



„Bei der Unterstützung der Schiene darf nicht ein einzelner Akteur bevorzugt werden.“

Ein aktuelles Gutachten belegt: Eine weitere Eigenkapitalspritze für die Deutsche Bahn AG (DB) wäre nach EU-Recht eine nicht genehmigungsfähige Beihilfe. Die Wettbewerbsbahnen warnen vor einer Verzerrung des Wettbewerbs auf der Schiene. Dr. Tobias Heinemann, Sprecher der Geschäftsführung der Transdev GmbH, schlägt einen Infrastrukturfonds als Alternative vor.

Herr Dr. Heinemann, was haben die Wettbewerbsbahnen gegen eine Stärkung der Schiene?

Gar nichts! Im Gegenteil, das von der Bundesregierung beschlossene Klimapaket enthält viele sinnvolle Maßnahmen. Allerdings hat die Ankündigung, dass die DB AG bis 2030 jährlich mit einer Eigenkapitalerhöhung von einer Milliarde Euro begünstigt werden soll, alle DB-Wettbewerber alarmiert. Die Verbände der Wettbewerbsbahnen mofair und

Schluss, dass dies eine nach EU-Recht nicht genehmigungsfähige Beihilfe darstellt, die geeignet ist, den Wettbewerb zu verzerren. Bis zum Abschluss eines Notifizierungsverfahrens durch die EU-Kommission dürfte die Kapitalerhöhung nicht vollzogen werden. Unsere Befürchtungen haben sich damit bestätigt.

Was spricht denn gegen eine solche Erhöhung des DB-Eigenkapitals?

Es bleibt in diesem Fall der DB überlassen, was sie mit diesem Geld anfängt. Es wird daher nicht zwingend in die Verbesserung der Infrastruktur investiert werden, wie sich das der Bund erhofft. Wenn der Staat jedoch Geld für den Ausbau der Schiene bereitstellt, dann doch bitte so, dass die gesamte Bran-

che gestärkt und die Verkehrswende insgesamt vorangebracht wird.

Was wäre denn die Alternative?

Die absolut begrüßenswerte Unterstützung der Schiene muss wettbewerbsneutral erfolgen und dem Gesamtsystem zugute kommen, ohne einen einzelnen Akteur zu bevorzugen. Eine zusätzliche Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung oder der bereits diskutierte Infrastrukturfonds wären beihilferechtlich unbedenkliche Instrumente, um mehr Mittel in den dringend notwendigen Ausbau der Schiene zu investieren.

Wie geht es jetzt weiter?

Die Politik ist nun gefordert, gemeinsam mit der Branche und unter Berücksichtigung der Empfehlung der Monopolkommission auf eine wettbewerbsneutrale Stärkung des Systems Schiene hinzuarbeiten. Diese kann nur transparent und nichtdiskriminierend geschehen. Andernfalls werden die Wettbewerbsbahnen nicht zögern, auch die EU-Kommission einzuschalten. —

Das Gutachten kommt zu dem Schluss, dass die Eigenkapitalerhöhung der DB AG eine nach EU-Recht nicht genehmigungsfähige Beihilfe darstellt.

NEE haben daher bei der Kanzlei CMS Hasche Sigle ein Gutachten in Auftrag gegeben, ob eine solche Kapitalerhöhung überhaupt rechtskonform erfolgen kann.

Und was ist das Ergebnis?

Das Gutachten kommt zu dem eindeutigen

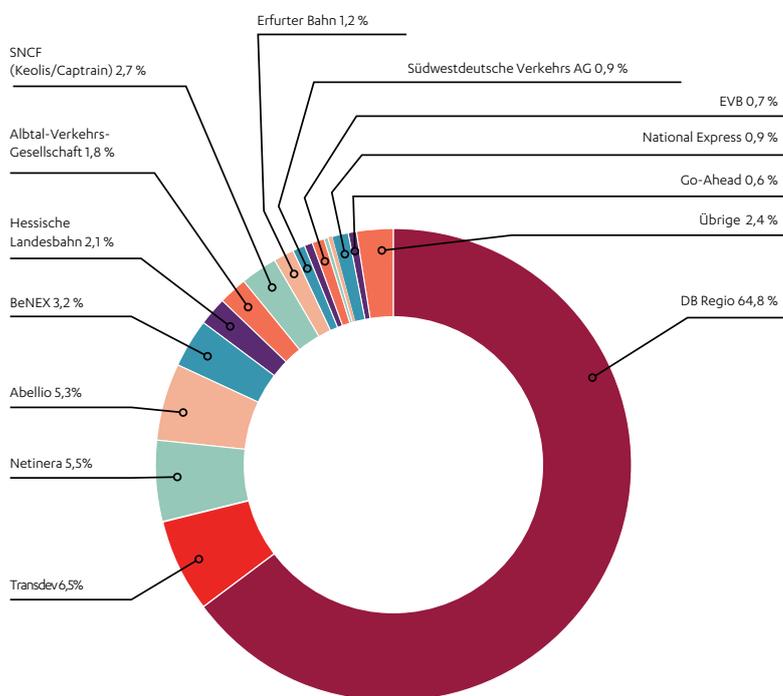
Transdev-Gruppe weiterhin die Nummer Eins der Wettbewerbsbahnen

Im 25. Jahr nach der Öffnung des Marktes durch die Bahnreform sind die Wettbewerbsbahnen zur staatlichen Deutschen Bahn AG (DB) weiter auf Erfolgskurs. Anlässlich der Vorstellung des 6. „Wettbewerber-Reports Eisenbahnen 2019/20“ in Berlin durch mofair e.V. und das Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) wies mofair-Präsident Christian Schreyer auf 36 Prozent Marktanteil der Wettbewerbsbahnen im Schienenpersonennahver-

kehr (SPNV) hin. Dieser werde auf 45 Prozent in den frühen Zwanzigerjahren ansteigen. Größter DB-Wettbewerber im SPNV ist weiterhin die Transdev-Gruppe mit einem Anteil von 6,5 Prozent, gefolgt von Netinera mit 5,5 Prozent und Abellio mit 5,3 Prozent.

Elementare Behinderungen durch die DB gebe es heute nicht mehr, fassen beide Verbände die Lage im Wettbewerb auf der Schiene zusammen. Dennoch bremsen die Monopolgesellschaften bei der Infrastruktur innerhalb des DB-Konzerns den Schienenverkehr. Schreyer: „Im Eisenbahnsektor dauert Modernisierung nach wie vor viel zu lang. Geld ist wichtig, aber Innovationsförderung und -anreize sowie mehr gesunder Wettbewerb sind mindestens ebenso wichtig. Die DB beweist unfreiwillig jeden Tag, dass die Kunden mehr Wettbewerb auf der Schiene brauchen.“ Er machte deutlich, dass innerhalb des Schienenverkehrs viele Probleme im Umfeld der DB Netz entstünden. Das weiter verbesserungsfähige Baustellenmanagement, langsame Planungsprozesse für Neubauten, ständig steigende Trassenentgelte sowie eine viel zu hohe Störungsquote seien – abgesehen vom branchenweiten Personalmangel – die elementarsten Probleme der Wettbewerbsbahnen. Die immer stärkere Integration der DB Infrastrukturbetreiber mit den DB Transportunternehmen sowie die immer engere Verwobenheit mit der Regierung behinderten den Wettbewerb um die besten Ideen und eine bessere Qualität im Schienenverkehr. —

➤ www.mofair.de/wettbewerber-report



Christian Schreyer erneut zum mofair-Präsidenten gewählt

Die Mitgliederversammlung des Verbandes der Wettbewerbsbahnen mofair hat erneut **Christian Schreyer** aus dem internationalen Transdev-Vorstand zu ihrem Präsidenten gewählt. Auch Vizepräsident Stefan Krispin (Go-Ahead) und Magali Euverte (Keolis) als Schatzmeisterin sowie Dr. Alexander Hedderich (RDC Deutschland) als Beisitzer wurden in ihren bisherigen Funktionen bestätigt. Neu im Vorstand sind Michiel Noy (Abel-

lio) und Marcel Winter (National Express).



FlixTrain DACH, ist das Unternehmen künftig ebenfalls im mofair-Vorstand vertreten.

Nach Thalys im Juli konnte mofair im Oktober auch FlixTrain als neues Mitglied begrüßen. Mit Fabian Stenger, Geschäftsführer FlixBus und

Dazu mofair-Präsident Christian Schreyer: „Mit den neuen Mitgliedern kann mofair sein Profil als ‚Bündnis für fairen Wettbewerb im Schienenpersonenverkehr‘ weiter stärken.“ Fabian Stenger ergänzt: „Gemeinsam mit mofair wollen wir für Wettbewerb und Qualität auf der Schiene werben; damit eine nachhaltige und faire Mobilitätswende gelingt.“ —

➤ www.mofair.de



Was kostet uns der Busverkehr?

Wettbewerb im ÖPNV: Das neue ÖPNV-Transparenzregister, das Verkehrsunternehmen zusammen mit dem Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer (bdo) aufgebaut haben, ermöglicht erstmalig den Vergleich von Kosten und Leistungen im ÖPNV. Henrik Behrens, Geschäftsführer Bus bei Transdev, erläutert die Hintergründe.

Herr Behrens, was ist das ÖPNV-Transparenzregister überhaupt?

Das ÖPNV-Transparenzregister ist eine onlinebasierte Datenbank, in der eine Vielzahl von Daten und Kennzahlen über die Vergaben aller Aufgabenträger Deutschlands im öffentlichen Straßenpersonenverkehr enthalten sind. Wir wollen mit dieser neutralen Informationssammlung und -quelle Transparenz zum Geschehen im Markt schaffen. Mit wissenschaftlicher Unterstützung durch ein Projektteam der Hochschulen Heilbronn und Worms wurde ein Instrument entwickelt, das die weit verstreuten und häufig nahezu versteckten Informationen zentral an einer Stelle bündelt und für alle zugänglich macht. Das gab es so bisher noch nicht.



in der eine Vielzahl von Daten und Kennzahlen über die Vergaben aller Aufgabenträger Deutschlands im öffentlichen Straßenpersonenverkehr enthalten sind. Wir wollen mit dieser neutralen Informationssammlung und -quelle Transparenz zum Geschehen im Markt schaffen. Mit wissenschaftlicher Unterstützung durch

die tatsächlichen Entwicklungen im Markt. Die Bürgerinnen und Bürger müssen wissen, welchen ÖPNV sie für ihr Steuergeld bekommen.

Welche Vorteile hat das für Aufgabenträger?

Sie bekommen erstmals Vergleichsdaten zwischen den unterschiedlichen Vergabeformen. So können Sie erkennen, ob die Kosten ihrer Verträge mit den Verkehrsunternehmen marktüblich sind oder zu teuer.

„Aufgabenträger können nun klar erkennen, ob ihre Verkehrsverträge marktüblich sind.“

Woher stammen die Daten?

Von den mehr als 400 ÖPNV-Aufgabenträgern in Deutschland. Diese müssen die Informationen in den Berichten gemäß Artikel 7 der Verordnung Nr. 1370/2007 der Europäischen Union bereitstellen. Die Qualität und die Form der Aufbereitung der Daten ist jedoch sehr unterschiedlich. Dies verhinderte bislang einen Überblick über das Geschehen am Markt. Der Faktor Datenqualität wird daher auch als eigener Indikator mit im Transparenzregister aufgeführt.

Welches Ziel soll damit verfolgt werden?

Dank vielfacher Sortierfunktionen hat das Transparenzregister eine hohe Nutzerfreundlichkeit und eine große Informationstiefe. Politische Entscheidungsträger, Verkehrsunternehmen, Aufgabenträger aber auch Bürgerinnen und Bürger bekommen einen Überblick über

Welche Vorteile bringt das den Verkehrsunternehmen?

Wir haben nun eindeutige Vergleichsdaten zu Aufträgen im öffentlichen Verkehr, das schafft Transparenz und hilft uns enorm bei den Verhandlungen mit den Aufgabenträgern. Wir können unsere Angebote besser vergleichen und für einen sparsameren Einsatz der öffentlichen Mittel sorgen. In Zeiten des Klimawandels hat ein leistungsfähiger ÖPNV als Problemlöser eine riesige gesellschaftliche Bedeutung. Zu recht stellen Bund und Länder deutlich mehr Mittel zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs zur Verfügung. Das ÖPNV-Transparenzregister hilft dabei, dass diese Mittel zielgerichtet eingesetzt werden und der ÖPNV sein großes Potenzial voll ausspielen kann. —

➔ www.oepnv-transparenzregister.de

GÖTEBORG

Transdev bestellt 157 elektrische Gelenkbusse für Göteborg

Insgesamt 157 E-Gelenkbusse vom Typ 7900 EA wird der Busersteller Volvo ab 2020 an Transdev in Schweden liefern.



Volvo Buses konnte sich damit den bislang größten Einzelauftrag für Elektrobusse in Europa sichern. Im Juli 2019 hatte Transdev von der Verkehrsbehörde Västtrafik den Zuschlag für den Betrieb des öffentlichen Verkehrs im Raum Göteborg für die nächsten zehn Jahre ab Dezember 2019 erhalten. Transdev wird 370 Busse betreiben und bis Dezember 2020 stolze 160 neue Elektrobusse in Betrieb nehmen. Die restlichen 210 Busse werden mit Bio-Treibstoffen betrieben. Transdev betreibt in Schweden

derzeit bereits rund 60 E-Busse. Die neuen Elektrobusse von Volvo werden auf unterschiedlichen Routen in Göteborg rollen und so Emissionen und Lärm in der Stadt deutlich reduzieren. Der E-Gelenkbus kann bis zu 150 Fahrgäste transportieren und soll bis zu 80 Prozent weniger Energie als ein vergleichbarer Diesel-Bus verbrauchen. Geladen werden die Batterien entweder über Schnellladestationen entlang der Strecke mittels Stromabnehmer auf dem Fahrzeugdach oder per Kabel im Depot. —

SCHWERIN

Autonomes Busshuttle weckt Besucherinteresse

Beim jährlichen Remondis Forum in Schwerin wurde am 26. und 27. September 2019 auch ein autonomes Busshuttle von Transdev präsentiert. Remondis ist Teil der Rethmann Gruppe und eines der führenden Recycling-Unternehmen weltweit. Susanne Schuchall, Projektleiterin Unternehmensentwicklung Bus der Transdev-Gruppe in Deutschland und ihr französischer Kollege Edgar Zanelato-Contier erläuterten das Fahrzeug vom Typ Easymile EZ10 den Besuchern. „Die Resonanz auf das Fahrzeug war durchweg positiv, wir haben mit sehr vielen, sehr interessierten Besuchern des Forums und Passanten sprechen können“, berichtet Susanne Schuchall. Typische Fragen drehten sich darum, ob dieses Fahrzeuge tatsächlich schon auf der Straße fahren oder wie lange die Batterien hielten. „Hier und da waren auch Sicherheitsbedenken vorhanden, die wir jedoch schnell zerstreuen konnten.“ Auf dem Remondis-Forum kann man sich über ausgewählte Vorträge zu branchenrelevanten Themen rund um das Thema Recycling und über aktuelle Entwicklungen informieren. Ergänzt wird das Format durch die Präsentation von branchenexternen Innovationen und Themen wie in diesem Jahr das autonome Transdev Shuttle. —



—

OSNABRÜCK

Internationale Führungskräfte treffen sich in Osnabrück



Bei der NordWestBahn in Osnabrück waren am 10. Oktober 2019 im Rahmen des internationalen Transdev-Programms zur Qualifizierung von Führungskräften „Trans'Lead“ 26 Führungskräfte aus aller Welt zu Gast. Diese kamen aus Amsterdam und fuhren anschließend weiter zu Treffen mit Ludger Rethmann, Vorstandsvorsitzender der Rethmann Gruppe und Vizepräsident der internationalen Transdev Group, und zur Transdev-Zentrale in Berlin. Die NWB-Kollegen Kristian Beucker und Christian Haverkamp haben der Gruppe eine Tour durch die Werkstatt Weser-Ems in Osnabrück und einen Blick hinter die Kulissen des deutschen Eisenbahngeschäfts ermöglicht. —



Transdev bringt die **E-Mobilität in den Alltag**

Stadtbus Schwäbisch Hall: Am 2. Oktober 2019 nahmen bei der Stadtbus Schwäbisch Hall GmbH (SSH) nach einer feierlichen Eröffnung im Betriebshof die ersten drei Elektrobusse den regulären Linienverkehr auf. Ein Meilenstein für die Transdev-Gruppe auf dem Weg zu klimaneutraler Mobilität insbesondere im ländlichen Raum.

Die drei Fahrzeuge vom Typ „Solaris New Urbino electric 12“ sind mit dem „Voith Electrical Drive System“ ausgestattet. Dieses vollkommen neue Technologiekonzept feierte seine Premiere in Deutschland. Möglich wurde die erfolgreiche Umsetzung des Projekts durch die partnerschaftliche Zusammenarbeit der Stadtbus Schwäbisch Hall GmbH mit dem Land Baden-Württemberg, der Stadt Schwäbisch Hall und der Voith Group.

Die innovativen E-Busse sind in markantem Design inzwischen im gesamten Stadtgebiet von Schwäbisch Hall im Linienverkehr unterwegs. Sie haben eine Reichweite von bis zu 200 Kilometern und werden über Nacht im Busdepot mit Ökostrom der Stadtwerke Schwäbisch Hall aufgeladen. Auf einem Monitor im E-Bus werden die Fahrgäste über die Menge des bei der Fahrt eingesparten CO₂ informiert. „Mit dem Projekt in Schwäbisch Hall bauen wir unsere Rolle als Marktführer im Bereich der E-Mobilität und Zero Emission in Europa weiter aus“, freut sich Dr. Tobias Heinemann, Sprecher der Geschäftsführung der Transdev GmbH. Grundlage für das erfolgreiche Projekt sei vor allem

die strategische und technologische Kooperation mit der Voith Group, die auch künftig fortgeführt werde, um gemeinsam elektrische Antriebssystemen in Fahrzeugen für den öffentlichen Verkehr zu erproben und zu optimieren. „Wir als Transdev haben verstanden und wollen nicht länger nur reden, sondern wir handeln – ganz konkret vor Ort“, sagt Dr. Heinemann.

Zahlreiche Vorarbeiten und Tests waren für den reibungslosen Einsatz der E-Busse notwendig. Die Fahrzeuge wurden mehrere tausend Kilometer im Linienverkehr erprobt. Alle Fahrpersonale durchliefen eine besondere Schulung und der Betriebshof wurde den gesetzlichen Anforderungen zur Wartung der Busse entsprechend umgestaltet. „Wir sind sehr stolz darauf, dass wir durch den Einsatz der Elektrobusse im Linienverkehr einen aktiven Beitrag zum Klimaschutz leisten. Als Transdev-Gruppe zeigen wir, dass nachhaltiger Verkehr auch im ländlichen Raum möglich ist“, sagt Michael Dalhof, Ge-

schäftsführer der Stadtbus Schwäbisch Hall GmbH. „Ich freue mich heute schon auf die

„Mit dem Projekt in Schwäbisch Hall bauen wir unsere Rolle als Marktführer im Bereich der E-Mobilität und Zero Emission in Europa weiter aus.“

nächste Inbetriebnahme weiterer drei Elektrofahrzeuge bei der Heidenheimer Verkehrsgesellschaft bis zum März 2020.“ —

Das Voith Electrical Drive System umfasst den Elektromotor inklusive Umrichter, Steuergeräte mit Energiemanagement-Software sowie die Überwachung und Steuerung der Nebenverbraucher. Der kompakte, wassergekühlte Permanentmagnetmotor mit hoher Leistung von 340 kW sorgt für weitere Einsparungen beim Energieverbrauch und erzeugt nahezu keine Geräusche. Damit wird die Lärm- und Schadstoffbelastung massiv verringert.

➤ www.voith.com

Mit dem „Silberpfeil“ nach Berlin

Mit einer Sonderfahrt brachte die Transdev Mitteldeutschland am 2. Samstag im Advent Besucher aus Sachsen mitten ins weihnachtlich geschmückte Berlin.

Zum Besuch des Weihnachtsmarkts in Berlin oder zum winterlichen Einkaufsbummel lud Transdev die Fahrgäste am 7. Dezember 2019 ein. Ein Sonderzug der Mitteldeutschen Regiobahn fuhr von Zwickau über Chemnitz, Döbeln und Riesa in rund vier Stunden direkt ins Zentrum der deutschen Hauptstadt. Gehalten wurde in Berlin an den Stationen Friedrichstraße und Zoologischer Garten. Schon im Zug konnten sich die Fahrgäste mit Glühwein und leckeren Snacks auf einen tollen Tag im weihnachtlichen Berlin einstimmen.

Das Sonderticket Berlin war für bis zu fünf Personen im Angebot. Die genaue Anzahl bestimmte den Preis: Bei fünf Personen kostete Hin- und Rückfahrt nur noch 13,80 Euro pro Person. Die Rückfahrt war um 17 Uhr, so dass genügend Zeit zum Entdecken der deutschen Hauptstadt blieb. „Das Feedback der rund 300 Fahrgäste war absolut positiv“, berichtet Heiko Tröger, Leiter Marketing, Vertrieb



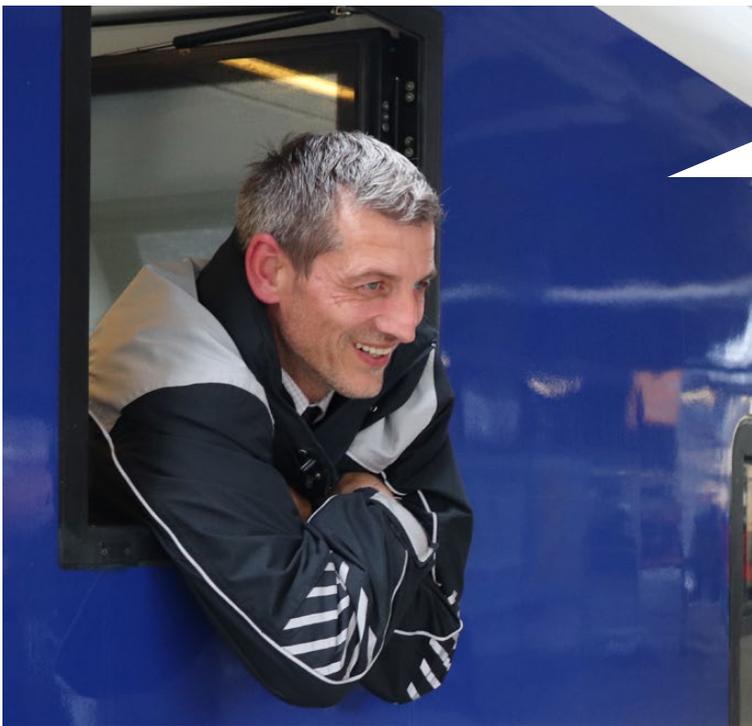
und Kundendienst bei der Transdev Mitteldeutschland GmbH. „Die meisten Fahrgäste gaben in ausliegenden Fragebögen an, sie würden jederzeit wieder mitfahren und lobten die gute Organisation, das nette Personal und den tollen Service.“ Auch die Aspekte des entspannten, kostengünstigen und umweltfreundlichen Reisens spielten für viele Fahrgäste eine Rolle. Weihnachten 2020 soll es wieder einen Sonderzug geben. Potenzielle Wunschziele für Fahrgäste aus dem südlichen Sachsen sind München, Prag oder Hamburg. —

Herr Kunath, was machen Sie da?



„Das ist ein Bus der neuen PlusBus-Linie 889, die am 6. Dezember 2019 auf dem Gelände der mobus Märkisch-Oderland GmbH vorgestellt wurde. Die PlusBus-Linie zwischen Strausberg und Bad Freienwalde ist die 26. PlusBus-Linie in Brandenburg und die erste im Landkreis Märkisch-Oderland. Wir betreiben als mobus diese Linie zusammen mit der Barnimer Busgesellschaft mbH. PlusBus bedeutet: regelmäßiger Stundentakt, Wochenendverkehr und Anschluss zur Bahn. Gut gefällt mir die Verstärkung des Busangebotes zwischen den Städten Bad Freienwalde, Wriezen und Strausberg im Landkreis Märkisch-Oderland. Über den stündlichen Anschluss an die Regionalbahn sind die anliegenden Ortschaften von Eberswalde über Seelow bis Frankfurt/Oder erschlossen. Und über die stündliche Anknüpfung in Strausberg an die S-Bahn S5 wird Berlin erreicht. Der neu berufene Verkehrsminister des Landes Brandenburg, Guido Beermann, war vor Ort. Er lobte das neue Angebot und erhofft sich so noch mehr Fahrgäste im ÖPNV. Seit dem 15. Dezember 2019 fahren wir auf der Linie 889 zwischen Strausberg und Bad Freienwalde.“

Daniel Kunath
Geschäftsführer mobus GmbH



„Die Verantwortung für hunderte Fahrgäste zu tragen und sie sicher von A nach B zu bringen, ist eine Herausforderung. Diese zu meistern macht einen natürlich stolz. Der Beruf ist abwechslungsreich, und man bewegt mit fast 1.000 PS hunderte Tonnen auf der Schiene, das ist natürlich auch etwas ganz Besonderes. Zudem ist der Beruf absolut krisenfest, und das Gehalt ist ordentlich.“

Michael Zander,
Ausbildungs-Triebfahrzeugführer bei der NordWestBahn
und nach einer beruflichen Neuorientierung seit sechs
Jahren Lokführer aus Leidenschaft

Im Unternehmen groß geworden

Jens-Ulrich Beck (38), ist seit 1. Juli 2019 neben Horst Windeisen weiterer Geschäftsführer der Württembergischen Eisenbahn-Gesellschaft mbH (WEG) in Waiblingen. Horst Windeisen wurde zeitgleich zum Vorsitzenden der Geschäftsführung ernannt und fungiert als Sprecher der WEG. Für Jens-Ulrich Beck, der aus der Region stammt, ist dies eine konsequente und erfolgreiche Entwicklung innerhalb der Unternehmensgruppe. „Ich fühle mich bei Transdev sehr wohl und hatte immer wieder die Chance, mich weiterzuentwickeln“, sagt Beck. Die Herausforderungen in den letzten Jahren seien anspruchsvoll gewesen, dafür durchlebte er definitiv eine sehr lehrreiche Zeit und konnte sich von den älteren Kolleg*innen auch einiges abschauen. Alles hatte für ihn im Jahr 2007 mit einem Anruf begonnen: „Glückwunsch Herr Beck, Sie sind dabei!“ Seine Bewerbung war erfolgreich, und so startete er im November 2007 sein neunmonatiges Traineeprogramm bei der damaligen Veolia-Verkehr-Gruppe, aus der später Transdev hervorging. Danach war Beck für die Angebotsplanung bei der Omnibus-Verkehr Ruoff GmbH in Waiblingen tätig, bevor er 2012 zur Schwestergesellschaft WEG



wechselte. Auch wenn die Aufgaben überwiegend die gleichen geblieben sind, freut sich Jens-Ulrich Beck auf die größere Verantwortung als Geschäftsführer: „Ich bin für 118 Mitarbeitende verantwortlich, kenne viele Gesichter hier, muss die WEG gegenüber den Aufgabenträgern vertreten, Konzepte erstellen, verhandeln und umsetzen.“ Doch er fühlt sich gut vorbereitet, als Leiter Strategie & Performance Management hat er sich in den letzten Jahren in so ziemlich jedes Thema im Unternehmen eingearbeitet. Vor 120 Jahren wurde die WEG in Stuttgart gegründet und betreibt fast genauso lange Bahnverkehr auf Nebenstrecken. Im Dezember 2019 gab es nochmals eine Premiere: Nun ist das Unternehmen auf der Schönbuchbahn von Böblingen nach Dettenhausen auch mit Elektrotriebwagen unterwegs. Die Umstellung der dazugehörigen Prozesse und Abläufe war für Beck und sein Team eine gewaltige Herausforderung. Zumal die WEG auch für die Infrastruktur und deren sicheren Betrieb verantwortlich ist. Und wenn alles gut läuft, wird die WEG hoffentlich auch die Folgeausschreibung für den elektrischen Bahnbetrieb auf der Schönbuchbahn für sich entscheiden. —

IMPRESSUM: Konzept und Gestaltung: Transdev GmbH, www.transdev.de, V. i. S. d. P. Barbara Reinhard, Redaktionsschluss: 16. Dezember 2019;
Bilder: S.1, S.5 (oben links) SCRITTI; S.2 (unten) mofair; S.4 Volvo Buses (oben) S.6 VBB (unten); alle anderen Transdev
Redaktionelle Betreuung: SCRITTI.Kommunikation, www.scritti.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