NAHDRAN!

News aus der Transdev-Gruppe in Deutschland

Nr. 04
August 2016

DEUTLICHES WACHSTUM:
Transdev hat im Rhein-Main-Gebiet in großem Umfang Ausschreibungen für neue Busverkehre gewonnen
> Seite 3

ERFOLGREICHER NAHVERKEHRSTAG:
Der mobile Fahrsimulator lockte Anfang Juni auch prominente Besucher zum Transdev-Stand in Koblenz
> Seite 4

NEUSTART IN NEUSEELAND:
Mit deutscher Unterstützung hat Transdev in Wellington den Betrieb des regionalen Bahnnetzes übernommen
> Seite 6

„WIR BRAUCHEN EINE LANGZEITSTRATEGIE **FÜR DIE SCHIENE IN DEUTSCHLAND“**

Transdev fordert intelligentes und „fahrgastschonendes Bauen“ und Maßnahmen, um die Wettbewerbsfähigkeit des Systems Schiene wiederherzustellen.

Deutschland investiert im europäischen Vergleich noch immer viel zu wenig in die Schiene und hat andererseits mit die höchsten Preise zur Nutzung der Infrastruktur. Kann das System Bahn so überhaupt eine Zukunft haben? Im Interview erläutert Christian Schreyer, Vorsitzender der Geschäftsführung der Transdev GmbH, die Sicht der Wettbewerber.

Herr Schreyer, geht es mit der Schiene in Deutschland voran?
Die Allianz pro Schiene hat erst kürzlich wieder deutlich gemacht, dass wir in Deutschland viel zu wenig in die Schiene investieren – lediglich 56 Euro je Einwohner im Vergleich zu 192 Euro in Österreich oder gar 383 Euro in der Schweiz. Damit liegen wir am unteren Ende der Skala. Wichtiger ist jedoch, wie das Geld konkret investiert wird.

Reicht es denn, wie bisher einfach mehr Geld ins System zu pumpen?
Keineswegs, das ist ja oft nur ein Nullsummenspiel. Die Mittel müssen intelligenter, effizienter und ausgerichtet am höchsten Nutzen für das Gesamtsystem eingesetzt werden. Es macht keinen Sinn, wenn wie bisher ein Füllhorn über der Deutschen Bahn ausgeschüttet wird, und diese dann auf Teufel komm raus versucht, die Mittel möglichst schnell zu verbauen, bevor sie verfallen. Maßstab für die Mittelverwendung müssen aus unserer Sicht eine bundesweite Langzeitstrategie und ein „fahrgastschonendes Bauen“ sein. Das heißt, es muss intelligent geplant werden, Baustellenfahrpläne müssen in der Realität auch fahrbar sein, komplette Streckensperrungen müssen vermieden werden, und auch während Bauphasen muss die Streckenkapazität weitgehend erhalten bleiben.

Bund und Länder haben ja nun eine Trassenpreisbremse im SPNV beschlossen. Hilft das dem System Schiene?
Fürs Erste ja, wobei das Problem der generellen Unterfinanzierung damit nicht gelöst ist. Zumindest sind die exorbitanten Steigerungen der Nutzungsgebühren auf Kosten des SPNVs erst mal gestoppt. Generell muss es jedoch darum gehen, die Wettbewerbsfähigkeit des Systems Schiene wiederherzustellen. Dazu gehört eine wirklich wirksame Trassenpreisbremse, was nur durch andere Finanzierungskreisläufe

Fortsetzung auf Seite 2

Erfolgreicher Wettbewerb in Großbritannien: FIRST Great Western betreibt im Franchise-Verfahren das gesamte Bahnnetz im Südwesten Englands. Eine organisatorische Trennung zwischen Fern- und Nahverkehr gibt es dabei nicht.

transdev

Fortsetzung von Seite 1

möglich wird. Wenn die Nutzung der Schiene langfristig günstiger wird, wenn es überall fairen Wettbewerb bei Ausschreibungen gibt und europaweit die Grenzen bei den unterschiedlichen Bahnsystemen endlich überwunden werden, dann geht es auch mit der Schiene wieder bergauf. Zudem darf im Gegenzug die Nutzung der Straßen nicht immer weiter verbilligt werden. Auch hier müssen endlich faire Wettbewerbsbedingungen unter den unterschiedlichen Verkehrsträgern entstehen.

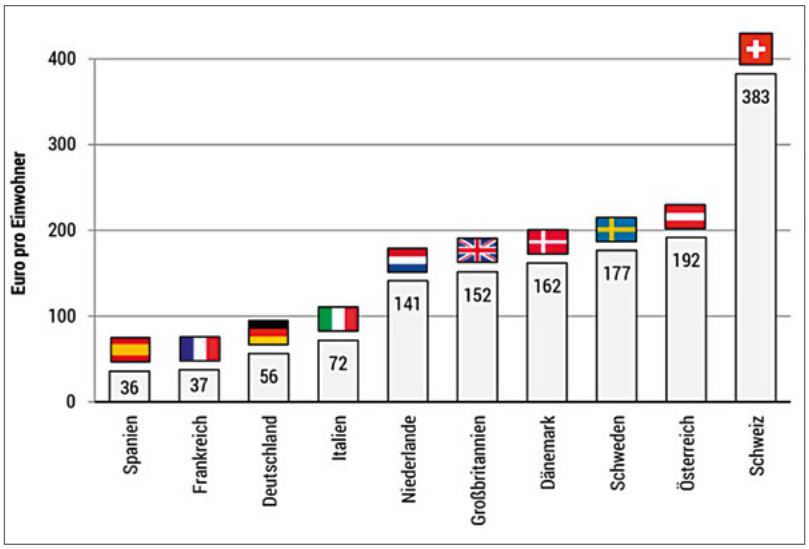
Wo läuft es denn besser als in Deutschland?
Ein Vorbild für Deutschland könnte Großbritannien sein. Dort ist man an vielen Stellen dank Wettbewerb und Unternehmertum deutlich weiter. Es wird mit 152 Euro pro Kopf fast dreimal so viel in die Schiene investiert wie in Deutschland. In London wird derzeit massiv an neuen Durchmesser-Linien gebaut, um die Kapazitäten in den Spitzenzeiten massiv zu erhöhen – und das, obwohl die Züge heute schon im Minutentakt verkehren. Davon sind wir in Deutschland noch Jahrzehnte entfernt.

„Wir brauchen ein System wie in England, wo es Konzessionen für ganze Netze und keine Unterscheidung zwischen Fern- und Nahverkehr gibt."

CHRISTIAN SCHREYER,
VORSITZENDER DER GESCHÄFTSFÜHRUNG
DER TRANSDEV GMBH

Was machen die Briten anders?
Die Nutzung der Eisenbahn hat sich in den vergangenen Jahrzehnten massiv erhöht, vielerorts fährt man an den Kapazitätsgrenzen. Dies ist vor allem dem Wettbewerb unter den Anbietern zu verdanken, auch und gerade im Fernverkehr. Die klassische Trennung zwischen subventioniertem Nah- und vermeintlich eigenwirtschaftlichem Fernverkehr gibt es in Großbritannien nicht. Es gibt nur schnelle und langsamere Züge. Manche fahren schnell aus London heraus, um dann am Ende der Linie an jedem Bahnhof zu halten. Zudem ist das Schienennetz unabhängig von einem Betreiber in staatlicher Hand. Bahnbetreiber bewerben sich um Konzessionen für den Betrieb kompletter Strecken oder ganzer Regionen, um dann sowohl Fern- als auch Nahverkehr aus einer Hand mit einem einheitlichen Fuhrpark anzubieten und zusätzlich auch die Stationen an den Strecken zu betreiben.

Der Staat subventioniert auf diese Weise, wo nötig, auch den Fernverkehr. Trotzdem gibt es auch „open access" Anbieter, die auf eigenes Risiko fahren. Zudem gibt es auch beim Vertrieb klare Konkurrenz. Jedes Bahnunternehmen verkauft über seine Webseite das gesamte landesweite Fahrscheinsortiment und versucht so, Kunden an sich zu binden. Dabei bleibt auch Raum für eigene unternehmerische Angebote.



Pro-Kopf-Investitionen der Staaten in die Schieneninfrastruktur (Quelle: Allianz pro Schiene, SCI)

Unterfinanziertes Schienennetz: Auch Transdev-Bahnen leiden vielerorts unter veralteter Technik und fehlender Elektrifizierung. Bei den Pro-Kopf-Investitionen des Staates in die Schieneninfrastruktur liegt Deutschland im europäischen Vergleich am unteren Ende. Die Allianz Pro Schiene fordert mindesten 80 Euro je Bürger.

„TRANSDEV WÄCHST KRÄFTIG IM RHEIN-MAIN-GEBIET“

Bad Homburg, Frankfurt, Offenbach und bald auch in Wiesbaden: Transdev-Busse nehmen Fahrt auf.

Die Transdev-Gruppe konnte jetzt weitere Ausschreibungen für Busverkehre im Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) in Hessen für sich entscheiden. So soll die Transdev Rhein-Main GmbH mit der Marke Alpina bereits ab Fahrplanwechsel im Dezember 2016 für acht Jahre das Linienbündel Offenbach-Ost betreiben. Zudem konnten mit der Nassauischen Verkehrs-Gesellschaft auch die Linienbündel RTK-Wiesbaden Nord und RTK-Bäderstraße gewonnen werden. Zugleich wurde in Frankfurt/Main die Vertragsverlängerung bis 2020 für das Linienbündel A im Stadtbusverkehr unterzeichnet. Für den Auftrag im Landkreis Offenbach mit jährlich knapp 790.000 Buskilometern auf drei Linien werden 13 Busse und 23 FahrerInnen benötigt. Auch die beiden Aufträge im Raum Wiesbaden starten bereits zum Fahrplanwechsel im Dezember 2016. Bei RTK-Wiesbaden Nord geht es um die Linie 271 Wiesbaden – Idstein und den Schnellbus X72 Wiesbaden – Limburg mit 13 Bussen und jährlich 850.000 Buskilometer. Der Auftrag läuft über sieben Jahre bis Ende 2023. Das Linienbündel RTK-Bäderstraße mit jährlich bis zu 692.000 Buskilometern beinhaltet die Linien 275 Wiesbaden – Nastätten/Katzenelnbogen sowie X76 Wiesbaden – Nastätten bei einer Vertragsdauer bis Ende 2024. In Frankfurt am Main konnte mit dem lokalen Aufgabenträger traffiQ die Verlängerung des Vertrages für den Betrieb des Linienbündels A um weitere zwei Jahre von Dezember 2018 bis Dezember 2020 unterzeichnet werden. Transdev betreibt diese Verkehre mit 143 Beschäftigten und 63 Fahrzeugen bereits seit 2006 und hatte 2012 die Neuausschreibung bis 2018 gewonnen. „Wir sind schon stolz, dass wir so kurz nach dem jüngsten Zuschlag für den kompletten Busverkehr in Bad Homburg und Umgebung unsere Erfolgsserie im Rhein-Main-Gebiet fortsetzen und mehrere hundert Arbeitsplätze längerfristig sichern können“, sagt Tobias Heinemann, Geschäftsführer Marketing & Vertrieb der Transdev GmbH.

BUSAUFTRÄGE IM RHEIN-MAIN-VERKEHRS-VERBUND

38
LINIEN IN BAD HOMBURG UND UMGEBUNG

3
NEUE LINIENBÜNDEL IN OFFENBACH UND WIESBADEN

8,5 Mio.
FAHRPLAN-KILOMETER INSGESAMT

300
ARBEITSPLÄTZE

Bad Homburg: Transdev gewinnt Folgeauftrag bis 2024

Die Transdev Rhein-Main GmbH soll auch in den kommenden acht Jahren alle städtischen Buslinien in den Nachbarstädten Bad Homburg, Oberursel und Friedrichsdorf betreiben. Bei der entsprechenden Ausschreibung hat Transdev alle drei Teillose gewonnen. Der Folgeauftrag beginnt am 1. Januar 2017 und endet am 31. Dezember 2024 mit einer Verlängerungsoption von zwei Jahren. Insgesamt umfasst das künftige Verkehrsangebot 38 Linien in den drei Städten, für deren Betrieb mehr als 50 Busse in einem Gesamtwert von über 11 Millionen Euro von der Transdev GmbH beschafft werden. Da der neue Auftrag ein vergleichbares Volumen wie der aktuelle Interimsauftrag hat, können alle der zum Jahreswechsel von Transdev neu geschaffenen Arbeitsplätze erhalten werden.

Deutscher Nahverkehrstag lockte die Besucher

Vom 1. bis 3. Juni 2016 fand in Koblenz der 11. Deutsche Nahverkehrstag mit über 700 Teilnehmerinnen und Teilnehmern aus fünf verschiedenen Ländern statt. Die drei Tage waren gefüllt mit spannenden Vorträgen und Diskussionsrunden zum Motto: „Die Entdeckung des Fahrgastes". Eine begleitende Fachmesse bot ausreichend Gelegenheit, sich auszutauschen und neue brancheninterne Kontakte zu knüpfen. Die Transdev-Gruppe war erstmals als Mitveranstalter aufgetreten und hatte mit Shuttle-Bussen die Besucher vom Hauptbahnhof zur Messehalle gebracht. Großen Zuspruch am Transdev-Messestand fand vor allem der mobile Fahrsimulator, der für die Fort- und Ausbildung von Triebfahrzeugführern genutzt wird und ausprobiert werden konnte. Zum Messeauftakt besuchte den Fahrsimulator am Transdev-Stand auch Staatssekretär Andreas Becht aus dem rheinland-pfälzischen Verkehrsministerium (im Foto oben rechts mit Christian Schreyer).

> www.deutschernahverkehrstag.de

PARIS

Thierry Mallet wird neuer CEO von Transdev international

Der Transdev-Aufsichtsrat hat Thierry Mallet zum neuen Vorsitzenden der Geschäftsführung (CEO) und „Chairman des Executive Board" von Transdev international berufen. Thierry Mallet wird diese Position ab 9. September 2016 übernehmen. Er kam 2003 zur Suez-Gruppe und war seit 2010 als Vizepräsident und Mitglied der Geschäftsführung für das internationale Geschäft und seit 2013 für den Bereich Innovation, Business Performance und Marketing verantwortlich. Interim-CEO von Transdev international ist bis September Marcos Garcia, CFO der Transdev-Gruppe. Jean-Marc Janaillac, seit Dezember 2012 CEO von Transdev international, hat die Gruppe zum 4. Juli 2016 verlassen, um das Amt des CEO der Air France-KLM Gruppe zu übernehmen.

CHEMNITZ

Betriebsstart in Sachsen

Transdev hat mit der „Mitteldeutschen Regiobahn" (MRB) am 12. Juni 2016 feierlich das Elektronetz Mittelsachsen mit brandneuen Zügen vom Typ Coradia Continental (Alstom) übernommen. Diese sind nun regelmäßig bis Ende 2030 auf den drei Linien Dresden – Chemnitz – Zwickau – Plauen – Hof (RE 3), Dresden – Chemnitz – Zwickau (RB 30) und Chemnitz – Döbeln – Riesa – Elsterwerda (RB 45) im Einsatz. In Rekordzeit wurden mehrere MRB-Kundencenter fertiggestellt, so dass Fahrgäste nach langer Zeit Tickets wieder direkt vor Ort kaufen können und eine persönliche Beratung erhalten. Viel Lob gab es von den Fahrgästen auch für die Freundlichkeit der Kundenbetreuer. Der Service mit den hochmodernen, extrem leisen Zügen wird sehr geschätzt.

OSNABRÜCK

NordWestBahn-Werkstätten beweisen hohe Qualität

Alle fünf Werkstätten der Transdev-Tochter NordWestBahn haben jetzt in einem mehrstufigen Verfahren ihre Zertifizierungsfähigkeit als ECM (Entity in Charge of Maintenance „ECM") nachgewiesen und somit ihre Leistungsfähigkeit unter Beweis gestellt. Sie erfüllen damit bereits heute die hohen Kriterien der EU-Verordnung 445/2011. Bewertet wurden dabei die Bereiche Instandhaltungsmanagement und -entwicklung, Flottenmanagement sowie die operative Arbeit in den Werkstätten. Die NordWestBahn ist die erste Gesellschaft innerhalb der Transdev-Gruppe und das erste große private Eisenbahnunternehmen im Personenverkehr in Deutschland, das seine Konformität mit dem ECM-Standard nachgewiesen hat. Gleichzeitig erfüllt sie damit bereits heute unternehmensweit die Anforderungen, die im neuen Verkehrsvertrag zum Betrieb des Weser-Ems-Netzes festgelegt sind.

ERSTER ERFOLG **IN BADEN-WÜRTTEMBERG**

Bei der ersten größeren Ausschreibung rund um Stuttgart konnte sich Transdev durchsetzen.

Einen wichtigen Erfolg im Busbereich kann Transdev in Baden-Württemberg verzeichnen. Die neu gegründete Württembergische Bus-Gesellschaft mbH (WBG) konnte sich jetzt bei der Ausschreibung des „Linienbündel 8 Kirchheim/Teck" im Landkreis Esslingen durchsetzen. Es war das erste von knapp 50 Linienbündeln, die von den vier Landkreisen rund um die Landeshauptstadt Stuttgart in wettbewerblichen Verfahren vergeben werden sollen.

Bei dem Auftrag geht es um sieben Linien rund um Kirchheim/Teck mit jährlich rund 1,1 Millionen Fahrplankilometern mit hohen Qualitätsansprüchen an Mitarbeiter, Fahrzeuge, Kundenbetreuung und Fahrgastinformation. Der Vertrag startet zum 1. Januar 2017 und läuft über acht Jahre. Zum Einsatz kommen 18 Busse, die in der Sommersaison auf bestimmten Linien mit Fahrradanhängern verstärkt werden. Das Verkehrsgebiet beinhaltet teilweise aufgrund der Topographie am Rande der Schwäbischen Alb Herausforderungen für Fahrer und Fahrzeuge. Dank des langjährigen Know-hows in dieser Region konnte sich die Transdev-Gruppe bereits bei der ersten Ausschreibung in den vier Verbundlandkreisen des Verkehrsverbundes Stuttgart (VVS) durchsetzen.

Busfahrer spenden Preisgeld für Unwetteropfer

SCHWÄBISCH HALL. Die Belegschaft der Stadtbus Schwäbisch Hall GmbH hat spontan das Preisgeld eines Transdev-weiten Mitarbeiter-Wettbewerbs an die Opfer der Unwetterflut im nahegelegenen Braunsbach im Landkreis Schwäbisch Hall gespendet. Die Geschäftsführung der Transdev GmbH in Berlin hat den Betrag verdoppelt, so dass Anfang Juni 2016 auf direktem Weg ein Scheck in Höhe von 15.000 Euro übergeben werden konnte. Ende Mai hatten heftige Unwetter und Sturzfluten den Ort Braunsbach innerhalb weniger Stunden regelrecht verwüstet. Straßen waren durch Geröll und Gestein unpassierbar, ganze Häuser mussten in der Folge abgerissen werden. Der Teilbetrag von 7.500 Euro entstammt einem gruppenweiten Mitarbeiterwettbewerb zum Einsatz eines Fahrerassistenzsystems. Dieses unterstützt die Fahrer mit optischen Hinweisen in einer für die Fahrgäste angenehmen sowie klimaschonenden Fahrweise. Zur Motivation der Fahrerinnen und Fahrer läuft der Wettbewerb in Verbindung mit einem Prämiensystem. „Das Besondere in Schwäbisch Hall ist, dass die Belegschaft die ausgelobten Preise nicht persönlich in Anspruch nehmen möchte, sondern für einen guten Zweck spendet", erläutert Armin Hinderer, Stadtbus-Betriebsratsvorsitzender. Für die schnelle und unbürokratische Verteilung an die Betroffenen sorgten die Mitarbeiter persönlich.

Spende für Braunsbach: Ufuk Arslan, Sandra Vollmann, Armin Hinderer, Elko Röhrich und Markus Schäffler von Round Table 101, Michael Dalhof und Betriebsleiterin Sabine Dannemann (v.l.n.r.)

„Das betriebliche Gesundheitsmanagement nehmen wir sehr ernst. Wir stellen unseren Mitarbeitern Obstkörbe und Wasserspender zur Verfügung und bezuschussen den Besuch des örtlichen Schwimmbades.“

RALF KUSCHEL,
BETRIEBSLEITER BEI DER HEIDENHEIMER VERKEHRSGESELLSCHAFT

„Wir sind stolz auf solche MitarbeiterInnen, die sich nicht nur jeden Tag aufs Neue für die Fahrgäste einsetzen, sondern auch das Gemeinwohl im Blick haben.“

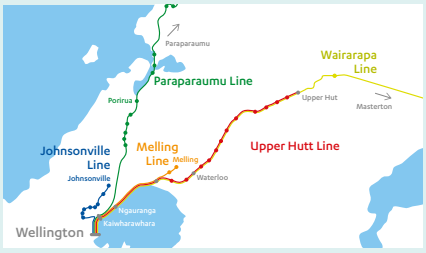
MICHAEL DALHOF,
GESCHÄFTSFÜHRER STADTBUS SCHWÄBISCH HALL GMBH,
ÜBER DIE SPENDENBEREITSCHAFT SEINER MITARBEITER

„Es gibt auf Görlitzer Gleisen kein Fahrzeug, das ich nicht bewegt hätte. Nach 43 Jahren freue ich mich nun auf ruhigere Zeiten.“

GABRIELE SCHELLENBERG,
43 JAHRE LANG TRAMFAHRERIN BEI DER GÖRLITZER VERKEHRS-GESELLSCHAFT

Wussten Sie schon...

...dass Transdev am 3. Juli 2016 in Neuseeland den Betrieb des regionalen Bahnnetzes Metlink rund um die Hauptstadt Wellington übernommen hat?
In einem Joint-Venture mit Hyundai Rotem betreibt die Transdev Wellington Ltd nun nach gewonnener Ausschreibung mehrere Vorortlinien mit wöchentlich 2.189 Zügen und rund 450 Mitarbeitern unter der Marke Metlink. Der Vertrag läuft über eine Zeit von neun Jahren mit der Option auf eine Verlängerung von bis zu sechs Jahren bei guter Leistung und zufriedenen Kunden. Niclas Flodin, Geschäftsführer von Transdev Wellington, sicherte zu, dass Transdev mit seiner weltweiten Expertise den Bahnverkehr in Wellington zuverlässiger machen und die Kundenzufriedenheit kontinuierlich verbessern wolle. Dazu gehörten



auch eine bessere Vernetzung von Bahn und Bus sowie ein einheitliches Ticketsystem für den gesamten Nahverkehr. Als Mitglied im Aufsichtsrat des neuseeländischen Unternehmens Transdev Wellington Ltd hat auch Christian Schreyer, Vorsitzender der Transdev-Geschäftsführung Deutschland, seine Bahnexpertise für einen erfolgreichen Betriebsstart mit eingebracht. Gemeinsam mit Kollegen aus der Pariser Transdev-Zentrale hat Schreyer an den Feierlichkeiten am 3. Juli in Wellington teilgenommen. Der länderübergreifende Austausch von Wissen und Know-how ist ein wichtiger Bestandteil des Erfolgsrezepts der Unternehmensgruppe.

Internationale Unterstützung: Véronique Subileau, Niclas Flodin, Richard Dujardin, Laurence Broseta und Christian Schreyer (v.l.) beim Betriebsstart von Transdev in Wellington.

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: 01.08.2016;
Fotos: Seite 1: SCRITTI, Seite 2: Marion Masuch (oben), Holger Jacoby (unten), Allianz pro Schiene (Infografik), Seite 3: SCRITTI, Seite 4: VMS (rechts), Seite 5: SCRITTI (oben), Ufuk Arslan (unten) Seite 6: Nikolai Schmidt (oben rechts), Ufuk Arslan (oben)
Redaktionelle Mitarbeit: SCRITTI.Kommunikation
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