

ORIENTIERUNGSHILFE FÜR

ASYLSUCHENDE: Mit leicht verständlichen Flyern erklären Transdev-Betriebe, wie Zugfahren funktioniert

➔ Seite 2

MEHR BEINFREIHEIT:

Die Mitteldeutsche Regiobahn fährt ab 13. Dezember 2015 auf der Linie Leipzig – Chemnitz mit geräumigen Zügen

➔ Seite 3

NEUE AUFTRÄGE:

Die Transdev-Gruppe hat jüngst weitere Ausschreibungen im Bus- und Bahnbereich gewonnen

➔ Seite 4

DROHT DAS ENDE DES WETTBEWERBS IM SPNV?

Vergaberechtsnovelle: Unternehmen im Wettbewerb müssen auch zukünftig selbst darüber entscheiden können, mit welchem Personal sie erfolgreich ihre Dienstleistungen anbieten.

Mitte Oktober wurde im Deutschen Bundestag der Entwurf eines Gesetzes zur Modernisierung des Vergaberechts diskutiert. Mit der darin enthaltenen Formulierung im Paragraph 131, Absatz 3 sollen öffentliche Auftragnehmer verlangen können, dass bei einem Wechsel des Betreibers im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ausnahmslos alle Arbeitnehmer des bisherigen Betreibers, beispielsweise der Deutschen Bahn AG (DB AG), zu den komplett gleichen Bedingungen vom neuen Eisenbahnverkehrsunternehmen übernommen werden sollen. Nach Ansicht der vier führenden privaten Wettbewerbsbahnen Abellio, BeNEX, NETINERA und Transdev bedeutet diese kleine Änderung von bisher „kann“ auf „soll“ jedoch „das Ende des freien Wettbewerbs im SPNV und einen Rückfall in überholt geglaubte monopolistische Strukturen mit allen negativen Folgen“.

Qualifiziertes und kompetentes Personal ist der entscheidende Faktor für den Erfolg eines im Wettbewerb stehenden Unternehmens. „Es muss daher auch in Zukunft jedem Unternehmen im SPNV freistehen, sein Personal nach individuellen Gesichtspunkten auswählen zu können. Nur so können Ausschreibungen weiterhin mit flachen Hierarchien und effizienten

Abläufen attraktiv für die Aufgabenträger der Länder und die Fahrgäste gestaltet werden“, erläutert Christian Schreyer, Vorsitzender der Transdev-Geschäftsführung. Dies wäre mit dem neuen Gesetz nicht mehr möglich, da die Anzahl der zu übernehmenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter durch die Ausschreibung vorgegeben würde. Damit wäre ein wesentliches Wettbewerbselement zerstört. „Es könnte sogar dazu kommen, dass der Neubetreiber die Restrukturierungsprobleme des Altbetreibers lösen müsste“, gibt Schreyer zu bedenken.

Die Übernahme von qualifizierten Mitarbeitern eines Altbetreibers zu gleichen oder sogar besseren Konditionen ist bei den Verkehrsunternehmen gängige Praxis. Der Wechsel von Mitarbeiterinnen und

Mitarbeitern zwischen den Betreibern oder bei einem Betriebsübergang ist dabei ausreichend im geltenden Branchentarifvertrag geregelt. Dieser ist eine sehr gute Grundlage für die im Wettbewerb stehenden Unternehmen auf dem deutschen SPNV-Markt. Er sorgt für ein ausgeglichenes und gerechtes Lohnniveau der Beschäftigten, bringt Chancengleichheit unter den Arbeitnehmern und berücksichtigt zahlreiche soziale Aspekte. Weitergehende gesetzliche Reglementierungen sind deswegen nicht notwendig.

Die Sozialstandards der Wettbewerbsbahnen sind branchenüblich und wurden von der Arbeitnehmerseite sogar ausgezeichnet. Personalkosten sind zudem für

Fortsetzung auf der nächsten Seite



Personalpolitik: Qualifizierte Mitarbeiter sind gefragt. Daher wollen die Wettbewerbsbahnen auch in Zukunft selbst entscheiden können, wen sie einstellen.

Fortsetzung von Seite 1

den Gewinn von Ausschreibungen nicht das entscheidende Kriterium. Es ist stets ein Mix aus unterschiedlichen Anforderungen und Qualitätsstandards ausschlaggebend. „Für im Wettbewerb zur DB AG stehende Unternehmen ist es nicht akzeptabel, dass die DB AG zwar gerne ihr komplettes Personal den Konkurrenten aufzwingen und so unter Umständen einen Personalüberhang abbauen will, sich zugleich aber weigert,

auch Betriebsmittel, wie Werkstätten oder Fahrzeuge, den Wettbewerbern zu fairen Konditionen zu überlassen“, sagt Schreyer. Dies bedeute letzten Endes nichts anderes als „Rosinenpickerei“, um sich unter staatlichem Schutzmantel weitere Wettbewerbsvorteile zu verschaffen. In anderen Ländern sei dies anders geregelt, dort würden auch Fahrzeuge oder die Nutzung von Werkstätten an neue Betreiber übergehen, so dass diese gleiche Chancen hätten. Ein weiteres Problem sieht Schreyer in

der Unkalkulierbarkeit solcher angeordneter Betriebsübergänge, die eine reibungslose Betriebsaufnahme gefährden: „Kein Mitarbeiter kann gezwungen werden, zum neuen Betreiber zu wechseln, und daher bis zum Schluss einen solchen Wechsel ablehnen. Wie soll ein Verkehrsunternehmen unter solchen Voraussetzungen planen?“

Warum also dieser Regelungsbedarf? Die SPNV-Wettbewerber sind sich einig: Die heutige Praxis funktioniert – und zwar seit 20 Jahren! Deutlich mehr als 100 Verfahren hat es bisher gegeben, in den wenigsten war ein Betreiberwechsel vorgesehen. Trotzdem ist die Qualität des SPNV deutlich besser geworden, die Fahrgastzahlen steigen stetig.

Das bestätigen deutschlandweit auch die Aufgabenträger. Kein Betreiber meldet Unzufriedenheit bei seinem Betriebspersonal, das die nun vorgesehenen gesetzlichen Regelungen rechtfertigen würde. ■



„Die Gesetzesnovelle bedeutet das Ende des freien Wettbewerbs im SPNV und einen Rückfall in überholte geglaubte monopolistische Strukturen mit allen negativen Folgen.“

CHRISTIAN SCHREYER,
CEO DER TRANSDEV GMBH

ORIENTIERUNGSHILFE FÜR ASYLSUCHENDE

Der mehrsprachige Info-Flyer der Transdev-Tochter NordWestBahn zeigt anschaulich, wie Zugfahren funktioniert.

Beim Bahnhof Hesepe im nördlichen Landkreis Osnabrück befindet sich mit dem Standort Bramsche eine Erstaufnahmestelle für Asylsuchende. Aufgrund der Vielzahl der eingereisten Asylbewerber ist der Standort seit einigen Monaten mehr als ausgelastet. Das macht sich auch bei den Mitarbeitern der Transdev-Tochter NordWestBahn bemerkbar, die zwischen Bremen und Osnabrück auf den Zügen unterwegs sind. Seit Monaten ist ein mitunter stark erhöhtes Fahrgastaufkommen am Bahnhof Hesepe zu verzeichnen, insbesondere in Richtung Osnabrück. Nicht wenige der Asylsuchenden sind dabei ohne gültigen Fahrschein unterwegs. „Für unsere Servicemitarbeiter auf den Zügen ist dies eine zum Teil sehr schwierige Situation“, berichtet Ingo Pfundstein, Regionalleiter Weser-Ems der NordWestBahn. Insbesondere die großen

Sprachbarrieren – viele Asylsuchende sprechen kein Deutsch und oft nur schlechtes Englisch – erforderten Fingerspitzengefühl und Kommunikationsgeschick.

Zum besseren Verständnis entwickelte das Team der NordWestBahn einen mehrsprachigen Flyer, der den Menschen auf einfache Weise erläutert, wie Zugfahren mit der NordWestBahn funktioniert – von der Wegbeschreibung zum Bahnhof, dem Ticketkauf bis hin zum Vorzeigen des Tickets beim Zugpersonal. Die Erläuterungen sind in sechs verschiedene Sprachen – darunter neben deutsch und englisch auch albanisch oder arabisch. Entstanden ist dabei eine sprachlich reduzierte Lösung mit großen Bildern und Grafiken. „Auch Fahrgäste, die vielleicht nicht lesen und schreiben können, oder eine Sprache sprechen, die der Flyer nicht abdeckt, verstehen so die Inhalte“,

sagt Ingo Pfundstein. Damit verspricht sich die NordWestBahn, den Mitarbeitern ein Hilfsmittel an die Hand zu geben, um die Kommunikation mit den Fahrgästen zu erleichtern und Konfliktsituationen gar nicht erst entstehen zu lassen. ■



Leicht verständlich: Der Flyer erklärt die Benutzung der Züge und die wichtigsten Tickets



MEHR PLATZ IN GROSSZÜGIGEN WAGEN AUF DER LINIE LEIPZIG – CHEMNITZ

Neue Linie für die Mitteldeutsche Regiobahn ab 13. Dezember 2015

Mehr Sitzplätze, mehr Beinfreiheit, mehr Toiletten und deutlich mehr Platz für Gepäck sowie Ruhezeiten in der Wagenmitte. Das sind die wesentlichen Neuerungen, wenn ab 13. Dezember 2015 auf der Regional-Expresslinie RE 6 Leipzig–Chemnitz die Farbe der Züge von Rot auf Blau-silber wechselt und die Mitteldeutsche Regiobahn (MRB) den Verkehr vom bisherigen Betreiber Deutsche Bahn (DB) übernimmt. Die MRB, eine Marke der Transdev-Gruppe, hatte die entsprechende Ausschreibung gewonnen und wird den Nahverkehr auf der Verbindung mindestens bis 2023 betreiben.

Über die 20 Stellplätze für Fahrräder in jedem Zug werden sich besonders Ausflügler und Radfahrer freuen. Möglich wird dies durch den Einsatz von jeweils fünf runderneuten Fernverkehrswagen in Kombination mit einer modernen Dieselloks vom Typ ER 20. Auch wenn sie keine Klimaanlage haben, so bringen die Wagenzüge im Vergleich zu den bisherigen Triebwagen mit Neigetechnik Vorteile für die Fahrgäste.

Dazu zählen die großzügigen Abteile mit breiten Sitzen in klassischer Sechser-Anordnung, große Gepäckablagen und Fenster, die man öffnen kann. Durch die klassischen Abteile wird es zudem möglich, spezielle Ruhezeiten in der Wagenmitte einzurichten.



**LEIPZIG –
CHEMNITZ (RE 6)**

1 MIO.
ZUGKILOMETER

21
RUNDERNEUETE
WAGEN

20
RADSTELLPLÄTZE
PRO ZUG

Jeder Zug ist mit einem Kundenbetreuer besetzt, der für Fragen rund um die Bahnreise zur Verfügung steht und auch gern beim Ein- und Aussteigen hilft. Insbesondere ältere oder mobilitätseingeschränkte Fahrgäste mit viel Gepäck können sich auf den Service der MRB-Kundenbetreuer verlassen. Da die Wagenzüge – anders als bisher – durchgängig begehbar sind, ist der Kundenbetreuer auch während der Fahrt jederzeit erreichbar und ansprechbar. Am bewährten Stundentakt und an den Tarifen wird sich nichts ändern. ■



TRANSDEV IN BAYERN BALD AUF RANG 2



BRB Bayerische
Regiobahn

Wir sind  transdev

**DIESELNETZ
„AUGSBURG 1“**

12/2018
BETRIEBSSTART

12
JAHRE VERTRAGS-
LAUFZEIT

2,7 MIO.
ZUGKILOMETER

Ab 1. Dezember 2018 soll die Bayerische Regiobahn (BRB) weitere Strecken übernehmen, nachdem sie die europaweite Ausschreibung für das Dieselnetz „Augsburg 1“ gewonnen hat. Sollte es bis zum 23. November 2015 keine Einsprüche unterlegener Bieter geben, läuft der Auftrag über zwölf Jahre 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. Christian Schreyer, Vorsitzender der Geschäftsführung von Transdev, freut sich über den erneuten Erfolg in Bayern: „Unser Team hat wieder tolle Arbeit geleistet. Mit den zusätzlichen 2,7 Millionen Zugkilometern pro Jahr wird Transdev in Bayern ab Dezember 2018 voraussichtlich Rang 2 bei den SPNV-Betreibern einnehmen.“ ■





Transdev wächst weiter im Busbereich

Die Transdev-Gruppe kann auf weitere Erfolge im Busbereich blicken. So übernimmt das Tochterunternehmen Transdev Rhein-Main GmbH mit der Marke Alpina bereits ab 1. Januar 2016 den Betrieb der Stadtverkehre in den Nachbarstädten Bad Homburg und Oberursel bei Frankfurt am Main. Dabei geht es um insgesamt 33 Linien und rund 45 Busse, die jährlich 2,7 Millionen Fahrplankilometer zurücklegen. Der Vertrag läuft zunächst für ein Jahr von Januar bis Dezember 2016 und wird zwischenzeitlich neu ausgeschrieben. „Der Aufgabenträger hat einen neuen Betreiber gesucht, da er mit dem bisherigen nicht zufrieden war“, erläutert Christian Schreyer, Vorsitzender der Geschäftsführung der Transdev GmbH. „Dies ist für uns ein zusätzlicher Ansporn, den Fahrgästen hier deutliche Verbesserungen zu bieten und den Stadtbusverkehr auf einem hohen Niveau zu betreiben.“ 100 Busfahrerinnen und Busfahrer werden für die anspruchsvolle Aufgabe neu eingestellt.

Auch das Linienbündel „MTK-West“ der Main-Taunus-Verkehrsgesellschaft aus Hofheim am Taunus soll ab Dezember 2016 bis 2026 von Transdev betrieben werden. Dabei geht es um ein Netz mit elf Linien und jährlich rund 1,2 Millionen Fahrplankilometer. Für den Betrieb werden rund 35 Busse benötigt.

Außerdem wird Transdev ab Januar 2016 als Dienstleister den Shuttle-service auf dem Düsseldorfer Messegelände organisieren. Zum Einsatz kommen bis zu 30 Gelenkbusse, welche die rund 17.000 Parkplätze und Parkhäuser mit den Eingängen der Messehallen auf dem weit verzweigten Messegelände verbinden. Die Beförderung von täglich bis zu 80.000 Fahrgästen übernehmen eigene Betriebe der Transdev-Gruppe sowie Subunternehmer an rund 70 Messetagen pro Jahr. ■

HEIDENHEIM

TÜV bestätigt Sicherheit von Schulbussen

Zum Start ins neue Schuljahr hat die Heidenheimer Verkehrsgesellschaft (HVG) ihren Schulbus-Fuhrpark durch den TÜV Süd erfolgreich einem umfassenden Sicherheitscheck unterzogen. Im Rahmen der Hauptuntersuchung und einer Sonderprüfung wurden in 20 Bussen unter anderem Bremsen, Halteeinrichtungen, Beleuchtung, Spiegel und die Sichtbereiche des Fahrers sowie die Reversiereinrichtungen der Türen, die ein Einklemmen von Personen und Gepäck verhindern, „auf Herz und Nieren“ geprüft. Der TÜV Süd bestätigte erneut die Sicherheit und Alltagstauglichkeit der HVG-Fahrzeuge. „Wir sind mit dem Ergebnis des Sicherheitschecks sehr zufrieden“, sagt HVG-Geschäftsführer Michael Dahlhof. „Eltern und Kinder sollen beim täglichen Weg zur Schule in unseren Bussen ein gutes Gefühl haben.“ Insgesamt befördert die HVG mit 58 Bussen im Jahr rund 6,0 Millionen Menschen innerhalb der Stadt und des Landkreises Heidenheim.



KOBLENZ

Neue App bringt mehr Komfort für Fahrgäste

Als zentrales Pilotprojekt hat die Transdev-Gruppe eine neu entwickelte Smartphone-App „Mittelrhein-Bahn Info & Ticket“ eingeführt. Fahrgästen zwischen Mainz, Koblenz und Köln steht so ein umfassendes Paket an nützlichen Funktionen von der Verbindungsauskunft über den Fahrkartenkauf bis zur Unterstützung für sehbehinderte Nutzer zur Verfügung. Neben der App kann auch ein neues Kundenportal mit allen Details zu den Ticketkäufen genutzt werden. „Besonders wichtig war uns, dass unsere Kunden mit der App einen zusätzlichen Service mit allen relevanten Informationen zu ihrer Bahnreise in Echtzeit erhalten und natürlich so auch direkt ihre Fahrscheine erwerben können“, erläutert Tobias Heinemann, Geschäftsführer Marketing & Vertrieb (CCO) bei Transdev. ■

Die Transdev-News NAHDRAH! 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: 12.11.2015; Fotos: Seite 1: Holger Jacoby, Seite 2: Marion Masuch, Seite 3: Dominik Bielz, Seite 4: Uwe Miethe, Seite 5: Syrian Gropius (l.), Transdev GmbH (r.), Seite 6: Dominik Bielz (links oben), Transdev GmbH (rechts Mitte), Heimrich & Hannot (links Mitte), SCRITTI.Kommunikation (rechts unten) 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 2193-3855P



„Ich freue mich auf die neuen Aufgaben und bin sicher, dass sich die Fahrgäste in unseren Zügen zwischen Leipzig und Chemnitz wohlfühlen werden. Besonders über das verbesserte Platzangebot und die Ruhebereiche werden sich viele freuen.“

INES TRINKS,
KUNDENBETREUERIN MITTELDEUTSCHE REGIOBAHN

„Mit der Unternehmensphilosophie von Transdev, die zukünftige Mobilität in Deutschland zu gestalten, kann ich mich sehr gut identifizieren. Ich habe mich von Anfang an gut aufgehoben gefühlt.“

ALEXANDER BUHL,
SEIT 1. SEPTEMBER 2015 TRAINEE IM BEREICH ERLÖSMANAGEMENT



„Positive Erlebnisse mit den Fahrgästen zeigen, dass man mit Kundenfreundlichkeit alles erreichen kann. Dazu gehört immer auch eine freundliche Begrüßung und Verabschiedung.“

THOMAS MARMÉ,
TRIEBFahrZEUGFÜHRER BEI TRANSREGIO
AUF SEINER LIEBLINGSSTRECKE IM RHEINTAL ZWISCHEN MAINZ UND KÖLN

Wussten Sie schon...

...dass die Transdev-Gruppe auch im internationalen Schienenfernverkehr aktiv ist? Unter der Marke Thello bietet das 2011 gegründete Joint Venture von Trenitalia und Transdev Fernverkehr mit lokbespannten Zügen zwischen Italien und Frankreich zu attraktiven Fahrpreisen an. Zwischen Mailand und Nizza verkehren aktuell täglich drei Zugpaare mit modernisierten Intercity-Wagen, eines davon fährt weiter bis Marseille. Tickets von Mailand nach Nizza gibt es bereits ab 15 Euro, nach Marseille schon ab 30 Euro. Darüber hinaus verkehrt ein Nachtzugpaar zwischen Paris und Venedig. Tickets für den Nachtzug gibt es ab 35 Euro. ■

➔ www.thello.com

