



„Wie sollen Wettbewerber gegen die DB bestehen, **wenn der Bund dem Staatskonzern neue ICE finanziert?**“

Mit dem Klimaschutzprogramm 2030 will die Bundesregierung auch massiv in die Schiene investieren, um klimaschonende Mobilität zu fördern. Doch die Wettbewerbsbahnen warnen davor, weiterhin Steuergelder unkontrolliert einzig in den Staatskonzern Deutsche Bahn AG (DB) zu pumpen. Dr. Tobias Heinemann, Sprecher der Geschäftsführung der Transdev GmbH, erklärt im Interview, warum.

Herr Dr. Heinemann, das Thema Klimaschutz ist allgegenwärtig, wie bewertet Transdev die aktuelle verkehrspolitische Diskussion?

Das Positive ist: Endlich steht die Bahn im Fokus der Politik. Die Bundesregierung scheint erkannt zu haben, dass Klimaschutz und Verkehrswende nur mit einem Ausbau des öffentlichen Verkehrs und mehr Investitionen in die Schiene möglich sind. Bereits im Koalitionsvertrag der Groko wurden sinnvolle verkehrspolitische Schwerpunkte gesetzt. Das vom Bundesverkehrsminister geschmiedete Zukunftsbündnis Schiene ist ein gutes Beispiel dafür und hat mit den Themen

Deutschlandtakt und Digitalisierung bereits erste Ergebnisse gebracht. Positiv ist auch, dass in der neuen Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung über die nächsten Jahre mehr Mittel für die Schieneninfrastruktur bereitgestellt werden.

Können die bisherigen Vereinbarungen und das Klimaschutzprogramm 2030 die Probleme lösen?

Mit dem Deutschlandtakt als Planungsziel wurde eine zukunftsweisende Wegmarke gesetzt. Die angepeilte Verdoppelung der Fahrgastzahlen im Bahnverkehr ist eine große Herausforderung für die gesamte Bran-

che, die wir bereit sind zu stemmen. Auch wir als Transdev-Gruppe fordern seit langem höhere Investitionen in die Schieneninfrastruktur. Schließlich spüren wir die Auswirkungen der veralteten Technik tagtäglich auf vielen von uns betriebenen Strecken. Wenn hier endlich mehr Geld zur Verfügung steht, ist das ein großer Fortschritt. Doch leider schafft die Bundesregierung mit ihren aktuellen Vorschlägen teils falsche Anreize.

Was stört Sie an den Vorschlägen?

Dass die Bundesregierung die Schieneninfrastruktur und den Bahnverkehr insgesamt stärken will, begrüßen wir ►►

► ausdrücklich. Aber es kommt auf die richtigen Mittel an. Dem integrierten Konzern DB AG jährlich eine Milliarde Euro per Kapitalerhöhung zukommen zu lassen, birgt die Gefahr massiver Wettbewerbsverzerrungen.

Warum?

Der Bundesrechnungshof hat erst jüngst wieder festgestellt, dass es keine ausreichende Kontrolle über die Verwendung von Steuergeldern bei der DB AG gibt. Leider wird dies von der Bundesregierung seit Jahren ignoriert. Es kann unter den aktuellen Voraussetzungen nicht sichergestellt werden, dass diese Mittel ausschließlich der Verbesserung der Infrastruktur zukommen. Die DB hat ja bereits angekündigt, dass sie davon auch neue Züge im Fernverkehr anschaffen will. De facto werden so die neuen ICE der DB AG vom Steuerzahler finanziert, wie früher zu Zeiten der Deutschen Bundesbahn.

Aber mit neuen Zügen soll doch das Bahnangebot ausgeweitet werden...

Sicherlich sind neue Fahrzeuge dringend nötig, auch im Regionalverkehr. Aber diese müssen für alle Bahnen zu vergleichbaren Bedingungen beschafft werden. Mit der Fi-

nanzspritze des Bundes wird der bisher erfolgreiche Wettbewerb auf der Schiene im Regional- und im Güterverkehr abgewürgt. Im Fernverkehr soll er offenbar gar nicht erst entstehen: Wie soll denn ein neuer Wettbewerber wie etwa FlixBus, der seine Züge selbst finanzieren muss, gegen die DB Fernverkehr bestehen, wenn diese ihre neuen ICE über eine Kapitalerhöhung vom Bund finanziert bekommt? Über solch großzügigi-

Um die Schieneninfrastruktur zu stärken, bedarf es keiner Kapitalerhöhung der DB AG. Das hat in der Vergangenheit schon nicht funktioniert und wird es auch in der Zukunft nicht. Der Bund kann notwendige Infrastrukturmaßnahmen direkt finanzieren, wie er es etwa über die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung tut. Die Regierungskoalition muss endlich verstehen, dass das System Schiene mehr als die DB AG ist. Deshalb for-



Wenn der Bund mehr Verkehr auf der Schiene will, könnte er die Regionalisierungsmittel deutlich aufstocken oder für fairen Wettbewerb im Fernverkehr sorgen.

ge Gaben würden sich andere Bahnbetreiber auch freuen. Wir müssen so wie alle anderen DB-Wettbewerber auch unsere Fahrzeuge immer noch selbst am Kapitalmarkt finanzieren. Das ist ein existenzieller Bestandteil des Wettbewerbs im Güter- und Regionalverkehr.

Und wie sollte der Bund in die Infrastruktur investieren?

den die Wettbewerbsbahnen weiterhin eine organisatorische Trennung der Infrastruktur vom gewinnorientierten DB-Konzern. Der Irrglaube, dass man mit Schieneninfrastruktur richtig Geld verdienen könnte, ist einer der Hauptgründe für die Misere beim Schienennetz.

Wie könnte der Bund denn die Schiene als Gesamtsystem stärken?

Wenn der Bund ernsthaft das System Bahn fördern möchte, kann dies auch ohne Wettbewerbsverzerrungen umgesetzt werden. Der Bund könnte im Rahmen der Digitalisierungsoffensive die Vollfinanzierung von ETCS übernehmen, also auch von Bordgeräten in den Fahrzeugen von allen Bahnbetreibern. Zudem könnte er die Regionalisierungsmittel aufstocken, damit Länder und Aufgabenträger dauerhaft Mehrleistungen im Regionalverkehr ausschreiben und bestellen können. Um sicherzustellen, dass der Deutschland-Takt im Fernverkehr künftig auch attraktive Angebote anderer Anbieter umfasst, könnte eine wettbewerbsneutrale Finanzierung von neuen Fernverkehrszügen organisiert werden. Das würde dem System Schiene einen enormen Schub geben und alle Mobilitätsanbieter motivieren, ihren Beitrag zum Erreichen der Klimaziele zu leisten. —

Mehr Schiene für ein besseres Klima

Das Klimakabinett der Bundesregierung hat sich am 20. September 2019 in einem Eckpunktepapier auf insgesamt 66 Einzelmaßnahmen verständigt, die dem Erreichen der Klimaschutzziele 2030 dienen und den CO₂-Ausstoß deutlich senken sollen. Im be-



sonders rückständigen Verkehrsbereich enthält es nach Ansicht des Verbandes der Wettbewerbsbahnen mofair sinnvolle Maßnahmen wie die weitere Steigerung der Mittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), die Aufstockung der Mittel in der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung für die Schieneninfrastruktur und die Senkung des Mehrwertsteuersatzes auf einheitliche sieben Prozent für alle Tickets. Im Einzelnen müssten die Maßnahmen weiter konkretisiert werden, damit sie ihre Wirkung entfalten können. Mofair kritisiert, dass die Deutsche Bahn einseitig weitere wettbewerbsverzerrende Subventionen erhalten soll.

damit sie ihre Wirkung entfalten können. Mofair kritisiert, dass die Deutsche Bahn einseitig weitere wettbewerbsverzerrende Subventionen erhalten soll.

► www.mofair.de

„Das Netz der S-Bahn Hannover ist schon eine andere Hausnummer“

S-Bahn Hannover: Hartmut Körbs ist seit 1. August 2019 Geschäftsführer der Transdev Hannover GmbH, die die Marke S-Bahn-Hannover betreiben wird, und ein Schwesterunternehmen der NordWestBahn GmbH ist. Im Interview mit der Tageszeitung Neue Presse berichtet er über die Vorbereitungen zur Übernahme des S-Bahnnetzes in Hannover, dessen Betrieb ab Dezember 2021 die Transdev-Gruppe im vergangenen Jahr gewonnen hatte.

Herr Körbs, was sind die größten Herausforderungen beim erstmaligen Betrieb des S-Bahn-Verkehrs rund um Hannover?

Es handelt sich um das größte Bahnnetz, das die Transdev-Gruppe bisher übernommen hat. Am meisten beschäftigt uns die Personalfrage, aber wir haben drei Jahre Vorlauf, um uns vorzubereiten und viel Erfahrung aus unseren bisherigen Projektstarts. Natürlich



„Wenn die Kunden keine Änderungen bemerken, haben wir unseren Job gut gemacht.“

ist Hannover eine andere Hausnummer als andere Gebiete, die wir bedienen: Wir haben einen starken Berufsverkehr, viele besondere Ereignisse wie Konzerte, Fußballspiele und regelmäßige Messen. Hannovers Bahnhof ist ein wichtiges Drehkreuz auch auf der Fernverkehrsebene, wir wissen, dass das hier funktionieren muss. Wir sind aber zuversichtlich, alle Herausforderungen meistern zu können.

Wie wollen Sie es schaffen, den S-Bahn-Verkehr ab Juni 2022 reibungslos abzuwickeln?

Wir wissen, dass die gesamte Branche aktuell Personalprobleme hat, weil es zu wenige Triebfahrzeugführer*innen gibt. Deshalb bilden wir verstärkt Personal aus. Allein 2019 investieren wir bei der NordWestBahn 2,5 Millionen Euro in die Ausbildung von Triebfahrzeugführer*innen. Diese Ausbildung dauert im Schnitt ein Jahr, man muss also eine gewisse Durststrecke überwinden, bis das neue Personal zur Verfügung steht. Aktuell haben wir für die NordWestBahn rund 120 Triebfahrzeugführer*innen in Ausbildung. Es wird noch ungefähr ein Jahr dauern, bis wir den Pool an Fahrpersonal ausreichend aufgefüllt haben.

Wie viele Triebfahrzeugführer*innen werden Sie benötigen?

Wir gehen davon aus, dass wir rund 200 Triebfahrzeugführer*innen brauchen werden, eine exakte Zahl gibt es noch nicht. Das hängt von verschiedenen Faktoren ab, etwa den Vorgaben in den Tarifverträgen. Manche Dinge können sich in den kommenden drei Jahren noch ändern.

Woher bekommen Sie das Personal?

Ideal wäre es, wenn wir so viele Mitarbeiter*innen wie möglich von DB Regio übernehmen können, die bereits im S-Bahn-Verkehr Hannover eingesetzt sind. Die entsprechenden Verhandlungen mit DB Regio laufen aktuell. Um dieses Personal wird es einen harten Wettbewerb geben, weil die DB-Schwestern Fern- und Güterverkehr oder andere Eisenbahnunternehmen natürlich auch Interesse haben. Außerdem bilden wir natürlich selber aus.

Was wird sich für die Kunden ändern, wenn Transdev das S-Bahn-Netz übernimmt?

Das auffälligste Merkmal sind sicher die neuen Fahrzeuge, aber im besten Falle merken die Kunden gar nichts – dann haben wir unseren Job gut gemacht. Viele Rahmenbedingungen sind durch die Ausschreibung festgelegt: Die Strecken, die Taktung, die Fahrpläne – das sind Vorgaben, die wir erfüllen müssen. Wir werden wie bisher auch schon zehn S-Bahn-Linien mit 74 Haltepunkten bedienen.

Sie bauen auch einen neuen Fahrzeugpark auf.

Ja, wir werden mit 77 Fahrzeugen an den Start gehen. 13 übernehmen wir von DB Regio, 64 neue Fahrzeuge vom Typ „Flirt 3“ der Firma Stadler im Wert von über 300 Millionen Euro sind bestellt. Die Rohbau-Fertigung beginnt im Januar. Wir hoffen, dass wir die Fahrzeuge schon deutlich vor dem Projektstart zur Verfügung haben. Das ist eine der großen Neuerungen, die die Kunden bemerken dürften: Die neuen Züge sind weiß mit einer blauen Lackierung, sie sind mit WLAN ausgestattet, es gibt im Mehrzweck-Abteil Steckdosen zum Aufladen von E-Fahrrädern, auch eine erste Klasse werden wir anbieten. —

➔ www.sbahn-hannover-2022.de



HUNSRÜCK

Kurzfristige Übernahme von Busliniennetz im Hunsrück

Im Rahmen einer Notvergabe hat die Verkehrsbetrieb Rhein-Eifel-Mosel GmbH (VREM) am 2. September 2019 kurzfristig den Nahverkehr im **Linienbündel Hunsrückhöhenstraße Süd** im Rhein-Hunsrück-Kreis mit der Kreisstadt Simmern übernommen. Grund dafür ist die Insolvenz des bisherigen Betreibers. Der Auftrag läuft zunächst bis 31. Juli 2020. Zum Einsatz kommen unter der Marke Verkehrsbetriebe Mittelrhein rund 35 Busse auf 20 Linien. Zum Linienbündel Hunsrückhöhenstraße Süd gehören Buslinien zwischen Simmern, Gemünden, Kirchberg und dem Flughafen Hahn. „Es freut uns, dass uns der Aufgabenträger dank unserer regionalen Verwurzelung mit diesem Auftrag betraut hat, wir kurzfristig in die Bresche springen und so den Nahverkehr im Landkreis aufrechterhalten



können“, sagte Chafek Zerhouni, Geschäftsführer der Verkehrsbetrieb Rhein-Eifel-Mosel GmbH bei der Vertragsunterzeichnung. „Das Wichtigste ist, dass sich die Fahrgäste weiterhin auf den Nahverkehr vor Ort verlassen können.“

Zeitgleich mit der Betriebsaufnahme im Hunsrück startete in Rheinland Pfalz die Moselbahn Verkehrsbetriebsgesellschaft mbH am 1. September 2019 auch die neu organisierten Busverkehre im **Linienbündel Mosel** zwischen Neumagen-Dhron und Traben-Trarbach und im **Linienbündel Römische Weinstraße** zwischen Trier und Neumagen-Dhron im Verkehrsverbund Region Trier. —



GELSENKIRCHEN

Ticketverkauf im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr auch per Videoautomat

Zum Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2019 übernimmt die Transdev Vertrieb GmbH den Verkauf von Nahverkehrstickets an den Bahnhöfen und SPNV-Haltepunkten im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR), nachdem die entsprechende europaweite Ausschreibung gewonnen wurde. Fahrgäste können ihre Fahrscheine für Bus und Bahn dann entweder an den neuen Automaten oder direkt beim Servicepersonal in den Vertriebsstellen des Unternehmens erwerben. Die Vorbereitungen für die Umstellungen laufen derzeit, die ersten Automaten stehen. Der Vertriebsvertrag läuft bis 31. Januar 2030. Insgesamt **445 Ticketautomaten und Entwerter** werden sukzessive im VRR-Verbindungsraum aufgebaut. Die neuen Fahrkartenautomaten sind im Vergleich zu den aktuellen Geräten deutlich kundenfreundlicher und bieten zahlreiche nützliche Funktionalitäten. Zudem wird Transdev die Betreuung von Abonnenten übernehmen. An mehr als 50 Standorten im Verbindungsraum sichert Servicepersonal den direkten Kontakt zum Kunden. Die Vertriebsstellen befinden sich entweder im Bahnhof oder in direkter Bahnhofsnähe. An den Hauptbahnhöfen in Dortmund, Bochum, Essen, Duisburg und Düsseldorf sowie am Bahnhof Düsseldorf Flughafen richtet Transdev eigene Kundenzentren ein. Für den Standort Düsseldorf Flughafen übernimmt Transdev bereits am

1. Oktober 2019 das DB-Reisezentrum. Videoautomaten ergänzen an den sechs Standorten den persönlichen Kontakt zum Kunden. Fahrgäste können sich per Video-Liveschaltung an einen Transdev-Kundenbetreuer wenden. Die Service-Mitarbeiter*innen beraten nicht nur, sondern können den Automaten auch fernsteuern, um den Fahrgast direkt beim Ticketerwerb zu unterstützen. Zusätzlich zu den Nahverkehrstickets wird Transdev auch Fahrkarten für den Fernverkehr der Deutschen Bahn vertreiben. —



Zukunftsorientierter Nahverkehr für den ländlichen Raum

Neue Aufträge: Transdev-Busbetriebe gewinnen weitere Ausschreibungen in Nord und Süd

Die Transdev-Gruppe konnte jüngst weitere Auftragsgewinne im Busbereich verzeichnen. Im Nordosten soll die **stendalbus GmbH** auch weiterhin den gesamten öffentlichen Personennahverkehr im Landkreis Stendal in Sachsen-Anhalt betreiben. Bei der europaweiten Ausschreibung erhielt das Unternehmen der Transdev-Gruppe den Zuschlag für die drei



Linienbündel Nord-West, Süd-Ost und Stadt Stendal. Bei dem Auftrag mit jährlich rund 4 Millionen Fahrplankilometern geht es um den Stadtverkehr in der Kreisstadt Stendal sowie um den Regionalverkehr im gesamten Landkreis Stendal. Insgesamt werden **105 Busse auf 42 Linien** eingesetzt. Derzeit beschäftigt stendalbus über 50 Mitarbeitende und arbeitet eng mit lokalen Busunternehmen zusammen. „Unsere hohe Expertise über die Verkehre im Landkreis Stendal, in dem wir seit 2010 als ÖPNV-Dienstleister tätig sind, und

das Wissen um die Zuverlässigkeit unserer Beschäftigten vor Ort, konnten wir im Ausschreibungsverfahren nutzen“, freut sich Sarah Fretter, Geschäftsführerin der stendalbus GmbH. Uwe Rößler, Regionalleiter Bus Ost der Transdev-Gruppe ergänzt: „Das ist ein ganz wichtiger Erfolg für das Team in Stendal und die gesamte Transdev-Gruppe. Wir freuen uns darauf, in enger Kooperation mit dem Landkreis Stendal nun einen zukunftsorientierten Nahverkehr im ländlichen Raum gestalten zu können.“

Im Südwesten konnten sich bei einem Vergabeverfahren „Subunternehmerleistungen für Busverkehre im Hohenlohekreis (NVH)“ sowohl die **Omnibus-Verkehr Ruoff GmbH (OVR)** als auch die **Stadtbus Schwäbisch Hall GmbH (SSH)** mit ihren Angeboten bei zwei Losen durchsetzen und so gemeinsam Synergien innerhalb der Unternehmensgruppe nutzen. Aufgrund der von der Vergabestelle vorgegebenen Loslimitierung war dies der maximal erreichbare Erfolg. Insgesamt werden beide Unternehmen **28 Busse** einsetzen, um ein jährliches Volumen von 1,68 Mio. Fahrplankilometern zu bewältigen. Betriebsstart ist bereits zum Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2019. Im **Los 4 Künzelsau** werden dann SSH-Busse auf den Linien fahren und im **Los 5 Forchtenberg** OVR-Busse. „Das ist ein toller Erfolg für unsere Busregion Süd und die daran beteiligten Teams“, zeigt sich Horst Windeisen, Regionalleiter Bus Süd, zufrieden. —

Transdev-CEO zu Besuch in Deutschland

Um sich über die aktuellen Herausforderungen für Bahnanbieter auf dem deutschen Markt ein Bild zu verschaffen, besuchten am 7. September 2019 **Thierry Mallet** (Chairman and Chief Executive Officer der internationalen Transdev-Gruppe in Paris) und weitere Führungskräfte aus der Transdev-Gruppe das Tochterunternehmen **Trans Regio** in Koblenz. Trans Regio betreibt mit der MittelrheinBahn Regionalverkehre zwischen Mainz, Koblenz und Köln. Auch eine Führerstandsmitfahrt bei der benachbarten Hunsrückbahn entlang der Mosel stand für die Besucher mit auf dem Programm. —





Die 1. Mannschaft des Fußballverein SC Weiche Flensburg 08 wird in den kommenden Jahren mit einem modernen Tourbus der Rohde Verkehrsbetriebe GmbH (RVB) zu ihren Spielen fahren. Derzeit spielt die Mannschaft erfolgreich in der Regionalliga, ist aber bestrebt, in

die 3. Liga aufzusteigen. Aus diesem Anlass wurde ein neuer Bus mit einem auffälligen und modernen Design beklebt. RVB will das Geschäft mit solchen maßgeschneiderten Gelegenheitsverkehren weiter ausbauen. —

Dreimal Neustart am 1. August 2019

Neue Busnetze: Transdev-Busse verkehren nun in weiteren Liniennetzen im Landkreis Nienburg/Weser, in Nordfriesland und im Rems-Murr-Kreis. Lange Wartezeit bis zur Lieferung von Neufahrzeugen.

Bereits seit 1. August 2017 ist der MittelWeserBus, eine Marke der Transdev Niedersachsen/Westfalen GmbH, eine feste Größe im Öffentlichen Nahverkehr des Landkreises Nienburg/Weser. Über 30 moderne Busse sind seitdem im Liniennetz 2 auf sieben Buslinien unterwegs. Am 1. August 2019 wurde nun nach gewonnener Ausschreibung der Betrieb auch auf das **Liniennetz 3 mit weiteren 15 Buslinien** rund um Nienburg, Stolzenau, Uchte und Rahden ausgeweitet. Mehr als 70 Fahrzeuge bringen nun täglich die Fahrgäste ans Ziel. Der Vertrag für den Betrieb des Liniennetzes 3 läuft über zehn Jahre bis 2029 und sichert die Arbeitsplätze von mehr als 30 neu eingestellten Mitarbeitenden. Insgesamt hat Transdev in der Region über 70 Arbeitsplätze geschaffen.

Ebenfalls zum 1. August 2019 ist der gesamte Nahverkehr im Landkreis Nordfriesland in drei Netzen neu vergeben worden. Eines da-

von hat die Rohde Verkehrsbetriebe GmbH (RVB) in Husum gewonnen. Die RVB ist nun für zehn Jahre im Linienverkehr und für fünf Jahre im Rufbusverkehr (mit der Option einer fünfjährigen Vertragsverlängerung bis 2029) im Netz Nordfriesland Mitte unterwegs. Bei dem Auftrag mit jährlich rund 1,33 Millionen Buskilometern werden **18 Linien mit 36 Bussen** von Husum über Bredstedt bis Niebüll in Schleswig-Holstein betrieben. Aufgrund der kurzen Vorlaufzeit bis zur Betriebsaufnahme von nur vier Monaten und der angespannten Situation auf dem Markt für Neufahrzeuge werden zunächst Gebrauchtfahrzeuge eingesetzt, die jedoch auf den Hauptlinien den Anforderungen des Aufgabenträgers an barrierefreie Niederflurfahrzeuge entsprechen.

Im Süden hat die Omnibus-Verkehr Ruoff GmbH (OVR) am 1. August 2019 den Busverkehr im **Liniennetz Backnang – Murrhardt** im Rems-Murr-Kreis übernommen und das Angebot deutlich ausgeweitet. Der

Vertrag läuft über knapp achteinhalb Jahre bis zum 31. Dezember 2027. Bei dem Auftrag mit jährlich 880.000 Fahrplankilometern geht es um **sieben Linien, auf denen 13 fabrikneue Busse** zum Einsatz kommen. Aufgrund der langen Lieferzeit der Busse von 14 bis 17 Monaten wird der Verkehr mit Gebrauchtbussen der OVR gestartet und die Neufahrzeuge werden dann sukzessive bis zum Herbst die Gebrauchtfahrzeuge ersetzen. —





„Am Anfang waren die Fahrgäste sehr skeptisch, dass wir in den Zügen nun Bodycams tragen. Ich habe sie darüber aufgeklärt und auf die Erfahrungen mit dem Rückgang von Straftaten bei der Bundespolizei verwiesen. Und in der Tat, die Fahrgäste reagieren darauf, nehmen das Thema wahr und verhalten sich entsprechend. Auch ich fühle mich deutlich sicherer mit der Kamera.“

Patrick Gerth,

Kundenbetreuer bei Trans Regio, wo derzeit in den Zügen der MittelrheinBahn zwischen Mainz, Koblenz und Köln das Servicepersonal ab 19 Uhr den Einsatz von Bodycams für mehr Sicherheit im Bahnalltag testet

Der Retter in der Not

Bahman Farhadi (56), Busfahrer bei der Omnibus-Verkehr Ruoff GmbH (OVR) in Backnang ist vom Verkehrsverbund Stuttgart (VVS) mit einem Sonderpreis für vorbildliche Zivilcourage im öffentlichen Nahverkehr ausgezeichnet worden.

Der Busfahrer hat sich am 30. Mai 2019 gegen einen Mann zur Wehr gesetzt, der drei junge Frauen im Alter von 17 und 18 Jahren in Backnang belästigt hatte. Nach Schichtende will sich Farhadi auf dem Grünstreifen entlang des Flusses Murr noch ein wenig die Beine vertreten, als er plötzlich drei Mädchen sieht: „Ich kenne sie von klein auf, weil sie schon jahrelang mit mir im Bus unterwegs sind und natürlich haben sie mich auch als ihren Busfahrer erkannt. Sie haben um Hilfe gerufen, weil sie von einem Betrunkenen belästigt wurden.“ Farhadi zögert nicht lange, stellt den Mann zur Rede und ruft die Polizei, während dieser immer aggressiver und beleidigender wird. „Plötzlich hat er mich ins Gesicht geschlagen und mir in den Arm gebissen“, berichtet Farhadi. Er kann den Täter zum Glück so lange festhalten, bis die Polizei eintrifft und sich um alles Weitere kümmert. „Ich bin

froh, dass den Mädchen nichts Schlimmeres passiert ist“, sagt der Busfahrer. Doch der Biss in den Arm hat für Farhadi ein Nachspiel. Die Verletzung führte zu einem Arbeitsausfall. „In dieser Zeit waren die Mädchen und ihre Eltern bei mir und haben sich für meine Hilfe bedankt. Das hat mich sehr gefreut.“ Laut Polizeimeldung wurde gegen den Mann Strafanzeige erstattet.

„In Zeiten, in denen immer mehr Menschen wegsehen oder in Notsituationen ‚gaffen‘ ohne zu helfen, ist es besonders wichtig, einzugreifen oder Hilfe zu holen, wenn jemand in Not ist“, sagte VVS-Geschäftsführer Thomas Hachenberger bei der Übergabe des Sonderpreises. Als Zeichen des Danks und der Anerkennung überreichte er einen Gutschein für das Stuttgarter Theaterhaus und einen Restaurantgutschein im Wert von jeweils 100 Euro. Auch OVR-Geschäftsführer Horst Windeisen ist stolz auf seinen Busfahrer: „Er ist beherzt eingeschritten und hat nicht gezögert, den jungen Frauen beizustehen. Diesen Charakterzug schätzen wir auch im Berufsalltag an unserem Busfahrer. Sobald Probleme auftauchen, packt er mit an und zeigt Einsatz.“ —



IMPRESSUM: Konzept und Gestaltung: Transdev GmbH, www.transdev.de, V. i. S. d. P. Barbara Reinhard, Redaktionsschluss: 26. September 2019;

Bilder: S.1, S.2, S.4 (unten) SCRITTI; S.3 (unten) Stadler; S.7 VVS (unten); alle anderen Transdev

Redaktionelle Betreuung: SCRITTI.Kommunikation, www.scritti.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 NAHDRAN! finden Sie ab sofort auch als PDF-Download im Internet unter: www.transdev.de