



Aktiver Klimaschutz: Für den Deutschlandtakt und die Mobilitätswende muss die Schieneninfrastruktur in vielen Knoten wie hier in Hamburg ausgebaut und modernisiert werden. Dies kann nach Meinung der Verbände effizient nur mit einer staatlich organisierten, nicht gewinnorientierten Infrastrukturgesellschaft gelingen.

Zweite Bahnreform: Die künftige Bundesregierung muss endlich handeln!

Eine grundlegende Reform des Systems Schiene hält ein breit aufgestelltes Bündnis aus dem Schienensektor für dringend erforderlich. Die Bahnreform 2.0 sei keinesfalls eine Diskussion von vorgestern, sondern für heute, morgen und übermorgen. Aktiver Klimaschutz im Verkehrsbereich könne nur durch eine echte Verkehrsverlagerung auf die Schiene als ein Bestandteil der Mobilitätswende gelingen, so das Bündnis. Wesentliche Forderung: Mit der Schieneninfrastruktur sollten unter staatlicher Verwaltung keine Gewinne mehr erwirtschaftet werden.

Die Verbände halten eine Bahnreform 2.0 für unumgänglich, um die hinter der Mobilitätswende stehenden politischen Ziele zu erreichen. Nur so könne die Einführung des Deutschlandtaktes und der dafür zwingende Aus- und Neubau sowie die Modernisierung der Schieneninfrastruktur gelingen. Darin sind sich die Verbände der Wettbewerbsbahnen ALLRAIL, mofair und NEE sowie die Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL), der Hauptverband der Deutschen Bauindustrie, der Verbraucherzentrale Bundesverband (vzbv) sowie der Fahrgastverband Pro Bahn einig.

Eine solche Reform kann für die beteiligten Verbände vor allem dann gelingen, wenn sich Ausbau und Erhalt der Schieneninfrastruktur an einer nachhaltigen Bau- und Instandhaltungsstrategie orientieren, die Vollsperrungen und großräumige Umleitung möglichst reduzieren soll. Die Umsetzung sollte durch die Gründung und Aufsicht eines eigenständigen Bundesschieneninfrastrukturunternehmens erfolgen, damit das Infrastrukturmanagement sowohl am Gemeinwohl als auch an den bundesweiten Netznotwendigkeiten ausgerichtet werden könne. Für ausreichend Finanzierungssicherheit sei ein „Schienenfonds“ zu schaffen,

der mit der erwähnten Ausbau- und Instandhaltungsstrategie verknüpft werden müsse.

„Die Bahn ist fit für die Zukunft, wenn die nächste Bundesregierung Netz und Betrieb trennt“, stellt vzbv-Vorstand Klaus Müller fest. „Bahnfahren muss für Verbraucherinnen und Verbraucher einfacher und attraktiver werden. Der Staat muss die Schieneninfrastruktur langfristig erhalten und ausbauen. Das ist die Basis für einen stärkeren und faireren Wettbewerb auf der Schiene, der Innovationen fördert und die Zufriedenheit der Verbraucher erhöht.“



► Vom Bund fordern die Verbände, sich auf seine Kernaufgaben zu konzentrieren.

Dazu gehören die Festlegung schienenpolitischer Ziele, die Finanzierung der Infrastruktur sowie die Aufsicht und Regulierung dieser zu verantworten. Hingegen bräuchten im fairen Wettbewerb erbrachte Verkehrs- und Vertriebsdienste Vorteile für die Kunden. Staatliches Engagement sei nur beim Abbau oder der Verhinderung von monopolartigen Strukturen erforderlich. „Nur wenn die Eisenbahnverkehrsunternehmen eigenverantwortlich und selbstständig im Gesamtmarkt agieren können, während der Staat sich als bundeseigene Infrastrukturgesellschaft auf die Bereitstellung einer leistungsfähigen Infrastruktur und die Überwachung eines fairen Wettbewerbs konzentriert, hat die Schiene die Zukunft, die sie als das ökologischste aller Verkehrsmittel verdient“, sagt GDL-Vorsitzender Claus Weselsky.

Auch das jüngste Sektorgutachten der Monopolkommission

zur bisherigen Bahnpolitik stütze diese Forderungen, sagt mofair-Präsident Dr. Tobias Heinemann. „Viele der seit langem von mofair kritisierten Aspekte sind im Gutachten enthalten.“ Die Monopolkommission fordert etwa eine unternehmensübergreifende Förderung der Schiene statt Eigenkapitalerhöhung für die DB AG, Kündigung der Beherrschungsverträge im DB-Konzern, separate Dividendenzahlung von Infrastruktur- und Trans-

porttöchtern der DB an den Eigentümer Bund, wettbewerbliche Organisation des Deutschlandtakts und die Freigabe von Daten für Tarif und Vertrieb. Umso wichtiger sei es nun, dass die Bundesregierung in der kommenden Legislaturperiode die richtigen Schlüsse ziehe und die Vorschläge ihres eigenen, unabhängigen Beratungsgremiums schnellstmöglich umsetze, so Heinemann. „Nur so kann der Schienensektor weiter gestärkt werden und einen positiven Beitrag im Kampf gegen den Klimawandel leisten.“ —



Es ist Zeit für eine neue Bahnreform, um Ineffizienzen abzustellen und gemeinsam als gesamte Bahnbranche dem Klimawandel entschieden zu begegnen.



Dr. Tobias Heinemann, mofair-Präsident und Sprecher der Geschäftsführung der Transdev GmbH

Gute Gründe für eine Bahnreform 2.0

- **Aktiver Klimaschutz kann nur gelingen, wenn eine umfassende Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene erfolgt.** Dies setzt eine qualitativ hochwertige und zuverlässig nutzbare Schieneninfrastruktur voraus. Nur so kann ein ausreichendes Schienenverkehrsangebot ohne Kapazitätskonflikte ermöglicht werden. Das Schienennetz des Bundes muss daher kunden- und wachstumsorientiert sowie gewinnfrei betrieben werden.
- **Bauen und Fahren muss der Fokus im Schienensektor werden,** dafür ist die Entwicklung und Anwendung einer nachhaltigen Ausbau- und Instandhaltungsstrategie notwendig. Vollsperrungen und großräumige Umleitungen müssen auf das absolute Mindestmaß reduziert werden.
- **Dafür ist ein eigenständiges, unabhängiges und am Gemeinwohl orientiertes Bundesinfrastrukturunternehmen notwendig.** Für die Bereiche mit natürlichen Monopolen (Gleisnetz,

Stationen, Bahnstromnetz) gehören Holdingstrukturen sowie Gewinnabführungsverträge der Vergangenheit an. Hier ist die Aufsicht so zu besetzen, dass der Sektor maßgeblich beteiligt ist.

- **Die Finanzierung der Schieneninfrastruktur ist durch geeignete Instrumente dauerhaft sicherzustellen.** Dafür ist die langfristig verbindliche und auskömmliche Finanzierung durch Schaffung eines „Schienenfonds“ sicherzustellen. Ein Umsetzungskonzept „Planung und Bau Schiene“ unter Berücksichtigung des notwendigen Mittelhochlaufs auf mindestens 3 Mrd. Euro pro Jahr ist dafür notwendig.
- **Eine weitere Stärkung des Wettbewerbs muss sichergestellt werden.** Der Bund sollte sich auf seine Kernaufgaben konzentrieren: verkehrspolitische Ziele beschließen, gesetzlichen Rahmen gestalten, Finanzierung der Infrastruktur sicherstellen, Aufsicht und Regulierung verantworten. Im fairen Wettbewerb erbrachte Verkehrs- und Vertriebsdienste bringen Vorteile für die Kunden, staat-

liches Engagement ist hier allenfalls bei Abbau oder Verhinderung von monopolartigen Strukturen notwendig. —

► www.mofair.de → Positionen und Stellungnahmen

**Endlich am Zug:
Zweite Bahnreform**
Gemeinsame Positionen im Eisenbahnsektor

Mit Wasserstoff in die Zukunft

Die Transdev-Gruppe geht beim Thema emissionsfreier Nahverkehr weiter voran. Auf Strecken der Bayerischen Regiobahn (BRB) soll in einem Pilotprojekt ab 2023 erstmals ein innovativer Wasserstoffzug im Alltagsbetrieb getestet werden.

Auch im Eisenbahnbereich ist Wasserstoff eine der Alternativen zu dieselbetriebenen Fahrzeugen. „Als innovatives und technologieoffenes Unternehmen wollen wir die Chance nutzen, gemeinsam mit dem Freistaat Bayern und der Bayerischen Eisenbahngesellschaft einen Wasserstoffzug der Firma Siemens in zwei unserer Netze zu testen“, erklärt BRB-Geschäftsführer Fabian Amini. Noch dazu, wo die internationale Transdev-Gruppe der größte Betreiber von Elektrobussen in Europa ist und bereits Erfahrungen mit Wasserstoffbussen besitzt.

Der zweiteilige Triebzug auf Basis des Fahrzeugkonzepts Mireo von Siemens Mobility soll unter anderem auf der von der

BRB betriebenen Strecke Augsburg – Füssen getestet und ab Mitte 2023 eingesetzt werden. Dr. Tobias Heinemann, Sprecher der Transdev-Geschäftsführung, sieht in dem Probetrieb in Bayern die konsequente Fortsetzung der Transdev-Firmenphilosophie: „Wir sind für alles offen, was dem Klimaschutz nachhaltig dienen kann, und dazu gehört auf jeden Fall auch der Antrieb mit Wasserstoff. Und mit unserer Schwestergesellschaft Rhenus haben wir bereits einen kompetenten Partner an der Seite, der uns bei der Wasserstofflogistik unterstützen kann.“

Die Elektrifizierung möglichst vieler Bahnstrecken sei nach wie vor die ökologisch und ökonomisch beste Lösung für die dringend

erforderliche Energiewende im Verkehr, meint Fabian Amini. Aber überall, wo diese nicht möglich oder sinnvoll sei, bedürfe es alternativer Antriebslösungen, damit die Mobilität klimaneutral werden könne. Arnulf Schuchmann, der als technischer Geschäftsführer bei der BRB für die Umsetzung des Projektes verantwortlich ist, erläutert den zeitlichen Horizont: „Der Zug wird im Laufe des Jahres 2023 seine Jungfernfahrt absolvieren und ab Januar 2024 in unseren Netzen Ostallgäu-Lechfeld und Ammersee-Altühltal für etwa zweieinhalb Jahre unterwegs sein“.

Bis zum Start hat die BRB allerdings noch einige Vorbereitungen zu treffen. Besondere Sicherheitsauflagen gilt es zu berücksichtigen, denn Wasserstoff ist ein explosives Gas. Für die Wartung des „Mireo Plus H“ muss das Personal geschult werden. Betankungsdauer, Abschleppkonzept, Ausarbeitung der Strecke und viele andere Aktivitäten haben bereits begonnen. „Viele Details, und dazu zählen auch die Topographie der Strecke, Platzverhältnisse für Betankungsanlagen und rechtliche Vorgaben, sind entscheidend dafür, welcher Antrieb wo sinnvoll ist“, beschreibt Arnulf Schuchmann die weiteren Herausforderungen. „Wir sind sehr gespannt, unter welchen Rahmenbedingungen, nach Erprobung und Auswertung in einigen Jahren, der Einsatz von Wasserstoffzügen als klimaschonend und gleichzeitig auch rentabel betrachtet werden kann.“



➔ www.mobility.siemens.com

Der Wasserstoffantrieb des Mireo Plus H



1 Die Räder werden von umrichter gespeisten **Asynchronmaschinen** angetrieben.

2 Brennstoffzelle der nächsten Generation mit hoher Leistungsdichte und langer Lebensdauer.

3 Wasserstofftank mit innovativem System zur Schnellbetankung. Intelligente Schnittstelle zur Kommunikation zwischen Zug und Tankstelle.

4 Bordnetzrichter mit SiC-Technologie für hohen Wirkungsgrad und verringerten Lärmemissionen.

5 Traktionsbatterie in neuester Lithium-Ionen-Technologie – sehr sicher und besonders langlebig. Beim Bremsen wird Energie zwischengespeichert.

Grafik/Animation: Siemens

HANNOVER

Frühzeitiger Start im Netz der S-Bahn Hannover

Früher als geplant wird Transdev erste Verkehrsleistungen auf drei Strecken der S-Bahn Hannover übernehmen. Die Aufgabenträger Region Hannover, die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH und der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe haben jetzt die Transdev-Gruppe mit einem Probetrieb als Echtbetrieb auf drei Strecken im Netz der S-Bahn Hannover beauftragt. Zum Fahrplanwechsel am 12. Dezember 2021 wird Transdev für sechs Monate bis Juni 2022 den S-Bahn-Verkehr auf den Linien von Hannover Hbf nach Hildesheim (S3) sowie über Burgdorf nach Celle (S6 und S7) übernehmen. Zum Einsatz werden dabei die neuen Züge vom Typ Stadler Flirt 3 XL kommen, die von eigenem Transdev-Personal gesteuert werden. „Wir sind sehr gut auf die Übernahme der ersten S-Bahn-Verkehre vorbereitet und freuen uns darauf, schon Ende dieses Jahres loslegen zu können“, sind sich Hartmut Körbs und Nadine Böger, Geschäftsführende der Transdev Hannover GmbH (SBH), einig. „15 der neuen Fahrzeuge werden bis zum Betriebsstart ausgeliefert und zugelassen sein, zudem haben wir bereits ausreichend Personal ausgebildet.“ Mit dem kleinen Fahrplanwechsel im Juni 2022 übernimmt Transdev die restlichen sieben Strecken des S-Bahn-Netztes Hannover. „Wir möchten den Betreiberwechsel für die Fahrgäste so angenehm und einfach wie nur möglich gestalten“, betonen Regionspräsident Hauke Jagau und



Verkehrsdezernent Ulf-Birger Franz für die Region Hannover. Dazu werden die modernen Züge mit Steckdosen am Sitzplatz und kostenfreiem WLAN beitragen. Großer Wert wurde bei der Entwicklung der Fahrzeuge auf die Barrierefreiheit gelegt. In Zusammenarbeit mit unterschiedlichen Verbänden ist so ein Innenraum entstanden, der die individuellen Bedürfnisse der Fahrgäste berücksichtigt. —

➔ www.sbahn-hannover-2022.de

BERLIN

Unterstützung für Opfer der Flutkatastrophe

Groß war die Anteilnahme und die Hilfsbereitschaft in Deutschland nach der verheerenden Flutkatastrophe Mitte Juli 2021. Auch innerhalb der Transdev-Gruppe erklärten sich zahlreiche Kolleg*innen spontan dazu bereit, die Betroffenen vor Ort zu unterstützen. Auch Unternehmen und Mitarbeitende aus der Transdev-Gruppe waren von den schweren Überschwemmungen betroffen. Viele Verkehre, vor allem im stark betroffenen Landkreis Ahrweiler und im Eifelkreis Bitburg-Prüm, mussten weitgehend eingestellt werden. „Leider mussten wir feststellen, dass auch Mitarbeitende der Ahrweiler Verkehrs GmbH (AWV) direkt von dem Unglück betroffen sind und teils schwere Schäden an Häusern und Eigentum erleiden mussten“,

berichtet Henrik Behrens, Geschäftsführer Bus der Transdev-Gruppe.

Die Hilfsbereitschaft innerhalb der Transdev-Gruppe war und ist immer noch groß.

Sowohl die Geschäftsführung als auch zahlreiche Mitarbeitende spendeten, um den Betroffenen vor Ort möglichst rasch finanzielle Hilfe zukommen zu lassen. Auch Sachspenden wie Elektrogeräte oder Fahrzeuge wurden geleistet, da vor Ort alles gebraucht wurde, vom Bügeleisen über Staubsauger bis zu Waschmaschinen. Einzelne Kolleg*innen aus der Gruppe waren durch ihre Mitgliedschaft bei der Freiwilligen Feuerwehr oder dem Deutschen Roten Kreuz zudem direkt vor Ort im Hilfeinsatz. Unterstüt-

zung ist weiterhin über ein Spendenkonto bei der AWV möglich. Spenden werden so schnell wie möglich den direkt betroffenen Kolleg*innen zur Verfügung gestellt. —



NORDHOLLAND

Erste emissionsfreie Buskonzession für Transdev

In den Niederlanden hat die Provinz Nordholland die erste komplett emissionsfreie Buskonzession des Landes vergeben. Die Transdev-Gruppe wird in der Region Gooien Vechtstreek im Rahmen der bis Ende 2030 laufenden Konzession im Laufe des Jahres 2022 alle Busse mit Verbrennungsmotoren durch elektrische ersetzen. Die Busse tragen zu einem sauberen und leisen Busverkehr in der Region Hilversum bei. Transdev leistet so einen wichtigen Beitrag zu den gesetzten Klimazielen in der Region.

Im Rahmen der neuen Konzession werden insgesamt 33 E-Busse von VDL und 39 von Ebusco zum Einsatz kommen. Dabei handelt es sich um um 28 Fahrzeuge vom Typ VDL Citea, fünf VDL Midcity und 33 Ebusco 3.0 sowie weitere sechs Ebusco 3.0 ab 2024. Die Busse werden mit Wind- und Sonnenenergie aus der Region geladen und im roten Transdev-Design unterwegs sein. Bisher hatte Transdev Nederlands die Konzession unter der Marke Connexion betrieben – mit grün lackierten Bussen. An vier Standorten in Hilversum und Huizen wird noch bis Ende dieses Jahres an der Infrastruktur zum Laden der neuen Busse gearbeitet. Im Jahr 2022 soll dann die gesamte Flotte emissionsfrei sein.

Die neuen Busse zeichnen sich durch eine innovative Bauweise aus Verbundwerkstoffen aus und sind um rund 25 Prozent leichter als bisherige Fahrzeuge. Der Energieverbrauch sinkt dadurch, während die Reichweite der E-Busse zunimmt. Die Fahrzeuge werden durchschnittlich 110.000 Kilometer pro Jahr zurücklegen und per Plug-in geladen. Ein weiterer Pluspunkt des Verbundwerkstoffs ist seine enorme Stabilität, die eine deutlich längere Lebensdauer ermöglicht und für einen jahrelangen Einsatz der nagelneuen Busse sorgt.

Aufgrund des geringen Energieverbrauchs der Busse und der damit verbundenen hohen Reichweite ist eine Zwischenladung in der Regel nicht mehr notwendig. Das wirkt sich erheblich auf die Kosten aus, die in Bezug auf Ladeinfrastruktur und Ladezeit anfallen. Pro Bus bedeutet das eine CO₂-Reduktion von ungefähr einem Kilogramm pro gefahrenem Kilometer. Über die gesamte Vertragslaufzeit werden durch die Elektrobusse somit mehr als 30 Millionen Kilogramm CO₂ eingespart. —



Emissionsfrei: Manu Lageirse, CEO von Transdev Niederlande (rechts), freut sich mit den Vertragspartnern Jeroen Olthof und Annette Wolthers auf die Zukunft mit den neuen E-Bussen in der Region Hilversum.

CHEMNITZ

Mit dem Zug nach Berlin zum Tag der Deutschen Einheit



In diesem Jahr fährt die Mitteldeutsche Regiobahn (MRB) mit einem Sonderzug am ersten Oktoberwochenende von Plauen über Zwickau, Chemnitz und Döbeln nach Berlin Hbf zum Tag der Deutschen Einheit. Die Hinfahrt startet morgens in Plauen, zurück geht es ab Berlin gegen 17 Uhr. Fahrgäste können so bequem gemeinsam mit der Familie oder Freunden einen tollen Städtetrip in die Hauptstadt erleben. Das Guten-Tag-Ticket-Berlin gibt es ab 34 Euro

zum Beispiel ab Zwickau. Es gilt für eine Hin- und Rückfahrt – wahlweise an einem oder an zwei Tagen, so dass in Berlin auch übernachtet werden kann. Bis zu drei Kinder fahren kostenlos. Die Tickets sind limitiert und in den MRB-Kundencentern, bei den Partneragenturen sowie in den regulären MRB-Zügen auf den Linien RE 3, RB 30, RB 45, RE 6 und RB 110 erhältlich.

➔ www.mitteldeutsche-regiobahn.de

MittelWeserBus

Hybridbusse für umweltfreundlichen Stadtbusverkehr



Startklar: Gemeinsam schickten Vertreter*innen von Stadt und Transdev am 1. August 2021 den MittelWeserBus in Nienburg auf den Weg.

Die Transdev Service West GmbH hat am 1. August 2021 unter der Marke MittelWeserBus den Stadtverkehr in Nienburg/Weser für die nächsten zehn Jahre übernommen. Mit zwölf Fahrzeugen werden im Auftrag der Stadtbusgesellschaft Nienburg/Weser sechs Linien bedient und fast 500.000 Fahr-

plankilometer pro Jahr erbracht. Die Marke MittelWeserBus ist in der Region keine Unbekannte: Bereits seit einigen Jahren sind mehr als 60 moderne Fahrzeuge von MittelWeserBus im öffentlichen Verkehr des Landkreises Nienburg/Weser unterwegs. Iris Köhler, Geschäftsführerin der Stadtbusgesellschaft Nienburg/Weser, freute sich auf

die weitere Zusammenarbeit: „Mit MittelWeserBus haben wir uns für einen etablierten Partner entschieden, der über Jahre gezeigt hat, dass er verlässlich guten und reibungslosen ÖPNV erbringen kann.“

Fabrikneue Mild-Hybrid Fahrzeuge von Mercedes sind nun in Nienburg im Einsatz. Diese nutzen für den Antrieb anteilig anstatt eines Verbrennungsmotors elektrischen Strom und senken so die Emissionen und die Umweltbelastung nachhaltig. Dank des Elektroantriebs ist zudem die Geräuschentwicklung deutlich geringer. Alle Fahrzeuge in der Stadt sowie im Landkreis Nienburg sind außerdem mit einer besonderen Versiegelung von Flächen beschichtet worden, die dem Covid-19-Virus und auch anderen Bakterien und Viren kein Raum zur Entfaltung geben. Dieser Schutz, der selbstverständlich im Labor getestet und in Praxistests geprüft wurde, hält bis zu 14 Monate und ist leicht am Siegel im Bus zu erkennen. —

Mit dem London-Taxi spät abends bequem nach Hause fahren

Wer gerne einmal mit einem modernene Londoner Taxi-Cab im Nahverkehr unterwegs sein will, kann dies seit 6. August 2021 am Wochenende in Rendsburg und Umgebung tun. Schleswig-Holsteins Verkehrsminister Dr. Bernd Buchholz gab zusammen mit Dr. Juliane Rumpf (Kreistagspräsidentin Rendsburg-Eckernförde) und Dr. Arne Beck (Geschäftsführer NAH.SH GmbH) den Startschuss für den neuen flexiblen Shuttle-Service namens „remo“. Das neue Mobilitätsangebot für Rendsburg und Umgebung kann per App gebucht werden und verkehrt zum Nahverkehrstarif ohne Linien- und Fahrplanbindung. Gehalten wird an über 900 bestehenden und virtuellen Haltestellen, die in der App angezeigt werden. Insgesamt fünf Fahrzeuge sind für remo freitags und samstags von 21 bis 3 Uhr und sonntags von 21 bis 0 Uhr im Einsatz. Die Buchung erfolgt digital mit der neuen App „Nah.Shuttle“ oder per Telefon über den Kundenservice der Transdev Service GmbH in Neubrandenburg. Insgesamt werden für „remo“ fünf barrierefreie Neufahrzeuge durch die Transdev Nord GmbH als Vertragspartner des Kreises eingesetzt. Dies sind zwei be-

sonders auffällige und geräumige „London Cabbies“ von LEVC TX Shuttle mit Hybridantrieb, zwei rein elektrische Mercedes eVito Tourer sowie ein MAN TGA EURO 6. Das auf drei Jahre angelegte Projekt wird wissenschaftlich begleitet. —

➔ www.nahshuttle.de



TWV Teutoburger Wald Verkehr

Transdev betreibt kompletten Nahverkehr im Kreis Gütersloh

Die Transdev Service West GmbH (TDSw) hat am 1. August 2021 das Linienbündel Gütersloh Nord für die kommenden zehn Jahre übernommen und betreibt unter der Marke Teutoburger Wald Verkehr (TWV) nun kreisweit den kompletten Nahverkehr. Bei dem Auftrag kommen rund 50 Fahrzeuge vom Gelenkbus bis zum Rufbus auf 22 Linien und einer Nachtbuslinie zum Einsatz. Rund 75 Mitarbeitende sind im Fahrdienst im Einsatz. Die neu beschafften sowie bereits eingesetzten Busse verfügen über eine hochwertige Ausstattung unter anderem mit WLAN, USB-Steckdosen und Abbiegeassistenten. Die Fahrzeuge werden auch die Stadt Bielefeld und den Kreis Herford (Spenge) bedienen und bis nach Niedersachsen (Melle-Neuenkirchen) hineinfahren. In der Stadt Werther gehört auch der Betrieb eines Bürgerbusses in die Ortsteile zu dem Auftrag. Dieser hat Anschluss in Werther am ZOB, wo ein 15-Minuten-Takt in Richtung Bielefeld besteht.

Die Transdev-Gruppe kann bereits auf eine lange Geschichte im Raum Gütersloh zurückblicken. Nach dem Gewinn aller ausgeschriebenen Linienbündel betreibt Transdev nun mit über 150 Bussen

den gesamten Nahverkehr im Kreis Gütersloh bis auf den Stadtverkehr Gütersloh, der durch Direktvergabe an die Stadtwerke Gütersloh vergeben ist. Trotz großer Herausforderungen auch angesichts der Corona-Pandemie hat der Betriebsstart sehr gut funktioniert, was durch Lob vieler Kommunen untermauert wurde. —



Motivation für Fahrgäste: Belohnung bei Anreise per Bahn

Die Mitteldeutsche Regiobahn (MRB) hat es sich zum Ziel gesetzt, noch mehr Fahrgäste in der Region Leipzig zur Nutzung von Bussen und Bahnen als umweltfreundliche Reise-Alternative zu motivieren. Damit sich dies für Einheimische sowie für Gäste der Region auch finanziell lohnt, hat die MRB mit ausgewählten Kooperationspartnern Vergünstigungen vereinbart, wenn die Anreise mit der Bahn erfolgt. Entlang der Eisenbahnlinien Leipzig – Grimma – Döbeln (RB 110) und des VVO-Dieselnetzes rund um Dresden gibt es vielfältige und interessante Freizeit-Ziele. Diese hat die MRB nun zusammen mit den Rabatt-Möglichkeiten in einem übersichtlichen Flyer veröffentlicht. Die Ausflugs-Tipps reichen vom Kletterwald über Museen bis hin zu Burgen. Bei Anreise mit der Bahn gewähren viele Kooperationspartner Vergünstigungen, teilweise bis zu 50 Prozent des Eintrittspreises.

Die Rabatt-Coupons sind im Ausflugsflyer enthalten, der in den MRB-Zügen und bei den Kooperationspartnern ausliegt. Die Coupons können noch bis zum 31. Oktober 2021 eingelöst werden. Die einzige Voraussetzung dafür ist, dass die Anreise mit den

Zügen der MRB erfolgen muss, wobei selbstverständlich auch andere öffentliche Verkehrsmittel wie Bus und S-Bahn kombiniert werden können. Alle Freizeit-Ziele sind mindestens stündlich gut zu erreichen. Informationen zu allen Partnern, den Rabatten und Vergünstigungen sowie den Fahrtmöglichkeiten finden sich auf der Webseite der MRB. —

> www.mitteldeutsche-regiobahn.de



„Nachtzüge sind Teil der Mobilitätswende.“

Ich bin Transdev: Seit dem 28. Juni 2021 verbindet der Nachtzug von Snälltåget, einem Tochterunternehmen der internationalen Transdev-Gruppe, Berlin mit Kopenhagen und Stockholm. Doch bis der Nachtzug über Grenzen hinweg endlich fahren konnte, waren hohe Hürden zu überwinden. Christian Heinze, Referent Schwedenverkehr bei der Mitteldeutschen Regiobahn, fungiert als Schnittstelle zwischen Schweden und Deutschland und hat wesentlichen Anteil am Erfolg des Projektes.

Herr Heinze, wo lagen die größten Herausforderungen?

Die Corona-Pandemie machte uns mehrfach einen Strich durch die Rechnung. Wir konnten den Verkehr, welcher im April 2020 über die Route Sassnitz – Trelleborg via Fähre starten sollte, so nicht aufnehmen und mussten viermal umplanen. Die Änderung der Strecke über den Landweg durch Dänemark glich einer komplett neuen Verkehrsaufnahme mit vollem Programm.

Was mussten Sie konkret alles planen?

Ich habe mich um alle Fragen rund um die Zugfahrt durch Deutschland sowie um Budget-, Kosten- und Dienstplanung gekümmert. Wir mussten den grenzüberschreitenden Verkehr Flensburg Grenze – Padborg in Dänemark regeln. Die Triebfahrzeugführer*innen mussten im Grenzbereich vor Ort geschult werden und die diversen Vorschriften von Unfallverhütung bis Sicherheits-Management beherrschen. In enger Zusammenarbeit mit unseren schwedischen Kolleg*innen habe ich die Fahrplantrassen bestellt, Triebfahrzeuge und Personal angemietet sowie die Abstellung des Zuges tagsüber in Berlin organisiert. Mit DB-Energie musste die Stromnetznutzung mit unserem grünen Stromlieferanten aus Tübingen abgestimmt werden. In der ersten Jahreshälfte bis zum Betriebsstart habe ich sehr viel Zeit investiert, aber es hat sich gelohnt.

Wie unterstützt Transdev in Deutschland beim Betrieb?

Neben der ganzen Planung geht es vor allem um die operative Begleitung des Zuges bei der Fahrt durch Deutschland durch unsere Leitstelle.

Warum ist Ihnen das Projekt so wichtig und als „Ihr Baby“ ans Herz gewachsen?

Ich liebe dieses Projekt und bin unglaublich glücklich, daran teilhaben zu dürfen. Man merkt, dass Nachhaltigkeit im Bewusstsein der

Menschen immer wichtiger und innerhalb Europas weniger geflogen wird. Es ist wahnsinnig schön, an der Renaissance der Nachtzüge in Europa mitwirken zu können. Jeder kann einen Beitrag zu einer besseren, nachhaltigeren Welt leisten, ohne auf viel verzichten zu müssen. Nachtzüge sind wie Kreuzfahrtschiffe auf dem Festland. Man kann abends an einem wundervollen Ort einsteigen und morgens ganz ohne Anstrengung an einem anderen wundervollen Ort wieder aussteigen. Nachtzüge könnten einen wesentlichen Beitrag für die Mobilitätswende leisten, wenn das Angebot ausgebaut wird. Im Februar und März 2022 soll es daher auch über Nacht Winter-sportzüge nach Österreich in die Alpen geben. —

„Es ist wahnsinnig schön, an der Renaissance der Nachtzüge in Europa mitwirken zu können.“

Christian Heinze, Referent Schwedenverkehr und Betriebsplanung Mitteldeutsche Regiobahn



Der Snälltåget verbindet vier- bis fünfmal die Woche Berlin über Nacht mit Stockholm. Gehalten wird unter anderem auch in Hamburg, Malmö und bei Kopenhagen. Der Zug verkehrt durchgehend mit „grünem Strom“ und wird vom Transdev-Unternehmen Snälltåget als eigenwirtschaftliche Leistung ohne staatliche Unterstützung betrieben. Snälltåget betreibt bereits in Schweden Fernverkehrszüge zwischen Malmö und Stockholm. Im Winter und Sommer werden auch Nachtzugverbindungen angeboten. Tickets gibt es online auf der Webseite.

➤ www.snalltaget.se/en/



IMPRESSUM: Konzept und Gestaltung: Transdev GmbH, www.transdev.de, V. i. S. d. P. Barbara Reinhard, Redaktionsschluss: 16. September 2021;

Bildnachweis: S. 1, S. 8 (unten): SCRITTI; Seite 3: Siemens; alle anderen Transdev

Redaktionelle Betreuung: SCRITTI.Kommunikation, scritti.blog; Grafische Gestaltung: Gruppe Sepia, www.gruppe-sepia.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