



„Klimafreundlich, flächensparend, schnell und effizient – das kann nur der öffentliche Verkehr.“

Im Interview plädiert Anton Hofreiter, neben Katrin Göring-Eckardt Vorsitzender der grünen Bundestagsfraktion, für eine rasche Verkehrswende in Deutschland mit klarem Fokus auf den Ausbau von Bus und Bahn. Für ihn ist klar: Ohne Verkehrswende lassen sich die Klimaschutzziele nicht erreichen.

Herr Hofreiter, wie bewerten Sie die aktuelle Situation im Verkehrssektor in Deutschland?

Als unbefriedigend. Mobilität ist teuer, Autos stehen im Stau, Züge haben Verspätung. Die Klimagasemissionen verharren seit Jahrzehnten auf hohem Niveau. Und die Bundesregierung hat keinen Plan für einen nachhaltigen Verkehr. Ihr Kurs des „Weiter so“ hat keine Zukunft.

Welche Themen müssten als erstes von einer neuen Bundesregierung angegangen werden?

Wir müssen die Bahninfrastruktur auf Vordermann bringen sowie die Kommunen stärken,

wenn sie sich für eine stadtverträgliche, saubere und sozial faire Mobilität engagieren. Und wir müssen für die Antriebswende auf der Straße sorgen. Ziel ist, dass wir uns schon sehr bald klimaneutral bewegen und dass gute Mobilitätsangebote allen Menschen zur Verfügung stehen. Der Verkehr soll sicherer werden. Das muss die kommende Bundesregierung anpacken.

Welche Bedeutung hat eine Verkehrswende im Hinblick auf den Klimawandel?

Die Verkehrswende ist die Basis auf dem Weg zur nachhaltigen und intelligenten Mobilität. Der CO₂-Ausstoß des Verkehrs hat sich seit fast 30 Jahren nicht verringert. Einsparungen in anderen Sektoren, zum Beispiel in der Industrie, wurden durch den Verkehr teils aufgeessen. Ein künftiger Verkehrs- ➤



Wir müssen die Bahninfrastruktur auf Vordermann bringen sowie die Kommunen stärken, wenn sie sich für eine stadtverträgliche, saubere und sozial faire Mobilität engagieren.



Klimafreundlich mobil: Die Eisenbahn und der öffentliche Verkehr in Deutschland sollen zum Rückgrat der Verkehrswende werden und deutlich mehr Betrieb auf die Gleise bringen. Foto: SCRITTI

» minister darf den Klimaschutz nicht länger achselzuckend ignorieren und muss bei der Suche nach Lösungen auch über den Tellerrand schauen.

Wie kann eine solche Verkehrswende und in welchem Zeitfenster erreicht werden?

Verkehr ist ein träges System. Daher ist es für den Start der Verkehrswende höchste Eisenbahn. Sehen Sie sich zum Beispiel auch die Energiewende an, die wir für eine gelingende Verkehrswende benötigen. Vor 20 Jahren wurde sie kraftvoll gestartet und ist lange

» **Widerstände gegen die Verkehrswende werden schwinden, wenn wir zeigen, dass mit ihr Mobilität komfortabler wird und unsere Lebensqualität zunimmt.**

noch nicht abgeschlossen. Nach Jahren des Stillstandes unter dieser Regierung braucht auch sie wieder neue Impulse. Widerstände gegen die Verkehrswende werden schwinden, wenn wir zeigen, dass mit ihr Mobilität

komfortabler wird und unsere Lebensqualität zunimmt.

Welche Rolle spielt der öffentliche Verkehr (ÖV) in solch einem Szenario?

Der ÖV spielt die zentrale Rolle. Bus und Bahn sind der Dreh- und Angelpunkt der Verkehrswende. Klimafreundlich, flächensparend, schnell und effizient – das kann nur der öffentliche Verkehr. Und noch ein Aspekt ist mir dabei wichtig: Mit fairen Preisen im öffentlichen Verkehr wollen wir Mobilität für alle gewährleisten. Unser Ansatz dafür ist der Mobilpass, eine Info- und Bezahlplattform, aber auch ein Ticket für alle Verkehrsmittel.

Ist ein massiver ÖV-Ausbau mit den jetzigen Strukturen machbar? Was müsste sich ändern? »

Anton Hofreiter ist seit Oktober 2013 neben Katrin Göring-Eckardt Vorsitzender der Bundestagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen. Dem Deutschen Bundestag selbst gehört er bereits seit 2005 an und war von 2011 bis 2013 Vorsitzender des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Während dieser Zeit engagierte er sich insbesondere für eine

klimafreundliche Verkehrspolitik, für Mobilität für alle und gegen sinnlose Umgehungsstraßen. Laut seiner Aussage gehört die Infrastruktur der Bahn in öffentliche Hand, genauso wie die Straßen. Und er stellt fest: Mobilität sicherzustellen ist eine wichtige Aufgabe der Daseinsvorsorge, die der Staat zu leisten hat. Der 51-jährige wurde 1970 in München geboren und wurde bereits im Alter von 16 Jahren Parteimitglied.

» www.toni-hofreiter.de

» Der öffentliche Verkehr liegt in Fesseln. Es gibt eine Überregulierung. Beim Verkehr auf der Schiene werden viel zu hohe Trassenpreise erhoben, die Struktur des DB-Konzerns muss modernisiert werden. Ein besonders dickes Brett ist, das Schienennetz rasch zu ertüchtigen, weiter zu elektrifizieren und auszubauen. Dafür brauchen wir mehr Planerinnen und Planer, gut ausgestattete Genehmigungsbehörden und beschleunigte Planungsverfahren.

Die jetzige Bundesregierung will die Fahrgastzahlen im ÖV verdoppeln. Wie kann das erreicht werden? Reicht diese Zielsetzung langfristig aus?

Das ist ein ambitioniertes und richtiges Ziel. Bisher fehlen aber konkrete Schritte der Bundesregierung, um es zu erreichen. Wir brauchen dringend einen echten Deutschlandtakt. Zudem benötigen wir verbindliche Bedienstandards für die Menschen auch auf dem Land, um eine Mobilitätsgarantie zu geben. Wir wollen auch ein dichtes Fernverkehrsnetz aufs Gleis kriegen. Das alles kos-

tet Geld. Deshalb muss hier der Bund noch mehr in die Verantwortung gehen und neue Prioritäten setzen. Bus und Bahn werden – wenn es nach uns geht – eine Jobmaschine, denn es entstehen viele neue, gut bezahlte Arbeitsplätze. Die Bahnbranche soll endlich prosperieren.

Wie können sich Mobilitätsdienstleister wie Transdev bei der Verkehrswende einbringen? Welche Rolle spielt der Markt?

Wir Grüne gehen davon aus, dass Wettbewerber nicht zuletzt über Technologie miteinander konkurrieren. Der Verkehrsmarkt muss ein Motor für neue moderne innovative Technik sein. Daher halte ich es für

klug und weitsichtig, wenn Dienstleister wie Transdev in ressourcensparenden, klimaverträglichen Verkehr investieren. Das zahlt sich nicht nur betriebswirtschaftlich aus. Es sorgt darüber hinaus für ein positives Image bei den Kundinnen und Kunden.

Was würden Sie konkret tun, wenn Sie in der kommenden Bundesregierung Verkehrsminister wären?

(lacht) Ist das 'ne Fangfrage? Ich möchte mich erstmal in möglichen Sondierungs- und Koalitionsverhandlungen für einen wachsenden Bahnverkehr, abgasfreie und bezahlbare Mobilität sowie für einen guten Verkehr in der Stadt stark machen. —

» **Bus und Bahn werden – wenn es nach uns geht – eine Jobmaschine, denn es entstehen viele neue, gut bezahlte Arbeitsplätze. Die Bahnbranche soll endlich prosperieren.**



Attraktives Angebot: Mit dem dringend benötigten Deutschlandtakt soll ein dichtes Fernverkehrsnetz entstehen, dass alle deutschen Großstädte anbindet und auch Raum für Angebote von Wettbewerbern der Deutschen Bahn bietet. Foto: SCRITTI

HANNOVER

Die Züge der neuen S-Bahn Hannover werden in Celle gewartet

Die Transdev Hannover GmbH (TDH) und die Osthannoverschen Eisenbahnen AG (OHE) machen künftig gemeinsame Sache: Ab dem 1. Juli 2023 wird die Flotte der neuen S-Bahn Hannover in den Werkstätten der OHE in Celle gewartet und repariert. Dabei handelt es sich um 64 fabrikneue Züge vom Typ Flirt 3 XL vom Hersteller Stadler Deutschland sowie um 13 Züge aus dem bisherigen Bestand vom Typ ET 425.5 von Bombardier. Einen entsprechenden Vertrag mit einer Laufzeit von 15 Jahren haben der Geschäftsführer der Transdev Hannover, Hartmut Körbs, und der Vorstand der Osthannoverschen Eisenbahnen, Jost Knebel, jetzt in Celle unterzeichnet.



„Dies ist ein gutes Beispiel für die Zusammenarbeit der privaten Eisenbahngesellschaften. Wir alle haben ein gemeinsames Interesse daran, dass die Fahrgäste zufrieden sind.“

Jost Knebel, Vorstandsvorsitzender der OHE AG in Celle

„Nach eingehender Prüfung aller Optionen haben wir uns mit der OHE für einen erfahrenen Dienstleister und für den Werkstattstandort in Celle entschieden. Celle ist als Endpunkt der Linien S6 und S7 direkt an das Netz der S-Bahn Hannover angebunden. Mit dieser Kombination stellen wir sicher, dass unser hoher Qualitätsanspruch

an die Wartung aller Fahrzeuge der neuen S-Bahn Hannover erfüllt wird“, sagt TDH-Geschäftsführer Körbs.

Jost Knebel, Vorstandsvorsitzender der OHE AG in Celle, betont die gute Zusammenarbeit der privaten Eisenbahngesellschaften. Moderne, zuverlässige Züge spielen für die Zufriedenheit der Fahrgäste eine wichtige Rolle. „Wir freuen uns sehr darauf, mit der Erfahrung und Kompetenz der OHE Werkstätten einen wichtigen Beitrag für einen reibungslosen und hochwertigen S-Bahn-Betrieb in Hannover leisten zu können.“

Die Werkstatt der OHE in Celle wird extra für diese neue Aufgabe erweitert und die Zuführungsgleise elektrifiziert. Für Transdev Hannover ergibt sich damit die Sicherheit, alle neuen und bestehenden Fahrzeuge mit einer hohen Verfügbarkeit und Qualität im S-Bahn-Netz Hannover einsetzen zu können. —

MÜNCHEN

Busanschlüsse für Münchner S-Bahn in Karlsfeld

Die Griensteidl GmbH in Gröbenzell hat jetzt vom Münchner Verkehrsverbund (MVV) den Zuschlag für den Betrieb von drei weiteren Buslinien gewonnen. Ab Fahrplanwechsel im Dezember 2021 werden Griensteidl-Busse für zehn Jahre auch auf den Linien 701, 711 und 712 unterwegs sein. Für die innerstädtischen Linienverkehre rund um den S-Bahnhof Karlsfeld im Landkreis Dachau nordwestlich von München mit jährlich rund 340.000

Buskilometern werden fünf Solobusse und etwa 13 Fahrer*innen benötigt.

„Es freut uns, dass wir uns mit unserem Angebot gegen den Altbetreiber durchsetzen konnten und so unser Bediengebiet Schritt für Schritt erweitern können“, sagt Torssten Barb, Geschäftsführer der Griensteidl GmbH. Aktuell betreibt Griensteidl rund um München zwölf Linien mit über 30 Bussen und rund 85 Mitarbeitenden. —



GÖTEBORG

Eine der größten Flotten mit Elektrobussen in Schweden



Insgesamt 338 neue Busse erhielten Göteborg, Mölndal und Partille, davon sind 157 vollelektrisch. Die Volvo-Busse verkehren auf 34 Linien und werden teils an den Linienendpunkten mit Stromabnehmern sowie über Nacht im Depot geladen. Hinzu kommen 102 Busse mit Biogasantrieb sowie 79 Busse mit fossilsfreiem Dieselantrieb (HVO). Da für Transdev Schweden bereits in anderen Regionen fast 60 Elektrobusse unterwegs sind, betreibt das Unternehmen nun eine der größten Elektrobussflotten in Nordeuropas. In Eskilstuna verkehren nun 52 neue Biogasbusse von Scania zusätzlich zu den von Transdev bereits 2015 in Betrieb genommen zwölf Elektrobussen. Eslöv wird die vierte voll elektrifizierte Stadt in der Provinz Schonen mit weiteren vier neuen Elektrobussen sein. Transdev trägt die Gesamtverantwortung für den Betrieb der Flotten, von der Beschaffung der Busse über die Ausstattung mit Ticketcomputern und Fahrgastzählsystemen bis hin zur Schulung der Mitarbeitenden, der Anpassung von Busdepots oder der Sicherstellung der Ladeinfrastruktur für die Elektrobusse und die Versorgung mit Biogas. —

„Es war eine enorme Menge an Arbeit, die wir in diesen Städten über ein Jahr lang bewältigt haben und an der mehrere hundert Mitarbeitende beteiligt waren.“



Anna Höjer, CEO Transdev Schweden

Transdev treibt den Ausbau von elektrisch betriebenen Busnetzen in Europa zügig voran. In Göteborg, der zweitgrößten Stadt Schwedens, ging zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020 eine neue Flotte mit 157 E-Bussen in Betrieb. Sie sind Teil eines größeren Projektes, das am 13. Dezember 2020 quasi über Nacht umgesetzt wurde. Insgesamt hat Transdev mit rund 400 fossilsfreien Fahrzeugen die Busflotten im Ballungsraum von Göteborg mit den Nachbarorten Mölndal und Partille sowie in Eskilstuna westlich von Stockholm und Eslöv nördlich von Malmö erneuert. Die Investition in saubere Antriebe bedeutet weniger Treibhausgase und weniger Stickstoffdioxid. Zugleich ist Schweden seinem selbst gesteckten Klimaziel wieder einen Schritt näher gekommen.

BOGOTÁ

406 neue Elektrobusse für Kolumbien

Auch in Kolumbien, wo Transdev bereits seit 20 Jahren aktiv ist, arbeitet die Gruppe an der Reduzierung von Emissionen und an einem aktiven Beitrag zum Klimaschutz. Im Rahmen eines 15-Jahres-Vertrags mit der öffentlichen Verkehrsbehörde von Bogotá, TransMilenio, wird ab November 2021 Transdev 406 neue Elektrobusse betreiben und warten. Die Passagiere erwarten moderne, komfortable, sichere und emissionsfreie Fahrten, wenn die 20 Jahre alten traditio-

nellen Dieselmotoren der Stadt ersetzt werden. Die Elektrobussflotte wird bald die größte in Südamerika und Teil eines Netzwerks mit 15 Strecken sein, auf denen jährlich 36 Millionen Passagiere befördert werden. Zusammen mit dem kolumbianischen Partner Fanalca entsteht Südamerikas größtes Elektrobussdepot mit einer Fläche von über 40.000 m². Transdev betreibt zusammen mit Fanalca das weltweit größte Bus-Schnellverkehrssystem für TransMilenio in Bogotá.

Inklusive des neuen Vertrags wird Transdev Ende 2021 in Bogotá insgesamt mehr als 1.000 Busse im Einsatz haben. —



Modernes Verkehrskonzept für die Fahrgäste im Landkreis Mayen-Koblenz

Verkehrsbetrieb Rhein Eifel Mosel: Die Transdev-Gruppe gewinnt insgesamt drei Linienbündel im Landkreis Mayen-Koblenz mit über 80 Linien. Weitreichende Verbesserungen für alle Orte geplant, inklusive Nacht- und Express-Linien.

Muss ich mich beim Umstieg beeilen? Kann ich mir noch Kaffee und Brötchen holen, bevor der Bus kommt? Diese alltäglichen Fragestellungen der Fahrgäste können künftig im Landkreis Mayen-Koblenz klar beantwortet werden. Ankunft- sowie Abfahrtszeiten der Busse werden in Zukunft minutengenau prognostiziert und in der Fahrplanauskunft des Verkehrsverbund Rhein-Mosel GmbH (VRM) via App oder Internet bereitgestellt werden. Die Verfügbarkeit von Echtzeitdaten und weitere Verbesserungen für die Fahrgäste sind Teil einer großen Ausschreibung von drei Linienbündeln im Landkreis Mayen-Koblenz, die jetzt die Transdev-Tochter Verkehrsbetrieb Rhein Eifel Mosel GmbH (VREM) gewonnen hat. Bei dem Auftrag geht es insgesamt um über 80 Buslinien im VRM unter anderem in den Städten Andernach, Boppard, Koblenz und Mayen. Zwei weitere Linienbündel links und rechts des Rheins gehen an die private Firma Zickenheiner.

Die Vergaben sind ein wichtiger Schritt bei der Umsetzung des „ÖPNV-Konzept Nord“ – einem Gemeinschaftsprojekt des Landes Rheinland-Pfalz, des Zweckverbandes Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord und der Verkehrsverbünde Rhein-Mosel und Region Trier – mit dem die Angebotsoffensive des Rheinland-Pfalz-Taktes auf die regionalen und lokalen Busverkehre ausgeweitet wird. Ab Fahrplanwechsel im Dezember 2021 wird Transdev für zehn Jahre rund 180 neue Busse linksrheinisch im gesamten Gebiet Mayen-Koblenz unter der Marke „Verkehrsbetriebe Mittelrhein“ einsetzen. Etwa 270 Mitarbeitende werden für den Großauftrag benötigt. „Dies ist für uns ein sehr wichtiger und strategischer Erfolg“, freut sich Henrik Behrens, Geschäfts-

führer Bus der Transdev-Gruppe in Deutschland. „Dem engagierten Team von Rüdiger Schmidt ist es gelungen, sich mit einem über mehrere Jahre entwickelten, attraktiven Konzept in der Region im Wettbewerb durchzusetzen.“

Kernelemente des neuen Verkehrskonzeptes und den damit einhergehenden Verbesserungen sind künftig Knotenpunkte an Bahnhöfen und zentralen Plätzen, wo sich Busse verschiedener Linien aus unterschiedlichen Richtungen in abgestimmten Zeiträumen treffen und so einen optimierten Umstieg ermöglichen. So entsteht ein großes Mobilitätsnetz mit vielen, in akzeptabler Fahrzeit erreichbaren Zielen. Wochentags sollen alle Orte mit mehr als 200 Einwohner*innen von 6 bis 20 Uhr mindestens

zweistündlich bis stündlich an den öffentlichen Verkehr angebunden werden. Auch am Wochenende soll es neue Fahrtenmöglichkeiten im 60- oder 120-Minuten-Takt geben. Neue RegioBus-Linien bieten ein tägliches Angebot im Takt von morgens bis abends. Auf den Hauptstrecken wird außerdem ein NachtBus-Angebot in den Nächten vor Samstagen, Sonn- und Feiertagen eingeführt. Hinzu kommen neue ExpressBusse sowie RadBusse mit Fahrrad-Anhänger in den Sommermonaten. Alle Fahrzeuge sind moderne Niederflrbusse mit Klimaanlage nach neuester Abgasnorm Euro VI. WLAN an Bord ermöglicht kostenlos surfen, chatten und Musik hören oder Lieblingsserien und -filme streamen. Alle Sitzplätze sind mit USB-Steckdosen zum Aufladen der mobilen elektronischen Begleiter ausgestattet. —



„Mit Elan und frischem Wind wollen wir den Fahrgästen ab Dezember 2021 einen modernen Nahverkehr bieten.“

Rüdiger Schmidt, Leiter Region Bus Süd-West



Regionales Schwergewicht: Die Busse der Marke „Verkehrsbetriebe Mittelrhein“ werden ab Dezember 2021 auf über 80 Linien unterwegs sein.

„Ich konnte meinen Traum erfüllen und liebe den Umgang mit den Fahrgästen.“

Ich bin Transdev: Torsten Walther (44) aus Dresden kann seit einer Kinderlähmung mit drei Jahren seine rechte Hand und seinen rechten Fuß nur eingeschränkt nutzen. Doch trotz dieses Handicaps hat er sich seinen Traum erfüllt und ist ein echter Eisenbahner geworden. Fast täglich unterwegs in den Zügen der Mitteldeutschen Regiobahn (MRB) genießt es der Kundenbetreuer, stets für seine Fahrgäste da zu sein.



Ich arbeite bei Transdev in Chemnitz seit Mitte 2016. Mein Einsatzgebiet sind die Züge der Mitteldeutschen Regiobahn (MRB) auf den Linien von Dresden nach Hof und Zwickau sowie zwischen Chemnitz und Elsterwerda. Ich hatte schon seit meiner Kindheit ein großes Interesse für die Eisenbahn und wollte gerne in dieser Branche arbeiten. Deswegen hatte ich mich schon mehrfach bei einem anderen deutschen Verkehrsunternehmen beworben. Doch leider blieb dies aufgrund meiner körperlichen Einschränkung erfolglos. Das war schon sehr enttäuschend. Eines Tages machte mich mein Bruder auf eine Stellenausschreibung für die MRB aufmerksam und meinte: „Bewirb dich doch einfach mal.“ Beim Bewerbungsgespräch habe ich dann meine Chance genutzt und deutlich gemacht, wie sehr ich diesen Job möchte. Das kam wohl gut an, denn

„Wenn Arbeitgeber wirklich an einen glauben, dann finden sich auch Lösungen, damit eine Anstellung klappt.“

ich wurde angerufen und durfte zum Bahnarzt. Dieser hat mich dann auf die Tauglichkeit für den Job untersucht und hatte keine Einwände. Der nächste Schritt war ein Tag probearbeiten, um mit den Abläufen in dem Beruf vertraut zu werden. Danach konnte ich endlich die Ausbildung zum Kundenbetreuer beginnen. Diese habe ich nach vier Wochen im Juli 2016 erfolgreich abgeschlossen. Seit-

dem arbeite ich jeden Tag aufs Neue sehr gerne in diesem Beruf. Mein Handicap stört eigentlich bei der Arbeit nicht besonders. Der Bahnarzt bestand nur darauf, dass ich mich immer mal hinsetze und grundsätzlich auf mein Wohlbefinden achte. Das Beste an dem Job ist, dass ich meinen Traum erfüllen konnte und für die Eisenbahn arbeiten kann. Aber ich liebe auch den Umgang mit den Fahrgästen: Man hilft ihnen, witzelt mit ihnen herum oder hört sich eben auch mal an, was nicht so gut läuft. Das ist ein ganz normaler Arbeitstag. Zu den Herausforderungen gehört es, sich jeden Tag auf ganz neue Situationen und auf verschiedenste Charaktere unter den Fahrgästen einzustellen. Das macht die Arbeit aber für mich auch so schön. Wichtig ist ein hohes Maß an Sozialkompetenz: Einfühlungsvermögen, Menschen beruhigen können, Verständnis zeigen, helfen, wenn es nötig ist. Es kann ja immer mal zu Zugverspätungen oder gar Ausfällen kommen, was die Fahrgäste oft nervt. Damit muss man umgehen können.

Grundsätzlich ist der Job auch für Menschen mit körperlichen Einschränkungen geeignet. Bei der Einsetzbarkeit kommt es natürlich auch auf die Art der Einschränkung an. Trotzdem rate ich aber jedem, es zu versuchen. Ein Nein hast du immer, ein Ja kannst du bekommen. Wenn solch eine Arbeit ein echter Wunsch ist, dann sollte man es immer probieren. Wenn ich nicht hätte Kundenbetreuer werden können, dann hätte ich versucht, im Kundencenter anzufangen oder vielleicht eine Stelle in der Verwaltung zu bekommen. Wenn Arbeitgeber wirklich an einen glauben, dann finden sich auch Lösungen und Wege, damit eine Anstellung klappt. —

IMPRESSUM: Konzept und Gestaltung: Transdev GmbH, www.transdev.de, V. i. S. d. P. Barbara Reinhard, Redaktionsschluss: 17. Mai 2021; Bildnachweis: S. 1: Die Grünen; S. 4: Stadler (oben), MVV (unten); S. 5: Volvo Busses (oben), BYD (unten); S. 7: privat; alle anderen Transdev Redaktionelle Betreuung: SCRITTI.Kommunikation, scritti.blog; Grafische Gestaltung: Gruppe Sepia, www.gruppesepia.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