

## Das **Deutschlandticket** ist da!

Seit 1. Mai 2023 ist das neue Deutschlandticket nun nutzbar und wird stark nachgefragt. Millionen Fahrgäste sind bereits damit unterwegs. Auch Transdev vertreibt das Ticket über die Webseite [www.Deutschlandticket.de](http://www.Deutschlandticket.de) und bietet es zudem als vergünstigtes Jobticket allen Mitarbeitenden in der Unternehmensgruppe an. Über die ersten Erfolge und weitere Hürden auf dem Weg zur Verkehrswende berichtet Dr. Tobias Heinemann, mofair-Präsident und Sprecher der Geschäftsführung der Transdev GmbH, im Interview.

**Herr Heinemann, wie hat sich der Verkauf des Deutschlandtickets in den ersten Wochen entwickelt?**

Das Team in unserem Tochterunternehmen Transdev Vertrieb hat bis Ende Mai 2023 bereits deutlich über 100.000 Deutschlandtickets verkauft und mit 60-Stunden-Wochen diesen Erfolg erst ermöglicht. Hinzu kommen noch mehrere Tausend Tickets, die unsere Tochterunternehmen direkt an ihre bestehenden Abo-Kund\*innen oder über ihre Kundenservice-Center bislang verkauft haben.

**Wie ist die aktuelle Tendenz?**

Im Vergleich zum April sind die Verkaufszahlen im Mai nochmals deutlich angestiegen. Auch weiterhin bekommen wir täglich bis zu 1.000 Neubestellungen für das Deutschlandticket. Das sind täglich rund 150 Tickets



**Es gibt weiterhin eine sehr erfreuliche Tendenz, das Deutschlandticket dauerhaft zu erwerben.**

*Dr. Tobias Heinemann, Präsident des Verbands der Wettbewerbsbahnen mofair und Sprecher der Geschäftsführung der Transdev GmbH*



mehr als noch im April. Das dürfte vor allem auch daran liegen, dass die Nutzer\*innen des Tickets darüber sprechen, es immer bekannter wird und viele bislang unschlüssige Fahrgäste ihre bisherige Zurückhaltung aufgeben. Es gibt also weiterhin eine sehr erfreuliche Tendenz, dieses Ticket dauerhaft zu erwerben.

**Und verläuft der Verkauf reibungslos?**

Es gab zu Beginn sehr viele Kundenanfragen

und teilweise auch Beschwerden. Das war aber bei allen Anbietern so. Wir arbeiten diese sukzessive ab und verbessern unseren Kundenservice weiter. Oft werden ja immer die gleichen Fragen gestellt. Vielen Nutzer\*innen ist zum Beispiel noch nicht bekannt, dass das Ticket als Abo erworben wird und damit jeden Monat aufs Neue bezahlt werden muss. Das geschieht in der Regel mit einer Einzugsermächtigung vom Girokonto. Die Bestellung muss in der 

►► Regel bis zum 25. des Vormonats erfolgen. Selbst wenn man kurzfristig noch ein Deutschlandticket für die letzte Woche im Monat benötigt, ist dies über unsere Webseite Deutschlandticket.de bis zum 25. eines Monats spontan noch möglich. Man muss allerdings auch für die Gültigkeit von nur wenigen Tagen den vollen Preis bezahlen.

### Gibt es auch noch technische Probleme?

Die Einführung des Deutschlandtickets war und ist für die gesamte Branche im Öffentlichen Verkehr (ÖV) eine Mammutaufgabe. So etwas gab es bislang noch nicht. Und anders als beim 9-Euro-Ticket müssen ja nun vor allem dauerhaft funktionierende technische Lösungen geschaffen werden. Man kann sich das Deutschlandticket ja nicht einfach am Automaten herauslassen. Insofern gab es erwartungsgemäß branchenintern sehr viele Probleme vor allem mit der Lesbarkeit der ausgegebenen QR-Codes oder Chipkarten, da vor allem kleinere Verkehrsunternehmen oft noch nicht über die nötige digitale Infrastruktur verfügen.

### Wird das Deutschlandticket als rein digitales Ticket von der Kundschaft akzeptiert?

Wir hatten schon erwartet, dass es einen

Ansturm auf das Deutschlandticket geben wird. Allerdings hatten wir auch mit größeren Vorbehalten gegenüber der rein digitalen Lösung gerechnet. Das hat sich so nicht bewahrheitet. Im Gegenteil, die allermeisten Kund\*innen schätzen den einfachen digitalen Verkaufsprozess und dass sie das Ticket ganz bequem in einer App auf dem Handy mit sich führen können.

### Sind Sie mit der bisherigen Entwicklung zufrieden?

Auf jeden Fall! Die Einführung des Deutschlandtickets war im Prinzip ein voller Erfolg und hat auch überall verhältnismäßig gut funktioniert. Das ist bei solch einer technischen Herausforderung und bei der zersplitterten Vertriebslandschaft wie in Deutschland ja keine Selbstverständlichkeit. Wir haben jetzt endlich ein einheitliches Ticket für den ÖV in ganz Deutschland und zugleich eine Marke kreiert, die sich jeder merken kann und die nach relativ kurzer Zeit bereits gut etabliert ist. Das kann aber nur der Anfang sein.

### Wie sollte es jetzt weitergehen?

Wir haben auch als Wettbewerbsbahnen immer darauf hingewiesen, dass die Einführung des Deutschlandtickets nur der erste

Schritt hin auf dem Weg zur Verkehrswende sein kann. Wenn nun sehr viele Menschen mit dem Deutschlandticket unterwegs sind und Busse und Bahnen entsprechend voller werden, muss im nächsten Schritt auch das ÖV-Angebot weiter ausgebaut werden. Das ist eigentlich die viel wichtigere „Phase Zwei“ bei diesem Projekt. Die Angebotsoffensive muss nun kommen, damit die vielen neuen Kund\*innen Bus und Bahnen auch dauerhaft treu bleiben und der ÖV auch auf dem Land eine ernsthafte Alternative zum Auto wird.

### Wie kann das vor allem in ländlichen Räumen gelingen?

Gerade in den ländlichen Räumen muss der ÖV rasch massiv ausgeweitet werden. Das bedeutet nicht nur engere, attraktive Takte bei teils nur sporadisch verkehrenden Bussen oder Bahnen. Wir brauchen auch intelligente, ergänzende Mobilitätsangebote mit Fahrten auf Bestellung, Carsharing oder mehr Leihfahrzeuge vom Fahrrad bis zum E-Scooter. All diese Angebote müssen in das Deutschlandticket integriert werden. Alle Nutzer\*innen des Deutschlandtickets müssen profitieren und entsprechende Vorteile haben, wenn sie umweltfreundlich unterwegs sind. —



### Deutschlandticket kostenlos für alle Schüler\*innen?

Das Deutschlandticket sollte in Zukunft die Basis für attraktive Mobilitätsangebote sein und auf weitere Zielgruppen ausgeweitet werden. So könnten unter anderem auch teils kostenlose Monatstickets für Schüler\*innen, wie sie zum Beispiel das Land Berlin anbietet, in das Deutschlandticket integriert werden, schlägt Dr. Tobias Heinemann vor. Alle Schüler\*innen in Deutschland sollten ab dem Moment, wo sie eine weiterführende Schule besuchen, bis zu ihrem Schulabschluss vom Staat das Deutschlandticket unentgeltlich zur Verfügung gestellt bekommen. So würden viele Menschen früh an den Öffentlichen Verkehr gebunden und könnten diesen bundesweit für ihre Mobilität nutzen. Die Kosten für solch eine Förderung hält Dr. Tobias Heinemann für überschaubar, zumal es solche bislang regional begrenzten Angebote ja bereits vielerorts gebe. —

# Noch zahlreiche Fragezeichen **hinter neuem Deutschlandticket**

**Das Deutschlandticket (D-Ticket) ist erfolgreich eingeführt, der Verkauf läuft, die Fahrgastzahlen steigen. Doch es gibt auch noch zahlreiche offene Fragen, an denen die Beteiligten hinter den Kulissen mit Hochdruck arbeiten. Hier die wichtigsten Fragen und Antworten zur künftigen Verteilung der Erlöse.**

## Wie geht es weiter bei der Verteilung der Einnahmen aus dem D-Ticket?

Im Gegensatz zum 9-Euro-Ticket, das nur für einen dreimonatigen Zeitraum eingeführt wurde, erfordert das Deutschlandticket langfristige Lösungen vor allem bei den Erlösen und der Aufteilung der Einnahmen. Das Deutschlandticket ist ein einzigartiges Tarifprodukt, das nicht nur in einem einzigen Verkehrsverbund, sondern in allen Verbänden und Verkehrsmitteln des Nahverkehrs gültig ist. Es sind sowohl der Bund als auch die Bundesländer an der Finanzierung des Deutschlandtickets beteiligt. Somit ist es erforderlich, innerhalb eines knappen Zeitraums ein Verfahren zur Einnahmeverteilung zu entwickeln, das alle beteiligten Parteien zufriedenstellt und vor allem kein Verkehrsunternehmen benachteiligt.

## Wie könnte solch ein Modell aussehen?

Innerhalb der Branche wurde ein mehrstufiges Verfahren zur Aufteilung der Einnahmen entwickelt, das sogenannte „Leipziger Modell“. Für die erste Stufe im Jahr 2023 ist vorgesehen, dass jedes Verkehrsunternehmen seine Einnahmen aus dem Verkauf des Deutschlandtickets wie gewohnt in die Verbände meldet. Im Anschluss erfolgt das bisherige Einnahmeverfahren zwischen den Unternehmen des jeweiligen Verbundes.

## Wie kann man Gerechtigkeit erreichen?

In der zweiten Stufe, die für die Jahre 2024 und 2025 derzeit ausgestaltet wird, werden Einnahmen nach dem Wohnortprinzip den Bundesländern zugeordnet. Die Zuordnung erfolgt auf Grundlage der Postleitzahl des Aboinhabers des D-Tickets. Anschließend erfolgt zwischen den Bundesländern eine Korrektur auf Basis von Balancefaktoren,

- **Deutschlandticket Verkaufszahlen, Stand 31.5.2023 (Quelle: VDV):**
- **10 Mio** verkaufte D-Tickets, davon:
- **5 Mio** Umsteiger aus bestehenden Abos
- **4,3 Mio** Neu-Abos durch Umsteiger aus anderen Tarifen
- **700.000** Neukund\*innen

die beispielsweise den Tourismus oder Transitfahrten berücksichtigen. Es wäre ja ungerecht, wenn etwa in Garmisch Partenkirchen oder im Schwarzwald sehr viele Touristen aus Berlin oder Hamburg mit ihren D-Tickets den örtlichen Nahverkehr nutzen, aber die dortigen Unternehmen nichts von den Einnahmen abbekommen.

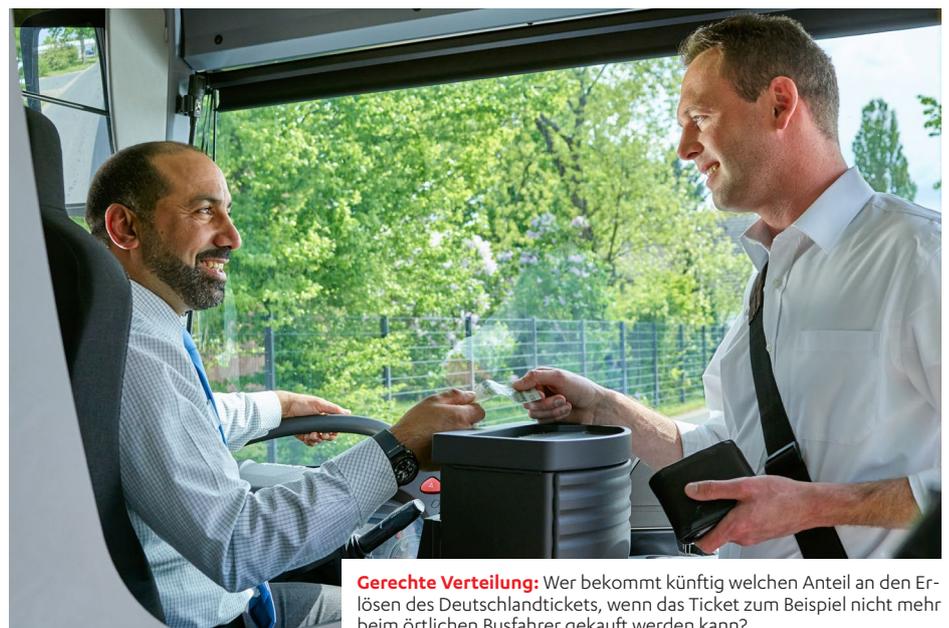
## Welche Lösung könnte langfristig folgen?

Ab dem Jahr 2026 ist die Finanzierung des

D-Tickets durch die öffentliche Hand noch nicht geklärt. Für die Erlösaufteilung in dieser dritten Stufe entwickelt die Branche zusammen mit den Ländern ein nachfrageorientiertes Einnahmeverfahren. Es wäre aus Sicht der Eisenbahnverkehrsunternehmen wünschenswert, den Prozess der Einnahmeverteilung transparent, digitalisiert und einfach zu halten, um die Komplexität und Kosten des Clearings zu reduzieren.

## Sollen Einnahmen nur auf Basis der Ticketverkäufe verteilt werden?

Seit Einführung des D-Tickets ist eine stark erhöhte Fahrgastnachfrage messbar. Das bringt natürlich für viele Unternehmen auch einen Mehraufwand mit sich, etwa durch erhöhte Verschmutzung und Abnutzung der Fahrzeuge. Auch solche Faktoren sollten in Zukunft bei der Finanzierung berücksichtigt werden. —



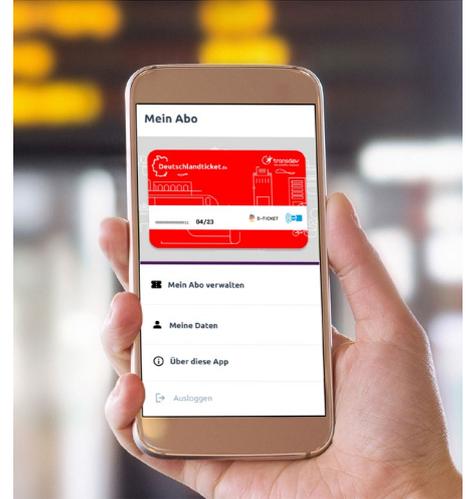
**Gerechte Verteilung:** Wer bekommt künftig welchen Anteil an den Erlösen des Deutschlandtickets, wenn das Ticket zum Beispiel nicht mehr beim örtlichen Busfahrer gekauft werden kann?

# Deutschlandticket als vergünstigtes Jobticket für Mitarbeitende von Transdev

Als großer Arbeitgeber mit deutschlandweit rund 7.800 Mitarbeitenden bietet Transdev allen aktiven Mitarbeitenden an, das Deutschlandticket (auch 49-Euro-Ticket) als Jobticket zu einem deutlich ermäßigten Preis von monatlich 33 Euro zu beziehen. Die Differenz bezahlt der Arbeitgeber. Transdev-Mitarbeitende können so ab 1. Mai 2023 den gesamten Öffentlichen Verkehr in Deutschland für Fahrten zum Arbeitsplatz aber auch in ihrer Freizeit an allen Wochentagen nutzen. „Wir sind überzeugt davon, dass das Deutschlandticket einen massiven Schub für die Verkehrswende be-

deutet und wollen als großer Arbeitgeber dazu mit einem deutschlandweiten Jobticket unseren Beitrag leisten“, erläutert Dr. Tobias Heinemann, Sprecher der Geschäftsführung der Transdev GmbH. „Die Vorteile für unsere Mitarbeitenden liegen auf der Hand: Mobilität für 24 Stunden am Tag zu einem unschlagbar günstigen Preis mit der Möglichkeit, den Regional- und Nahverkehr in ganz Deutschland zu nutzen!“ Über den Webshop [deutschlandticket.de](http://deutschlandticket.de) bietet Transdev auch die Jobticket-Variante zum Kauf an. —

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



## NORD- UND SÜDAMERIKA

### Transdev legt auf dem amerikanischen Kontinent kräftig zu

Die internationale Transdev-Gruppe kann ihre Geschäfte auf dem amerikanischen Markt sowohl in Nordamerika als auch in Südamerika weiter ausbauen. Transdev schafft neue Arbeitsplätze und fördert zugleich den Umstieg auf emissionsarme Fahrzeuge. In den **Vereinigten Staaten** beauftragte die regionale Verkehrsbehörde von Südnvada das Transdev-Tochterunternehmen First Transit mit dem Betrieb ihres Busnetzes und der Fahrzeugwartung ab 1. Juli 2023. Dabei geht es aktuell um über 40 Millionen Fahrten im Süden des Staates einschließlich der Stadt Las Vegas. In Orlando im Staat Florida hat Transdev zudem ab 1. Juni 2023 einen großen Vertrag mit besonderen Fahrten auf Bestellung gewonnen. In **Kanada** hat Transdev verschiedene Unternehmen, die unter anderem auf medizinische Transporte und Schulverkehre spezialisiert sind, mit mehreren hundert Fahrzeugen übernommen und vier Aufträge im Öffentlichen Verkehr der Region Montreal ab Mitte 2024 gewonnen. Transdev wird auch in eine Flotte von 135 Fahrzeugen investieren. Mittelfristig will die Region den Betrieb auf Elektrobusse umstellen. In **Ecuador** bereitet Transdev mit seinem Partner Metro de Medellín den Start der ersten Metro-Linie in der Hauptstadt Quito vor. Diese soll zum Rückgrat des Öffentlichen Verkehrs werden und täglich bis zu 400.000 Fahrgäste befördern. In **Chile** hat Transdev mehr als 900 Busse in Santiago in Betrieb ge-

nommen, darunter fast 260 Elektrobusse. In **Kolumbiens** Hauptstadt Bogotá wird Transdev den ersten Wasserstoff-Elektrobus in Lateinamerika testen. Der Wasserstoff wird aus zertifizierten und nachhaltigen Quellen stammen. In **Brasilien** ist Transdev Teil des größten öffentlich-privaten Infrastrukturprojekts von Lateinamerika zum Bau der Linie 6 der Metro São Paulo (Orange Linie), die 2025 in Betrieb gehen soll. —



**In Zukunft elektrisch:** Auch in Südamerika werden immer mehr Busflotten auf E-Busse umgerüstet und Transdev unterstützt wie in Bogotá mit entsprechendem Know-how bei der Verkehrs- und Energiewende.



### Die Zukunft beginnt jetzt!

13 Jugendliche haben beim Zukunftstag der NordWestBahn (NWB) bei der Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen am 27. April 2023 Einblicke in die Berufswelt gewonnen. So viel Interesse an Zug und Schiene stimmt optimistisch! Die Teilnehmenden bekamen die Chance, in die spannende Arbeitswelt der Eisenbahn einzutauchen und konnten sich so über die unterschiedlichen und abwechslungsreichen Berufsbilder im Unternehmen informieren. So haben die Schülerinnen und Schüler im Alter von 10 bis 13 Jahren zum Beispiel einen Einblick in die Organisation und Planung von Bahnverbindungen erhalten und in Bremerhaven die Werkstatt besichtigt.

[#Transdev](#) [#WirsindTransdev](#) [#Zukunftstag](#) [#NordWestBahn](#) [#Personal](#)

Folgen Sie uns:  

## CHEMNITZ

### Achtung: Nur eine Übung!

**A**uch bei der Eisenbahn muss man für den Fall der Fälle vorbereitet sein. Daher finden regelmäßig Notfallübungen mit Bahnbetreibern, dem Infrastrukturbetreiber und verschiedenen Hilfskräften statt, um Abläufe zu trainieren und gegebenenfalls zu optimieren. Auch die Mitteldeutsche Regiobahn (MRB) war jüngst mit einem Zug bei einer Notfallübung am Hauptbahnhof Chemnitz Außenbahnhof dabei. Gemeinsam mit fast 160 beteiligten Personen von DB Netz, Feuerwehr, Bundespolizei, THW sowie weiterer Hilfsorganisationen wurde die Kollision einer Bahn mit einem Pkw am Bahnübergang simuliert (siehe Foto). Die Annahme war, dass der PKW durch den Unfall rund 25 Meter mitgeschleift wurde, der Zug dadurch entgleiste und auch die elektrische Oberleitung in Mitleidenschaft gezogen wurde. Neben der Überprüfung der Meldekettens wurde auch die Bergung der Verletzten im Zusammenhang mit einer herabhängenden Oberleitung trainiert. Dies erforderte zunächst, dass die Oberleitung durch den Notfallmanager der DB Netz AG geerdet wurde. Nachdem alle verwundeten Personen versorgt waren, trainierten Einsatzkräfte des

THW das Anheben des Triebzuges, und ein Wiedereingleisen wurde simuliert. So konnte die gesamte Zusammenarbeit zwischen den beteiligten Hilfskräften und Betrieben deutlich vertieft und die Übung erfolgreich abgeschlossen werden. —





## Unsere Eisenbahner mit Herz 2023!

Beim bundesweiten Wettbewerb „Eisenbahner\*in mit Herz“ der Allianz pro Schiene gibt es in diesem Jahr gleich zweimal Auszeichnungen für Mitarbeitende aus der Transdev-Gruppe: **Sebastian Rösner** (im Foto links) und **Andreas Immekeppel** (im Foto rechts) von der RheinRuhrBahn erhalten Bronze für ihren beherzten Einsatz gegen Störenfriede im Zug. **Robert Gottschalk** (im Foto Mitte) von der NordWestBahn erhält den Sonderpreis, weil er einem herrenlosen, im Gleisbett liegenden Kater das Leben rettete und ihn zu seiner Besitzerin zurückbrachte.

„Es erfüllt uns mit Stolz und Freude, dass auch in diesem Jahr Kolleg\*innen aus der Transdev-Gruppe für ihren engagierten Einsatz für unsere Fahrgäste als Eisenbahner mit Herz ausgezeichnet werden“, sagte Dr. Tobias Heinemann, Sprecher der Geschäftsführung der Transdev GmbH. „Gerade in Zeiten, wo es immer öfter Übergriffe auf Bahnpersonal gibt, sind die Preisträgerinnen und Preisträger die wahren Helden des Alltags und echte Vorbilder für jeden von uns.“

Die Gewinner\*innen des diesjährigen Wettbewerbs wurden von einer siebenköpfigen Fachjury aus der Bahnbranche gewählt. Mit Gold wurde in diesem Jahr Jochen Dietz von der Albtal-Verkehrsgesellschaft ausgezeichnet, der einem Fahrgast im Zug half, sich zu erleichtern. Silber ging an Kirstin Schley von DB Regio Mitte, die einer Reisenden im Rollstuhl mitten in der Nacht hilft, um doch noch nach Hause am anderen Ende von Deutschland zu kommen. Die

Preise wurden am 4. Mai 2023 bei einer feierlichen Gala in Berlin an die Gewinner\*innen überreicht. Dabei waren auch Mitglieder der Transdev-Geschäftsführung sowie die regionalen Geschäftsführer anwesend.

**„Es erfüllt uns mit Stolz und Freude, dass auch in diesem Jahr Kolleg\*innen aus der Transdev-Gruppe für ihren engagierten Einsatz für unsere Fahrgäste als Eisenbahner mit Herz ausgezeichnet werden“**

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

Schon zum 13. Mal zeichnete die Allianz pro Schiene solche Eisenbahner\*innen mit Herz aus und ehrte sie am Abend des 4. Mai 2023 bei einer feierlichen Gala in Berlin. Dabei waren auch Mitglieder der Transdev-Geschäftsführung sowie die regionalen Geschäftsführer anwesend. Für den Preis vorgeschlagen wurden die Kandidat\*innen direkt von den Fahrgästen, die über ihre positiven Erlebnisse berichten. —

➡ **Infos zu den Preisträgern: [www.allianz-pro-schiene.de/wettbewerbe/eisenbahner-mit-herz/die-sieger/](http://www.allianz-pro-schiene.de/wettbewerbe/eisenbahner-mit-herz/die-sieger/)**



## Die ganze Region zieht jetzt **an einem Strang**

**S-Bahn Hannover:** Die S-Bahn Hannover (SBH) hat nun einen neu geschaffenen Beirat, an dem alle (Ober-)Bürgermeister der Einheitsgemeinden der Region Hannover sowie der Städte und Gemeinden mit von der S-Bahn Hannover angefahrenen Bahnhöfen vertreten sind. Das Gremium will sich in Zukunft regelmäßig austauschen.

**M**it dabei waren am Freitag, den 2. Juni 2023, in einer guten und konstruktiven Atmosphäre auch die Fraktionsvertreter der Regionsversammlung Hannover sowie die Aufgabenträger Region Hannover, die LNVG und der NWL – vertreten durch die Region Hannover. Für die Leitung dieses neu geschaffenen Informations- und Austauschgremiums konnte Transdev Ralph Müller-Beck von REMONDIS gewinnen. Ein deutliches Zeichen für die gute Zusammenarbeit der Unternehmen unter dem Dach des starken gemeinsamen Gesellschafters RETHMANN. Christian Kleinenhammann, Transdev Regionalleiter Region Nordwest, hat bei der Einrichtung des Beirats intensiv unterstützt und wesentliche Impulse in diese erste Sitzung eingebracht.

Zum Auftakt der Veranstaltung gehörte die Begrüßung und Vorstellung aller Anwesenden. Belit Onay, Oberbürgermeister der Stadt Hannover konnte terminbedingt nicht anwesend sein, unterstützte das neue Gremium jedoch mit einem entsandten Vertreter sowie mit einem eingespielten Videogrüßwort, mit dem sich alle Gremiumsmitglieder in ihrem Engagement bestätigt sahen.

In dieser ersten Sitzung standen die transparente Aufarbeitung des zweiten Halbjahres 2022 sowie auch die stark verbesserten

Leistungskennzahlen der S-Bahn Hannover in 2023 im Fokus. Im Vordergrund hierbei: Die spürbaren Herausforderungen durch die signifikanten täglichen Einschränkungen der Infrastruktur von DB Netz. Diese zeigen sich unter anderem deutlich in der hohen Belastung durch Baustellen und diverser technischer Störungen, wie beispielsweise Signal- oder Weichenstörungen. Weitere Diskussionsthemen waren der Nachrang der S-Bahn gegenüber anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen auf zum Teil überlasteten oder von Umleitungsverkehren betroffenen Streckenabschnitten sowie die weiterhin angespannte Fahrzeuglage mit Blick auf die Nichteinsetzbarkeit der vom Altbetreiber übernommenen Fahrzeuge vom Typ ET425.

In diesem Forum kam auch das Thema Fachkräftemangel und die damit verbundene aktuelle Marktlage nicht zu kurz. Mit einer erfolgreichen Recruiting- und Ausbildungsoffensive konnte die S-Bahn Hannover jedoch eine positive Sicht auf das erste Halbjahr 2023 richten, sowie auch optimistisch auf die nächsten Monate blicken. Zum Ende der Sitzung wurden von allen SBH-Beiratsmitgliedern Schwerpunkte für das nächste Treffen gesetzt sowie auch ein Resümee gezogen: Ein gelungener Auftakt, der Transparenz und Vertrauen geschaffen hat als auch eine gute Basis für die kommenden Gespräche im neu gegründeten Forum bietet. ■

# Auf ins Grüne mit dem Deutschlandticket!

Seit 1. Mai 2023 gilt das Deutschlandticket in allen Bussen und Zügen des Öffentlichen Verkehrs. Was liegt da näher als mit dem Deutschlandticket auf Entdeckungstour zu gehen? Mitarbeitende der NordWestBahn (NWB) geben im Blog auf der NWB-Webseite die passenden Tipps.

Auch die Mitarbeitenden der NordWestBahn sind interessiert. Schließlich kann das gesamte Streckennetz der NordWestBahn und der Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen mit dem Deutschlandticket befahren werden. Und dort gibt es attraktive Ziele. Katja Sierp, Tourismusmanagerin bei der NordWestBahn, sieht im Deutschlandticket nur Vorteile: „Für mich ist auch der Preis des Deutschlandtickets ein überzeugendes Argument. Für 49 Euro in ganz Deutschland unterwegs zu sein ohne eine stressige Autofahrt, macht das Reisen erschwinglich und einfacher.“



Wie wäre es zum Beispiel mit einem Familienausflug ins **Museumsdorf nach Cloppenburg** im Netz Weser-Ems? Die Vielfalt an Landhäusern und ländlicher Natur macht einen Besuch besonders lohnenswert. Oder haben Sie Lust auf Natur und Wandern? Dann ist das **Eisenbahnviadukt in Altenbeken** im Netz Ostwestfalen-Lippe ein gutes Ziel. Es ist eines der größten seiner Art in Europa und auch namensgebend für einen

abwechslungsreichen Rundwanderweg. Oder doch lieber die Kombi Fahrrad und Zug? Ein Beispiel von vielen: Die 80 Kilometer lange Strecke des **Weserradweges** zwischen Bremen (über Elsfleth) und Nordenham, die durch Umstiege auf die Bahn auch von ungeübten Radlern gut gemeistert werden kann. —

➔ [www.nordwestbahn.de](http://www.nordwestbahn.de) > Blog

## Trans Regio

### Die MittelrheinBahn hat nun einen eigenen Song!

Vor lauter Freude, dass ihre MittelrheinBahn zwischen Köln und Bonn nach vielen Bauarbeiten endlich wieder durchgehend fährt, hat die Kölner Band **Kleine Hunde** der Bahnlinie einen eigenen Song gewidmet. Dieser hat das Zeug zum Kultsong, weshalb sogar der WDR im Nachrichtenmagazin Lokalzeit berichtet. Tatsächlich ist die Bahnstrecke zwischen Köln, Bonn und Koblenz oft für viele Pendler eine echte Herausforderung wegen der vielen Baumaßnahmen, die dort immer wieder stattfinden. Die Strecke der MittelrheinBahn ist für die „Kleinen Hunde“ aber „die Achse, die uns verbindet als Band“. Weil sie in Bonn studiert haben, mit Trans Regio zur Arbeit fahren, oder den Zug nehmen, um Freunde zu treffen. Auf einer dieser Fahrten entstand dann die Idee, ihr einen Song zu widmen. Der Refrain: „Wir fahren mit der MittelrheinBahn nach Bonn!“

„Es gibt offenbar eine geheime Absprache zwischen MittelrheinBahn und Deutscher Bahn, dass in den Phasen, wo ich zur Arbeit muss, ganz viel Baustelle gemacht wird“, erzählte Paul Heß, der Schlagzeuger der Band „Kleine Hunde“ grinsend, als die WDR-Redaktion ihn am Bahnhof Köln-West getroffen hat. Dort hatten sich

die Band, die WDR-Reporterin und Trans Regio zu einem Filmdreh im Zug verabredet. Während der Fahrt führte der WDR Interviews mit den verschiedenen Bandmitgliedern. Die Band hatte bereits mehrere Songs geschrieben und berichtete, dass sie bei Live-Auftritten immer den Song MittelrheinBahn spielen müssen. Das Publikum verlange danach. Das Video zum Song, das die Kleinen Hunde inzwischen auf Youtube veröffentlicht haben, wurde übrigens im Modellbahn-Keller von Bandmitglied Philipps Vater gedreht! —

➔ [www.youtube.com/watch?v=9CMocRsg1LY](https://www.youtube.com/watch?v=9CMocRsg1LY)



# „Man sollte in dem Job auf jeden Fall Menschen mögen.“



**Wolfgang Schliersmair** ist definitiv ein Menschenfreund. Beobachtet man den 39-Jährigen, wenn er mit einem neuen Kollegen oder einer Kollegin, die noch in Einarbeitung ist, im Zug der Bayerischen Regiobahn (BRB) unterwegs ist, dann merkt man das sofort. Er ist freundlich, unangenehm, aber auch witzig und kann gut erklären. Als ehemaliger Gastronom hat er bei der BRB im Jahr 2019 als Quereinsteiger und Kundenbetreuer angefangen. Inzwischen ist er Teamleiter Kundenbetreuer am Standort Holzkirchen und für 45 Mitarbeitende verantwortlich.

**Herr Schliersmair, war die Eisenbahn schon immer Ihr Traumjob?**  
Außer, dass ich zweimal im Jahr mit dem Zug gefahren bin, hatte ich nie was mit Eisenbahn zu tun. Ich hatte eine Ausbildung als Hotelfachmann begonnen, wechselte dann zu Restaurantfachmann und habe viel an der Bar gearbeitet. 2010 habe ich mich mit einem Kollegen selbstständig gemacht. Sechs Tage pro Woche zwölf Stunden lang Gäste bespaßen, war allerdings mit Familienzuwachs irgendwann nicht mehr möglich. Ich war praktisch nie zu Hause.

**„Wir haben im Team sehr nette Kolleg\*innen, die einem immer gerne helfen.“**

**Es musste also eine Alternative her, und die hieß dann BRB?**

Ja! Von einem ehemaligen Aushilfskoch, der bei der BRB Triebfahrzeugführer wurde, bekam ich den Tipp, mal in die Eisenbahnbranche zu schnuppern. Mir fiel dann auf, dass ich einige Gäste aus der Gastronomie und Bekannte hatte, die ebenfalls bei der BRB arbeiteten. So schaute ich mir das Unternehmen einfach mal an. Ich wollte unbedingt weiter mit Menschen zu tun haben. Und mit Mitte 30 war es ein guter Zeitpunkt, komplett umzusatteln und in eine neue Berufswelt einzutauchen.

**Und die Schichten, die man als Kundenbetreuer arbeiten muss, waren die kein Problem?**

Oh doch, anfangs schon. Aber das ist reine Gewohnheit. Schwieriger war es, nach 15 Jahren ohne Schule wieder zu lernen. Da muss-

te ich mich zu Beginn schon ein bisschen reinquälen. Gesetze, Tarife, Vorschriften, Betriebsdienst, Zugverbindungen mit Anschlusszeiten – die zweimonatige Einarbeitung ist schon anspruchsvoll. Dazwischen gibt es aber auch Praxistage, um das Gelernte auf dem Zug zu üben.

**Was hat Sie bei der Ausbildung besonders beeindruckt?**

Der Baustein „Konfliktprävention“ mit einem Beamten der Bundespolizei hat mir sehr gut dabei geholfen, mit schwierigen Fahrgästen umzugehen. Da wir leider keine staatlich anerkannte Ausbildung anbieten können, haben wir viele Quereinsteiger, die schon eine Berufsausbildung hinter sich haben. Das ist manchmal von Vorteil, aber keine Voraussetzung, um im BRB-Team mitzumachen.

**Seit einem Jahr sind Sie nun Teamleiter und nicht mehr so oft auf dem Zug unterwegs...**

Ich wollte mich weiterentwickeln und habe die Chance, die man mir im Unternehmen geboten hat, genutzt. Und Teamleiter ist ja kein langweiliger Bürojob. Im Gegenteil, ich bin ja auch immer noch im Zug unterwegs und spreche mit meinen Kolleg\*innen. Man muss natürlich auch viel organisieren und oft schnell und kurzfristig reagieren. Oft weiß ich am Morgen nicht, was der Tag alles bringen wird. Aber diese täglichen Herausforderungen machen mir Spaß. Das ist ein bisschen wie früher in der Gastronomie.

**Welche Eigenschaften muss man mitbringen, um Kundenbetreuer\*in zu werden?**

Man sollte auf jeden Fall Menschen mögen, sonst geht es in diesem Job nicht. Alles andere ist machbar. Das Alter spielt kaum eine Rolle. Unsere Altersspanne bei den Einsteigern liegt zwischen 20 und 60 Jahren. Wir haben im Team sehr nette Kolleg\*innen, die einem auch während der Ausbildung immer gerne helfen. Viele unterschiedliche Charaktere treffen da zusammen. Aber ich war überrascht, dass so ein angenehmer Umgang untereinander herrscht. —

➔ **Weitere Portraits von Transdev-Mitarbeitenden finden Sie im Internet: [www.transdev.de](http://www.transdev.de) > Karriere > Stories**