



Bayern im Schneechaos: Auch die Bayerische Regiobahn (BRB) war von den heftigen Schneefällen Anfang Dezember 2023 betroffen. Züge waren eingeschneit und konnten teils erst nach Tagen mit der Diesellok abgeschleppt werden. Die BRB-Kolleg*innen hatten alle Hände voll zu tun und gaben ihr Bestes, um den Bahnbetrieb rasch wieder aufnehmen zu können.

InfraGo: Alter Wein **in neuen Schläuchen**

Zum 1. Januar 2024 startet die neue „gemeinwohlorientierte Infrastrukturgesellschaft“ (InfraGO) als Aktiengesellschaft unter dem Dach der Deutschen Bahn AG (DB). Doch von vielen Hoffnungen für ein besseres Eisenbahnsystem in Deutschland ist wenig geblieben. Sämtliche Verbände von DB-Wettbewerbern und Fahrgästen kritisieren das Vorgehen und befürchten, dass alles beim Alten bleibt und die Grundprobleme nicht gelöst werden.

Viel Wirbel wurde gemacht um die Gründung der InfraGo, die laut Koalitionsvertrag der Ampel die bisherigen DB-Gesellschaften für das Gleisnetz und die Stationen unter einem Dach vereinen soll. Bereits in den Wochen vor dem Start war offensichtlich, dass die Strukturveränderungen völlig in den Schatten gestellt werden von der Debatte über mehr Geld für die Schiene, speziell für die Generalsanierungen. Der integrierte DB-Konzern wird überhaupt nicht angetastet, kritisierten die Verbände. Das bisher Vereinbarte gefalle ausschließlich – welch Überraschung – der DB AG.

In einem gemeinsamen Schreiben an den Bundeskanzler und die drei Minister für Wirtschaft, Finanzen und Verkehr drängten die Verbände bereits im November 2023 auf strukturelle Reformen und kritisierten, dass es ohne strukturelle Reformen nur teurer, aber nicht eben besser werde, und die Schiene nicht in die Lage versetzt werde, ihren Beitrag zum Erreichen der Klimaschutzziele im Verkehr zu leisten.

Laut mofair gebe es zwar positive Aspekte – etwa die Idee des „Infra-Plans“, also einer jährlichen, rollierenden Infrastrukturplanung des Bundes auf fünf Jahre als Auftrag

an die InfraGO. Sie soll eine verlässliche ex-ante-Steuerung ermöglichen. Auch die neue Satzung der InfraGO enthalte richtige Stichworte, die sich um Kapazität, Qualität und Zukunftsfähigkeit drehten. Zur konkreten Durchsetzung dieser Ziele fehle jedoch nicht nur womöglich das Geld, sondern vor allem die richtige Struktur. Das Spannungsverhältnis zwischen Gemeinwohl, Bundesinteresse und Konzernsteuerung werde überhaupt nicht aufgelöst.

Die Ergebnisabführungs- und Beherrschungsverträge zwischen den DB-Eisenbahninfrastrukturunternehmen und ►►

» der Deutschen Bahn AG (Holding) bleiben erhalten und damit die Konzernfinanzierung mit all ihrer Intransparenz und ihrem Diskriminierungspotenzial. Die DB AG „herrscht“ auch künftig – nicht das viel gepriesene Gemeinwohl, stellt mofair enttäuscht fest.

„Man kann das InfraGO-Projekt gar nicht recht als Neuigkeit verkaufen, denn es gibt praktisch keine Veränderungen. Es werden zwei DB-Aktiengesellschaften zu einer mit neuem Namen.“

Peter Westenberg, Geschäftsführer Die Güterbahnen

Das Ressort Infrastruktur auf Konzernebene gibt es ebenfalls weiterhin. Das halten die Verbände nicht nur für überflüssig, sondern gar schädlich, da die Infrastruktur gerade nicht in die Managementstrukturen des Konzerns eingebunden werden dürfe, wenn sie dem Gemeinwohl verpflichtet sein soll. Verschärft werde dieses Problem dadurch, dass der Infrastrukturvorstand der DB AG ebenfalls wie bisher Vorsitzender des Aufsichtsrats der Infrastrukturgesellschaft

sein soll. Die Güterbahnen-Geschäftsführer Peter Westenberg brachte es in Berlin auf den Punkt: „Verkehrsministerium und DB laufen 30 Jahre nach der teilhavierten Bahnreform Gefahr, nur zu schminken, statt zu reparieren. Man kann das InfraGO-Projekt gar nicht recht als Neuigkeit verkaufen, denn es gibt praktisch keine Veränderungen. Es werden zwei DB-Aktiengesellschaften zu einer mit neuem Namen.“ In Paragraph 2 der Satzung werde ein Absatz mit einer Liste von 18 richtigen, aber unbezifferten Gemeinwohlzielen ergänzt, die vom Ziel der gewinnorientierten „Führung als Wirtschaftsunternehmen“ gleich zweifach relativiert würden. Gemeinwohlorientierung und Aktiengesellschaft sind offenbar nicht unter einen Hut zu bekommen.

Der Verband „Die Güterbahnen“ hat auf seinem Rechercheblog **DB-Watch.de** insgesamt 15 weiterhin fehlende essenzielle Voraussetzungen für ein leistungsfähiges Schieneninfrastrukturunternehmen benannt. Es geht nicht um Peanuts, sondern um die Basis: Von konkreten Zielen und einem Steuerungskennzahlenset über konzerninterne Unabhängigkeit und effektive Kontrolle bis zur stabilen Finanzierung reichen die Fehlanzeigen. —

➔ **Mehr Hintergrund:** www.db-watch.de/offizielle-gruendung-der-db-infrago-ag/

Transdev kurbelt Wettbewerb in Frankreich an

Zusammen mit dem Fahrzeughersteller Alstom und dem Aufgabenträger Region „Sud“ hat Transdev in Frankreich den ersten neuen Zug vom Typ Alstom Omneo vorgestellt. Die Fahrzeuge sollen ab Mitte 2025 auf der ersten für den Wettbewerb geöffneten Regionalbahnstrecke in Frankreich zwischen Marseille, Toulon und Nizza entlang des Mittelmeers zum Einsatz kommen. Olivier Delacroix, Vizepräsident Marketing & Vertrieb von Alstom Frankreich, und Thierry Mallet, CEO von Transdev International, präsentierten Renaud Muselier, Präsident der Region Sud Provence-Alpes-Côte-d'Azur, den ersten modernen Omneo-Zug. Transdev hat Alstom mit der Lieferung von 16 doppelstöckigen, achteiligen Omneo-Zügen beauftragt. In den nächsten Monaten werden diese umfangreichen Tests unterzogen.

Die Region Sud hatte Transdev am 30. November 2021 den Auftrag erteilt, ab Mitte 2025 Züge auf der Strecke Marseille – Toulon – Nizza zu betreiben. Die Entscheidung der Region für den privaten Wettbewerber als Betreiber wird in Frankreich als historisch gewertet. Es ist die erste Ausschreibung für Regionalverkehre, die seit der Öffnung des SPNV für den Wettbewerb in

Frankreich von einem Konkurrenten der staatlichen SNCF gewonnen wurde. Im Rahmen des Verkehrsvertrags soll Transdev die erforderlichen Fahrzeuge zur Verfügung stellen sowie ein Wartungszentrum in der Nähe des Bahnhofs Nizza bauen. Ende 2024 startet die Auslieferung der neuen Fahrzeuge, die am Alstom-Standort Crespins (Nord) gebaut werden. —





NordWestBahn erfüllt Kinderwünsche: Auch in diesem Jahr haben die Mitarbeitenden der NordWestBahn Geschenke für den guten Zweck gesammelt. Gemeinsam mit der Bürgerstiftung Osnabrück konnten so wieder 20 Wünsche von Kindern und Jugendlichen erfüllt werden. Die Geschenke gingen an das Mädchenzentrum "Café Dauerwelle" und an eine Wohngruppe der Diakonie der Stadt und des Landkreises Osnabrück. Bei der NordWestBahn hatten die Auszubildenden Franziska Busch, Sophie Steppeler und Willi Kromm die Aktion organisiert und dafür gesorgt, dass alle Wünsche erfüllt wurden.

[#wirsindtransdev](#) [#transdev](#) [#nordwestbahn](#) [#kinderwünsche](#) [#osnabrück](#) [#bürgerstiftung](#)

Folgen Sie uns:



WUPPERTAL

RheinRuhrBahn ist erfolgreich auf S 7 gestartet

Etwas überpünktlich zum Fahrplanwechsel am 10. Dezember 2023 hat die Transdev Rhein-Ruhr GmbH mit der Marke RheinRuhrBahn den Betrieb der S-Bahn-Linie S 7 von Wuppertal über Remscheid bis nach Solingen im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) übernommen. Lehrlokfürer Hans-Jürgen Degen (*im Foto*) übernahm die erste Verbindung um 21:52 Uhr ab Solingen Hbf bereits am Samstagabend, da die Kolleg*innen vom bisherigen Betreiber VIAS Rail die letzten Umläufe vor dem Fahrplanwechsel nicht mehr bedienen konnten.

Der Verkehrsvertrag für die S 7 läuft zunächst bis Dezember 2028 mit der Option auf eine Verlängerung bis 2031. Mittelfristig möchte der VRR die S 7 auf einen elektrischen Betrieb umstellen und als Direktverbindung bis nach Düsseldorf Hbf verlängern. Diese Inbetriebnahme war nach intensiven Vorbereitungen ein wichtiger Meilenstein für das noch junge Unternehmen in der Region Rhein-Ruhr. Bei dem Auftrag mit jährlich rund 1,4 Millionen Zugkilometern

geht es um eine der ehemals von Abellio Rail betriebenen Strecken in Nordrhein-Westfalen, die nach der Insolvenz des Betreibers Anfang 2022 kurzfristig neu vergeben werden mussten. Nach der Notvergabe an die VIAS Rail erfolgte die reguläre Ausschreibung, die Transdev mit der RheinRuhrBahn gewonnen hat. —



Personalwechsel: Hans-Jürgen Degen fuhr die erste S 7 für die RheinRuhrBahn von Solingen nach Wuppertal.

LANDKREIS AHRWEILER

Großer Auftrag für Busverkehre im Linienbündel Hocheifel

Transdev soll mit dem Busunternehmen Verkehrsbetrieb Rhein-Eifel-Mosel GmbH (VREM) ab 1. August 2024 für zehn Jahre den Busverkehr im Liniennetz Hocheifel im Landkreis Ahrweiler betreiben. Das gab der verantwortliche Aufgabenträger als Ergebnis der entsprechenden Ausschreibung bekannt. Bei dem Auftrag im nördlichen Rheinland-Pfalz geht es um 14 Linien mit jährlich rund 2,2 Millionen Nutzwagenkilometern im Verkehrsverbund Rhein-Mosel. Es werden rund 65 Arbeitsplätze in der Region geschaffen. Die Leistungen im Busverkehr können im Grundangebot fahrplanmäßig mit rund 40 Fahrzeugen erbracht werden. Erstmals müssen auch mindestens fünf emissionsfreie Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Zudem besteht die Option auf die Einrichtung von weiteren Fahrten auf Bestellung.

„Es freut uns, dass wir den Aufgabenträger von unserem Angebot überzeugen konnten und unser Netz in der Eifel weiter ausweiten können“, sagt VREM-Geschäftsführer Cornelius Kournettas. „Der Auftrag ist für uns eine Herausforderung, da wir erstmals gefordert sind Elektromobilität abzubilden und die entsprechende Infrastruktur bis zum Betriebsstart aufbauen müssen. Aber mit unseren er-



fahrenen Teams werden wir das schaffen.“ Die VREM betreibt aktuell 89 Linien im Landkreis Mayen-Koblenz sowie in der Vordereifel und in der Region Andernach. Sie ist eines von drei Transdev-Unternehmen, die in der Region als Verkehrsbetriebe Mittelrhein firmieren. —

QUITO

Höchst gelegene U-Bahn der Welt in Ecuador am Start

Am 1. Dezember 2023 wurde in Ecuador die erste U-Bahn-Linie in der Hauptstadt Quito in Betrieb genommen, die nun für sechs Jahre von Transdev und dem Partner Metro de Medellín betrieben wird. Die offizielle Einweihung fand am 3. Dezember 2023 statt. Die neue Metro wurde seit 2016 von einem internationalen Konsortium auf einer Höhe von 2.850 Metern in einem 22,6 Kilometer langen Tunnel gebaut und ist damit die höchst gelegene U-Bahn-Linie der Welt. Die 18 Züge verkehren über 15 Bahnhöfe zwischen Quitumbe im Süden und El Labrador im Norden durch das Stadtzentrum. Die Fahrt auf der gesamten Linie wird 34 Minuten dauern im Vergleich zu eineinhalb Stunden vor dem Bau der U-Bahn. Die sechsteiligen Züge vom Hersteller CAF haben eine Gesamtlänge von 109 Metern. Mit der Metro können täglich vom frühen Morgen bis spät in die Nacht bis zu 400.000 Passagiere befördert werden. Bis 2024 ist eine multi-modale Integration in das Öffentliche Verkehrssystem von Quito geplant, die

den Zugang zum Schnellbussystem auf eigenen Trassen (Bus Rapid Transit) und Trolleybus-Stationen ermöglicht.

Empresa Operadora Metro de Medellín Transdev (EOMMT) wurde als Ergebnis einer Allianz zwischen Metro de Medellín und Transdev gegründet, zwei Unternehmen, die zusammen über mehr als 100 Jahre Erfahrung im Betrieb von Zügen, U-Bahnen und anderen integrierten Transportsystemen verfügen. Die Partnerschaft zwischen

Metro de Medellín und Transdev basiert auf dem Engagement für einen sicheren Betrieb und einer Kultur, die die Schulung von Fahrpersonal in den Mittelpunkt stellt. „Diese U-Bahn wird zum neuen Mobilitätsrückgrat der Hauptstadt Ecuadors“, ist Thierry Mallet, Vorsitzender und CEO von Transdev International, überzeugt. Sie sei ein weiteres Zeichen für die Stärkung von Transdev in Südamerika. —



➔ Weitere Infos: www.metro-quito.com



Weitere 13 Jahre mit der FEG durchs Osterzgebirge

Freiberger Eisenbahn: Es geht weiter! Die Freiberger Eisenbahngesellschaft mbH (FEG) hat jetzt den Zuschlag für den künftigen Betrieb der Regionalbahn-Linie 83 von Freiberg nach Holzhausen im Landkreis Mittelsachsen bis 2036 erhalten.

Die Freude bei den Kolleg*innen in Sachsen war groß, als der verantwortliche Aufgabenträger Verkehrsverbund Mittelsachsen (VMS) am 1. November 2023 bekannt gab, dass die FEG ihr Bestandsgeschäft verteidigen konnte und bis 2036 weiterfahren soll. Das Unternehmen ist bereits seit 23 Jahren im Osterzgebirge erfolgreich auf der Strecke Freiberg – Holzhausen bis an die tschechische Grenze unterwegs und in der Region fest verankert.

Der neue Verkehrsvertrag mit jährlich zwischen 298.000 und 355.000 Zugkilometern (je nach Betriebsstufe) läuft über zwölftehalb Jahre. Er startet zum Fahrplanwechsel am 9. Juni 2024 und endet am 13. Dezember 2036. Zum Einsatz kommen weiterhin drei eigene Fahrzeuge vom Typ RegioShuttle RS1. Diese werden im Innenraum aufgewertet und erhalten unter anderem ein neues Fahrgastinformationssystem und

„Wir sind sehr glücklich darüber, dass wir unsere Hausstrecke auch weiterhin betreiben dürfen und so unser Unternehmen, unser Betriebshof und die Arbeitsplätze in der Region auch über die nächsten 13 Jahre gesichert sind.“

Sandy Eyring, Geschäftsführerin der FEG

neue Ticketautomaten. Aktuell sind rund 20 Mitarbeitende für die FEG im Einsatz.

„Mit der FEG hat ein bewährter und erfahrener Partner den Zuschlag für die Strecke bekommen“, freute sich auch VMS-Geschäftsführer Mathias Korda. „Gemeinsam werden wir uns den Herausforderungen der kommenden Jahre stellen.“ Für den Aufgabenträger ist die bequeme und zuverlässige Beförderung von Touristen besonders wichtig, da sich die gesamte Region Mittelsachsen eine weitere touristische Profilierung auf die Fahnen geschrieben hat.

Die touristisch attraktive Bahnstrecke Freiberg – Holzhausen führt auf einer Länge von 31 Kilometern durch das landschaftlich reizvolle Tal der Freiberger Mulde. Die eingesetzten Fahrzeuge Regio-Shuttle RS 1 benötigen für die Strecke mit zwölf Haltepunkten 41 Minuten. „Mit weiteren 12,5 Jahren wird die FEG dann bereits knapp vier Jahrzehnte im Erzgebirge ein zuverlässiger Partner im Öffentlichen Verkehr sein“, sagt Heiko Tröger, ebenfalls Geschäftsführer der FEG. Das Team stehe nun vor der Herausforderung, in einem halben Jahr die Betriebsaufnahme zu stemmen. —



Gemeinsam für die Fahrgäste: Zusammen mit den beteiligten Aufgabenträgern präsentierte Trans Regio das erste modernisierte Fahrzeug für die MittelrheinBahn.

Neuer Vertrag, **neuer Komfort**

Trans Regio: Mit dem Start des neuen Verkehrsvertrages für die MittelrheinBahn zum Fahrplanwechsel am 10. Dezember 2023 ist auch eine Modernisierung der vorhandenen Fahrzeugflotte vom Typ Siemens Desiro Mainline verbunden. Die Fahrgäste dürfen sich auf im Innenraum fast komplett neue Züge freuen.

Die auf der Regionalbahnlinie RB 26 zwischen Köln, Koblenz und Mainz eingesetzten Fahrzeuge werden sukzessive einem Re-Design unterzogen. Im Rahmen dieser Modernisierung erhalten die Züge des Typs Siemens „Desiro Mainline“ (Desiro ML) unter anderem WLAN, weitere Steckdosen an vielen Sitzplätzen, neue Sitzpolster und größere Sitzabstände sowie zum Teil angepasste Sitzlandschaften. Vor allem im Innenraum werden die Bahnen nach dem Re-Design wie neu sein.

Basis der Fahrzeug-Modernisierung ist der zum 10. Dezember 2023 startende neue Verkehrsvertrag, den die beteiligten Aufgabenträger Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord (SPNV-Nord), Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd (ZÖPNV Süd) und Zweckverband go.Rheinland ausgeschrieben hatten. Nach dem entsprechenden Vergabeverfahren wird Trans Regio als der bisherige Betreiber auch weiterhin den Betrieb auf der linksrheinischen Strecke Mainz – Koblenz – Köln durch das Weltkulturerbe Mittelrheintal bis Dezember 2033 durchführen.

Rechtzeitig zum Start des neuen Verkehrsvertrags hatten Trans Regio und die drei beteiligten SPNV-Aufgabenträger am 23. November 2023 ins Betriebswerk in Koblenz-Moselweiß eingeladen. Rund 50 Vertreter*innen aus Politik, Verbänden und der am Projekt beteiligten Unternehmen waren der Einladung gefolgt und konnten das erste modernisierte Fahrzeug in Augenschein nehmen. An vier Erklärstationen erläuterten Ingenieure aus dem Re-Design-Projekt

den Anwesenden die durchgeführten Verbesserungen an den 15 Jahre alten Fahrzeugen.

Etwa alle sechs Wochen wird jeweils ein weiteres „Desiro ML“-Fahrzeug ab Januar 2024 einem Re-Design unterzogen. Nach und nach werden die Fahrgäste so von einer vollständig runderneuernten Flotte profitieren. Darüber hinaus verkehren auf der MittelrheinBahn weiterhin die erst 2019 eingeführten Neufahrzeuge vom Typ Siemens „Mireo“. Deren Einsatz erfolgt auch weiterhin schwerpunktmäßig zwischen Bingen und Mainz. Leasinggeber der „Desiro ML“ und der „Mireo“-Neufahrzeuge ist Alpha Trains. Siemens Mobility modernisiert die Bestandsfahrzeuge im Auftrag von Alpha Trains im Siemens-Werk Wildenrath. —



Landkreis Zwickau setzt auf E-Mobilität

Die Regionalverkehr Westsachsen GmbH (RVW) konnte ihr Bestandsgeschäft verteidigen und wird den Busverkehr im Landkreis Zwickau über weitere zehn Jahre bis Ende 2035 betreiben. Das gab der verantwortliche Aufgabenträger als Ergebnis der entsprechenden Ausschreibung bekannt. Das Linienbündel umfasst 68 Buslinien im Norden, Nordwesten, Westen und Süden des Landkreises. Rund 4,1 Millionen Fahrplankilometer pro Jahr werden in dem Netz erbracht. Mehr als die Hälfte der über 100 eingesetzten Busse werden in Zukunft Elektrobusse sein. Mit diesen werden dank optimierter Betriebsplanung rund 70 Prozent der Verkehrsleistung erbracht. Aktuell sind bei der RVW 265 Mitarbeitende beschäftigt.

RVW-Geschäftsführer André Jalowy: „Die Transdev-Gruppe betreibt weltweit erfolgreich bereits mehr als 3.000 E-Busse. Gerne bringen wir unsere Expertise auf diesem Gebiet ein, um auch in den kommenden Jahren gemeinsam mit dem Landkreis den Bürgerin-

„Wir freuen uns sehr, dass wir die erfolgreiche Zusammenarbeit mit dem Landkreis Zwickau fortsetzen und mit dem neuen Verkehrsvertrag das Zeitalter der E-Mobilität einläuten können.“

André Jalowy, RVW-Geschäftsführer



In Zukunft emissionsfrei: Im Rahmen des neuen Verkehrsvertrags wird Transdev die Flotte im Landkreis Zwickau modernisieren und elektrifizieren.

nen und Bürgern ein attraktives und klimafreundliches Mobilitätsangebot zu machen.“

Da der bisherige Verkehrsvertrag mit der RVW planmäßig Ende 2025 ausläuft, hat der Landkreis Zwickau den Regionalbusverkehr für den Zeitraum vom 1. Januar 2026 bis 31. Dezember 2035 europaweit neu ausgeschrieben. Der Bestandsbetreiber RVW konnte sich gegen die Mitbewerber durchsetzen und hat das wirtschaftlichste Angebot abgegeben. „Der Landkreis Zwickau wird damit ein deutschlandweiter Vorreiter für Elektromobilität im Regionalverkehr“, freute sich auch Landrat Carsten Michaelis. „Durch höhere Fördermittel und Unabhängigkeit von den steigenden Dieselpreisen spart der Landkreis hier langfristig viel Geld.“ —



Voneinander lernen

Bei der **NordWestBahn** und der Regio-S-Bahn in Bremen/Niedersachsen waren Ende November 2023 Kolleg*innen von Transdev in Frankreich zu Gast, um sich mit den deutschen Teams über die Herausforderungen des Wettbewerbs im Schienenpersonenverkehr (SPNV) auszutauschen und von den langjährigen Erfahrungen von Transdev in Deutschland zu profitieren. Dabei ging es auch um Themen wie Personalpolitik, Fahrgastinformation oder Wartung von Schienenfahrzeugen. Nach der zaghaften Marköffnung wird Transdev in Frankreich bald die ersten im Wettbewerb vergebenen Regionalverkehre betreiben. —

Kleine Gesten, große Wirkung!

S-Bahn Hannover: Die Kolleg*innen im Fahrdienst und auf den Zügen haben es nicht immer leicht und müssen oft den Kopf auch in Situationen hinhalten, wenn sie dafür gar nicht verantwortlich sind. Da freut es um so mehr, wenn von den Fahrgästen wie bei der S-Bahn Hannover auch mal positive Rückmeldungen kommen.

Die Kundenbetreuenden nicht nur in den Zügen der S-Bahn Hannover (SBH) sind unverzichtbar. Eine ausgeprägte Servicementalität der Kolleg*innen trägt wesentlich dazu bei, dass die Bahnfahrt ein angenehmes Erlebnis für alle Beteiligten wird. Lobende Worte erhält die S-Bahn Hannover von ihren Fahrgästen regelmäßig. Freundlichkeit, Serviceorientierung und Hilfsbereitschaft werden dabei gerne genannt. Nachfolgend einige schöne Erfahrungsberichte, die das Team der SBH erreicht haben.



Mit Herz und Hilfe

Bahnfahren kann für Menschen mit einer Mobilitätsbeeinträchtigung zu einer Herausforderung werden. Bereits im Vorfeld ihrer Reisen müssen sie sich über barrierefreie Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten informieren. Trotz chaotischer Zustände auf der Schieneninfrastruktur in Hannover hat sich ein Kundenbetreuer ganz besonders um Reisende mit Beeinträchtigung bemüht. Nicht nur im Zug kümmerte er sich um das Wohlergehen jener Fahrgäste, sondern auch am Bahnhof. Um sicherzugehen, dass ein mobilitätsbeeinträchtigter Fahrgast sicher an sein Ziel kam, war ihm sogar seine Pause nicht zu schade: „Also begleitete er mich zum Info-Point im Hauptbahnhof und gab erst Ruhe, als er vernahm, dass ich anderweitig weiterkomme. Vielen lieben Dank bleibt da nur zu sagen“, lobt der Fahrgast.

Nacht von gestern auf heute war ich in der S-Bahn eingeschlafen und bin von Hannover Hauptbahnhof zum Flughafen und zurückgefahren. Der mehr als zuvorkommende Zugbegleiter hat mich geweckt, wachgehalten und mir weitere Details für meine Heimfahrt gegeben. Er war stets freundlich und witzig und hat versucht, mir zu helfen. Auch wenn ich seinen Namen nicht kenne, möchte ich mich ausdrücklich bei ihm als Zugbegleiter und als Person bedanken“.

werden. „Unsere Tochter hat sich darüber am Ende sehr gefreut und hat die Geschichte stolz in der KiTa erzählt. Uns ist es aber ein besonderes Anliegen, Ihren Kolleginnen und Kollegen für diese Hilfsbereitschaft in einer, bezogen auf das Gesamtsystem, doch relativ bedeutungslosen Sache zu danken. Wir wissen die Mühen zu schätzen und haben uns sehr gefreut!“

Service wie im Nachtzug

Einschlafen im Zug? Das kann schon mal passieren. Das harmlose Nickerchen kann allerdings schnell zum Verhängnis werden, sobald man dadurch seine Zielhaltestelle verpasst. Ein Fahrgast berichtet: „In der

Kuschelige Rettungsaktion

Kleinkinder und ihre Kuscheltiere sind oft unzertrennlich. Brenzlich wird es, wenn das geliebte Kuscheltier vergessen wird und irgendwo liegen bleibt, wie es einem Kind auf der Zugfahrt in der S-Bahnlinie 1 nach Minden passierte. Schnell machte sich der Verlust bemerkbar, und die Sorge wuchs, es nie mehr wiederzusehen. Mithilfe der Mitarbeitenden in der Leitstelle sowie dem Zugpersonal in der betroffenen S-Bahn konnte das Kuscheltier am Hauptbahnhof Hannover der glücklichen Besitzerin zurückgegeben

Der heitere Triebfahrzeugführer

Probleme auf der Schieneninfrastruktur strapazieren die Nerven. Umso mehr sehen sich die Fahrgäste im Zug danach, ständig auf dem Laufenden gehalten zu werden. Ein Unfall im Baustellenbereich auf der Strecke der S5 ließ den Zug im Oktober 2023 halten. Die Weiterfahrt verzögerte sich erheblich. „Normalerweise hagelt es jetzt wahrscheinlich Beschwerden. Ich finde es dennoch wichtig, auch mal dem Zugführer ein Lob auszusprechen. Denn er hat es auf eine lockere Art verstanden, die Passagiere in regelmäßigen Abständen zu informieren und bei Laune zu halten. Also von mir ein dickes Lob an den Zugführer!“

Zusammenarbeit in einem internationalen Team



Wir sind Transdev: Dieser Slogan hat durchaus seine Berechtigung. Er drückt nicht nur aus, dass die weltweit aktive Unternehmensgruppe ein großes, vielfältiges und diverses Team bildet. Er bedeutet auch, Wissen zu teilen und voneinander zu lernen. Und zwar über Ländergrenzen hinweg!

Die Möglichkeit zum internationalen Erfahrungsaustausch nutzte in den vergangenen Monaten bei der NordWestBahn der Kollege Jakob Mehlig von Transdev Stockholm. Er besuchte die Werkstatt in Bremerhaven-Wulsdorf, wo die Fahrzeuge der von der NordWestBahn betriebenen Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen gewartet werden.

Über mehrere Wochen informierte sich Jakob Mehlig über die Instandhaltung der Fahrzeuge vom Typ Alstom Coradia Continental und die täglichen Abläufe in der modernen Werkstatt der NordWestBahn. Ein wesentlicher Bestandteil der Studien war etwa die Aufteilung der Zuständigkeiten der Instandhaltung im Eisenbahnbetrieb und wie dies im Team der NordWestBahn gelebt wird. Hintergrund ist das Bestreben der Transdev-Gruppe, auch im Bereich

der Instandhaltung europaweit zu wachsen. Da bei den nordischen Transdev-Nachbarn eine Ausschreibung zur Instandhaltung einer Flotte von Fahrzeugen vom Typ Alstom Coradia Continental-Nordic rund um die Stadt Boxholm läuft, bot sich die Hospitation bei der NordWestBahn in Bremerhaven natürlich an.

Jakob Mehlig hat dazu einen entscheidenden Vorteil: Er spricht sowohl schwedisch als auch deutsch, und zwar perfekt. Er ist in Deutschland geboren und in Schweden aufgewachsen. So kann er das erlernte Wissen problemlos transferieren. „Es ist natürlich ein Vorteil, wenn man beide Sprachen spricht und so die Dinge schnell aufnehmen und vermitteln kann“, sagt Mehlig, der regelmäßig für Familienbesuche nach Kiel und Berlin reist. „Jetzt für einen längeren Zeitraum mal wieder in Deutschland zu sein, ist natürlich schön. Und mit der Mannschaft in der Werkstatt in Bremerhaven macht es auch richtig Spaß.“

Ende des Jahres hat sich Mehlig in Bremerhaven verabschiedet, denn es stehen noch weitere Stationen bei Transdev-Betrieben in Deutschland an. Im Januar 2024 wird er tiefere Einblicke in Betrieb und Instandhaltung bei der Bayerischen Regiobahn in Augsburg erhalten, im Februar dann bei der Transdev Instandhaltung in Husum, und anschließend wird er bei der S-Bahn Hannover zu Gast sein.

„Wir waren sehr froh, uns mit Jakob austauschen zu können“, sagt Philipp Zaunbrecher, Instandhaltungsplaner bei der NordWestBahn. „Wir lernen gegenseitig voneinander, und es ist sehr spannend, die unterschiedlichen Systeme und länderspezifischen Anforderungen miteinander zu vergleichen.“ Bei seinem Gegenbesuch bei Transdev in Schweden im August 2023 konnte Zaunbrecher auch viele wertvolle Erfahrungen für den Betrieb in Deutschland sammeln und zur NordWestBahn mitbringen. —

**„Wir lernen gegenseitig
voneinander, und es ist sehr
spannend, die unterschiedlichen
Systeme und länderspezifischen
Anforderungen miteinander zu
vergleichen.“**

IMPRESSUM: Konzept und Gestaltung: Transdev GmbH, www.transdev.de, V. i. S. d. P. Barbara Reinhard, Redaktionsschluss: 29. Dezember 2023;
Bildnachweis: Seite 2 (unten): Alstom; alle anderen Transdev
Redaktionelle Betreuung: SCRITTI.Kommunikation, www.scritti.eu; Grafische Gestaltung: Gruppe Sepia, www.gruppesepia.de
Sie haben einen besonderen Themenwunsch, Fragen zu einem Artikel oder wollen Anregungen und Kritik loswerden? Wenden Sie sich einfach per E-Mail an kommunikation@transdev.de. Ihre Anfrage wird von unserem Redaktionsteam schnellstmöglich beantwortet. ISSN 2193-3855P

Die Transdev-News **NAHD RAN!** finden Sie ab sofort als PDF-Download im Internet unter: www.transdev.de/de/medien