

# "Die Infrastruktur darf nicht Teil eines unternehmerischen Auftrags sein."

Die Debatte um eine weitere Bahnreform nimmt an Fahrt auf, Politiker und Verbände fordern die Struktur des Bahnwesens grundsätzlich auf den Prüfstand zu stellen und alle Nutzer der DB-Infrastrukturen bei diesem Prozess zu beteiligen. Zur Stärkung des Wettbewerbs auf der Schiene und damit mehr Qualität für die Fahrgäste spricht sich die Transdev-Gruppe seit langem für eine von Renditeerwartungen losgelöste Infrastruktur in staatlicher Obhut aus. Dr. Tobias Heinemann erklärt im Interview warum.

Füllhorn voller Milliarden über der Deutschen Bahn AG (DB) aus. Können so alle Probleme im Bahnbereich gelöst werden? Wir begrüßen grundsätzlich, dass die Politik endlich erkannt hat, welche wichtige Rolle das System Bahn für den Klimaschutz und die Verkehrswende spielen kann. Dass nun endlich Versäumnisse aus der Vergangen-

Herr Dr. Heinemann, der Bund schüttet ein

besteht schließlich aus vielen Akteuren und nicht nur dem bundeseigenen DB-Konzern.

#### Was kritisieren Sie an dieser Strategie?

Um effizient und zielgerichtet in das Bahnsystem investieren zu können, müssen zunächst einmal die Strukturen überprüft und angepasst werden. Wir kritisieren seit vielen Jahren, dass die Infrastruktur immer

der Zeit der ersten Bahnreform, als der Gesamtkonzern inklusive Infrastruktur an die Börse gebracht werden sollte. Infrastruktur ist jedoch Daseinsvorsorge, und wie bei der Straße zählt hier der volkswirtschaftliche Nutzen. Es werden ja auch keine Straßen stillgelegt oder nicht mehr unterhalten, nur weil sie wenig befahren werden.



#### Infrastruktur ist Daseinsvorsorge. Es zählt wie bei der Straße der volkswirtschaftliche Nutzen.

heit nachgeholt werden und mehr investiert wird, ist dringend notwendig. Doch es ist nicht damit getan, einfach nur die Schatulle zu öffnen und dem DB-Konzern gigantische Summen zu überweisen. Das Bahnsystem

noch Teil des DB-Konzerns ist und aus diesem nicht herausgelöst ist. Wir halten es für grundlegend falsch, dass die Infrastruktur nach betriebswirtschaftlichen Kriterien geführt wird. Diese Idee stammt noch aus

## Warum ist eine Trennung zwischen Betrieb und Infrastruktur notwendig?

Die Infrastruktur hat nur eine dienende Funktion und darf nicht Teil eines unternehmerischen Auftrags sein. Im integrierten DB-Konzern sind die Finanzströme jedoch nicht wirklich transparent nachvollziehbar, was ja auch der Bundesrechnungshof seit langem kritisiert. In der Folge stellen wir als



2 | NAHDRAN! Nr. 1 •Februar 2020 AKTUELLE DEBATTE

Wettbewerber zur DB immer wieder fest, dass Infrastruktur und DB-Betrieb vermischt werden und sich der Konzern dadurch Wettbewerbsvorteile verschafft.

#### Besteht bei solch einer Trennung nicht die Gefahr, dass dies für den Steuerzahler ein riesiges Zuschussgeschäft wird?

Infrastruktur ist immer ein Zuschussgeschäft. Wir alle wollen mehr Verkehr auf die Schiene bringen und so einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Daher muss die Schiene sehr viel stärker als bislang finanziell unterstützt und das Ungleichgewicht gegenüber der Straße endlich beseitigt werden. Ein wichtiger Baustein ist eine moderne und verlässliche Infrastruktur, die dem zunehmenden Bahnverkehr auch gewachsen ist und Raum schafft für massive Angebotsausweitungen aller Bahnbetreiber. Wie die Beispiele aus anderen Ländern zeigen, gelingt dies am besten mit einer wettbewerbsneutralen Infrastrukturgesellschaft in staatlicher Obhut bei zugleich niedrigen Trassenpreisen. -

#### mofair: Wettbewerbsbahnen bei Zukunftsdebatte beteiligen

Auch der Verband der Wettbewerbsbahnen mofair hält angesichts der großen Hoffnungen in der Klimaschutzpolitik eine offene und parteiübergreifende Debatte, wie das Bahnwesen in Deutschland künftig aufgestellt sein soll, für längst überfällig, so mofair-Präsident Christian Schreyer. "Diese Diskussion darf aber kein Selbstgespräch des Bundes mit seinem eigenen Unternehmen Deutsche Bahn AG sein. Die Wettbewerbsbahnen als Kunden der DB-Infrastrukturunternehmen müssen dabei beteiligt werden." Sie können am fundiertesten Verbesserungspotenziale aufzeigen, da sie ohne Rücksicht auf die DB-Konzerndisziplin agieren können. Bei einem Marktanteil von bald 40 Prozent im Schienenpersonennahverkehr und von über 50 Prozent im Schienengüterverkehr sollte das laut mofair eigentlich eine Selbstverständlichkeit sein. Drei wichtige Punkte müssten jetzt diskutiert werden:

- **1. Einheitliche Infrastrukturgesellschaft:** Sollten alle Eisenbahninfrastrukturen in einer rechtlichen Einheit zusammengefasst werden, um die Zersplitterung der Zuständigkeiten zu beseitigen?
- **2. Ende des Renditedrucks auf die Eisenbahninfrastruktur:** Ist es wirklich richtig, dass die steuerfinanzierte Schieneninfrastruktur als natürliches Monopol eine "angemessene Verzinsung" auf ihr eingesetztes Kapital verdienen muss?
- **3. Zukunft des integrierten Konzerns aus Monopol- und Wettbewerbsbereichen:** Kann diese steuerfinanzierte Schieneninfrastruktur, die nicht gewinnorientiert gesteuert werden sollte, wirklich Bestandteil eines vollintegrierten Konzerns mit im Wettbewerb stehenden Eisenbahnverkehrsunternehmen sein?

www.mofair.de



"Es gibt ein erhebliches Verbesserungspotential, wenn es darum geht, die Bahn mittel- und langfristig als das klimafreundliche Verkehrsmittel zu etablieren. Zwar gibt der Bund nun Milliarden in das System Schiene und vor allem an die Deutsche Bahn. Es müssen aber dann auch strukturelle Fragen geklärt werden, die zu mehr Effizienz, mehr Wettbewerb und einer Neuausrichtung des DB Konzern führen. Der Bund muss seinerseits eine klare Vorstellung entwickeln, zu welchen Kosten und mit welcher Systemaufstellung er in dieser Dekade die Schiene fit machen will."

Ulrich Lange,

Stellvertretender Vorsitzender der CDU/CSU-Bundestagsfraktion

Mehr dazu lesen Sie im ausführlichen Interview mit MdB Ulrich Lange in einer der nächsten Ausgaben der "nah dran!"



3 | NAHDRAN! Nr. 1 • Februar 2020

#### 35 x kostenlose Teilnahme an Messe IT-Trans in Karlsruhe 3. - 5. März



Bei der Fachmesse IT-TRANS vom 3. bis 5. März 2020 in Karlsruhe ist das Transdev-Tochterunternehmen Cityway, spezialisiert auf IT-Softwarelösungen und -Dienstleistungen im Mobilitätsbereich, Goldsponsor. Digitale Tools haben im ÖPNV das Potenzial, dessen Qualität zu optimieren, die Effizienz zu steigern, Kosten zu reduzieren und zur Verbesserung des Fahrgast-Erlebnisses beizutragen. Wer mehr über eine der innovativsten und komplettesten Mobilityas-a-Service Lösung auf dem Markt oder über eine der effizientesten und ebenso innovativen Rufbus-Management-Lösung erfahren möchte, sollte dem Cityway-Messestand (Stand 2 C40 in der Halle 2 für Demo und Diskussion) einen Besuch abstatten. Dafür stellt Cityway den ersten 35 Interessenten eine 1-Tages-Eintrittskarte für die Fachausstellung IT-TRANS in Karlsruhe zur Verfügung.\* Dazu einfach bis zum 28. Februar 2020 eine E-Mail mit dem Betreff: "Ich will zur IT-TRANS" an nachfolgende E-Mail Adresse senden.

> Teilnahme-Wunsch: wkutil@cityway.fr

\*Für die Datenverarbeitung zwecks Zusendung einer Eintrittskarte für die Fachausstellung IT-TRANS ist ausschließlich das Unternehmen Cityway verantwortlich. Die Transdev GmbH hat keinen Einfluss darauf, wie Cityway mit Ihren Daten umgeht. Bitte informieren Sie sich hierzu direkt bei Cityway.

## Neuer Hessen-Index schafft Planungssicherheit

eim Gewinn eines Verkehrsauftrags herrscht natürlich Freude beim Gewinner. Doch die gute Stimmung hält nicht immer lange an. Denn in vielen Fällen schließen der Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen wie Transdev einen langjährigen Verkehrsvertrag ab, in dem einmalig die Kosten für die gesamte Laufzeit des Vertrags berechnet werden. "Starke Lohnerhöhungen oder andere kostensteigernde Faktoren sind nicht mit abgedeckt", erläutert Henrik Behrens, Geschäftsführer für den Bereich Bus der Transdev-Gruppe. "Reserven im Angebot" seien aufgrund des Wettbewerbs zwischen den Unternehmen auch nur schwer einpreisbar. "Per Gesetz muss der günstigste Anbieter den Zuschlag erhalten",



sagt Behrens. "Damit gewinnt leider nicht immer der Fahrgast und auf Dauer auch nicht der Unternehmer."

Mit dem sogenannten Hessen-Index schafft nun ein Bundesland eine systematische Verbesserung für alle Beteiligten. Ein breites Bündnis aus Aufgabenträgern, Gewerkschaften und dem Landesverband Hessischer Omnibusunternehmen (LHO) hat sich auf den soge-

nannten "Hessen-Index" verständigt. Dieser ermöglicht eine verstetigte Fortschreibung der Lohnkosten, von denen zudem der

"Der Hessen-Index hat Vorbildcharakter und sorgt für auskömmliche Verträge."

Aufgabenträger automatisch einen ebenfalls festgelegten Anteil übernimmt. "Dies verbessert die Planungssicherheit für die Unternehmen deutlich und sorgt dafür, dass die Verträge auch auf Dauer auskömmlich sind", freut sich Behrens. So könnten Unternehmen die Flotten schneller modernisieren und den angestellten Fachkräften sichere Arbeitsplätze bieten, was zu stabileren Fahrplänen führe. Das Hessen-Modell hat Vorbildcharakter und ist schon jetzt so erfolgreich, dass bis zum Sommer 2020 auch ein "BaWü-Index" erarbeitet werden soll.

www.lho-online.com



4 | NAHDRAN! Nr. 1 • Februar 2020 RUND UM TRANSDEV



Transdev Rhein/Main: Die Transdev-Gruppe hat die Ausschreibungen für den Betrieb zweier großer Linienbündel im städtischen Busverkehr von Frankfurt/Main gewonnen. Im Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) kommen in zwei Etappen über 100 Busse auf 20 Linien zum Einsatz, darunter erstmals 25 moderne Elektrobussen.

ie Transdev Rhein-Main GmbH hat mit der Marke Alpina vom städtischen Aufgabenträger traffiQ nach einer europaweiten Ausschreibung den Zuschlag zur Bedienung der Linienbündel A und G ab Dezember 2020 erhalten. In einer erweiterten Betriebsstufe werden ab Ende 2021 auch 25 moderne Elektrobusse zum Einsatz kommen "Damit festigen wir unsere Rolle als führender Anbieter von Zero Emission- Busflotten in Europa", freut sich Henrik Behrens, Geschäftsführer für den Bereich Bus der Transdev-Gruppe in Deutschland. Es handele sich um die bisher größte Ausschreibung für den Einsatz von E-Bussen in einem städtischen Nahverkehrsnetz in Deutschland.

Europaweit betreibt Transdev bereits über 600 E-Busse in unterschiedlichen Busnetzen. Auch in Deutschland fahren inzwischen elektrisch angetriebene Transdev-Busse im Stadtverkehr von Schwäbisch Hall, Waiblingen sowie zukünftig in Ingelheim. Heiko Schütte, Geschäftsführer der Transdev Rhein-Main GmbH ergänzt: "Mit dem Ge-

winn der Ausschreibungen konnten wir unser Bestandsgeschäft erfolgreich verteidigen und können sogar zusätzliche Arbeitsplätze in Frankfurt/Main schaffen. Nur mit attraktiven und zukunftssicheren Arbeitsplätzen für unsere auf bald 200 Fachkräfte steigende Belegschaft in Fahrdienst, Werkstatt und Verwaltung kann die politisch gewünschte Verkehrswende gelingen." Dies haben Stadt und traffiQ durch die Abbildung des Tarifvertrags LHO des privaten Omnibusgewerbes

Hessen, auch in den Preisanpassungsmechanismus des Verkehrsvertrags, vorbildlich ausgestaltet.

Der Auftrag für den Betrieb des Linienbündel A umfasst fünf Tages- und eine Nachtbuslinie und läuft neun Jahre bis zum Dezember 2029. Bei dem Auftrag mit einem Volumen von 2,16 Millionen Fahrplankilometern pro Jahr handelt es sich um Bestandsgeschäft, das bereits bisher von Transdev betrieben wurde und in der Stufe 2 ab Ende 2021 um eine weitere Buslinie ausgeweitet wird

Das Linienbündel G besteht zunächst aus sieben Tages- und zwei Nachtbuslinien und wird ab Dezember 2021 um fünf weitere Linien ergänzt. Der Vertrag läuft über acht Jahre bis zum Dezember 2028 und beinhaltet jährlich 2,57 Millionen Fahrplankilometer.

"Mit unserer europaweiten Erfahrung beim Einsatz von Elektrobussen unterstützen wir die Aufgabenträger vor Ort aktiv bei der Verkehrswende."

#### Henrik Behrens

Geschäftsführer für den Bereich Bus der Transdev-Gruppe



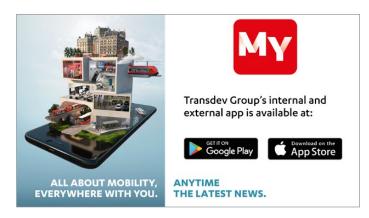


5 | NAHDRAN! Nr. 1 • Februar 2020 RUND UM TRANSDEV

#### **PARIS**

## Alle News rund um Transdev weltweit per App

Mit der neuen App "MY Transdev" (MY für Moving You) erhalten Sie die neusten Nachrichten und Infos über die weltweite Transdev-Gruppe direkt aufs Mobiltelefon oder Tablet. Die App bietet neben Nachrichten, Trends und Jobangeboten zudem einen Einblick in die Transdev-Themen aus den verschiedenen Ländern. Ab sofort ist "MY" im Apple Store für iOS und im Google Play Store für Android



erhältlich. Geben Sie für den Download einfach "MY Transdev" in das Suchfeld des jeweiligen Stores ein. Die App ist derzeit auf Französisch oder Englisch verfügbar.

#### **DUISBURG**

### Wettbewerber unterstützen sich gegenseitig beim Personal

Die Transdev-Tochter NordWestBahn veranstaltet Informationstage für Kundenbetreuer\*innen des Wettbewerbers Keolis, um ihnen Zukunftsperspektiven bei der NordWestBahn aufzuzeigen. Der Aufgabenträger VRR hatte der Keolis-Tochter Eurobahn noch vor Betriebsstart einen neuen Verkehrsvertrag gekündigt. Die für den neuen Verkehrsvertrag eingestellten Mitarbeitenden haben nun die Möglichkeit, sich anderen Arbeitgebern anzuschließen. In enger Kooperation mit dem Wettbewerber nutzten teils erfahrene, teils angehende Kundenbetreuer\*innen das Angebot, sich direkt mit der Personalabteilung, dem Lehrkundenbetreuer und dem Ausbildungskundenbetreuer sowie weiteren unterstützenden Kolleg\*innen über die Möglichkeiten eines Wechsels zur NordWestBahn zu in-

formieren. Viele Wechselwillige gaben direkt ihre Bewerbungsun-

terlagen ab und würden gerne so schnell es geht bei der NordWestBahn einsteigen. Planbare Freizeit, Schichtanfang und -ende am selben Ort sowie eine ausreichende Versorgung mit Dienstkleidung waren den Interessierten dabei besonders wichtig.



#### **BERLIN**

## Junge Transdev-Talente zum Lerneinsatz in Deutschland

Das neu aufgesetzte Programm für junge Talente der internationalen Transdev-Gruppe mit dem Namen "On The Launch Pad" bietet Mitarbeitenden innerhalb von 18 Monaten die Möglichkeit, ein globales Verständnis über die Unternehmensgruppe zu erhalten und sich persönlich und fachlich weiterzuentwickeln. Anfang Februar 2020 kamen daher 15 Teilnehmer\*innen aus 8 Transdev-Betrieben verschiedener Länder wie Chile oder Portugal für einige Tage zum Lerneinsatz nach Deutschland. Sie erhielten Einblick in die Arbeit der Transdev-Zentrale in Berlin sowie vor Ort in den Bus- und Straßenbahnbetrieb bei der Regionalverkehr Westsachsen GmbH und der Städtischen Verkehrsbetriebe Zwickau. Zudem konnten die Nachwuchskräfte mit einem Besuch bei der Mitteldeutschen Regi-

obahn interessante Erfahrungen im Bahnbereich sammeln, für den Deutschland innerhalb der Gruppe als Kompetenzzentrum gilt.





## Gemeinsam für sichere Job-Perspektiven

Ahrweiler Verkehrsgesellschaft: Ein Bündnis aus Jobcenter Mayen-Koblenz und regionalen Busunternehmen trotzt dem Fachkräftemangel mit einem Projekt zur Qualifikation von Busfahrer\*innen.

it einem regional einmaligen Projekt stellt sich das Jobcenter Mayen-Koblenz in enger Kooperation mit dem Verkehrsverbund Rhein-Mosel (VRM) und den Arbeitgebern DB Regio Bus, Transdev, Koblenzer Verkehrsbetriebe. Ahrweiler Verkehrsgesellschaft (AWV) und Westerwaldbus dem Fachkräftemangel in der Mobilitätsbranche. Menschen, die Anspruch auf Arbeitslosengeld II haben, werden innerhalb von nur vier bis zwölf Monaten zu Busfahrer\*innen ausgebildet. Finanziert wird die Busführerscheinausbildung zu gleichen Teilen durch das Jobcenter Mayen-Koblenz sowie das jeweilige Busunternehmen, an das sich der Mitarbeitende für mindestens zwei Jahre vertraglich bindet. "Anfang Januar 2020 hat der erste Bewerber seine Arbeit bei der AWV aufgenommen. Der zweite wird in den nächsten Tagen folgen ", berichtet Ute Welter, Referentin der Regionalleitung Bus Süd-West der Transdev-Gruppe. Zwei weitere befinden sich in der Ausbildung.

Auch im Landkreis Mayen-Koblenz ist der Fachkräftemangel bereits Alltag. "Bis 2021 werden in der Region rund 200 Busfahrer\*innen gesucht", macht VRM-

Im Auftrag des IQ Netzwerks Rheinland-Pfalz (IQ=Integration durch Qualifizierung) begleitete der staatlich anerkannte Weiterbildungsträger Arbeit & Leben bereits 2016 bis 2018 die Teilnehmenden des Modellprojekts "BRÜCKE in den Arbeitsmarkt", bei dem in Mainz rund 30 Geflüchtete als Busfahrer\*innen qualifiziert und vermittelt wurden. Auch beim Busfahrerprojekt des Jobcenters Mayen-Koblenz berät Arbeit & Leben und bietet den Verkehrsunternehmen auf Wunsch interkulturelle Schulungen und Coachings an.

www.netzwerk-iq.de



Geschäftsführer Stephan Pauly deutlich. Deutschlandweit seien es laut einer Umfrage des Bundesverbandes Deutscher Omnibusunternehmer sogar gut 4.400 in mittelständischen Betrieben. Zugleich würden in den kommenden 10-15 Jahren altersbedingt mehr als 30.000 Fahrer\*innen ausscheiden. "Die am Projekt beteiligten Busunternehmen haben die Zeichen der Zeit erkannt und arbeiten nun mit dem Jobcenter Maven-Koblenz und dem VRM gezielt daran, neue Busfahrer\*innen zu rekrutieren", freut sich Landrat Dr. Alexander Saftig. Unterstützt werden sie dabei vom staatlich anerkannten Weiterbildungsträger Arbeit & Leben aus Mainz, der in der Vergangenheit in einem ähnlichen Projekt bereits Erfahrungen mit der Vermittlung von Geflüchteten in Arbeit gesammelt hat. Rund 50 geeignete Personen sind aktuell an der Ausbildung beim Projekt Mayen-Koblenz interessiert, darunter auch viele Geflüchtete.

Wichtigste Voraussetzungen für Teilnehmende des Projektes sind ein in Deutschland anerkannter Pkw-Führerschein sowie gute Deutschkenntnisse, die sie in Sprachkursen

erwerben können. Nach einem Praktikum in einem der Busunternehmen startet die Busführerscheinausbildung. Parallel zum Sprachkurs gibt es ein Training in Fachsprache zur Vorbereitung für eine Prüfung bei der Industrie- und Handelskammer.

Grundsätzlich richte sich das Busfahrerprojekt aber an alle Arbeitslosengeld-II-Empfänger, betont Rolf Koch, Geschäftsführer des Jobcenters Mayen-Koblenz. "Besonders angesprochen sind auch Frauen, da die Arbeitsschichten gerade für Mütter attraktiv sein können". Das Busfahrerprojekt ist aus Sicht aller Akteure nicht nur erfolgversprechend, sondern besitzt auch Vorbildcharakter. Künftig sollen weitere Jobcenter durch aktive Vernetzung für das Projekt gewonnen werden.



7 | NAHDRAN! Nr. 1 • Februar 2020 TRANSDEV IN DEUTSCHLAND

## Nah am Kunden

Dank Kooperationen mit örtlichen Händlern finden Fahrgäste im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr in den Transdev-Reisezentren Anlaufstellen für ihre Anliegen.

um Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2019 hat die Transdev Vertrieb GmbH den Verkauf von Fahrkarten im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) übernommen. Der Auftrag umlfasst neben der Aufstellung und Betreuung von über 450 modernen Ticketautomaten auch den Betrieb von 21 großen und mittleren personenbedienten Verkaufsstellen sowie aktuell 23 Agenturen. Standorte sind unter anderem die Hauptbahnhöfe in Düsseldorf, Dortmund, Bochum, Essen und Duisburg sowie der Flughafen Düsseldorf. Diese sollen, wie im Vertrag mit dem VRR vereinbart, den Fahrgästen eine moderne und einladende Anlaufstelle für alle Anliegen rund um den Nahverkehr bieten. Zwar konnte etwa am Düsseldorfer Flughafen das bisherige Reisezentrum der Deutschen Bahn (DB) übernommen werden. Doch an anderen Standorten gab es deutliche Hürden. "Leider waren alle Flächen an den entsprechenden Orten bereits langfristig vermietet", berichtet Nicole Schwürz, die das Teilprojekt zur Inbetriebnahme der personenbedienten Verkaufsstellen geleitet hat. "Um den vertraglichen Vorgaben gerecht zu werden, sind wir daher Kooperationen mit bereits vorhandenen Mietern eingegangen."

**Transdev-Reisezentren mit jeweils zwei bis drei Schaltern** konnten so in vorhandene Geschäfte integriert werden, beispielsweise in große Filialen der Bahnhofsbuchhandlungen von Press&Books.



"Diese neu geschaffenen Reisezentren haben meist einen eigenen Eingang, sind durch das VRR-Design optisch vom restlichen Shop getrennt und verfügen zudem über einen eigenen Selbstbedienungsbereich mit Videoautomaten", sagt Schwürz. Besonderes Highlight für die Reisenden seien die langen Öffnungszeiten auch an Sonn- und Feiertagen. Durch diese pragmatische Lösung konnten in kürzester Zeit Reisezentren mit einem umfassenden Angebot geschaffen werden. Rund 200 externe Mitarbeitende wurden durch mobile Kundenberater\*innen und Fachtrainer\*innen vor Ort geschult. "Ich bin wirklich stolz auf das, was wir als Team hier in kürzester Zeit erreicht haben", freut sich Judith Freksa, örtliche Betriebsleiterin der Transdev Vertrieb GmbH. Zwar gebe es gelegentlich noch Störungen an Automaten oder vereinzelte Kinderkrankheiten. Die Qualität des Angebots werde jedoch Tag für Tag verbessert, auch dank der engen Abstimmung mit dem Auftraggeber und den externen Partnern. Freksa: "Gemeinsam finden wir stets pragmatische und effiziente Lösungen für alle Herausforderungen."

#### Rohde Verkehrsbetriebe: Wie eine Notvergabe die Not lindern kann

m April 2018 war Freude das vorherrschende Gefühl bei der Rohde Verkehrsbetriebe GmbH (RVB): Gerade hatte das Unternehmen vom Kreis Schleswig-Flensburg die Liniengenehmigung zur Bedienung des Teilnetzes West ab 2019 für zehn Jahre erhalten. Rund 50 Fahrer\*innen sollten mit 42 Bussen jährlich 2,2 Millionen Streckenkilometer erbringen. Leider war der Altbetreiber mit dieser Entscheidung nicht einverstanden und legte Widerspruch gegen die Vergabe ein. In der Folge erhielt die RVB nur eine einstweilige Erlaubnis zur Erbringung der Verkehre für sechs Monate, was wiederum angefochten wurde. Dieses Prozedere

schrieb sich im halbjährlichen Rhythmus fort. Gleichzeitig war das Unternehmen gezwungen, den Verkehr aufgrund der Anforderungen auszuweiten sowie mehr und größere Busse einzusetzen. Doch auf Grund der fehlenden Rechtsgrundlage sah sich der Kreis nicht in der Lage, einen finanziellen Ausgleich hierfür zu leisten. Ohne Perspektiven, wie der Busverkehr im Sinne der Fahrgäste, des Aufgabenträgers und nicht zuletzt für die RVB sich langfristig hätte weiter entwickeln können, musste die RVB dem Kreis im November 2019 gezwungenermaßen mitteilen, keinen weiteren, zeitlich befristeten Antrag auf einstweilige Erlaubnis zu stellen. Das

sorgte vor Ort verständlicherweise für Unruhe in der Vorweihnachtszeit. Doch der Altbetreiber war nicht gewillt, von seinem Klagemarathon abzulassen. Die Situation war festgefahren – doch nach einem kurzfristigen Wettbewerbsverfahren wurde mittels einer Notvergabe an die RVB dann noch im Dezember letzten Jahres eine für alle Beteiligten einvernehmliche und für bis zu 24 Monate lang stabile Lösung gefunden. Der Busverkehr im Teilnetz West rollt seitdem wieder zuverlässig. Die RVB hofft nun, dass im Anschluss daran die Leistung durch den Kreis erneut europaweit ausgeschrieben wird.



8 | NAHDRAN! Nr. 1 • Februar 2020 WIR SIND TRANSDEV

## Vier Nominierungen für Transdev

## beim Wettbewerb "Eisenbahner mit Herz"











is Ende Januar 2020 konnten Reisende, die während ihrer Fahrt oder auf dem Bahnhof Zeuge eines außergewöhnlichen oder besonders hilfreichen Einsatzes des Bahnpersonals geworden sind, dieses für den begehrten Titel "Eisenbahner mit Herz" vorschlagen. Die von einer Jury ausgewählten Gewinner\*innen des jährlichn Wettbewerbs der Allianz pro Schiene werden am 16. April 2020 auf einer feierlichen Gala in Berlin gekürt. Unter den zahlreichen Nominierten sind auch in diesem Jahr wieder Kolleg\*innen aus der Transdev-Gruppe. Nachfolgend sind ihre Geschichten.

#### Rettung in letzter Sekunde

An einem Dezemberabend stürzt eine 51-jährige Frau in Rosenheim so unglücklich, dass sie ins Gleisbett fällt. Da gerade ein Zug einfährt, besteht Lebensgefahr. **Christoph Angstl** von der Bayerischen Oberlandbahn ist vor Ort und versucht eine Gleissperrung zu erwirken. Zu spät, der einfahrende Zug ist bereits zu nah. Angstl und ein weiterer Helfer springen ins Gleisbett und ziehen die Frau heldenhaft in letzter Sekunde auf ein Nachbargleis.

#### Finder mit Herz

Nach den Feiertagen ist Silja Wieszt unterwegs Richtung Paderborn zu einem Treffen mit ihren Kommilitoninnen. Da sie in Eile ist, lässt sie ihre Bankkarte im Fahrkartenautomaten stecken. Glücklicherweise findet NordWestBahn-Triebfahrzeugführer Mario Hasenberg die Karte. Er recherchiert die Telefonnummer von Wieszts Eltern, ruft diese an und kann so eine kurzfristige Rückgabe der Bankkarte organisieren. Glück für die Einsenderin, denn diese wohnt in England und war nur zu Besuch. "Mein Jahresstart hätte nicht besser ablaufen können" so Frau Wieszt.

#### Engel in der Not

Roman Mayr erleidet am Starnberger Bahn-

hof einen Kreislaufzusammenbruch. Zufällig ist **Tamara Lang** von der Bayerischen Oberlandbahn in der Nähe. Sie leistet nicht nur erste Hilfe und kümmert sich vor Ort um den Einsender, sondern bringt ihn sogar bis nach Hause ins heimische Miesbach! Damit nicht genug erkundigt Lang sich anschließend noch einmal telefonisch nach dem Befinden des Einsenders. "Sie war ein Engel in der Not", schreibt Roman Mayr und hat seine Eisenbahnerin mit Herz gefunden.

#### Erweiterter Gepäckservice

Friedlinde Runge fährt mit der NordWest-Bahn von Bremen nach Lunestedt und vergisst beim Ausstieg ihre Handtasche. Noch bevor sie zuhause den Verlust melden kann, steht ihre Schwester vor der Tür. Zugbegleiter **Eduard Skura** hat die Tasche gefunden und auf dem Mobiltelefon der Einsenderin die letzte gewählte Nummer angerufen – Runges Schwester. Da Skura am selben Abend noch einmal in Lunestedt Halt macht, kann er die Tasche der überglücklichen Besitzerin übergeben.

www.eisenbahner-mit-herz.de

IMPRESSUM: Konzept und Gestaltung: Transdev GmbH, www.transdev.de, V. i. S. d. P. Barbara Reinhard, Redaktionsschluss: 24. Februar 2020; Bilder: S.1, S.4 (oben) SCRITTI; S.4 (unten) traffiQ/Vogler; S.2 Büro Ulrich Lange, CDU/CSU-Bundestagsfraktion; S.5 IT-Trans (oben) S.6 Kreisverwaltung Mayen-Koblenz/Morcinek; alle anderen Transdev; Redaktionelle Betreuung: SCRITTI.Kommunikation, scritti.blog 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 schleistmödlich beantwortet. ISSN 2193-3855P

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

