

News aus der Transdev-Gruppe in Deutschland



MEHR SERVICE FÜR DIE FAHRGÄSTE:

Zum Fahrplanwechsel startete für die NordWestBahn der neue Verkehrsvertrag für den Betrieb im Weser-Ems-Netz.

Seite 3

ERFOLGREICH IM WETTBEWERB:

Bundesweit nimmt Transdev bis zum Jahreswechsel mit über 150 Bussen. zahlreiche neue ÖPNV-Netze in Betrieb.

Seite 5

AUSBILDUNG MIT ZUKUNFT:

Transdev bildet jedes Jahr neue Lokführer zum "Eisenbahner im Betriebsdienst" aus – mit Erfolg!

Seite 7

STATT KOMMUNALER ABSCHOTTUNG: **CHANCEN DES WETTBEWERBS NUTZEN**

Eigenwirtschaftliche Anträge zur Übernahme von Verkehren können Kommunen und Aufgabenträgern helfen, Steuergelder zu sparen und das ÖPNV-Angebot zu optimieren.

Gewerkschaft Ver.di hat jüngst eine Aktion mit Briefen an Politiker und Abgeordnete gestartet, mit dem Ziel, den Vorrang von eigenwirtschaftlichen Anträgen im deutschen Personenbeförderungsgesetz (PBefG) umgehend abzuschaffen. "Es handelt sich dabei um eine sehr einseitige Sichtweise", stellt Christian Schreyer, Vorsitzender der Geschäftsführung der Transdev GmbH, fest. Das eigentliche Problem sei der ausufernde Trend zur Rekommunalisierung von Verkehrsbetrieben. Zudem werde suggeriert, die privaten Bus- und Bahnbetreiber in Deutschland sowie deren Betriebsräte würden gesammelt hinter dieser Forderung stehen, was nicht der Fall sei.

Im Einklang mit EU-Verordnung

Transdev und andere private Betreiber sind der Ansicht, dass die Passage im PBefG zum Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit ihre Berechtigung hat. Sie steht im Einklang mit der EU-Richtlinie 1370/07, bringt Elemente des Wettbewerbs in einen weitgehend abgeschotteten Markt und trägt somit dazu bei, eine bessere und wirtschaftlichere Leistung für die Kommunen zu ermöglichen. "Es besteht keinerlei Anlass, hieran etwas zu ändern", so Schreyer. Es sei unter allen Beteiligten sehr lange und intensiv um die

Modernisierung des deutschen PBefG gerungen worden. Am Ende wurde ein Gesetz verabschiedet, das sowohl die Interessen der privaten Unternehmen in Deutschland als auch jene der kommunalen Bus- und Bahnbetreiber entsprechend berücksichtigt. "Aus unserer Sicht wäre in Deutschland noch mehr Markt und Wettbewerb nötig, um gerade auch im städtischen und regionalen Busbereich kundengerechte und kosteneffiziente Lösungen im Sinne der Fahrgäste und Steuerzahler zu finden", sagt Schrever. Doch statt die Chancen des Wettbewerbs zu nutzen und oftmals überteuerte kommunale Angebote einer Überprüfung zu unterziehen, finde derzeit eine weitgehende Abschottung dieses Marktes durch Rekommunalisierungen und Direktvergaben an kommunale Unternehmen statt,

die einzig auf "Bestandssicherung" abzielen sowie gleichermaßen Fahrgästen und Steuerzahlern schaden. Auf diesen Missstand hat erst kürzlich auch der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer in einem Positionspapier hingewiesen.

Verdrängungswettbewerb

"Die Entwicklung geht sogar so weit, dass neue kommunale Gesellschaften gegründet werden, um alteingesessene private Unternehmen vom Markt zu verdrängen, zu enteignen und zwangszuverstaatlichen", sagt Schreyer. Die Transdev-Gruppe sei hiervon mehrfach betroffen, und in diesen Fällen sei leider auffällig wenig von Ver.di zum Thema Schutz der Mitarbeiter

Fortsetzung auf Seite 2



zu bevorzugen, was oft zu Verspätungen und damit zu Strafzahlungen bei den Wettbewerbern führt.



Fortsetzung von Seite 1

und Ver.di-Mitglieder vor Arbeitslosigkeit zu hören. "Sind die Beschäftigten privater Unternehmen MitarbeiterInnen zweiter Klasse im Vergleich zu jenen in kommunalen Unternehmen?" fragt Schreyer.



"Es ist mehr Wettbwerb nötig, um im ÖPNV kosteneffiziente Lösungen im Sinne der Fahrgäste und Steuerzahler zu finden."

CHRISTIAN SCHREYER, VORSITZENDER DER GESCHÄFTSFÜHRUNG DER TRANSDEV GMBH

Schutzwall um kommunale Betriebe

Mit den aktuellen Forderungen zur Abschaffung des Vorrangs von eigenwirtschaftlichen Anträgen bewege sich Ver.di noch weiter in die Richtung, einen Schutzwall um kommunale Bus- und Bahnbetreiber zu ziehen und diese Verkehre dem Wettbewerbsmarkt dauerhaft zu entziehen. "Dies war nie die Intention der EU-Richtlinie 1370/07. Im Gegenteil! Direktvergaben sollten danach die Ausnahme bleiben und – wie in jeder anderen Branche längst üblich – wettbewerbliche Verfahren die Regel, um im Sinne der Steuerzahler zu den besten Lösungen zu kommen", sagt Schreyer. Viele private Bus- und Bahnbetreiber sind weiterhin der Ansicht, dass eigenwirtschaftliche Anträge durchaus

ihre Berechtigung haben. Sie bringen Transparenz in einen teils undurchsichtigen Markt, dabei möglich, für Aufgabenträger attraktive Angebote zu unterbreiten und oftmals günstiger zu kalkulieren als staatliche oder kommunale Unternehmen mit oft überbesetzten Verwaltungsapparaten – und dies keineswegs zu Lasten der Beschäftigten. Aus Transdev-Sicht hat sich die Neufassung des PBFG bewährt. Es gibt im PBeFG zahlen reiche Stellschrauben, um Sozialdumping auszuschließen und die Interessen der Beschäftigten zu wahren. — intervater Unternehmen Mitarbeiter zweiter

schaffen eine Vergleichbarkeit der Verkehrsangebote

und sparen am Ende dem Steuerzahler Geld. Dass dies

nur über Lohn- und Sozialdumping möglich sei – wie von Ver.di behauptet –, trifft nicht zu. "Auch die Transdev-Gruppe hat bereits eigenwirtschaftliche Anträge

zur Übernahme städtischer Verkehrsnetze gestellt,

die ehrlich und fair kalkuliert sind", berichtet Schreyer.

"Wir zahlen immer Tarifgehälter. Schließlich gehört es

zu unserer Unternehmensphilosophie, dass wir nur mit zufriedenen Mitarbeitern eine service- und kundenorientierte Dienstleistung erbringen können." Als große

Unternehmensgruppe hat Transdev langjährige Erfah-

rung in der Erbringung von attraktiven, kundennahen

und serviceorientierten Verkehrsdienstleistungen auch und gerade in enger Zusammenarbeit mit kommunalen

Aufgabenträgern. Auf Grund zahlreicher Synergien ist es

"Sind die Beschäftigten privater Unternehmen Mitarbeiter zweiter Klasse im Vergleich zu jenen in kommunalen Unternehmen?"

GESTALTUNGSMÖGLICHKEITEN DURCH WETTBEWERBSVERFAHREN

Für Aufgabenträger bestehen bei Wettbewerbsverfahren viele Möglichkeiten, ihre individuellen Vorstellungen zur Gestaltung des Nahverkehrs einzubringen. Gleichzeitig kann den Verkehrsunternehmen die notwendige unternehmerische Freiheit zugestanden werden, um die wirtschaftlichste Lösung für einen modernen, attraktiven und kundenfreundlichen ÖPNV umzusetzen. Hierbei gilt es jedoch auch die richtigen Rahmenbedingungen zu setzen:

Soll der Bieter etwa Risiken für die Fahrgeldeinnahmen übernehmen (also einen Nettovertrag abschließen), muss der Aufgabenträger für die notwendige Transparenz der Fahrgeldeinnahmen sorgen oder ein stufenweises Vorgehen etwa mit einer zweijährigen Anlaufphase als Bruttovertrag mit anschließendem Nettovertrag zur Anwendung bringen. Um soziale Belange der Beschäftigten zu berücksichtigen, kann der Gewinner verpflichtet werden, diesen ein Weiterbeschäftigungsangebot zu unterbereiten oder Tariftreuegesetze anzuwenden. Auch kleinere und mittlere Unternehmen können besonders berücksichtigt werden, indem man dem Gewinner der Ausschreibung eine Öffnung für die Vergabe

von Subunternehmerleistungen erlaubt oder vorgibt. Über eine sogenannte Allgemeine Vorschrift kann der Rahmen für eigenwirtschaftliche Verkehre in einem Genehmigungswettbewerb gesetzt werden. Gerade die Konkurrenz um eigenwirtschaftliche Genehmigungen erzeugt oftmals einen Wettbewerb um "die bessere Idee der Verkehrsbedienung", der im Fall der Inhousevergabe kategorisch ausgeschlossen ist. Aber gerade diese Ideen tragen eben oftmals zur Reduzierung der Zuschüsse und damit zu einer Entlastung der öffentlichen Haushalte bei.



3 | NAHDRAN! Nr. 6 · Dezember 2016 RUND UM TRANSDEV





MEHR SERVICE IM WESER-EMS-NETZ

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2016 startet für die NordWestBahn der neue Verkehrsvertrag für den Betrieb ihres Stammnetzes von Osnabrück nach Wilhelmshaven, Esens und Bremen.

ereits seit dem Jahr 2000 ist die NordWestBahn in ihrem "Stammnetz" in der Region Weser-Ems unterwegs. Ende 2014 hatte sich die NordWestBahn bei der Neuausschreibung des Weser-Ems-Netzes durch die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG), den Bremer Senat und den Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) durchsetzen können und wird ab Dezember 2016 mindestens weitere zehn Jahre zwischen Osnabrück, Wilhelmshaven, Esens und Bremen unterwegs sein. Das Angebot an die Aufgabenträger war nicht nur wirtschaftlich am überzeugendsten, sondern konnte auch durch innovative Ideen punkten. Die Fahrgäste können daher ab Fahrplanwechsel von einigen neuen Serviceleistungen profitieren.

Neue Ticketautomaten an den Stationen

Stationäre Fahrkartenautomaten an den Haltestellen lösen die mobilen Geräte in den Zügen ab. Damit gilt ab sofort "Einstieg nur mit gültigem Fahrschein". "Zum Einsatz kommen Fahrkartenautomaten neuester Generation, die mit zusätzlicher Ausstattung für noch mehr Service und Komfort für die Fahrgäste sorgen werden", erklärt NordWestBahn-Geschäftsführer Dr. Rolf Erfurt. So können Reisende zum Beispiel über eine Sprechstelle bei Fragen direkt Kontakt zur Service-Hotline aufnehmen, ein zusätzliches Display im Fahrzeug liefert Pünktlichkeitsdaten zu den Zügen und wichtige Verkehrshinweise.

Mehr Kundencenter und Vertriebspartner

Die NordWestBahn erweitert auch ihren Service mit personenbedienten Anlaufstellen. Neben den bereits bestehenden Kundencentern in Osnabrück und Bremen sowie dem VWG-Infocenter in Oldenburg eröffnen neue NordWestBahn-eigene Kundencenter im Hauptbahnhof Wilhelmshaven und am Bahnhof Cloppenburg. Dort steht den Reisenden montags bis samstags Servicepersonal für Reisetipps, Gruppen- und Fahrradreservierungen, Ticketberatung sowie Fahrkartenverkauf für Deutschland und europaweit und

alle Fragen rund um das Mobilitätsangebot der NordWestBahn zur Verfügung. Parallel dazu bieten 14 weitere Vertragspartner in der Region Serviceleistungen der NordWestBahn an. Fahrgäste finden sie in direkter Bahnhofsnähe unter anderem in Bramsche, Vechta, Varel, Jever und Sande.

Kein Alkohol mehr erlaubt

Alkoholfreie Züge bedeuten sowohl für Reisende als auch für das Personal weniger Müll, Verschmutzung und Lärm. Laut einer repräsentativen forsa-Umfrage wird ein generelles Alkoholverbot in öffentlichen Verkehrsmitteln von 71 Prozent aller Deutschen begrüßt. Auch eine groß angelegte Befragung, die die NordWestBahn unter rund 1.500 Fahrgästen im Sommer 2016 durchgeführt hat, bestätigt das deutschlandweite Meinungsbild. 75 Prozent der Fahrgäste sprechen sich für eine NordWestBahn aus, in deren Zügen kein Alkohol getrunken wird. Auch Geschäftsführer Dirk Biesenbach ist davon überzeugt, dass durch alkoholfreie Züge die Fahrt- und Servicequalität für die Fahrgäste noch weiter verbessert wird: "Diese Maßnahme wird zu mehr Sauberkeit und einer verbesserten Atmosphäre in den Zügen führen und zudem ein größeres Sicherheitsempfinden für die Fahrgäste sowie einen Vorbildcharakter für mitfahrende Kinder erzeugen."

NordWestBahn fährt auch weiterhin auf Emscher-Münsterland-Netz

Die NordWestBahn hat Anfang Dezember den vorläufigen Zuschlag für den Weiterbetrieb des Emscher-Münsterland-Netzes durch den verantwortlichen Aufgabenträger erhalten. Bis mindestens 2021 sollen die NWB-Züge weiterhin auf den Linien RB 45 (Coesfeld – Dorsten) und RE 14 (Borken – Essen) unterwegs sein. Ab dem Fahrplanjahr 2019 wird der RE 14 zusätzlich bis Essen-Steele verlängert. Damit verbunden ist eine Erweiterung des Fahrzeugpools.



BERLIN

Stèphane Rambaud-Measson bleibt Vorsitzender des Transdev-Aufsichtsrats

m 18. November 2016 wurde Stéphane Rambaud-Measson erneut zum Vorsitzenden des Transdev-Aufsichtsrats gewählt. Zu seinen Stellvertretern wurden die Arbeitnehmervertreter Dirk Schlömer und Bernd Balzer gewählt. Diese nehmen das Amt der Stellvertreter des Aufsichtsratsvorsitzenden alternierend für jeweils ein Geschäftsjahr wahr. In den Vermittlungsausschusses nach § 27 Abs. 3 Mitbestimmungsgesetz und in das Präsidium des Aufsichtsrats wurden Stéphane Rambaud-Measson, Jean Sturzenegger, Dirk Schlömer und Detlef Gutsmann gewählt. Der Transdev-Aufsichtsrat setzt sich zusammen aus je sechs Mitgliedern der Anteilseigner und der Arbeitnehmer.

LENGGRIES



Neuer Transdev-CEO zum Antrittsbesuch in Deutschland

Am 9. September 2016 hat Thierry Mallet den Vorsitz der Geschäftsführung (CEO) von Transdev international in Paris übernommen. Als eine seiner ersten Amtshandlungen kam der neue CEO von Transdev weltweit bereits im Oktober 2016 zu einem Besuch nach Deutschland. Bei der Transdev-Tochter Bayerische Oberlandbahn (BOB) schaute Mallet (im Foto 2. v.r.) hinter die Kulissen des Bahnbetriebes, besuchte Werkstatt und Leitstelle und ließ es sich auch nicht nehmen, im Führerstand eines BOB-Zuges nach München mitzufahren.

AUGSBURG

Investitionen in neue Fahrzeuge für Netz Augsburg

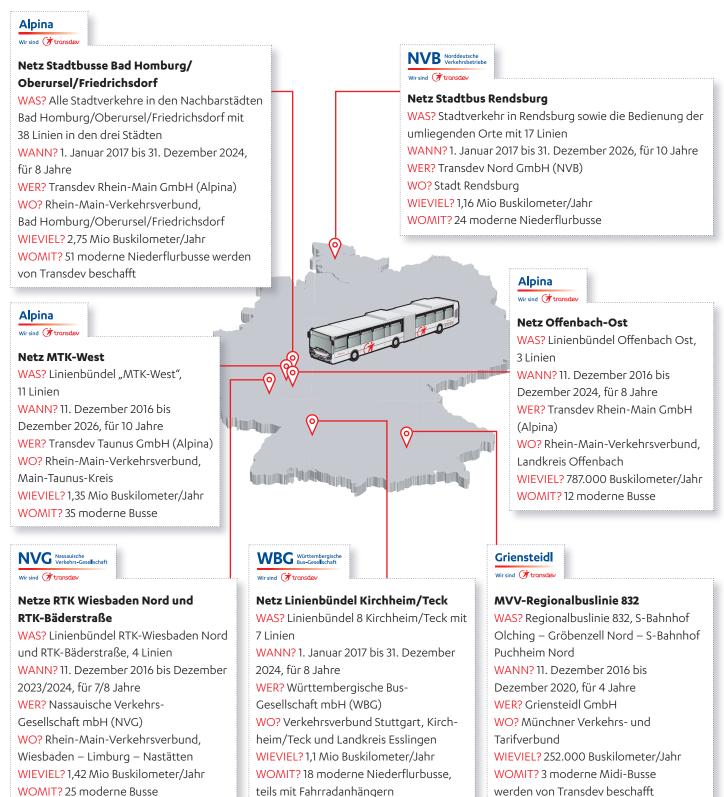


Ab 1. Dezember 2018 wird die Bayerische Regiobahn (BRB) weitere Strecken übernehmen, nachdem sie die europaweite Ausschreibung für das Dieselnetz "Augsburg I" gewonnen hat. Der Auftrag läuft über zwölf Jahre bis 2030 und hat in der ersten Betriebsstufe ein Volumen von jährlich rund 2,7 Millionen Zugkilometer mit den Verbindungen Augsburg – Buchloe – Füssen, Augsburg – Landsberg (Lech) sowie München - Buchloe - Füssen. Zum Einsatz kommen modernste Dieseltriebwagen vom Typ Alstom LINT. Derzeit betreibt die BRB Fahrzeuge aus einer früheren Serie. Diese werden von Transdev beschafft und später im BRB-Werk in Augsburg gewartet. "Wir haben uns für ausgereifte und bewährte Fahrzeuge entschieden", berichtet Sebastian Schmickler, Leiter Inbetriebnahmemanagement & Projektleiter für das Dieselnetz Augsburg I. "Die planmäßige Auslieferung der Fahrzeuge beginnt im Juni 2018. Diese verläuft gestaffelt und endet im Oktober 2018." Die ersten Fahrzeuge befänden sich derzeit bereits in der Rohbaufertigung in Chorzów bei Kattowitz. Bereits im Frühjahr 2017 sollen die ersten Fahrzeuge zur weiteren Verarbeitung ins Alstom-Werk in Salzgitter überführt werden. "Das Besondere an dem Verkehrsvertrag ist die Veränderung des Leistungsvolumens während der Vertragslaufzeit", erläutert Schmickler weiter. "Die Leistungserbringung ist in zwei Betriebsstufen geteilt." Der Wechsel von der ersten in die zweite Betriebsstufe erfolge nach der Fertigstellung der Elektrifizierung der Strecke München – Lindau. Aufgrund weiterer sich verändernder infrastruktureller Randbedingungen werde das Liniennetz dann neu geordnet. Zu welchem Zeitpunkt dies genau geschehe, ist bislang nicht eindeutig geklärt. -



NEUE BUSSE, **NEUE LINIEN**

Zum Jahreswechsel starten mehrere Tochterbetriebe der Transdev-Gruppe bundesweit in zahlreichen neuen Netzen. Dabei kommen über 150 neue Busse zum Einsatz, über 250 Arbeitsplätze konnten durch den Gewinn der entsprechenden Ausschreibungen gesichert werden. Ein Überblick.





ALLES NEU MACHT DER JANUAR

Vor einem Jahr hat Transdev kurzfristig den Stadtbusverkehr in Bad Homburg und Oberursel übernommen. Zum Jahreswechsel beginnt der Nachfolgeauftrag, 51 neue Busse bringen modernsten Fahrgastkomfort.

roß war die Freude am 29. November 2016 in Bad Homburg: Der erste neue Bus für den Stadtverkehr ist da! Ein Mercedes-Benz Citaro, der wie 39 weitere Fahrzeuge dieses Typs spätestens vom 1. Januar 2017 an in Bad Homburg, Oberursel und Friedrichsdorf unterwegs sein wird. Insgesamt 51 Busse setzt die Transdev Rhein-Main GmbH künftig im Stadtbusverkehr in den drei Vordertaunuskommunen ein. Erstmals übernimmt damit ein Unternehmen den Betrieb in allen drei Städten. Oberbürgermeister Alexander Hetjes (Bad Homburg v. d. Höhe), Christof Fink, Erster Stadtrat der Stadt Oberursel (Taunus) sowie Bürgermeister Horst Burghardt (Friedrichsdorf) stellten das am häufigsten in der

Flotte vertretene Fahrzeug gemeinsam mit Transdev-Rhein-Main-Geschäftsführer Max Kaiser und Jürgen Funke, Geschäftsführer der Stadtwerke Oberursel (Taunus) GmbH, auf dem Bad Homburger Rathausplatz vor.

Leiser und komfortabler

Leiser und komfortabler sind die Busse, die zum Jahreswechsel ihren Dienst aufnehmen. "Wir können mit diesen Fahrzeugen einen besseren Service für unsere Gäste bieten und schaffen damit auch die von den Fahrerinnen und Fahrern gewünschten modernen Arbeitsplätze", sind sich die Vertreter der drei Kommunen einig. Zum 1. Januar tritt der für acht Jahre geschlossene Vertrag zwischen Bad Homburg, der Stadtwerke Oberursel (Taunus) GmbH und Friedrichsdorf einerseits sowie der Transdev Rhein-Main GmbH andererseits in Kraft. Er löst in der Stadt Friedrichsdorf den noch laufenden Vertrag ab, in den Städten

Bad Homburg und Oberursel folgt er auf eine Interimslösung, bei der Transdev den Stadtbusverkehr für ein Jahr übergangsweise bedient hatte.

Modernes Cockpit

Die Wagen der Mercedes-Flotte sind unter anderem mit einer Antischlupfregelung, beheizbaren Außenspiegeln, Videoüberwachung, einer Haltestellenbremse mit Anfahrsperre, Tagfahrleuchten mit LED-Technik und einer modernen Klimaanlage von Spheros ausgestattet. Die Busse bieten den FahrerInnen moderne Arbeitsplätze, die unter anderem über zusätzliche Belüftung, Fahrerfensterscheiben, Sonnenrollos und ein modernes Cockpit verfügen. Der erste Bus wird, wie die noch folgenden Fahrzeuge, ausgerüstet und von außen mit Werbefolien beklebt. Sobald diese Arbeiten abgeschlossen sind, können die Fahrgäste in den neuen Fahrzeugen Platz nehmen. -



51 fabrikneue Busse für den Stadtverkehr

40 Mercedes-Benz Citaro (Solo) werden künftig in Bad Homburg und Umgebung unterwegs sein. Weiterhin gehören drei Mercedes-Benz Citaro K (Midi) zur Flotte, die in Friedrichsdorf eingesetzt werden, sowie 8 Gelenkbusse vom Typ Solaris Urbino U18, die vor allem im Schülerverkehr fahren werden. Die Solo- und Midi-Fahrzeuge verfügen über jeweils zwei Türen. Die Mercedes Citaro (Solo) erfüllen die Euro-6-Abgasnorm, leisten 220 KW (300 PS) und verfügen über ein 6-Gang-ZF-Ecolife-Automatikgetriebe. 13 Fahrzeuge der Mercedes-Flotte verfügen zudem über ein Fahrgastzählsystem.



Freude über den ersten Bus: Max Kaiser (Transdev Rhein-Main GmbH), Jürgen Funke (Stadtwerke Oberursel (Taunus) GmbH), Bürgermeister Horst Burghardt (Friedrichsdorf), Renate Klug (Stadtwerke Oberursel (Taunus) GmbH), Frank Denfeld (verantwortlich für Nahverkehr, Stadt Bad Homburg), Erster Stadtrat Christof Fink (Oberursel), Oberbürgermeister Alexander Hetjes (Bad Homburg), v.l.n.r.



TRANSDEV BILDET SIEGER AUS

Alexander Jung aus Fellbach hat 2016 nach dreijähriger Ausbildung die Prüfung der Industrie- und Handelskammer (IHK) zum "Eisenbahner im Betriebsdienst" als einer der Top-Absolventen 2016 abgeschlossen.

uf dieses Ergebnis ist nicht nur der Preisträger selbst stolz, sondern auch seine Ausbilder bei der Transdev-Tochter Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft (WEG). Insbesondere Lehrlokführer Ronny Teucherdt, der zusammen mit dem WEG-Team die Azubis drei Jahre lang auf ihrem Weg begleitet. In einer Feierstunde wurde Alexander Jung im Sommer 2016 mit den anderen Preisträgern seines Jahrgangs in der Region Stuttgart von der IHK gewürdigt.

Ausgezeichnet: WEG-Triebfahrzeugführer Alexander Jung

Der 30-Jährige hatte zunächst Augenoptik und Hörakkustik studiert, merkte im Praxissemester aber schnell, dass diese Berufswahl doch nicht das Richtige war. "Ich hatte immer wieder in Nebenjobs im Schichtbetrieb gearbeitet. Das gefiel mir und ich merkte, dass für mich ein klassischer Bürojob mit festen Arbeitszeiten nicht in Frage kommt, da dann jeder Tag gleich ist."

Technisches Talent war vorhanden und auch Interesse für Eisenbahnen. Durch Zufall wurde Jung auf die Stellenausschreibung zum "Eisenbahner im Betriebsdienst" bei der WEG aufmerksam und hat sich spontan beworben. "Ich hatte eigentlich wenig Hoffnung, dass ich genommen werde, war dann natürlich umso glücklicher, als es ge-

klappt hat." Die dreijährige duale Ausbildung hat Jung sehr gut gefallen, insbesondere weil die WEG immer noch ein kleines, überschaubares Unternehmen ist und die Wege somit kurz sind.

Dieses Mal hatte er die richtige Wahl getroffen, war sich Jung rasch sicher. Er fühlte sich sofort wohl im Unternehmen, vor allem wegen der individuellen Betreuung und den direkten Ansprechpartnern. "Ich hatte sehr viele Freiheiten und konnte mitbestimmen, auf welchen Strecken ich fahren und welche Schichten ich übernehmen wollte. Alle Angelegenheiten kann man direkt regeln, da man jeden persönlich kennt." Die KollegInnen seien alle sehr flexibel.

Auch in der Berufsschule lief es rund, wobei Jung hier von 20 Azubis der Einzige war, der nicht von der Deutschen Bahn (DB) kam. Ein Highlight der Ausbildung waren für Jung auch der Praxisbezug und der Fokus auf die Fahrzeugtechnik. Viele Kenntnisse rund um die Dieseltriebwagen vom Typ RegioShuttle wurden direkt in der WEG-Werkstatt vermittelt.

Alexander Jung kann die Ausbildung zum "Eisenbahner im Betriebsdienst" auf jeden Fall weiterempfehlen: "Ich wurde bei der WEG von Anfang an als Kollege ernst genommen. Man lernt sehr viel, hat viel Mitspracherecht und eine super Betreuung. Ich würde es jederzeit wieder machen."

Qualifizierte Ausbildung mit Zukunft

Die Ausbildung zum "Eisenbahner im Betriebsdienst / Fachrichtung Lokführer und Transport" dauert drei Jahre im dualen System. Dabei findet der Theorieunterricht am WEG-Standort in Waiblingen und in der Berufsschule Esslingen statt, der Praxisunterricht auf allen von der WEG betriebenen Bahnlinien im Großraum Stuttgart. Die Ausbildung wird maßgeblich überwacht von Lehrlokführer Ronny Teucherdt. Wichtig war, dass Teucherdt ab 2013 in die IHK-Prüfkommision aufgenommen wurde. Die bis dahin DB-lastigen Prüfungen konnten somit auch nach dem Betriebsverfahren FV-NE und auf den WEG-Fahrzeugen abgelegt werden. Als erster Auszubildender in diesem Berufsbild startete am 1. September 2012 Daniel Rubiales bei der WEG. Auch er hat im Juli 2015 seinen IHK-Abschluss mit einer Belobigung und einem Preis für seine herausragende Prüfungsleistung erhalten. In den Folgejahren nach 2012 konnte die WEG jeweils einen Ausbildungsplatz in diesem Beruf besetzen.





KUPPLUNGSPROBLEMATIK BEI MARSCHBAHN-ZÜGEN:

Transdev arbeitet auch nach Betreiberwechsel intensiv an Lösung

um Fahrplanwechsel am Sonntag, den 11. Dezember 2016, hat die Transdev-Tochter Nord-Ostsee-Bahn (NOB) den Regionalverkehr auf der Marschbahn von Hamburg nach Westerland (Sylt) nach elf Jahren an den neuen Betreiber DB Regio übergeben. Die Deutsche Bahn hatte die Neuausschreibung der Linie gewonnen und wird für den künftigen Betrieb von der NOB auch die entsprechenden Fahrzeuge übernehmen. Diese sind einmalig in Deutschland und kamen bislang nur auf der Marschbahn zum Einsatz.

In den letzten Wochen war es nochmals zu großen betrieblichen Herausforderungen gekommen, da Anfang November technische Probleme an den Kupplungen der bislang eingesetzten 90 Reisezugwagen festgestellt wurden. Daraufhin musste der gesamte Fuhrpark bis zur technischen Überprüfung der betroffenen Bauteile stillgelegt und überwiegend durch Fahrzeuge anderer Unternehmen ersetzt werden.

Die Transdev-Gruppe ist sich ihrer Verantwortung gegenüber Kunden und Aufgabenträgern bewusst und wird daher auch nach der Übergabe des Verkehrs an den neuen Betreiber weiterhin intensiv an der Lösung der Kupplungsproblematik mitarbeiten. Gemeinsam mit dem Hersteller der schadhaften Kupplungen, Faiveley, wird an einer zeitnahen Lösung gearbeitet, um mittelfristig alle schadhaften Kupplungen zu ersetzen und die betroffenen Reisezugwagen wieder einsatzfähig zu machen.

"Ich möchte mich ausdrücklich bei der Transdev-Gruppe und der Nord-Ostsee-Bahn für ihr Jahrelanges Engagement für die Fahrgäste in Schleswig-Holstein bedanken", sagt Bernhard Wewers, Geschäftsführer des Aufgabenträgers Nah.SH. "Es war beeindruckend zu sehen, was in den letzten Wochen im Zusammenhang mit dem Ausfall der Marschbahnwagen alles auf die Beine gestellt wurde, um den Bahnverkehr zur Insel Sylt weiterhin aufrechtzuerhalten und den Fahrgästen so viele Fahrten wie möglich anzubieten."

Auch NOB-Geschäftsführerin Martina Sandow lobt das Engagement ihrer Mitarbeiter in den letzten Wochen: "Alle haben ihr Bestes gegeben, was nicht selbstverständlich war angesichts der Tatsache, dass der Verkehrsvertrag bald enden würde. Der neue Betreiber übernimmt mit der Strecke auch eine tolle Belegschaft mit einer hohen Identifikation für die Region und die Marschbahn."



Die Transdev-News **NAH**DRAN! finden Sie ab sofort auch als PDF-Download im Internet unter: **www.transdev.de**

IMPRESSUM: Konzept und Gestaltung: Transdev GmbH, www.transdev.de, V. i. S. d. P. Barbara Reinhard, Redaktionsschluss: 12.12.2016;
Fotos: Seite 1: SCRITTI.Kommunikation, Seite 2: Marion Masuch (links oben), Seite 3: Andreas Burmann, Seite 4: Transdev (links), Uwe Miethe (rechts), Seite 5: Gruppe Sepia (Grafik), Seite 6: Stadt Bad Homburg, Seite 7: Katrin Konzelmann/WEG (beide Fotos), Seite 8: Dmytro Yakmuk/unsplash.com //
Redaktionelle Mitarbeit: SCRITTI.Kommunikation

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 bearbeitet. ISSN 2193-385SP

