

um so die geografische Brücke zwischen den norddeutschen und schwedischen Geschäften zu schaffen. Die laufende Öresund-Ausschreibung könnte, so hofft es Schreyer, diesen Einstieg bewirken und zugleich die Gruppe in Schweden wieder stärken. Dort wird annähernd halb so viel Umsatz wie in Deutschland erzielt.

Mehr Umsatz als in Schweden, aber weniger als in Deutschland erwirtschaftet Transdev in den Niederlanden. Hier ist Schreyer derzeit besonders gefragt, eine Restrukturierung steht an. Denn beim Busunternehmen Connexxion steht die Taxisparte enorm unter Druck, insbesondere im

Transdev will den autonomen Kleinbus i-Cristal (im Bild) in Rouen auf die (öffentliche) Straße bringen. Dazu hat man sich kürzlich mit dem Softwarespezialisten Torc zusammengetan. Ein weiteres Projekt treibt Transdev mit ZF und E-Go voran. Ab 2020 soll der E-Go-Mover in Frankreich und Deutschland laufen. Der Verkehrskonzern steuert Leitsysteme und eine Kundenschnittstelle bei.



Foto: Transdev

Bereich Business to Consumer (B2C). Durch die neuen Fahrdienste ist das Endkundengeschäft nicht mehr rentabel, zumindest nicht für einen Konzern mit etablierten (Sozial-)Strukturen, sagt er.

Schreyer ist derzeit in den Niederlanden auch im Tagesgeschäft gefragt. Denn zuvor bildete dieser Markt mit den englischen und irischen Aktivitäten eine eigenständige Region, deren Chef zudem im Konzernvorstand Sitz und Stimme hatte. Damit ist es nun vorbei. Im Zuge Umorganisation hat der frühere Regionschef Bart Schmeink nach Recherchen des „NaNa-Briefes“ nicht nur den Transdev-Vorstand, sondern auch das Unternehmen verlassen. Auch Connexxion-Chef Eric van Eijndhoven ist nicht mehr an Bord. Sowohl an die Spitze von Transdev Nederland als auch von Connexxion ist nun vorläufig Christian Schreyer nachgerückt.

Zwei weitere Regionen komplettieren die Transdev-Weltkarte: Nordamerika formiert eine eigene Einheit, wegen des dortigen strengen Haftungsrechtes, aber auch wegen des hohen Anteils an „Transport on Demand“ (ToD). Schließlich gibt es die Region „Welt“, mit ganz unterschiedlichen Kulturen: hochentwickelte Länder des Pazifikraumes wie Australien, Neuseeland und Hongkong, aber auch stabile Schwellenländer wie Marokko, Chile oder Kolumbien sind hier zusammengefasst. Wegen der sprachlichen Verbindungen hat Transdev hierhin auch die Filialen in Spanien und Portugal gepackt, sodann Staaten wie Südkorea oder Indien.

Aus den beiden letztgenannten Märkten naht der Abschied. Im ersten Fall, so sagt Schreyer, weil der Betrieb der Linie 9 der Metro Seoul nicht wieder neu ausgeschrieben wird, im zweiten Fall, weil das Gemeinschaftsunternehmen RATP Transdev aus eigenem Antrieb die U-Bahn-Aktivitäten in Mumbai nicht weiterführen möchte. Dafür werden nun ganz neue asiatische Märkte ins Auge gefasst, China beispielsweise oder Thailand.

NaNa Brief | 12.03.2019 | msa

Erste formelle Vorankündigung eines SPNV-Wettbewerbes in Frankreich. Die Region PACA (Marseille) hat im „TED“ zwei Lose zur Vergabe ab Dezember 2022 bzw. Dezember 2024 vorangekündigt, mit Laufzeiten von zehn bis 15 Jahren (Az. 2019/S 036-081127). Noch fehlt aber eine nationale Gesetzesgrundlage für die Verfahren.

Für die Region Provence-Alpes-Côte-d'Azur (PACA) geht es dabei um mehrere strategische Ziele. Sie will nach eigenen Angaben für die Bürger ein besseres Angebot und bessere Qualität

erreichen, indem beispielsweise das alternde Corail-Rollmaterial ersetzt wird. Mobilität soll zudem die Kaufkraft weniger belasten als bisher – ein Anliegen, das auch in der Gelbwestenbewegung zentral ist, wenngleich dort auf das Auto gerichtet.

Für sich selbst hofft der Aufgabenträger PACA auf mehr Transparenz, beispielsweise bei den Zuschüssen, aber auch um den Anreiz, die Staatsbahn SNCF zu „transformieren“. Am Ende soll das gesamte SPNV-Netz des TER Sud im Wettbewerb vergeben werden.

Neben PACA haben auch Nouvelle-Aquitaine (Bordeaux) und Grand Est (Straßburg) ihre Absicht zum SPNV-Wettbewerb öffentlich gemacht. Wie auch andere französische SPNV-Aufgabenträger greift man in Marseille auf die Expertise von Trans-Missions zurück, einem Tochter-

unternehmen der Beratung KCW. Beide Firmen werden die anstehende Vergabe nun auch begleiten. „Wir freuen uns auf diese Herausforderung“, betont KCW-Geschäftsführer Christoph Schaaffkamp gegenüber dem „NaNa-Brief“.

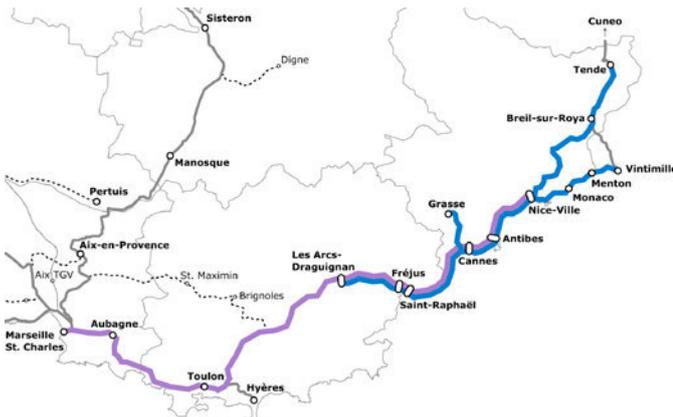
Aus seiner Sicht bietet das französische Gesetz zur Bahnreform eine gute Grundlage. Aber die Ausführungsdekrete ließen deutlich den SNCF-Einfluss erkennen.

So trage das Staatsunternehmen beim Personalübergang praktisch kein Risiko, da alle Personalien an den neuen Betreiber übergehen, einschließlich der Verwaltung – unabhängig vom tatsächlichen Bedarf. Defizite erkenne der Aufgabenträger zudem an dem bislang nur im Entwurf vorliegenden Dekret zur Informationsübermittlung, insbesondere was Informa-

tionen zu den von den Regionen zu 100 % geförderten Fahrzeugen angeht.

Schaaffkamp weist auf ein weiteres ungelöstes Problem hin: Unklar sei, um wie viel der Zuschuss im auslaufenden SNCF-Vertrag sinkt, wenn Einzelleistungen ausgeschrieben würden. „In den Vertragsverhandlungen mit den Regionen ließ sich die SNCF bisher nicht auf klare Regelungen dazu ein“, meint Schaaffkamp. Das könnte den Wettbewerb zugunsten der SNCF verzerren, zudem belaste die Unsicherheit die Finanzplanung der Aufgabenträger. Trotz solcher Hindernisse geht KCW davon aus, dass Frankreich schneller als seinerzeit Deutschland einen funktionierenden SPNV-Wettbewerb etablieren werde. Zum einen sei der Leidensdruck der Aufgabenträger hoch, zum anderen stünden europaweit bereits etliche kompetente Ersteller bereit, darunter die drei französischen Konzerne SNCF Keolis, RATP Dev und Transdev. Ob die SNCF selbst anbieten wird oder aber die Beteiligung Keolis ins Rennen schickt, ist dabei unklar. Bei Keolis macht man sich jedenfalls Hoffnungen, ist sich aber auch im Klaren, dass „ein Kind weder Mutter noch Vater narren“ kann, wie Vorstand Bernard Tabary sagte ([Ausg. 41/18, S. 5](#)).

NaNa Brief | 12.03.2019 | msa



Karte: Aufgabenträger PACA

In Frankreich ist zum ersten Mal ein SPNV-Wettbewerb vorangekündigt. Betroffen sind Strecken zwischen Marseille und der französisch-italienischen Grenze bei Ventimiglia (frz. Vintimille, rechts auf der Karte).



NaNa-Brief – Hintergründe, Analysen & Kommentare zum Personenverkehr. ISSN: 2190-4812 | Verlag: DVV Media Group GmbH, Postfach 10 16 09, D-20010 Hamburg, Heidenkampsweg 73-79, D-20097 Hamburg, Tel. +49 40 23714-01 | Geschäftsführer: Martin Weber | Verlagsleitung: Manuel Bosch, Tel. +49 40 23714-155, manuel.bosch@dvvmedia.com | Chefredaktion: Markus Schmidt-Auerbach (verantwortl., msa), Tel. +49 69 2729 2757, Fax: +49 40 23714-379, msa@dvvmedia.com | Anzeigen: Anzeigenleitung ÖPNV: Silke Härtel (verantwortl.), Tel. +49 40 23714-227, silke.haertel@dvvmedia.com; Anzeigenverkauf: Andrea Kött, Tel. +49 211 505-26536, andrea.koett@dvvmedia.com; Anzeigentechnik: Juliane Schell, Tel. +49 40 23714-368, juliane.schell@dvvmedia.com | Vertrieb: Leiter Marketing & Vertrieb: Markus Kukuk, Tel. +49 40 23714-291, markus.kukuk@dvvmedia.com; Unternehmenslizenzen: lizenzen@dvvmedia.com; Leser- und Abonnentenservice: Tel. +49 40 23714-260, Fax +49 40 23714-243, kundenservice@dvvmedia.com | NaNa-Brief erscheint wöchentlich (dienstags) als PDF-Ausgabe. Mindestbezugszeit: 3 Monate. Abonnement jährlich: EUR 545,00 zzgl. MwSt.; Bezugsbedingungen: Die Bestellung des Abonnements gilt zunächst für die Dauer des vereinbarten Zeitraumes (Vertragsdauer). Eine Kündigung des Abonnementvertrages ist zum Ende des Berechnungszeitraumes schriftlich möglich. Erfolgt die Kündigung nicht rechtzeitig, verlängert sich der Vertrag und kann dann zum Ende des neuen Berechnungszeitraumes schriftlich gekündigt werden. Bei Nichtlieferung ohne Verschulden des Verlages, bei Arbeitskampf oder in Fällen höherer Gewalt besteht kein Entschädigungsanspruch. Zustellmängel sind dem Verlag unverzüglich zu melden. Es ist ausdrücklich untersagt, die Inhalte digital zu vervielfältigen oder an Dritte (auch Mitarbeiter, sofern ohne personenbezogene Nutzerlizenzierung) weiterzugeben. Copyright: Die Publikation, ihre Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Den Inhalt verlinkter externer Internetseiten machen sich weder Verlag noch Redaktion zu eigen, eine Haftung wird ausgeschlossen.