

E-MOBILITÄT VORANBRINGEN:

Transdev und Voith-Gruppe leisten Pionierarbeit beim Einsatz von E-Bussen in Deutschland

➤ Seite 3

GEMEINSAME LÖSUNGEN:

In NRW kooperieren alle regionalen Bahnbetreiber, um unter anderem die Personalsituation zu verbessern

➤ Seite 4

FIT FÜR DIE ZUKUNFT:

Transdev plädiert für eine zweite Bahnreform, um dem Schienenverkehr neue Impulse zu verleihen

➤ Seite 5

TRANSDEV ERHÄLT ZUSCHLAG FÜR BETRIEB DER S-BAHN HANNOVER

NordWestBahn soll ab Ende 2021 das Netz der S-Bahn Hannover betreiben. Transdev-Gruppe investiert 315 Millionen Euro in modernste Fahrzeugflotte.

Die Transdev-Gruppe soll mit ihrem Tochterunternehmen NordWestBahn ab Dezember 2021 für zwölf Jahre das komplette Netz der S-Bahn Hannover betreiben. Bei dem Auftrag im Gesamtwert von 1,5 Milliarden Euro geht es um zehn S-Bahnlinien rund um die niedersächsische Landeshauptstadt. Investitionen von 315 Millionen Euro in eine moderne Fahrzeugflotte garantieren zeitgemäßen Komfort für die Fahrgäste. Die verantwortlichen Aufgabenträger – die Region Hannover (RH), die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) sowie der Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) – haben dies nun als Ergebnis der entsprechenden europaweiten Ausschreibung mitgeteilt, nachdem Einsprüche eines unterlegenen Mitbewerbers in mehreren Verfahren zurückgewiesen wurden.

„Wir freuen uns sehr über das in uns gesetzte Vertrauen und dass wir die Aufgabenträger mit unserem wirtschaftlichen und



Moderne Züge für die Region Hannover: Für den Betrieb des S-Bahn-Netzes Hannover beschafft Transdev 64 elektrische Triebzüge vom Typ Stadler FLIRT

kundenorientierten Angebot überzeugen konnten“, sagt Dr. Tobias Heinemann, Sprecher der Geschäftsführung der Transdev GmbH. „Für unsere Gruppe ist der Gewinn ein herausragender Erfolg und der größte Bahnauftrag in unserer Unternehmensgeschichte. Mit dem nun erteilten Zuschlag können wir unsere Position als der führende private Mobilitätsanbieter in Deutschland

langfristig sichern. Wir werden alles Erforderliche tun, um dieses wichtige Projekt zum Erfolg zu führen.“

Die Fahrgäste im Netz der S-Bahn Hannover werden den für 2021 geplanten Betreiberwechsel vor allem durch den Qualitätssprung bei den eingesetzten Fahrzeugen erleben. Die Transdev-Gruppe investiert 315 Millionen Euro in eine neue Flotte, die neben 13 Bestandsfahrzeugen aus 64 modernen Elektro-Triebzügen vom Typ Stadler FLIRT bestehen wird. Die dreiteiligen FLIRT-Züge erreichen Tempo 160, bieten Platz für bis zu 397 Fahrgäste, verfügen über helle,

weiter auf Seite 2

„Wir können so unsere Position als der führende private Mobilitätsanbieter Deutschlands langfristig sichern.“

DR. TOBIAS HEINEMANN

SPRECHER DER GESCHÄFTSFÜHRUNG DER TRANSDEV GMBH

Fortsetzung von Seite 1

freundliche Fahrgastbereiche, sind barrierefrei und durchgängig stufenlos begehrbar. Acht Fahrgasttüren auf jeder Seite sorgen für einen schnellen Fahrgastwechsel. Große Mehrzweckbereiche bieten Raum für bis zu zwölf Fahrräder. Sie sind mit Steckdosen zum Laden von E-Bikes sowie mit Rollstuhlplätzen ausgestattet. Highlights sind das Fahrgastinformationssystem in Echtzeit mit Monitoren in jedem Einstiegsbereich sowie die fahrzeugseitige WLAN-Ausstattung.

„Dieser Auftrag ist eine große Herausforderung, die wir mit viel Respekt und Elan angehen. Er ist ein wichtiger Schritt für die Zukunft der Transdev-Gruppe und der NordWestBahn“, sagt Christian Schreyer, Aufsichtsratsvorsitzender der Transdev GmbH in Deutschland und Chief Strategy and Performance Officer der weltweiten Transdev-Gruppe. „Mit dem zuverlässigen Betrieb der Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen zeigen wir seit Jahren, dass wir auch erfolgreich städtische S-Bahn-Netze betreiben und neue Kunden für den öffentlichen Verkehr gewinnen können.“ Dies sei angesichts von drohenden Fahrverboten für Dieselfahrzeuge in vielen Großstädten wichtiger denn je. —

DAS S-BAHN-NETZ HANNOVER

Das S-Bahn-Netz in Hannover besteht aktuell aus zehn Linien mit Verbindungen von Nienburg und Celle im Norden bis nach Minden, Hildesheim und Paderborn im Süden. Die Betriebsaufnahme durch Transdev ist für den Fahrplanwechsel im Dezember 2021 geplant. Der Verkehrsvertrag läuft über zwölf Jahre bis Juni 2034 und beinhaltet jährlich rund 9,3 Millionen Zugkilometer. Für das Betriebspersonal ist ein Personalübergang vom vorherigen Betreiber vorgesehen. Das Betriebskonzept beinhaltet unter anderem auch Leistungserweiterungen.



Erfolgreich unterwegs: Transdev betreibt mit der NordWestBahn bereits seit 2010 mit modernen Triebzügen zuverlässig das Netz der Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen auf vier Linien rund um die Metropolregion Bremen / Oldenburg.

RETHMANN-Gruppe will neuer Anteilseigner von Transdev werden

Das deutsche Familienunternehmen RETHMANN-Gruppe hat am 2. Oktober 2018 die Absicht bekannt gegeben, von Veolia die 30-prozentige Beteiligung am Kapital der internationalen Transdev-Gruppe (Transdev S.A.) zu erwerben. Das im Dienstleistungs- und Versorgungsbereich aktive Unternehmen würde darüber hinaus seine Geschäfte im öffentlichen Personenverkehr in Deutschland mit der Tochter RHENUS Veniro in die Transdev-Gruppe einbringen. Sollte das Projekt nach Genehmigung der zuständigen Aufsichtsbehörden und nach Präsentation vor den jeweiligen Arbeitnehmervertretungen gutgeheißen werden,

würde die RETHMANN-Gruppe letztendlich 34 Prozent des Kapitals von Transdev halten.

Europäischer Mobilitäts-Champion

Die Caisse des Dépôts Gruppe behält auch nach der Transaktion weiterhin die Kontrolle über Transdev mit 66 Prozent des Kapitals und mehr als zwei Dritteln der Stimmrechte. Mit der Übernahme der Anteile durch die RETHMANN-Gruppe werde die Transdev-Gruppe zu einem echten europäischen Mobilitäts-Champion, sagte Eric Lombard, CEO von Caisse des Dépôts.

Thierry Mallet, Vorstandsvorsitzender und CEO von Transdev, unterstreicht: „Unsere Aktionäre unterstützen unsere Vision von

einer nachhaltigen, innovativen und zukunftsfähigen Mobilität, die den Menschen in den Mittelpunkt stellt.“

Die Beteiligung der RETHMANN-Gruppe wird die Entwicklungsstrategie von Transdev unterstützen und beschleunigen. Die Basis hierfür sind insbesondere die Aktivitäten im Bereich des Personennahverkehrs (Bus und Schiene) in Deutschland, die das Geschäft von Transdev gut ergänzen, sowie die Präsenz der RETHMANN-Gruppe in Osteuropa und Australien. Über die Aktivitäten von RHENUS Veniro im öffentlichen Verkehr würde die Position von Transdev als die Nummer Zwei auf dem deutschen Markt gefestigt. —

BERLIN



Transdev und Voith-Gruppe wollen E-Mobilität voranbringen

A gesichts von zu hohen Schadstoffwerten und drohenden Dieselfahrverboten in immer mehr deutschen Kommunen wird der Ruf nach alternativen Antrieben in der Stadtmobilität immer lauter. Während viele Verkehrsunternehmen noch zögern, gehen die Transdev GmbH und die Voith-Gruppe voran und bringen in wenigen Monaten im Südwesten Deutschlands die ersten Elektrobusse in den regulären Linienverkehr. Auf der Innotrans 2018, der weltgrößten Fachmesse für Bahn- und Verkehrstechnik in Berlin, haben beide Unternehmen am 19. September 2018 eine Kooperation zum Einsatz von Elektrobusen in Schwäbisch Hall und Heidenheim beschlossen (siehe Foto oben). Damit gehören Transdev, Voith und die Städte Schwäbisch Hall und Heidenheim zu Pionieren rund um die Mobilität der Zukunft.

Ab April 2019 bringt die Transdev-Tochter Stadtbusschwäbisch Hall GmbH emissionsfreie Fahrzeuge mit einem vom Technologie-Führer Voith neu entwickelten E-Antrieb erstmals in Schwäbisch Hall zum Einsatz. Die Heidenheimer Verkehrsgesellschaft wird drei weitere E-Busse ab Dezember 2019 in Betrieb nehmen. „Wir freuen uns sehr, dass Voith gemeinsam mit uns die E-Mobilität deutschlandweit weiter vorantreibt“, sagt Dr. Tobias Heinemann, Sprecher der Geschäftsführung der Transdev GmbH. „Als weltweit aktives Verkehrsunternehmen sehen wir uns in der Verantwortung, CO₂-neutrale, klimafreundliche Mobilität zu fördern“, betont Heinemann. „Wir können dazu innerhalb unserer Gruppe auf umfangreiche Erfahrung im Bereich der E-Mobilität zurückgreifen und freuen uns, hier auch ein bisschen Pionierarbeit in den Kommunen zu leisten.“ Die Transdev-Gruppe betreibt aktuell fast 400 E-Busse und Minibusse an 27 Orten in sieben Ländern. Damit ist Transdev der größte Betreiber von Elektrobusen in Europa. Pro Bus mit dem neuen Voith-E-Antrieb können bei einer Laufleistung von 50.000 Kilometern im Jahr binnen zwölf Jahren bis zu 550 Tonnen CO₂ eingespart werden. —

WAIBLINGEN

Weitere Bestandsverkehre gesichert

Das verantwortliche Regierungspräsidium Tübingen hat dem Genehmigungsantrag der Omnibus-Verkehr Ruoff GmbH (OVR) für den Bestandsverkehr auf der Linie Albstadt-Ebingen – Pfeffingen entsprochen und eine Betriebsgenehmigung bis zum 31. Juli 2021 erteilt. „Diesen Erfolg verdanken wir der kontinuierlich guten Arbeit unserer Mitarbeiter in Albstadt und dem vertrauensvollen Verhältnis mit unseren Partnern vor Ort“, freut sich OVR-Standortleiter Klaus Bosch. Bei dem Auftrag geht es um 18 Mitarbeiter inklusive Aushilfen und zehn Busse am Standort Albstadt. Auch in Waiblingen konnte sich die OVR erst kürzlich mit einem eigenwirtschaftlichen Antrag für den Betrieb des Linienbündels 3 „Verkehrsraum – Waiblingen Ost – West“ bis Ende 2026 durchsetzen. Im Vergleich zu heute wird der Fahrplan in weiten Bereichen ausgeweitet und teilweise verdichtet. —

BERLIN

Autonomer Shuttle auf Innotrans-Messe

Personalisiert, autonom, elektrisch – mit dem i-Cristal, entwickelt in Kooperation von Transdev und dem Verkehrstechnologiehersteller Lohr, wurde auf der Berliner Fachmesse Innotrans im September 2018 ein vollautonomes Bus-Shuttle mit Elektroantrieb vorgestellt. Das i-Cristal soll noch diesen Winter im französischen Saclay, einem Vorort von Paris, zunächst unter Aufsicht einer Begleitperson unter anspruchsvollen Bedingungen getestet werden. Das Fahrzeug kann mit Tempo 50 fahren und soll sich auf Kreuzungen, in gemischtem Verkehr, an Ampeln und Fußgängerüberwegen bewähren. Ähnliche von Transdev in verschiedenen Ländern durchgeführte Pilotprojekte erfreuten sich bei Fahrgästen großer Beliebtheit. —



GEMEINSAM LÖSUNGEN FINDEN

Die Bahnbetreiber in NRW wollen zusammen die Schiene voranbringen und Personalengpässe abbauen

Die neue Vielfalt auf der Schiene in Nordrhein-Westfalen (NRW) hat einerseits zu deutlichen Angebotsverbesserungen geführt, andererseits macht es die Betriebervielfalt aber auch schwieriger, den dicht getakteten Verkehr zu koordinieren. Im Oktober 2017 unterzeichneten neben der Transdev-Tochter NordWestBahn die Abellio Rail NRW, DB Regio NRW, eurobahn, National Express, Regiobahn und WestfalenBahn die „Agenda Bahnen NRW“. Sie verpflichten sich, gemeinsam Antworten auf die größten Herausforderungen der Branche zu finden. „Auch wenn wir grundsätzlich im Wettbewerb stehen, macht eine Kooperation sehr viel Sinn. Wir stehen vor der großen Herausforderung, eine steigende Nachfrage nach Mobilität bei begrenzten Ressourcen, insbesondere Personal und Infrastruktur, und permanentem Wandel in unserem Umfeld zu meistern. Da müssen wir alle an einem Strang ziehen“, so Dr. Rolf Erfurt, Vorsitzender der Geschäftsführung der NordWestBahn GmbH. In einem ersten Schritt hat die Branche eine gemeinsame Kampagne mit Schlagerstar Guido Horn bei der Suche nach Personal gestartet, um das Image der Bahnen als Arbeitgeber positiv aufzuwerten und vor allem Quereinsteiger für die Branche zu begeistern. Daneben haben Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger weitere Maßnahmen vereinbart. So soll es

enge Kooperationen bei der Ausbildung, gemeinsame Regelungen für Personalwechsel und gegenseitige Abstimmung in Krisensituationen geben. Das nordrhein-westfälische Verkehrsministerium fördert und begleitet die weitere Zusammenarbeit. „Ich freue mich, dass Unternehmen und Aufgabenträger hier gemeinsam nach Lösungen suchen. Die geplanten Maßnahmen werden die Personalsituation verbessern“, sagte Verkehrsminister Hendrik Wüst bei einem Runden Tisch mit Branchenvertretern. —



10 Jahre erfolgreich unterwegs mit der MittelrheinBahn

Ende Oktober feierten die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Trans Regio im Betriebswerk in Koblenz zehn Jahre Betrieb der MittelrheinBahn zwischen Mainz, Koblenz und Köln. Eröffnet wurde die Feier vom neuen Geschäftsführer Ingo Pfundstein, doch auch der bisherige Geschäftsführer Henning Weize (im Foto unten v.l.n.r.) ließ es sich nicht nehmen, zusammen mit seiner

früheren Mannschaft zu feiern. Für das leibliche Wohl und musikalische Unterhaltung war gesorgt. Im Außenbereich des Betriebsgeländes nutzten die Besucher mit großem Spaß eine Draisine von der IG Westerwald-Querbahn e.V. Die kleinen Besucher konnten eine Garteneisenbahn bestaunen, vom Koblenzer Behindertensportverein zur Verfügung gestellte Spielgeräte nutzen, mit

Ton basteln oder sich im Kinderschminken ausprobieren. Zum Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2008 wurde vor zehn Jahren der Regionalbahn-Betrieb zwischen Mainz, Koblenz und Köln aufgenommen. Die Trans Regio Deutsche Regionalbahn GmbH betreibt diese Strecke mit 17 elektrischen Triebzügen vom Typ Siemens Desiro ML. —



FREIE FAHRT FÜR DIE BAHNREFORM II

Dr. Tobias Heinemann und Christian Schreyer von Transdev machen Vorschläge für die nachhaltige Ausrichtung und Verbesserung des Schienenverkehrs in Deutschland. Drei Eckpfeiler für eine „zweite Bahnreform“ sollen die Schiene wieder fit für die Zukunft und attraktiv für die Fahrgäste machen.

Der Vorstand der Deutschen Bahn AG (DB) veröffentlicht einen Brandbrief an seine Führungskräfte und verhängt einen Ausgabestopp, die Politik reagiert in einer Mischung aus „überrascht“ und „alarmiert“. Weil es offensichtlich dem Unternehmen Deutschen Bahn wirtschaftlich nicht gut geht und die Verschuldung neue Rekordhöhen erreicht, machen neue Überlegungen die Runde, wie der DB – möglichst mit viel öffentlichem Geld – erneut unter die Arme gegriffen werden könnte. Dabei sind gerade jetzt Strukturreformen nötig, um die Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene gegenüber konkurrierenden Verkehrsmitteln zu stärken und gleichzeitig dem Wettbewerb auf der Schiene neue Impulse zu verleihen.



Unabhängiges Schienennetz: Die Infrastruktur sollte künftig direkt beim Staat angesiedelt sein

Knapp 25 Jahre nach der Bahnreform in Deutschland ist es Zeit für eine „zweite Bahnreform“. Als größter Wettbewerber der DB im Schienenpersonennahverkehr (SPNV), erster Betreiber von Nah- und Fernverkehrszügen in Konkurrenz zur DB und damit als „Pionier des Wettbewerbs

auf der Schiene“ fordert Transdev den politischen Mut zu einer Radikalreform. Unter den folgenden drei Bedingungen könnte im Hinblick auf eine echte Verkehrswende und die dauerhafte und nachhaltige Stärkung der Schiene eine zweite Bahnreform auf den Weg gebracht werden:

1 Schaffung eines Sondervermögens „Schieneninfrastruktur“ außerhalb der DB unter dem Dach des Staates

Das Kernproblem der Aktiengesellschaft Deutsche Bahn ist die Verquickung von Schieneninfrastruktur mit Transportdienstleistungen. Die aktienrechtliche Ausrichtung der Infrastrukturbereiche der DB (Schiene, Bahnhöfe und Energie) hat sich nicht bewährt. Die DB ist so gezwungen, in großem Umfang „Eigenmittel“ in die Schieneninfrastruktur zu stecken, die dann wiederum diskriminierungsfrei allen Nutzern der Schienenwege zur Verfügung gestellt werden muss. Dies nimmt der DB den finanziellen Spielraum, in andere Bereiche, die im Wettbewerb stehen, ausreichend zu investieren. Gleichzeitig verfügt die DB noch heute über zahlreiche Stellhebel, um Wettbewerber klein zu halten und Investitionen gezielt in das „Fern- und Ballungsnetz“ zu lenken. Oder durch einfachste dispositive Maßnahmen in einer Betriebsleitzentrale den eigenen Transportgesellschaften Vorrang gegenüber der Konkurrenz einzuräumen. Das Regionalnetz auf der Schiene ist vielerorts überaltert und seit Jahrzehnten unterinvestiert. Jüngste Sicherheitsvorfälle legen diese nicht akzeptablen Zustände schonungslos offen. Zugleich herrscht aber gerade in diesem Netz der größte Wettbewerb durch unterschiedliche Anbieter. Es ist daher Zeit, den „integrierten Konzern“ abzuschaffen.

Netz, Bahnhöfe und Stromleitungen sind Kernbereiche einer staatlichen Infrastrukturverantwortung und haben in einer Aktiengesellschaft – die gerade nicht dem Gemeinwohl dienen soll – nichts verloren. Sie sollten aus der DB AG herausgelöst und in ein neues Sondervermögen „Schiene“ überführt werden. Dieses sollte unmittelbar dem Staat zugeordnet werden, ähnlich wie Autobahnen, Bundesstraßen oder Wasserwege. Jedes Verkehrsunternehmen – egal, ob im Güter, Fern- oder Nahverkehr

Es ist an der Zeit, den integrierten DB-Konzern abzuschaffen.

– nutzt dann diese Infrastruktur nach den gleichen, diskriminierungsfreien Bedingungen. So entsteht ein fairer und transparenter Wettbewerb um die Nutzung der verfügbaren Fahrplantrassen auf der Schiene.

2 Auskömmliche Finanzierung des Sondervermögens „Schieneninfrastruktur“

Das neue Sondervermögen „Schieneninfrastruktur“ muss finanziell mit deutlich mehr öffentlichem Geld als heute ausgestattet werden. Infrastruktur ist unsere Lebensader, ohne sie ist nachhaltige und klimaschonende Mobilität im 21. Jahrhundert nicht umsetzbar. Das bedeutet aber auch, dass der Staat deutlich mehr Mittel für Ausbau und Erhalt der Schiene bereitstellen muss als bisher. Nicht nur, um die Digitalisierung des Schienenverkehrs rasch weiter voranzubringen, sondern auch, um den immensen Investitionsstau im Regionalnetz abzubauen. Moderne elektronische Stellwerke sollte es nicht nur für Strecken mit

weiter auf Seite 6

Fortsetzung von Seite 5

ICE-Verkehr geben, sondern auch für die Regionalbahnen auf den Nebenstrecken. Um Anreize zu setzen, dass auch das staatliche Sondervermögen wirtschaftlich und kundenorientiert arbeitet, bedarf es klarer verkehrspolitischer Vorgaben und Strategien wie etwa das Konzept des Deutschlandtaktes. Zudem erhalten die betroffenen Verkehrsunternehmen das Recht, sich bei der Festlegung der konkreten Investitionen in das Schienennetz einbringen zu können. Und gleichzeitig verpflichtet sich das Sondervermögen, Strafen an die Verkehrsunternehmen zu zahlen, wenn Züge unpünktlich sind, weil das Stellwerk ausgefallen ist oder Weichen eingefroren sind. Die Pünktlichkeitsgarantie gegenüber Kunden im Zug gilt auch im Verhältnis zwischen Sondervermögen und Verkehrsunternehmen.

3 Einführung eines Konzessionsmodells im Schienenpersonenfernverkehr und „Entschuldung der Bahn“

Seit der Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs mit der Bahnreform 1996 ist viel passiert. Die Fahrgastzahlen haben sich vervielfacht, und mehr als 30 Prozent aller Regionalzüge werden heute von Wettbewerbern der DB betrieben. Verantwortlich

für diesen Erfolg sind die Bundesländer, die die Leistungen mit klaren Qualitätsvorgaben im Wettbewerb vergeben. Wer bei einer Ausschreibung den günstigsten Preis oder das günstigste Verhältnis aus Preis und Qualitätszusagen abgibt, erhält den Zuschlag. Pönalen und Vertragsstrafen sichern ab, dass diese Zusagen durch die Betreiber der Verkehre auch eingehalten werden. Was im Regionalverkehr gilt, funktioniert auch im Fernverkehr, wie man in anderen Ländern anschaulich sehen kann. Die Bundesregierung sollte – analog zum Regionalverkehr – eine Ausschreibungsstelle für Fernverkehrsleistungen durch ICE- oder IC-Züge schaffen. Diese teilt dann das heutige Fernverkehrsnetz in sieben bis acht gleich große Lose und vergibt den Betrieb dieser Lose nach definierten Kriterien. Harte Qualitätsvorgaben legen fest, dass die Nichterfüllung bestraft wird. Fährt dann mal wieder ein Zug in „umgekehrter Wagenreihung“ ein, zahlt der Betreiber eine Strafe. Gleiches gilt, wenn das Bordbistro oder die Bordtoilette nicht funktionieren. Graffiti beschmierte Züge werden ebenfalls mit Abzügen belegt. Dieses Modell kann schnell eingeführt werden: Die unlängst beschafften ICE-Züge der neuesten Generation stehen in den künftigen Bieterunden allen Verkehrsunternehmen zur Verfügung, weil die

neue „Ausschreibungsstelle Fernverkehr“ diese Züge der DB abkauft und bei den Vergebungsverfahren allen Bietern verpflichtend zur Verfügung stellt. Das bezuschlagte Unternehmen zahlt dann eine monatliche



Mehr Nachfrage: Wettbewerb auch im Fernverkehr würde die Schiene beflügeln

Miete an die Ausschreibungsstelle. Die DB wiederum kann die Verkaufserlöse für die Züge zum Abbau der gigantischen Schuldenlast von aktuell 20 Milliarden Euro einsetzen. Der Wettbewerb auf der Schiene würde eine neue Dimension erreichen – im Sinne einer nachhaltigen, klimaschonenden und zukunftsfähigen Mobilitätspolitik und natürlich im Interesse der Fahrgäste, um die es ja eigentlich gehen sollte bei der ganzen Diskussion. —

Sprachbarrieren überwunden

Marketa Havlikovas (27) Geschichte endete mit einem Happy End. Kurz nachdem die gebürtige Tschechin mit Controlling-Hintergrund der Liebe wegen von Prag nach Leipzig übersiedelte, bewarb sie sich auf die ausgeschriebene Stelle der Transdev Vertrieb GmbH. „Natürlich wusste ich damals, dass ich in einem neuen Job in Deutschland anfangs Probleme mit der deutschen Geschäftssprache haben würde“, gibt sie zu. „Ich hoffte aber, dass mein zukünftiger Arbeitgeber mich hierbei aktiv unterstützen kann.“ Nach einem ersten Vorstellungsgespräch bei Transdev Vertrieb, in welchem auch die Punkte Sprachkenntnisse und Sprach-



verstehen offen thematisiert wurden, erfolgte eine überraschend ungewöhnliche Einladung von Martin Hörl und Judith Freksa, sich zum Folgegespräch bei einem Bier im nahegelegenen Irish Pub zu treffen. Beide Seiten merkten schnell, dass sie trotz kleinerer Sprachbarrieren gut zusammenpassten, und nur kurze Zeit später erfolgte die Einstellung. Als Teilprojektleiterin erwies sich Marketa Havlikova schnell als sehr innovative und umsichtige Mitarbeiterin. Auch die Sprachbarriere konnte inzwischen dank eines persönlich für sie organisierten Deutschkurses schnell überwunden werden. —

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