

ELEKTRISCHER NAHVERKEHR:

In Eindhoven informieren sich deutsche Aufgabenträger über die E-Busflotte von Transdev

➤ Seite 5

INDIVIDUELLE LÖSUNGEN:

Transdev ist bundesweiter Mobilitätsdienstleister mit Bussen für Airbus Deutschland

➤ Seite 6

EISENBÄHNER MIT HERZ:

Aus der Transdev-Gruppe wurden gleich elf Kandidaten für den laufenden Wettbewerb nominiert

➤ Seite 7

FREIE FAHRT AUCH FÜR **DIE WETTBEWERBER**

Überlastetes Schienennetz: Transdev fordert gleiche Ampelschaltung für alle Bahnen und mehr Investitionen in die Infrastruktur. Finanzieller Schaden für alle Steuerzahler

An der roten Ampel warten, während andere rechts und links ungehindert vorbeirasen: Dieser Autofahrer-Albtraum ist für viele Pendler im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) bittere Realität. Auch 20 Jahre nach der Liberalisierung des Schienenverkehrs in Deutschland besteht zwischen den Eisenbahnverkehrsunternehmen immer noch eine Ungleichbehandlung: Eine unfaire Ampelschaltung auf dem oft überlasteten Schienennetz bevorzugt nicht nur den schnelleren Fernverkehr, sondern auch den langsameren Güterverkehr. In einem kurzweiligen Erklärvideo fordert die Transdev-Gruppe gleiche Ampelschaltungen für alle.

VERSÄTUNG OHNE EIGENE SCHULD

„Hier stehe ich mal wieder. Schon wieder bin ich unpünktlich“, seufzt zu Beginn des Erklärvideos ein animierter Zug der MittelrheinBahn, einer Bahn der Transdev-Gruppe. Denn er ist auf der linken Rheinstrecke zwischen Mainz und Köln oft verspätet unterwegs – und das ohne eigene Schuld. Dabei sei er selbst doch ein sehr pünktlicher und zuverlässiger Typ, erklärt der Zug weiter. Im rund eineinhalbminütigen Erklärvideo werden die Benachteiligung der Wettbewerbsbahnen bei der Trassennutzung gegenüber den Zügen der Deutschen Bahn (DB) und die daraus resultierenden Schäden für

Pendler und Steuerzahler thematisiert. Weil mittlerweile die ersten Abschnitte auf dem Schienennetz für überlastet erklärt werden, leiden die SPNV-Unternehmen besonders. Eigentlich gelte auf der Schiene das Prinzip „schnell vor langsam“, erläutert Tobias Heinemann, Sprecher der Geschäftsführung der Transdev GmbH. „In der Praxis müssen unsere Nahverkehrszüge aber nicht nur den DB-Fernverkehr, sondern oft auch langsamere Güterzüge vorbeilassen.“ Auch wenn die Transdev-Bahnen Verspätungen nicht selbst verschuldeten, müssten sie oft Strafen an den Aufgabenträger bezahlen. „Bei überlasteten Schienenabschnitten müssen vorgeschaltete Koordinierungsverfahren durchgeführt werden, um Belastungen für die Fahrgäste und Verkehrsunternehmen zu vermeiden“, sagt Heinemann.

GLEICHES RECHT FÜR ALLE

Wie in dem Erklärvideo deutlich wird, leiden die Pendler gleich auf doppelte Weise: Einerseits kommen sie zu spät zur Arbeit, zur Schule oder zum gemeinsamen Abendessen, andererseits entsteht ihnen – und allen anderen Steuerzahlern – ein finanzieller Schaden. Denn der SPNV wird vom Staat subventioniert. „Und dennoch muss er gegenüber dem Fern- und Güterverkehr, dessen Entgelt für die Schienennutzung komplett in die Kassen der DB fließt, viel zu oft zurückstecken. Das kann nicht im Sinne



Stau an der Schienenampel: Vorfahrt bekommen allzu oft die anderen

der Bürgerinnen und Bürger sein“, stellt Heinemann fest.

Die Lösung des Problems verrät der Zug im Transdev-Video: DB Netz müsse alle Bahnunternehmen gleich behandeln. Nur so könne ein fairer Wettbewerb auf der Schiene stattfinden, sagt er und schließt mit dem Satz: „Und ich kann endlich alle sicher, komfortabel und vor allem pünktlich an ihr Ziel bringen – das wäre was!“ —

➤ Der Kurzfilm findet sich in der Mediathek auf der Transdev-Webseite:

www.transdev.de/de/medien/mediathek/multimedia

siehe dazu auch Seite 2



Liebe Leserinnen und Leser,

wie die Allianz pro Schiene jedes Jahr aufs Neue deutlich macht, liegt Deutschland bei den Investitionen in die Schiene mit 64 Euro je Einwohner am unteren Ende im Vergleich zu unseren Nachbarn. Österreich investiert pro Kopf mit 198 Euro das Dreifache, die Schweiz mit 378 Euro sogar fast das Sechsfache! Auch wenn inzwischen mehr gebaut wird, so ist der Rückstand bei den Investitionen in die Schieneninfrastruktur nicht nur auf Nebenstrecken augenfällig. Auch viele Hauptbahnen sind mittlerweile wegen Mängeln an der Infrastruktur oder alter Technik an der Kapazitätsgrenze angelangt. Vor kurzem hat die DB Netz AG auch den Abschnitt von Hürth-Kalscheuren nach Remagen für überlastet erklärt. Dies bekommen unsere Fahrgäste in der MittelrheinBahn unmittelbar zu spüren. Immer öfter stehen unsere Nahverkehrszüge vor roten Ampeln, um Fernzüge der DB oder sogar langsamere Güterzüge vorbeizulassen. DB Netz unterlässt dabei immer wieder die erforderliche Abstimmung und gesetzlich vorgeschriebene Koordination zwischen den Verkehrsunternehmen. In der Folge werden unsere Züge unpünktlicher, und wir müssen Strafen an die Auf-

gabenträger bezahlen. Es kann nicht sein, dass der Naverkehr mit hohem Fahrgastaufkommen gegenüber dem Fern- und Güterverkehr, dessen Entgelt für die Schienennutzung komplett in die Kassen der DB fließt, viel zu oft zurückstecken muss. Und es kann auch nicht sein, dass DB Netz mehr Trassenslots „verkauft“, als es ein bestimmter Streckenabschnitt verkraftet. Mit unserem kurzweiligen Erklärfilm wollen wir auf dieses Dilemma aufmerksam machen. Wer das Monopol für die Infrastruktur beansprucht, muss auch seine Qualitätsansprüche gegenüber den Verkehrsunternehmen erfüllen. Dass dafür mehr Investitionen in die Schieneninfrastruktur notwendig sind, ist offensichtlich. Hoffen wir, dass die neue Regierung auch diese Baustelle endlich angehen wird.

Ihr Tobias Heinemann
Sprecher der Geschäftsführung
der Transdev GmbH



„OHNE INFRASTRUKTURAUSBAU GIBT ES WEITERHIN NUR VERLIERER“

Die Trassenvergabe nach dem Eisenbahnregulierungsgesetz bei knapper Kapazität – Passt da alles?
Ein Gastbeitrag von Prof. Dr. Urs Kramer, Universität Passau

Das im Jahr 2016 neu geschaffene **Eisenbahnregulierungsgesetz** (ERegG) greift bezüglich der Vergabe von in Deutschland erfreulicher Weise zunehmend knapper Kapazität auf den Schienenwegen auf einige Regelungsansätze aus dem vorher gültigen Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) und der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (EIBV) zurück, hat teilweise aber auch neue oder zumindest veränderte Regelungen gebracht, die es nun nach ersten Praxiserfahrungen zu bewerten gilt. Ausgangspunkt für die Vergabe der Kapazitäten „auf dem Netz“ ist die Idee des **freien Netzzugangs**. Daraus folgt der Grundsatz, dass allen Anträgen zu entsprechen ist; aber das steht unter einem „Möglichkeitsvorbehalt“. Daher ist zu klären, was bei Konflikten

um den konkreten Netzzugang zu tun ist. Der erste Schritt ist dabei das so genannte **Koordinierungsverfahren** mit der Suche nach einer einvernehmlichen Lösung. Dabei gibt es für den Netzbetreiber die Möglichkeit, **alternative Strecken anzubieten**. Der Gesetzgeber nimmt hier an, dass auch bei vertaktetem Verkehr oft noch Spielräume für Abweichungen von mehreren Minuten gegeben sind. Eine angemessene Flexibilität wird dem Betreiber dabei zugestanden. Das bedeutet dann Abweichungen „innerhalb vertretbarer Grenzen“, wie es im Gesetz heißt. Fruchtet das nicht, kommt es zur Koordination der verschiedenen Trassenwünsche durch Verhandlungen unter Offenlegung bestimmter Informationen. Details zum Verfahren müssen vorab in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen

(SNB), die von der Bundesnetzagentur zuvor geprüft wurden, festgelegt sein. Ferner besteht die Möglichkeit der Steuerung der Nachfrage durch die Erhöhung der Trassenpreise für Zugtrassen (so genannte Knappheitszuschläge). In dieser Phase sind also Mittel vorhanden, um kurzfristig mit der starken Belastung von Schienenwegen umzugehen.

UNKLARE VORRANGREGELN

Als zweiten Schritt enthält das Gesetz **Vorrangregeln** für eine dann immer noch nötige Streitbeilegung. Dabei ist der **vertaktete oder ins Netz eingebundene Verkehr** sozusagen die „Nr. 1“ und genießt damit von Gesetzes wegen Vorrang. Nicht geklärt ist

Lesen Sie weiter auf Seite 3

Fortsetzung von Seite 2:

aber die Definition des „vertakteten Verkehrs“ (typischerweise ist das der Nah-, oft jedoch auch der Fernverkehr; geht das aber auch beim Güterverkehr und bei „Systemtrassen“?). Dann folgen **grenzüberschreitende Zugtrassen** und schließlich **Zugtrassen für den Güterverkehr**; der übrige „Rest“ ist dann nachrangig. Abweichungen von dieser Rangfolge sind in **Ausnahmefällen** möglich, wie dem Gesetz zu entnehmen ist. Dort ist die Sicherheit als Ausnahmegrund genannt; in Folge des vorangestellten Wortes „insbesondere“ ist das jedoch keine abschließende Aufzählung. Durch das Abstellen auf die Sicherheit könnte man allerdings doch von hohen Hürden ausgehen. Auch hier besteht dann aber noch ein „Rücksichtnahmegebot“ bezüglich der Auswirkungen auf andere Betreiber der Schienenwege. Falls die Vorrangregelungen ebenfalls nicht greifen, setzt sich zuletzt das **höhere Regeltgelt** durch. Auch hier besteht dann aber wieder eine Ausnahmemöglichkeit für den Netzbetreiber zu Gunsten des SPNV. Kriterien dafür werden jedoch keine genannt. Festhalten lässt sich damit, dass es in diesem Kontext keine regulatorischen Mittel gibt, um auf die starke Belastung von Schienenwegen mit einer Zukunftsperspektive zu reagieren.

REGELUNGEN BEI ÜBERLASTUNG

Ein Sonderrechtsregime gilt aber bei **für überlastet erklärten Schienenwegen**. Sie liegen nach der gesetzlichen Definition vor, wenn auf einem Schienenwegabschnitt der Nachfrage nach Zugtrassen auch nach Koordinierung der verschiedenen Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen während bestimmter Zeitabschnitte nicht in angemessenem Umfang entsprochen werden kann. Zur Behandlung von für überlastet erklärten Schienenwegen gibt das Gesetz dem Betreiber auf, eine **Kapazitätsanalyse** durchzuführen und sodann daraus einen **Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität** mit entsprechenden Maßnahmen zu entwickeln, so wie es beispielsweise auch im Rheintal geschehen ist. Der Infrastruktur-

betreiber kann dann auch **zusätzliche Vorrangskriterien** aufstellen, die wieder vorab in seinen SNB bekannt zu machen und von der Bundesnetzagentur zu überprüfen sind. Hierbei ist deren Kontrolldicke jedoch umstritten. Außerdem sind folgende Aspekte von Gesetzes wegen zu berücksichtigen: einerseits der **„gesellschaftliche Nutzen eines Verkehrsdienstes“**, wobei es die Möglichkeit des Betreibers der Schienenwege gibt, Trassen des SPNV den Vorrang zu geben, wenn das zur Daseinsvorsorge zwingend erforderlich ist. Hierbei sind dann die grenzüberschreitenden Folgen für dortige Infrastrukturbetreiber zu berücksichtigen. Ansonsten droht ein Konflikt mit dem insoweit „herrschenden“ Europäischen Unionsrecht. Andererseits kommt es nach dem gesetzlichen Modell auf die **„Bedeutung von Verkehrsdiensten“** an. Beide Aspekte stehen nebeneinander, so dass sich daraus jedenfalls kein absoluter Vorrang des SPNV (der im zu Grunde liegenden europäischen Recht auch gar nicht erwähnt wurde) ergibt. Aber auch umgekehrt besteht kein absoluter Vorrang des anderen Gesichtspunktes; beiden ist vielmehr nach dem Wortlaut

„Rechnung zu tragen“, beziehungsweise beide sind „zu berücksichtigen“.

Mit der Erklärung eines Schienenweges für überlastet kommen auf den Betreiber damit neue Aufgaben zu, die Zukunftswirkung haben sollen; zusätzlich aufgestellte Vorrangskriterien reagieren dagegen wieder im akuten Moment der gesetzlich vorgegebenen Streitbeilegung, ohne eine dauerhafte Abhilfe zu schaffen.

UNLÖSBARE KONFLIKTE?

Als **Fazit** zu den vorgestellten Regeln lässt sich im Hinblick auf die Frage, ob die gesetzliche Regelung die richtigen Antworten auf die Fragen und Probleme der Praxis liefert, die aus dem gestiegenen und (etwa nach der Halbierung der Trassenpreise) mutmaßlich sowie hoffentlich weiter steigenden Verkehrsaufkommen resultieren, Folgendes festhalten: **Kurzfristige** Konflikte konnten mit den gesetzlichen (Vorrang-)Regeln bisher schon gelöst werden und können es auch künftig. Der bestellte und mit Steuermitteln finanzierte SPNV hat gewichtige Argumente in der Hand, in diesem Fall den Vorrang zu beanspruchen. Was aber ist mit den **langfristigen** Konflikten? Darauf passt das Instrumentarium mangels zulässiger strikter Vorgaben nach dem Unionsrecht (die im Übrigen auch Deutschland auf der EU-Ebene verhindert hat) gegenüber dem Infrastrukturbetreiber und fehlender finanzieller Unterfütterung der „Entlastungspläne“ nicht. Es gibt immer nur Verlierer (und höchstens kurzfristige Gewinner), wenn bei nötigem (!) Bedarf die Infrastruktur nicht ausgebaut wird – da muss bei der heutigen „Form“ des Infrastrukturbetreibers notgedrungen wohl weiter der Staat „ran“! Im Übrigen ist – und auch das zeigt der Fall aus dem Rheintal – nicht klar geregelt, wer die Folgen einer aufgetretenen Überlastung zu tragen hat, wenn deshalb zunächst für fahrbar erachtete und bestellte Trassen plötzlich wegfallen (müssen). Hier wird der anhängige Rechtsstreit zu dem konkreten Fall im Bonner Raum hoffentlich Klarheit bringen und das Erfordernis einer gesetzlichen „Nachschärfung“ der Regelungen manifestieren. —

PROF. URS KRAMER

➔ Urs Kramer ist seit 2009 als Inhaber der Lehrprofessur für Öffentliches Recht an der Universität Passau aktiv.



Ein Schwerpunkt seiner Forschungstätigkeit liegt unter anderem auf dem Eisenbahnrecht. Seine Promotionschrift „Das Recht der Eisenbahninfrastruktur. Von der Staatsbahn zu privatrechtlichen Wirtschaftsunternehmen“ wurde 2002 mit dem Förderpreis der Darmstädter Juristischen Gesellschaft e.V. ausgezeichnet.



MÜNCHEN

SPNV-Ranking in Bayern: Meridian in den Top Ten

Beim jährlichen Qualitätsranking des Aufgabenträgers Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (BEG) konnte sich die Bayerische Oberlandbahn GmbH, die den Meridian und die BOB betreibt, auch 2017 weiter verbessern. Mit ihren Meridian-Zügen konnte die Transdev-Tochter nahezu eine Verdopplung der Punkte erreichen und hat es nun in die Top Ten der bayerischen Bahnen geschafft. Der Meridian punktete besonders im Bereich der Freundlichkeit, Fachkompetenz und Serviceorientierung der Kundenbetreuer/innen an Bord der Züge. Die BOB gewann leicht hinzu und befindet sich weiterhin im Bonusbereich, das heißt sie übererfüllt im Durchschnitt die Kriterien der BEG. Im Qualitätssystem werden Bereiche wie Sauberkeit der Züge, Serviceorientierung an Bord und die Fahrgastinformation erfasst. Die Pünktlichkeitswerte fließen nicht in das Qualitätssystem mit ein. „Wir sind sehr stolz auf unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, denn die gestiegenen Punkte sind vor allem ihr Verdienst“, freut sich Dr. Bernd Rosenbusch, Vorsitzender der Geschäftsführung der Bayerischen Oberlandbahn GmbH. „Wir analysieren jetzt, wie wir in anderen Bereichen auch noch besser werden können und werden alles daran setzen, dass wir auf dem Treppchen weiter nach oben klettern.“

FRANKREICH

Verträge erneuert

In Frankreich konnte Transdev jüngst in verschiedenen Städten weitere Verkehrsverträge erneuern. Für den Betrieb des Citéa-Netzes in der südfranzösischen Region Valence wurde der Vertrag bis 2024 verlängert. Hier sollen 12 neue Elektrobusse zum Einsatz kommen. In Arles wurde Transdev ausgewählt, um bis 2023 das Enviva-Netz mit Bussen zu betreiben. Bei allen Verträgen hat das Angebot von innovativen, digitalen Lösungen eine entscheidende Rolle gespielt.

PARIS

Transdev setzt sich ein für Geschlechtergerechtigkeit

Aus Anlass des internationalen Frauentages am 8. März 2018 dankte Thierry Mallet, CEO und Vorsitzender des Transdev-Gesamtvorstands, allen Mitarbeiterinnen der Transdev-Gruppe weltweit für ihr tägliches Engagement, welches die Mobilität von jährlich über 3,5 Milliarden Menschen in 19 Ländern sicherstellt. Mallet betonte die Wichtigkeit von Vielfalt innerhalb der Belegschaft, um Talente zu fördern, und rief dazu auf, sich für Chancengleichheit einzusetzen, da auch in der Mobilitätsbranche die Gleichstellung der Geschlechter bis heute nicht erreicht sei. Die Transdev-Gruppe unterstützt die Kampagne #PT4ME des Internationalen Verbandes für öffentliches Verkehrswesen UITP und der Weltbank aktiv. Diese beschäftigt sich aktuell mit dem Thema Sicherheit für Frauen im öffentlichen Verkehr, zielt aber insgesamt auf eine geschlechtergerechte Politik in der Verkehrsbranche ab.

KOBLENZ

Transdev auf 12. Deutschem Nahverkehrstag

Vom 24. bis 26. April 2018 treffen sich in der Rhein-Mosel-Halle in Koblenz wieder rund 800 Fachleute aus dem In- und Ausland zu einem der wichtigsten ÖPNV-Kongresse in



Deutschland. Zu entdecken gibt es hochrangig besetzte Fachvorträge und Diskussionsrunden, eine große Fachmesse und kommunika-

tive Abendveranstaltungen zum informativen Austausch in entspannter Atmosphäre. Unter dem Motto „Viele Teile – doch kein Ganzes?“ soll auf die Kleinteiligkeit und Zersplitterung der Branche hingewiesen werden. Der Nahverkehrstag möchte einen Beitrag dazu leisten, die Folgen dieser Entwicklung zu überwinden. Auch die Transdev-Gruppe ist wieder mit Fachvorträgen zu aktuellen verkehrspolitischen Themen vertreten.

➤ **Infos und Programm:**

www.deutschnahverkehrstag.de

DIE NAHVERKEHRSZUKUNFT IST ELEKTRISCH

Transdev ist europaweit führend beim Betrieb von elektrischen Busflotten. Deutsche Aufgabenträger informieren sich beim Erfolgsprojekt in Eindhoven in den Niederlanden

Die Transdev-Gruppe betreibt derzeit in den Niederlanden in der Region Eindhoven mit 43 elektrischen Gelenkbussen eine der größten Null-Emissions-Busflotten Europas und ist damit Vorreiter für einen vollkommen abgasfreien Nahverkehr. Demnächst folgen 100 weitere Busse rund um Amsterdam. Das Projekt läuft sehr erfolgreich und wird von der Fachwelt mit großem Interesse verfolgt.

Vertreter des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg, des Verkehrsverbunds Stuttgart, des Landkreises Heilbronn und der Stadt Neuenstadt am Kocher informierten sich Ende Januar 2018 zusammen mit Transdev-Mitarbeitern über das Projekt in Eindhoven. Der Hintergrund ist ein gemeinsames Projekt der Omnibus-Verkehr Ruoff GmbH (OVR) im Landkreis Heilbronn, wo pünktlich zur Bundesgartenschau 2019 mindestens ein Elektrobus zum Einsatz kommen soll.

NICHTS VERGLEICHBARES IN DEUTSCHLAND

Birgit Böhm-Lemcke, Sachgebietsleiterin Nahverkehr im Landratsamt Heilbronn, zeigte sich begeistert vom Nahverkehrsangebot bei den niederländischen Nachbarn. „Mir war bislang nicht bekannt, dass Transdev auch E-Busse in solch einer Größenordnung betreibt. Deutschlandweit gibt es nichts Vergleichbares.“ Da die Stadt Eindhoven bei der Einwohnerzahl vergleichbar mit Heilbronn sei, sei die Exkursion hochinteres-



E-BUSSE BEI TRANSDEV

360

E-BUSSE DERZEIT
WELTWEIT

43

E-BUSSE VON VDL
IN EINDHOVEN

100

VDL E-BUSSE BALD
IN AMSTERDAM

30

MINUTEN DAUERT
EINE SCHNELL-
LADUNG

sant gewesen. „Besonders beeindruckt hat mich die komplexe Infrastruktur zum Aufladen der Fahrzeuge mit sauberer Energie, die aus Offshore-Windrädern kommt“, sagt Böhm-Lemcke. In Eindhoven verfügen die Busse über einen Stromabnehmer ähnlich denen von Straßenbahnen, über den der Kontakt zur Ladeinfrastruktur hergestellt wird. Busse, denen im Laufe des Tages der Strom ausgeht, können innerhalb von einer halben Stunde wieder aufgeladen werden.

GROSSE HERAUSFORDERUNGEN

„Wir stehen nicht nur in der Region Heilbronn vor großen Herausforderungen in Sachen Verkehrsinfrastruktur und Luftreinhaltung“, sagt Böhm-Lemcke. In Eindhoven spielten die verschiedenen Verkehrsmittel ineinander, bis hin zum Fahrrad, für das es hervorragend ausgebaute und beleuchtete Radwege gebe. Aber auch die Infrastruktur mit Beschleunigungsspuren für die Busse sei beeindruckend. „Diese Infrastruktur macht das Busfahren in Eindhoven sehr attraktiv.“ „Unsere Kollegen in Eindhoven leisten hier Pionierarbeit für die ganze Transdev-Gruppe“, sagt OVR-Geschäftsführer Horst Windeisen. „Was hier an Innovationen und technischen Neuerungen passiert, ist absolut beeindruckend. Davon können wir in Deutschland auf vielfältige Weise profitieren. Immer mehr Kommunen verlangen nach emissionsfreien Nahverkehrsangeboten. Diese Chancen gilt es zu nutzen.“ —



Innovativer Busbetrieb: Die Besucher aus Deutschland zeigten sich beeindruckt von der E-Busflotte und der Ladeinfrastruktur in Eindhoven

DIE PASSENDE LÖSUNG FÜR JEDEN MOBILITÄTSBEDARF

*Transdev ist jetzt bundesweiter Mobilitätsdienstleister mit Bussen für die Airbus Gruppe.
Individuelle Mobilitätsangebote an verschiedenen Airbus Standorten*

Die Transdev GmbH konnte einen weiteren wichtigen Auftrag für die Organisation von Busverkehren gewinnen. Für Airbus in Deutschland ist Transdev seit 1. Januar 2018 für die kommenden fünf Jahre für die unternehmensweite Onsite-Buslogistik verantwortlich. Über die beiden Transdev Tochtergesellschaften Transdev Shuttle und Rohde Verkehrsbetriebe wird deutschlandweit der Mobilitätsbedarf an verschiedenen Airbus-Standorten koordiniert.

„Es freut uns sehr, dass sich Airbus aufgrund unserer bundesweiten Kompetenzen für uns als Dienstleister entschieden hat und wir unsere führende Position als kompetenter Mobilitätsanbieter weiter ausbauen können“, sagt Dr. Tobias Heinemann, Sprecher der Geschäftsführung der Transdev GmbH. „Dieses Geschäftsfeld wird für uns immer wichtiger, zumal sich auch hier mit der Digitalisierung für unsere Kunden ganz neue und innovative Möglichkeiten ergeben.“

REISE- UND KLEINBUSSE

Airbus beschäftigt in Deutschland an 15 Standorten rund 47.000 Mitarbeiter. Am größten Standort in Hamburg Finkenwerder betreibt Transdev auf dem 350 Hektar großen Betriebsgelände auf drei Linien acht Busse, die teilweise im 10-Minuten-Takt unterschiedliche Stationen miteinander verbinden. Zwischen den Werken Bremen und Hamburg pendeln täglich zwei Reisebusse. Auf den Werksgeländen in Hamburg, Bremen und Manching sind vier Kleinbusse als sogenannte Gästeshuttles unterwegs.

AIRBUS

LANGJÄHRIGE ERFAHRUNG

Die internationale Transdev-Gruppe verfügt über langjährige Erfahrung bei der Organisation von individuellen Mobilitätslösungen für Firmen- und Geschäftskunden. Bereits seit 2008 besteht die erfolgreiche Zusammenarbeit bei bundesweiten Charterfahrten mit Omnibussen für den Mobilitätsbedarf der Bundeswehr. Täglich ordert die Bundeswehr bei den Transdev-Regionalzentren über 250 Busfahrten zu unterschiedlichen Zielen. Regionale Transdev-Betriebe organisieren zudem Schienenersatz- und Busnotverkehre für diverse Eisenbahnunternehmen, Shuttle-Busse zu Großveranstaltungen oder Flughafen-transfers für große Unternehmen.

„Die Forderungen nach individuellen, bequemen Mobilitätslösungen jenseits vom eigenen Automobil oder teuren Taxi werden mit der zunehmenden Luftverschmutzung in den Städten immer dringlicher“, sagt Dr. Tobias Heinemann. „Als Transdev-Gruppe können wir hier umfangreiche Lösungen insbesondere für große Unternehmen wie die Airbus-Gruppe anbieten.“ —



Für jeden Bedarf: Transdev hat an verschiedenen Airbus-Standorten in ganz Deutschland eine Vielzahl an unterschiedlichen Bussen im Einsatz

„Die Forderungen nach individuellen, bequemen Mobilitätslösungen werden in den Städten immer dringlicher. Als Transdev-Gruppe können wir hier umfangreiche Lösungen anbieten.“

DR. TOBIAS HEINEMANN

SPRECHER DER GESCHÄFTSFÜHRUNG DER TRANSDEV GMBH

ELF KANDIDATEN VON TRANSDDEV

Wettbewerb Eisenbahner mit Herz 2018: Fahrgäste nominierten zahlreiche Transdev-Mitarbeiter

Beim aktuellen Wettbewerb „Eisenbahner mit Herz“ unter dem Vorsitz der Allianz pro Schiene sind elf Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus verschiedenen Transdev-Betrieben nominiert. Sie alle standen den Fahrgästen in besonderen Reisesituationen äußerst hilfsbereit zur Seite und sind nun im Rennen um den begehrten Titel „Eisenbahner mit Herz 2018“. Aus rund 200 Geschichten, die Reisende bis zum 31. Januar 2018 an die



**Eisenbahner
mit Herz**

Jury der Allianz pro Schiene einsenden konnten, wurden insgesamt 103 Anwärter auf den Titel ausgewählt.

Am 17. April dieses Jahres gibt die

Jury die Sieger bekannt. „Wir sind sehr stolz auf die von Fahrgästen nominierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus unserer Gruppe“, sagt Dr. Tobias Heinemann, Sprecher der Geschäftsführung der Transdev GmbH. „Wir hoffen natürlich, dass auch in diesem Jahr wieder Gewinner aus unseren Teams dabei sein werden.“ Die Reisesgeschichten der Transdev-Fahrgäste sind auch dieses Jahr sehr vielseitig: Sie reichen von Lob für Freundlichkeit und Engagement bis hin zu couragiertem Verhalten und geistesgegenwärtigem Handeln in Notsituationen. So schreibt eine Einsenderin, ihre „Eisenbahnerin mit Herz“ verbreite immer eine derart gute Stimmung, dass sie für kurze Zeit die persönliche Anspannung, Übermüdung oder gar schlechte Laune ruck, zuck vergesse. Aus den insgesamt

103 Nominierten zeichnet die Jury neben drei Bundessiegern auch acht Landessieger aus. Erstmals wird die Allianz pro Schiene auch den Social Media-Helden zur Gala nach Berlin einladen. Wer auf der entsprechenden Facebook-Seite „Eisenbahner mit Herz“ die meisten „Gefällt mir“-Klicks bekommt, darf ebenfalls zur Preisverleihung am 17. April 2018 nach Berlin reisen. —

➤ **Galerie und Infos:** www.eisenbahner-mit-herz.de



Meridian testet WLAN-Versorgung in Regionalzügen



Viele Fahrgäste schätzen es, während der Reisezeit online zu sein, etwa um E-Mails zu bearbeiten, mit Freunden in Kontakt zu bleiben, Musik zu hören und digitale Tageszeitungen zu lesen. Die Bayerische Oberlandbahn GmbH hat daher zusammen mit dem Aufgabenträger Bayerische

Eisenbahngesellschaft mbH (BEG) zwei Meridian-Züge zu Testzwecken mit WLAN ausgestattet. Diese sind jetzt im gesamten Streckennetz zwischen München, Rosenheim, Salzburg und Kufstein unterwegs. Die innovativen Multiproviderlösungen der Anbieter GSP Sprachtechnologie GmbH und hotspots GmbH versprechen eine gute Netzabdeckung. Informationsmaterial in den Zügen und Piktogramme außen an den Zügen weisen auf das Angebot hin, das von regulärem Surfen im Internet bis hin zu einer bunten Auswahl an offline verfügbaren Medien reicht. Das Online-Angebot ist nur innerhalb Deutschlands verfügbar, in Österreich können Fahrgäste aber dennoch die offline verfügbaren Unterhaltungsangebote nutzen.

„Wir haben uns im Testbetrieb für zwei unterschiedliche Dienstleister entschieden, um zu analysieren, mit welchem Anbieter die Nutzer zufriedener sind“, erläutert Dr. Bernd Rosenbusch, Vorsitzender der Geschäftsführung der Bayerischen Oberlandbahn GmbH. Beide Anbieter lieferten neben der mobilen Internetverbindung auch ein Unterhaltungsangebot mit Filmen und Nachrichten sowie Informationen rund um die Bahnreise. Nach Abschluss der rund sechsmonatigen Testphase werde ausgewertet, welches System die Erwartungen der Fahrgäste besser erfüllen könne. Dann könnten weitere Züge der Meridianflotte mit dem entsprechenden WLAN-System ausgestattet werden. —

Elektrobus von Solaris im Praxistest in Heidenheim

Ein besonderen Gast hatte die Heidenheimer Verkehrsgesellschaft (HVG) im Januar 2018 für rund zwei Wochen auf dem Betriebshof: Erstmals kam auf der Linie 4 zwischen Osterholz und Mergelstetten ein Elektrobus des Herstellers Solaris zum Einsatz. Der Testbetrieb sollte zeigen, ob E-Busse auch in Heidenheim eine echte Alternative zum herkömmlichen Diesel sein können. Der „Urbino 12 electric“ wird von zwei Elektromotoren betrieben und ist mit fünf Powerpacks bestückt, die eine Reichweite von bis zu 200 Kilometern ermöglichen. Auf der Linie 4 brachte der E-Bus täglich knapp 120 Kilometer hinter sich, so dass noch gut 40 Prozent Reserven vorhanden waren, bevor er am Nachmittag an die Steckdose angeschlossen und über Nacht aufgeladen wurde. Obwohl die HVG bereits zehn Solaris-Busse im Fuhrpark hat, ist bei dem E-Modell doch vieles anders, so dass Fahrer speziell geschult werden müssen. Das Fahrzeug ist schwerer aber gleichzeitig auch wesentlich dynamischer, weil die Antriebskraft direkt an die Räder gebracht wird. Dass der E-Mobilität auch in Heidenheim die Zukunft gehört, davon ist man bei der HVG überzeugt. Das bergige Umland am Rande der Schwäbischen Alb bringt zudem noch einen weiteren Vorteil für E-Busse mit sich: Die beim Bremsen frei werdende Bewegungsenergie wird wieder in elektrische Energie umgewandelt und zurückgewonnen. —



Investitionen: Für den dauerhaften Einsatz von E-Bussen ist auch eine entsprechende Ladeinfrastruktur nötig. Eine Steckdose allein reicht dann nicht mehr

TWV: GELUNGENER BETRIEBSSTART

Unter der Marke Teutoburger Wald Verkehr (TWV) ist die Transdev Ostwestfalen GmbH seit 1. Januar 2018 im Linienbündel „Nordwest“ im Kreis Gütersloh auf über 20 Buslinien unterwegs. Neben besseren Verbindungen und neuen Bussen genießen Fahrgäste nun auch kostenloses Internet. „So einen Betriebsübergang habe ich noch nicht erlebt“, sagte Stefan Honerkamp vom Verkehrsverbund Ostwestfalen-Lippe in der örtlichen Presse. „Es hat keinerlei Beschwerden gegeben“, stellte Honerkamp angesichts anderer Erfahrungen bei früheren Betreiberwechseln fast schon ungläubig fest und hob insbesondere die „sehr gute Ortskenntnis und die Professionalität“ der Fahrer hervor. —

„So einen Betriebsübergang habe ich noch nicht erlebt, es hat keinerlei Beschwerden gegeben.“

STEFAN HONERKAMP, VERKEHRSVERBUND OSTWESTFALEN-LIPPE

MRB: VERBESSERTE KUNDENINFORMATION

Zur besseren Kundenkommunikation hat die Mitteldeutsche Regiobahn (MRB) ihre eigenen Informationskanäle ausgebaut. Auf der MRB-Webseite gibt es nun eine interaktive Streckenkarte sowie den Abfahrtsmonitor mit Echtzeitauskunft. Insbesondere letztere Funktion ist für den Fahrgast ein echter Gewinn. „Die eigene Echtzeitauskunft macht uns erheblich unabhängiger gegenüber externen Dienstleistern und für uns nicht kontrollierbare Datenschnittstellen“, erläutert Heiko Tröger, Leiter Marketing, Vertrieb und Kundendienst bei der MRB. Die Funktion „Abfahrtszeiten“ ist auf der Webseite in die Verbindungsauskunft auf der Startseite eingegliedert. Alternativ kann unter dem Menüpunkt „Strecken“ auf die einzelnen Linien zugegriffen werden. Eine weitere Neuerung hält die Webseite im Bereich „Service“ bereit: Einen interaktiven Liniennetzplan zur einfacheren Orientierung im MRB-Gebiet. Die Karte ist auch für die Nutzung mit mobilen Endgeräten optimiert. Neben Straßennamen und öffentlich relevanten Gebäuden enthält die digitalisierte Karte alle von der MRB betriebenen Linien inklusive aller Bahnhöfe und zugehöriger Informationen wie MRB-Vertriebsstellen oder Ticketautomaten. —

➤ **Mehr Info:** www.mitteldeutsche-regiobahn.de



„Ich habe bei Transdev meine Traumstelle in einem wirklich tollen Team gefunden. Die Entscheidung, nach der Ausbildung bei der NordWestBahn zu bleiben, fiel mir nicht schwer. Es passt einfach.“

SVENJA HEILE
PERSONALSACHBEARBEITERIN
NORDWESTBAHN GMBH



„Ich durfte schon früh eigenständig arbeiten und Verantwortung übernehmen, und man hat mich als eigenständige verantwortliche Kollegin im Team betrachtet.“

JESSICA CLEMENS
KAUFFRAU FÜR
BÜROMANAGEMENT BEI
TAETER AACHEN

„Den familiären Umgang untereinander schätze ich sehr, denn es macht Freude, im Team bei Transdev zu arbeiten und sich auch mit den anderen Bahnen bei technischen Problemen auszutauschen.“

MARIA MAERZ
QUALITÄTSSICHERUNG IM BETRIEBSWERK
DER BAYERISCHEN REGIOBAHN



BREITER EINBLICK IN DEN BAHNBETRIEB

Die Trainees der Transdev-Gruppe berichten im Weblog über ihre Ausbildung

Nachdem ich bereits einige Zeit bei Taeter Tours in Dresden den Busbetrieb hautnah erleben konnte, zog es mich auf die andere Seite zum Bahnbetrieb. Dafür wechselte ich von Dresden nach Leipzig zur Mitteldeutschen Regiobahn (MRB). Der Empfang bei der MRB war herzlich, und gleich am ersten Tag ging es wieder zurück zum Bahnhof. Ich sollte zunächst das MRB-Streckennetz kennenlernen und durfte im Führerstand mitfahren. Eine Bahnfahrt aus der „Pole Position“ mitzuerleben, war ein spannendes Erlebnis. Die Triebfahrzeugführer erklärten mir allerhand zur Technik und den Signalanlagen. Für mich als Bahn-Neuling war dies sehr aufschlussreich. Ich merkte, wie schnell Verspätungen aus kleinen Ursachen entstehen können, wenn etwa die Schranke an einem Bahnübergang kurzfristig nicht funktioniert. In den folgenden Wochen bei der MRB bekam ich einen Einblick in die verschiedenen



Abteilungen. Besonders interessant fand ich die Abläufe in der Betriebsleitzentrale (BLZ) oder bei der Betriebsplanung. Spannend war, wie schnell die Kollegen in der BLZ reagieren müssen, wenn auf den Schienen mal etwas nicht nach Plan läuft. Schließlich wollen alle Kunden die Anschlusszüge erwischen und pünktlich und zufrieden an ihr Ziel kommen. Auch die Betriebsplaner nahmen sich viel Zeit für mich und erklärten mir die Herausforderungen, wenn es zu Baustellen oder Fahrplanänderungen kommt. Da die Kollegen vor Ort mich so nett aufnahmen, mir viel zeigten und mich zu unterschiedlichen Terminen mitnahmen, habe ich einen breiten Einblick in den Alltag eines Bahnbetriebs erhalten. —

JULIA POHLMANN
TRAINEE OPERATIVES MANAGEMENT BUS BEI DER
TAETER TOURS GMBH IN DRESDEN

Die Transdev-News **NAHDRAN!** finden Sie ab sofort auch als PDF-Download im Internet unter: www.transdev.de