

WETTBEWERBSDEFIZITE IM DEUTSCHEN EISENBahnSEKTOR:

Transdev sieht in Trennung von Netz und Betrieb die Basis für fairen Wettbewerb

➔ Seite 1 und 2

E-NETZ MITTELSACHEN:

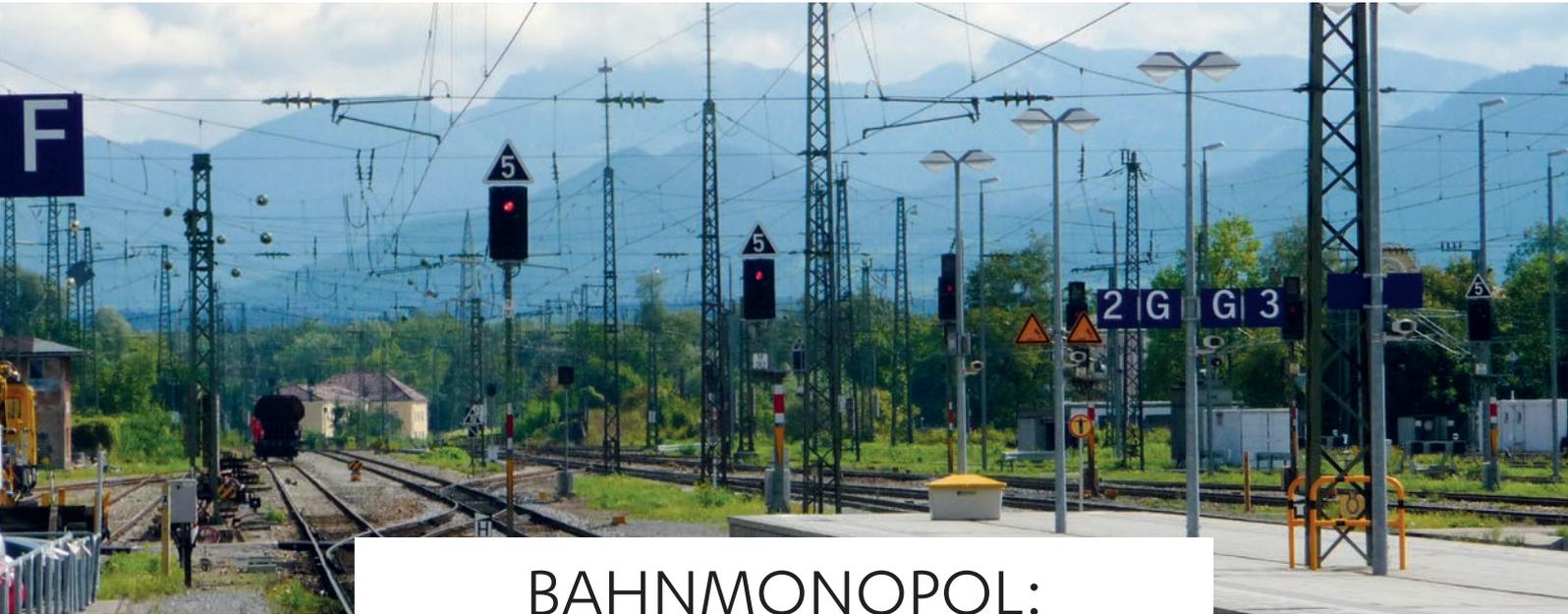
Ab Juni 2016 weitet Transdev sein Verkehrsnetz deutlich aus und fährt regelmäßig von Dresden bis nach Bayern

➔ Seite 3

INVESTITION IN DIE ZUKUNFT:

Transdev startet Traineeprogramm für künftige Führungskräfte

➔ Seite 5



BAHNMONOPOL: WEM GEHÖRT DAS NETZ?

Die Organisationsstruktur der Deutschen Bahn AG verhindert weiterhin mehr Wettbewerb im Schienenverkehr zu Lasten der Allgemeinheit

Die Monopolkommission hat kürzlich der Bundesregierung ihr fünftes Sondergutachten zur Wettbewerbsentwicklung auf den Eisenbahnmärkten mit dem Titel „Bahn 2015: Wettbewerbspolitik aus der Spur?“ übergeben. Darin kommt sie nach Analyse des deutschen Eisenbahnsektors zu dem Schluss, dass die Entwicklung des Wettbewerbs unbefriedigend bleibt und weiterhin erhebliche Wettbewerbsdefizite bestehen. Grund dafür seien mangelndes Engagement der Politik, eine zu schwache Regulierung sowie weiterhin die zu enge Verflechtung zwischen Schienennetz und Bahnbetrieb unter dem Dach der

Deutschen Bahn AG (DB). Nur mit einer vollständigen Trennung von Infrastruktur- und Transportsparten des integrierten DB-Konzerns kann sich nach Ansicht der Monopolkommission wirksamer und unverfälschter Wettbewerb im Eisenbahnsektor entwickeln. Das vorliegende Gutachten zeige auf, welche Möglichkeiten bei einem integrierten Konzern zur Diskriminierung von Wettbewerbern bestehen und an welche Grenzen Regulierung stößt, diese wirksam zu verhindern.

„Dass der Wettbewerb auf der Schiene bis heute nicht richtig in die Gänge kommt, ist offensichtlich“, sagt Christian Schreyer,

Vorsitzender der Geschäftsführung (CEO) der Transdev GmbH. „Im Schienenpersonenfernverkehr gibt es bis heute keine nennenswerte Konkurrenz zur DB. Und im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) kommen die Wettbewerber nach 20 Jahren Bahnreform gerade mal auf einen Marktanteil von knapp 30 Prozent. Eine Erfolgsgeschichte sieht anders aus.“

Transdev tritt daher seit Jahren für eine Trennung von Netz und Betrieb im Eisenbahnverkehr ein.

Fortsetzung auf der nächsten Seite

Fortsetzung von Seite 1

„Wenn einer der Wettbewerber gleichzeitig auch über das Eigentum an der Infrastruktur und am Vertrieb verfügt, besteht automatisch ein Diskriminierungspotenzial, und unterschiedliche Interessen im DB-Konzern werden vermischt. Das kritisiert seit Jahren die EU-Kommission, und das haben so gut wie alle DB-Konkurrenten in Deutschland schon am eigenen Leib erlebt“, stellt Schreyer fest. Sei es bei der Vergabe von attraktiven Fahrplantrassen, sei es bei der Festlegung von Trassenbenutzungs- oder Stationsgebühren oder beim Zwang, den DB-Haustarif anerkennen zu müssen. „Wir haben als Wettbewerber zum Beispiel kaum Möglichkeiten, unseren Kunden attraktivere Ticketangebote zu machen und so mehr Menschen auf die Schiene zu bringen.“ Das umfangreiche DB-Monopol schade dem Wettbewerb, treibe die Kosten in die Höhe und gehe damit zu Lasten der Allgemeinheit und der Steuerzahler.



„Nur eine Trennung von Netz und Betrieb kann den Wettbewerb bei der Eisenbahn voranbringen.“

CHRISTIAN SCHREYER,
CEO DER TRANSDEV GMBH

Schreyer kritisiert vor allem, dass die DB ihre Monopolstellung und das Eigentum am Schienennetz sowie die damit verbundene Investitionshoheit immer wieder nutze, um ihren Verkehrsbetrieben Vorteile zu verschaffen. „Wo die Infrastruktur ausgebaut wird, entscheidet letzten Endes die DB nach ihren eigenen Kriterien. Dabei steht zum einen primär der ICE-Verkehr im

Fokus, zum anderen werden Investitionsentscheidungen in die Schieneninfrastruktur bestimmter Bundesländer zunehmend mit der Forderung nach Gegenleistungen, wie auf die DB zugeschnittene Ausschreibungskriterien bei SPNV-Vergaben, verbunden“, kritisiert Schreyer. Es komme zudem immer wieder vor, dass die Konzernbevollmächtigten der DB mittels lokaler Lobbyarbeit die Interessen von Netz und Betrieb vermischt und etwa im Vorfeld einer Ausschreibung der Politik mit der Vergabe von Verkehren auch gleichzeitig Infrastrukturverbesserungen in Aussicht stellten, so Schreyer weiter.

Transdev ist, wie viele andere Wettbewerber und die Monopolkommission, der Überzeugung, dass der Bund das Schienennetz vollständig durch eine privatwirtschaftlich geführte Gesellschaft im öffentlichen Eigentum betreiben sollte, deren Hauptziele die Maximierung der Auslastung des Netzes auch durch wettbewerbsfähige Trassenpreise sowie die Reduzierung der Diskriminierung von Wettbewerbern sein sollten. ■

Faire Wettbewerbsbedingungen auf der Schiene erfordern:

- ➔ Transparenz bei der Vergabe von Fahrplantrassen
- ➔ Transparenz bei der Trassenpreisbildung
- ➔ Senkung der Trassenpreise, um der Schiene ein erfolgreiches Bestehen im Wettbewerb mit der Straße zu ermöglichen
- ➔ Mitspracherecht bei Baustellenplanungen
- ➔ Schaffung eines unternehmensneutralen Vertriebsnetzes
- ➔ Fahrplanauskunft sollte künftig zur Infrastruktur erklärt werden
- ➔ Anzeigepflicht der Länder und maximale Transparenz bei der Vergabe von Verkehrsverträgen
- ➔ Sitze im Aufsichtsgremium der DB Netz AG für Wettbewerber gemäß ihres Marktanteils

Fragezeichen bei Marschbahn-Vergabe

Kiel. Transdev hat sich Ende Juli gegen die Absicht des Landes Schleswig-Holstein gewehrt, den Zuschlag bei der Ausschreibung der Marschbahn Hamburg – Westerland (Sylt) an DB Regio zu erteilen und einen Nachprüfungsantrag bei der Vergabekammer des Landes Schleswig-Holstein eingereicht. Betroffen von dieser Entscheidung wären die Bestandsverkehre der Transdev-Tochter Nord-Ostsee-Bahn

(NOB), die diese im Dezember 2016 an DB Regio abgeben müsste. Auch ein weiterer unterlegener Bieter hat einen solchen Antrag gestellt. „Wir haben Zweifel daran, dass die Deutsche Bahn ihr Angebot wirtschaftlich kalkuliert hat“, erläutert Christian Schreyer. Auf Basis der 10-jährigen Erfahrung mit der Marschbahn habe die NOB ein wettbewerbsfähiges und wirtschaftlich tragfähiges Angebot abgegeben,

sei jedoch der DB am Ende weit unterlegen gewesen.

In Branchenkreisen wird vermutet, dass die DB ihr extrem niedriges Angebot über Gewinne bei den Auto-Shuttle-Zügen auf derselben Strecke gegenfinanziere. ■





TRANSDEV ÜBERNIMMT SACHSEN-FRANKEN-MAGISTRALE

Die Transdev-Gruppe hat den Zuschlag für den Betrieb des E-Netzes Mittelsachsen ab 12. Juni 2016 für 14,5 Jahre erhalten. Der Verkehrsvertrag wurde am 30. Juli 2015 unterzeichnet. Der Auftrag hat ein Volumen von jährlich rund 5,8 Millionen Fahrplankilometern mit den drei Linien Dresden – Chemnitz – Zwickau – Plauen – Hof, Dresden – Chemnitz – Zwickau und Chemnitz – Döbeln – Riesa – Elsterwerda. Betrieben wird das Netz mit der berühmten Sachsen-Franken-Magistrale unter der Marke „Mitteldeutsche Regiobahn“ (MRB). „Unsere Ausdauer hat sich gelohnt“, freut sich Christian Schreyer, Vorsitzender der Geschäftsführung (CEO) von Transdev. „Mit diesem Netz sind wir dann quer durch Sachsen bis hinein nach Brandenburg und Bayern aktiv. Wir können unsere Verkehrsleistung in dieser Region im Vergleich zu heute nahezu verdoppeln, das ist wirklich ein toller Erfolg.“

Rund 200 Mitarbeiter werden künftig für Betrieb und Verwaltung benötigt. Gefahren wird mit 29 elektrischen Triebwagen des Typs Coradia Continental von Alstom wie sie auch schon die NordWestBahn rund um Bremen im Einsatz hat. Das Projekt bringe eine außergewöhnliche Vertragskonstellation mit, berichtet Transdev-Projektleiter Sebastian Schmickler. „Sowohl die Fahrzeuge als auch die Werkstattleistung werden vom Aufgabenträger für die Laufzeit des Verkehrsvertrages zur Verfügung gestellt, was eine Vielzahl an Verträgen erforderlich macht.“



DAS E-NETZ MITTELSACHSEN

3
LINIEN

5,8 MIO.
ZUGKILOMETER

29
TRIEBWAGEN VOM
TYP CORADIA
CONTINENTAL

200
NEUE ARBEITS-
PLÄTZE



Das Fahrzeugmodell:

29 elektrische Triebwagen vom Typ Coradia Continental von Alstom werden vom Verkehrsverbund Mittelsachsen GmbH (VMS) als federführendem Aufgabenträger beschafft und dem Betreiber zur Verfügung gestellt.

Die Werkstatt für die Wartung wird vom Verkehrsverbund Mittelsachsen in Chemnitz bereitgestellt und dann vom Fahrzeughersteller Alstom betrieben. Transdev kauft die Instandhaltungsleistung wiederum bei Alstom ein.

„Wir haben nun mehr Chancen, langfristig ein hochwertiges SPNV-Angebot zu ermöglichen. Der Beweis, dass diese Vergabekonstellation wirtschaftlichere Ergebnisse erzielen kann, ist mit 170.000 Zug-Kilometern mehr pro Jahr ab Juni 2016 erbracht.“

DR. CHRISTOPH SCHEURER,
ZWECKVERBAND VERKEHRSVERBUND MITTELSACHSEN

DORSTEN

Investitionen für zuverlässigen Bahnbetrieb

Schnellere Durchläufe bei Wartung und Reparaturen, bessere Bearbeitung bei plötzlich auftretenden Störungen: Um eine zuverlässigere Fahrzeuglage in der Region sicherzustellen, hat die Transdev-Tochter NordWestBahn ihre Werkstatt in Dorsten um ein zweites Gleis erweitert. Nach einem halben Jahr Bauarbeiten kann das neue Werkstattgleis seit April genutzt werden. Nun folgte die offizielle Einweihung. Ursprünglich erhielten 13 Fahrzeuge am Standort Dorsten ihren regelmäßigen Check-Up. Im Laufe der Jahre ist allerdings der Fahrzeugpool durch Mehrbestellungen der Aufgabenträger deutlich gewachsen: Aktuell finden 21 Triebwagen regelmäßig den Weg in die Werkstatt an der Feldhausener Straße in Dorsten. Die NordWestBahn hat daher in den Standort Dorsten investiert und ein weiteres Werkstattgleis gebaut. Die Halle war bereits groß genug für die Erweiterung. „Wir haben einen hohen sechsstelligen Betrag in die Modernisierung der Werkstatt Dorsten investiert. Wir können nun die Instandhaltung beschleunigen und die Fahrzeuge wieder schneller auf die Schiene schicken“, erklärt Dr. Rolf Erfurt, Vorsitzender der Geschäftsführung bei der NordWestBahn. „Insbesondere spontan auftretende Störungen können so deutlich kurzfristiger behoben werden.“ ■



Mehr Kapazität: Eröffneten offiziell das zweite Werkstattgleis in Dorsten (v.l.n.r.): Dr. Rolf Erfurt (Vorsitzender der NWB-Geschäftsführung), Jochen Dreßen (Leiter Instandhaltung), Torsten Kanditt (Werkstattleiter) und Kristian Beucker (Leiter Technik).

SCHWÄBISCH HALL

Mitarbeiter spenden Gewinn aus Fahrerwettbewerb

Einen Spendenscheck über insgesamt 20.000 Euro überreichte die Transdev-Tochter Stadtbusschwäbisch Hall GmbH Anfang Juli im Rahmen eines Sommerfestes an die Deutsche Knochenmarkspenderdatei (DKMS). Der Teilbetrag von 10.000 Euro entstammte einem

gruppenweiten Mitarbeiterwettbewerb, bei dem die Busfahrer den Umgang mit einem modernen Fahrerassistenzsystem für eine umweltschonende und besonders sanfte Fahrweise im Sinne der Fahrgäste erlernten. „Die Belegschaft hatte einstimmig beschlossen, die ausgelobten Preise nicht

persönlich in Anspruch zu nehmen, sondern für einen guten Zweck zu spenden“, sagt Armin Hinderer, Betriebsratsvorsitzender beim Stadtbusschwäbisch Hall. Zur Freude aller Beteiligten wurde der Spendenbetrag von der Unternehmensführung nochmals auf 20.000 Euro verdoppelt. ■



Mittelrheinbahn springt für vlexx in die Bresche

Nachdem die Mittelrheinbahn bereits von September 2014 bis April 2015 beim Betriebsstart des vlexx der Netinera-Gruppe maßgeblich unterstützt hatte, musste der zur Transdev-Gruppe gehörende Betreiber in den Sommerferien erneut wegen Personalmangels aushelfen. „Auf Wunsch der Aufgabenträger sind wir kurzfristig eingesprungen und haben einzelne vlexx-Leistungen mit unseren Zügen übernommen“, sagt Geschäftsführer Michael Schröder. Unter anderem fuhr die Mittelrheinbahn den frühmorgendlichen RegionalExpress von Koblenz nach Mainz. Die Aufgabenträger dankten ausdrücklich für die sehr schnelle Bearbeitung und Umsetzung ihres Ersatzkonzeptes. ■

BERLIN

Transdev investiert in die Zukunft: Traineeprogramm für künftige Führungskräfte beginnt

Zum 1. September 2015 startet Transdev wieder ein Traineeprogramm zum Aufbau von künftigen Fach- und Führungskräften für die Unternehmensgruppe. Das inzwischen neunte Traineeprogramm hat eine Dauer von neun Monaten und richtet sich an junge Berufseinsteiger unterschiedlichster Fachrichtungen.

„Das Transdev-Traineeprogramm ist unsere größte und gruppenweit wichtigste Personal-Initiative, die wesentlich dazu beiträgt, die Zukunft unseres Unternehmens zu sichern“, erläutert Ralf Poppinghuys, Arbeitsdirektor der Transdev GmbH. Es ermögliche einen spannenden Berufseinstieg mit der Garantie auf einen unbefristeten Arbeitsvertrag. „Allein in diesem Jahr konnten wir in unserem Bewerbungseingang 573 eingetroffene Bewerbungen auf elf ausgeschriebene Stellen zählen“, berichtet Carsten Schröter, Leiter HR Entwicklung und Mitbestimmung. Neben Bereichen wie dem Angebotsmanagement Bus und Bahn, Strategie- und Performancemanagement,



Personalcontrolling und Tarifmanagement sowie Erlös- und Vertriebsmanagement in Berlin starten auch zwei Trainees in den Tochterunternehmen der Mittelheimbetriebe sowie der Württembergischen Eisenbahn Gesellschaft mbH im operativen Management sowie der Betriebsleitung.

Um das Unternehmen intensiv kennenzulernen, durchlaufen die neuen Trainees unterschiedliche Bereiche und Abteilungen in den Betrieben der Transdev-Gruppe und werden so mit Hilfe von persönlichen Mentoren auf ihre späteren Zielpositionen vorbereitet. Ergänzend dazu erhalten sie spezifische Schulungen und Seminare zur

persönlichen und fachlichen Weiterbildung. „Es ist uns natürlich wichtig, dass unsere Trainees ein intensives Verständnis für das Bahn- und Busgeschäft entwickeln“, so Carsten Schröter.

Dass ein solches Programm erfolgreich hilft, neue Führungskräfte zu rekrutieren, belegen die Ergebnisse der vergangenen Jahre anschaulich: Rund zwei Drittel der bislang 29 Trainees sind aktuell immer noch in der Transdev-Gruppe tätig und haben hier fachliche und disziplinarische Führungsrollen in unterschiedlichen Bereichen und Tochterunternehmen inne. ■

NEUBRANDENBURG

Transdev-Kundenservice bearbeitet Fahrgastrechteanträge in Rekordzeit

Der zentrale Kundenservice der Transdev-Gruppe in Neubrandenburg bearbeitet seit Dezember 2013 auch Fahrgastrechte und Kundengarantien für die Transdev-Unternehmen in Bayern. Dafür kommt in der hauseigenen Datenverarbeitung ein eigens entwickeltes Fahrgastrechte-Tool

zum Einsatz. Im Jahre 2014 wurden bereits 3.554 Fahrgastrechte- und Kundengarantieanträge im Schnitt innerhalb von nur 18,42 Tagen beantwortet. 2015 konnte bei bereits 2.096 Anträgen im ersten Halbjahr die Antwortzeit sogar auf 8,19 Tage reduziert werden. ■



Die Transdev-News NAHDRAN! 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: 03.09.2015; Fotos: Seite 1: SCRITTI.Kommunikation, Seite 2: Marion Masuch (l.), Transdev GmbH (r.), Seite 3: UlrichAAB/wikimedia (o.), Zug Coradia Contintal: ALSTOM Transport Deutschland GmbH (Kasten), Seite 4: Transdev GmbH (l.), Smilla Dankert (r.), Seite 5: Syrian Gropius (o.), Joachim Donath (u.) 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



Neue Strecken
in Mittelsachsen:
**Wir schaffen
über 200
Arbeitsplätze!**

Wir sind Transdev

Transdev ist mit mehr als 5.000 Mitarbeitern und einem Umsatz von knapp 850 Millionen Euro der größte private Nahverkehrsanbieter im lokalen Bahn- und Busbereich in Deutschland. Unsere 45 aktiven Tochtergesellschaften bringen mit unseren modernen Fahrzeugen jährlich ca. 240 Millionen Fahrgäste sicher und komfortabel an ihr Ziel.

Die Transdev-Gruppe ist ein internationaler Mobilitätsdienstleister mit 83.000 Mitarbeitern in 20 Ländern und den Anteilseignern Caisse des Dépôts sowie Veolia Environnement.