge im Einsatz. —



Wie geht es weiter bei Transdev?

Ulf Braker übernahm am 1. Januar 2023 die



Funktion des Geschäftsführers für das operative Geschäft (COO) der Transdev GmbH und ist seitdem für das gesamte

Bahn- und Busgeschäft verantwortlich. Der Diplom-Ingenieur aus Rendsburg war die letzten zwei Jahre als Geschäftsführer und CEO bei der Tbmoto GmbH beschäftigt. Er hat das auf Beratungsdienstleistungen im Bereich Bahn spezialisierte Unternehmen gegründet. Von 2002 bis 2020 war er in verschiedenen Führungspositionen und zuletzt als CEO und Mitglied im Vorstand beim Fahrzeugbauer Stadler Deutschland in Berlin-Pankow tätig und bringt damit ein umfangreiches Wissen über den deutschen Mobilitätsmarkt und über den europäischen Fahrzeugmarkt mit. In einer der kommenden Ausgaben von Nah dran! wird er im Interview über seine bisherigen Erfahrungen und die Zukunftspläne von Transdev berichten. Seien Sie gespannt!



TV-Dreh im Zug: Die Fahrgäste der RheinRuhrBahn (RRB) staunten nicht schlecht, was am frühen Montagmorgen am Bahnhof in Kleve im Zug los war. Pünktlich um 04:54 Uhr setzte sich der RE 10 in Richtung Düsseldorf in Bewegung. Kurz nach Abfahrt des Zuges wunderten sich die ersten Pendler über die Begrüßungsdurchsage: Eine aus TV und Radio bekannte Stimme heißt sie im Zug der RheinRuhrBahn willkommen. Für das RTL-Format „Durchleuchtet: Bahnen in Deutschland“, moderiert von RTL-Anchorman Peter Kloppe, begleitete der Fernsehmoderator Thorsten Schorn die Fahrt nach Düsseldorf. Dieser ist bekannt aus Formaten wie „Shopping Queen“ oder „Denn sie wissen nicht, was passiert“ mit Günther Jauch, Thomas Gottschalk und Barbara Schöneberger. Quasi als Praktikant schaute Schorn Zugbegleiterin Janina Schmidt und Triebfahrzeugführer Riza Babaoglu bei der Arbeit über die Schulter. Der fertige RTL-Beitrag soll am 1. Juni 2023 um 20:15 Uhr ausgestrahlt werden.

„Am meisten gefällt mir die Abwechslung in meinem Job.“



Susan Dittrich (47) hat es bei der Mitteldeutschen Regio-
bahn (MRB) am Standort Chemnitz mit richtig schwerem
Gerät zu tun. Sie ist eine Allrounderin und arbeitet unter
anderem als Assistenz in den Bereichen Instandhaltung
und Flottenmanagement für die im Elektrizitätsnetz Mittel-
sachsen (EMS) eingesetzten Elektrotriebwagen vom Typ
Alstom Coradia Continental. Sie ist auch für das Scha-
densmanagement zuständig, koordiniert die Reinigung
der Züge und ist stellvertretende Instandhaltungskoordini-
natorin im EMS.

Frau Dittrich, wie kamen Sie zu Transdev?

Bevor ich im Jahr 2015 zu Transdev kam, war ich viele Jahre in Leipzig
tätig und wollte gerne wieder zurück in Richtung Heimat. Ursprüng-
lich stamme ich aus dem Erzgebirge und bin ein sehr naturverbun-
dener und ein Sport liebender Mensch. Ich benötige die Berge um
mich herum, ebenso die Nähe zu meinen Freunden und der Familie.
Da stach mir die Anzeige der MRB mit Einsatzort Chemnitz und dem
kompletten Neuaufbau eines Standortes direkt ins Auge.

**„In meinem Job braucht es vor allem
starke Nerven und eine gewisse
Bissfestigkeit.“**

Wie sieht denn ein typischer Arbeitstag aus?

Ich organisiere und kontrolliere zum Beispiel die Reinigung der
Fahrzeuge, kümmere mich um Beanstandungen und deren Be-
hebungen sowie um die weitere Planung. Gibt es Schadensfälle an
Fahrzeugen, müssen diese dokumentiert und zum Beispiel Gutach-
ter beauftragt oder die Reparaturen in die Wege geleitet werden.
Gibt es Fälle von Schmierereien auf Fahrzeugen, müssen auch diese
schnell wieder entfernt werden. Über all diese Vorkommnisse muss
ich die entsprechenden Zahlen und Dokumentationen etwa für
Aufgabenträger bereitstellen.

Was reizt Sie denn besonders an dem Job?

Am meisten gefällt mir die Abwechslung in meinem Job. Ich bin für
mehrere, völlig verschiedene Aufgabenbereiche tätig und wechsele

immer wieder zwischen Werkstatt und Büro. Das erfordert schnelles
Umschalten in der Herangehensweise, starke Strukturierung und
Durchhaltevermögen. Man lernt ständig neue Dinge dazu und muss
sich immer wieder neu ausrichten.

Hat der Beruf Ihre Erwartungen erfüllt?

Da ich ursprünglich für einen völlig anderen Aufgabenbereich zu-
ständig war, hatte ich zunächst keinerlei Vorstellung hinsichtlich
meiner jetzigen Tätigkeit. Ich bin inzwischen aber sehr glücklich
damit. Es gibt viele Schnittstellen zwischen unterschiedlichen Be-
reichen, so dass man immer wieder über den eigenen Tellerrand
hinausschauen und neue Zusammenhänge verstehen muss.

Eine Frau im Männerberuf, hören Sie das oft?

Ja. Optisch scheine ich nicht in diesen Bereich zu gehören, zu-
mindest nicht, wenn es nach Außenstehenden geht. Viele Männer
scheinen immer noch erstaunt, dass Frauen Verständnis für Technik
haben und auch mit großen Maschinen umgehen können.

Was ist Ihr Ausgleich zum beruflichen Alltag?

Ich liebe jede Art von Sport. Egal ob Beachvolleyball, Skifahren,
Klettern, Crossfit oder das Radfahren. Am besten ist, wenn man sich
in der Natur bewegen kann. Sport begleitet mich seit meiner frü-
hesten Kindheit in ausgeprägtem Maße. Zudem reise ich unwahr-
scheinlich gern. Ich will das Land, dessen Geschichte und die Kultu-
ren kennenlernen. Da starte ich auch einfach mal mit dem Rucksack
oder dem Dachzelt in ein anderes Land. Ich zeichne auch sehr ge-
rne. Naja, und dann schlägt da noch mein Herz für Tiere!

Was raten Sie jungen Frauen, die sich auch für die Mobilitäts- branche interessieren?

Bitte stellt Euch im Vorfeld darauf ein, dass wir es mitunter immer
noch ein klein wenig schwerer haben, als unsere männlichen Kol-
legen. Ansonsten ist es eine Branche, die vielfältig ist und jungen
Menschen Arbeitsmöglichkeiten in alle Richtungen bietet. —

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