

66

Nur eine Zahl:

66 Steckdosen hat jeder unserer Triebzüge im E-Netz Allgäu für die Fahrgäste. So können Mobiltelefone und Laptops aufgeladen werden, mobiles Arbeiten oder auch Kommunikation oder gute Unterhaltung scheitern zumindest nicht an der mangelnden Stromversorgung. Das ist für unser Unternehmen wichtig: wir verstehen uns als Dienstleister im Sinne des Wortes und wollen den Fahrgästen guten Service anbieten.



Akku leer?
In den Zügen von
Go-Ahead
ist das kein Problem.

Neues von mofair

Gemeinwohlorientierung der Schieneninfrastruktur, mehr Tempo beim Deutschlandtakt, mehr Wettbewerb im Fernverkehr und Senkung der Schienenmaut: dazu gibt es aktuelle Papiere von mofair e.V., die wir inhaltlich voll unterstützen. Lesen Sie selbst dazu nach unter mofair.de

mofair, das Bündnis für fairen Wettbewerb im Schienenpersonenverkehr, setzt sich für die Vervollkommnung der Marktöffnung auf Schiene und Straße und für die Sicherung eines diskriminierungsfreien Infrastrukturzugangs im Eisenbahnverkehr ein.

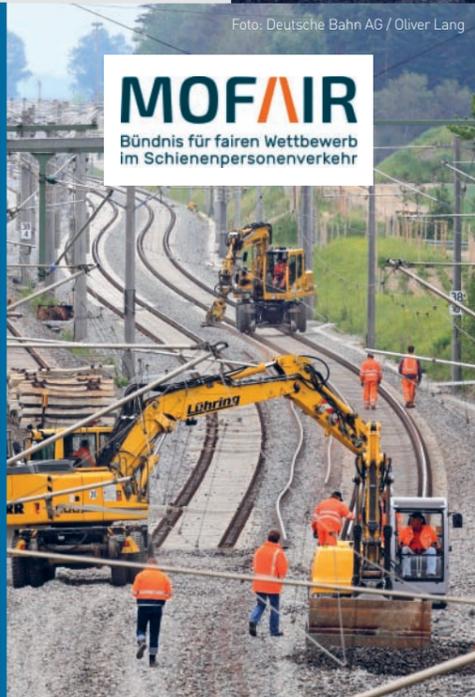


Foto: Deutsche Bahn AG / Oliver Lang



Nach drei spannenden Jahren verlässt Geschäftsleiter Bastian Goßner im Sommer Go-Ahead und wird eine andere Aufgabe in der Branche übernehmen. Er freut sich schon jetzt darauf, dass er mit vielen bisherigen Gesprächspartnern im Kontakt bleiben wird.

Haben Sie Fragen, Anregungen oder Wünsche? Gerne können Sie sich an uns wenden...



Bastian Goßner
Geschäftsleiter Markt und Kunden
+49 821 899825-10
bastian.gossner@goahead-de.com



Winfried Karg
Unternehmenskommunikation
+49 821 899825-15
winfried.karg@goahead-de.com



Gordon Lemke
Technischer Geschäftsleiter
+49 7365 85844-32
gordon.lemke@goahead-de.com

...persönlich oder digital www.go-ahead.bayern



Go-Ahead BAYERN

Herausgeber:
Go-Ahead Bayern GmbH
Morellstr. 33, 86159 Augsburg
www.go-ahead.bayern

Alle Bildrechte liegen, wenn nicht anders angegeben, bei Go-Ahead. Sollten Sie die Zusendung dieses Newsletters nicht wünschen, so bitten wir um eine kurze Nachricht an: kommunikation@goahead-de.com

CO2-neutral gedruckt



Go-Ahead BAYERN

Servus

Neuigkeiten von Go-Ahead Bayern für Entscheiderinnen und Entscheider

April 2022

Liebe Leserinnen und Leser,

seit dem Jahresbeginn bin ich Geschäftsführer von Go-Ahead Bayern. Seit Beginn meines Berufslebens bin ich in der Eisenbahnbranche tätig; zuletzt hatte ich die gleiche Position bei der Bayerischen Regiobahn, so dass mir die Themen und Zusammenhänge, aber auch die Region und viele Ansprechpartner nicht unbekannt sind. Ich habe ein gutes und motiviertes Team und eine herausfordernde Aufgabe übernommen. Die Inbetriebnahme des E-Netzes Allgäu hat – wenn man die Rahmenbedingungen sieht – sehr gut geklappt; die Inbetriebnahme des Los 1 der Augsburger Netze im Dezember 2022 wird noch anspruchsvoller sein und mein Team und mich in diesem Jahr sehr beschäftigen.



Was mich generell umtreibt ist der schlechte Zustand der Schieneninfrastruktur, wie Sie auch auf den nächsten beiden Seiten lesen können. Meine Bitte an Sie: unterstützen Sie uns im Einsatz für eine bessere Infrastruktur. Jeder kleine Schritt, den wir auf diesem langen und mühsamen Weg vorankommen, nutzt den Bürgerinnen und Bürgern und der ganzen Region sowie der dringend notwendigen Verkehrs- und Klimawende.

Herzliche Grüße

Ihr
Fabian Amini (Geschäftsführer)



www.go-ahead.bayern

Drei Fragen an Hans-Christian Hauser

Wie haben Sie als Fahrgast den Start von Go-Ahead Bayern erlebt?

Plötzlich waren die blauen Elektrozüge da und trugen einen schneller als bisher gewohnt – und zudem lautloser und ohne Dieselgestank – aus dem Allgäu nach München und zurück. Bisher, in den roten Zügen, hatte man die ständig aufjaulenden Motorgeräusche aushalten müssen.

Wie ist der Eindruck von unseren neuen Zügen?

Ich habe sie bisher als weitgehend pünktlich erlebt. Die Züge sind geräumig und sauber. Auch die Toiletten sind angenehm disponiert und sauber. Geräumigkeit, Pünktlichkeit und penible Sauberkeit nach dem Vorbild der Schweiz finde ich eine der wichtigsten

Aspekte dafür, dass man gern mit der Bahn fährt. Schick ist auch der barrierefreie Ein- und Ausstieg, der bei jedem Halt ausgefahren wird.

Was hat sie nach der Betriebsaufnahme überrascht?

Ein ausgesprochen freundliches, hilfsbereites Personal in schickem Outfit.



Hans-Christian Hauser wohnt und lebt in Isny im Württembergischen Allgäu. Der vielfältig ausgebildete und engagierte Musiker ist künstlerischer Leiter des Isny Opernfestivals. Für Auftritte und Lehrverpflichtungen hat er immer wieder in München zu tun, zur Anreise nutzt er gerne die Bahn.

Stau auf der Schiene - Die Infrastruktur macht es schwierig

Wir von Go-Ahead Bayern fahren Züge auf Strecken, die uns nicht gehören, und halten an Bahnhöfen, die uns auch nicht gehören. Wir bekommen den nötigen Strom aus einem Stromnetz, das uns nicht gehört. Und für all das benutzen wir Sicherheitstechnik an der Strecke, die uns auch nicht gehört. Das geht übrigens nicht nur uns so, sondern fast allen Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland, da sie fast alle die Infrastruktur, die sie nutzen, weder besitzen noch betreiben.

Diese Situation ermöglicht, dass wir uns auf unsere Kernaufgaben - die zuverlässige Beförderung von Personen durch Eisenbahnzüge - konzentrieren können. Gleichzeitig macht sie zu vielen Themen zahlreiche Absprachen mit den Infrastrukturunternehmen nötig - für uns sind das eigentlich immer DB Netz, DB Station und Service und DB Energie. Wir können Mängel an der Infrastruktur auch nicht beseitigen, denn das kann nur der Eigentümer - das ist im Endeffekt fast immer die Bundesrepublik Deutschland.



Die Strecke ist zwischen Buchloe und Hergatz eingleisig, das sind mehr als 100 Kilometer. Die Kreuzungsgleise sind sehr knapp bemessen und regelmäßig voll wie hier auf unserem Bild in Leutkirch - mehr Reserven würden es im Alltag möglich machen, Verspätungen abzubauen und zusätzlichen Verkehr wie hier diesen Güterzug unterzubringen.



Zu knapp, zu alt, zu unzuverlässig

Wir erleben im täglichen Betrieb, dass die Infrastruktur zu knapp, zu alt, zu unzuverlässig und oftmals auch zu schlecht gemanagt ist. Natürlich wussten wir das meiste davon schon, als sich unser Unternehmen an den Ausschreibungen beteiligt hat. Was wir nicht wussten: dass DB Netz die uns vorgegebenen Fahrpläne als „fahrbar“ bezeichnet, diese es aber in der täglichen Praxis oft nicht sind. Inzwischen wissen wir: Von der Infrastruktur her ist die Einhaltung des Fahrplans nur möglich, wenn überhaupt nichts Ungeplantes eintritt. Es darf kein Unwetter, keine Störung eines Bahnübergangs oder eines Stellwerks, keine Baustelle, keine Verspätung eines Fernverkehrs- oder Güterzuges oder sonst etwas geben. Es gibt wenig Reserven, kaum Spielraum, Unvorhergesehenes kann kaum ausgeglichen werden; so kann jedes kleine Vorkommnis zu einer großen Verspätung führen.

Politische Verantwortung

Die von uns befahrene Eisenbahn-Infrastruktur gehört der Deutschen Bahn AG, deren Eigentümerin die Bundesrepublik ist. Und genau diese stellte, vertreten durch den Bundesverkehrsminister, im Sommer 2020 den „Masterplan Schienenverkehr“ vor. Er nannte sehr lobenswerte und ehrgeizige Ziele: Die Zahl der Fahrgäste soll bis 2030 verdoppelt werden, zudem sollen wesentlich mehr Güter auf die Schiene kommen. Diese Ziele sind wichtig und richtig.

Sollten diese Ziele im Gegensatz zur Vergangenheit tatsächlich nachhaltig verfolgt und die hierfür notwendigen Mittel zur Verfügung gestellt werden, würde dies eine erhebliche Ausweitung und Beschleunigung des Ausbaus und der Modernisierung der Infrastruktur in den nächsten Jahren und

In Tannheim (rechtes Bild) können sich Züge begegnen aber es gibt nur einen Bahnsteig. Wenn beide Züge halten sollen, können sie sich also dort nicht begegnen. Genug Platz für einen zweiten Bahnsteig wäre vorhanden.



Links: Immer wieder gibt es Abstellgleise ohne Oberleitung, die für elektrische Züge nicht genutzt werden können.

Konkrete Beispiele aus dem E-Netz Allgäu München - Lindau für Mängel an der Infrastruktur

- **Eingleisige Strecke** von Buchloe bis Hergatz auf über 100 km Länge
- **Zu wenige Kreuzungsbahnhöfe**, auf denen sich die Züge begegnen können
- Die vorhandenen Kreuzungsbahnhöfe haben **zu wenig Gleise**; so werden Verspätungen sofort in die Gegenrichtung übertragen
- Das Schienennetz im **Großraum München** ist überlastet
- **Es fehlen Abstellmöglichkeiten** für die Züge, die gerade nicht gebraucht werden; besonders deutlich wird das im Großraum München. Aber auch in Memmingen, Buchloe und Mindelheim - dort gäbe es Abstellgleise, aber die sind nicht mit einer elektrischen Oberleitung überspannt und können daher von uns nicht genutzt werden
- Verspätungsanfälliger **Fernverkehr**

Jahrzehnten erfordern. Die hierfür erforderlichen Baumaßnahmen würden in den kommenden Jahren zu weiteren Einschränkungen der ohnehin schon weitgehend überlasteten Infrastruktur führen, die zum Zeitpunkt des Abschlusses unserer Verkehrsverträge nicht absehbar waren.

