

NUR
EINE
ZAHL:

300 bis 1040

Zwischen 300 und 1040 Liter: so viel Frischwasser kann ein Zug von Arverio Bayern aufnehmen.

Das Wasser wird für die Toiletten und Handwaschbecken des Zuges gebraucht, die Menge unterscheidet sich je nach Zugtyp.

Neues Frischwasser wird normalerweise mindestens jeden zweiten Tag aufgefüllt, nach Möglichkeit sogar täglich, und das Schmutzwasser wird dann bei dieser Gelegenheit entsorgt.

Wenn allerdings eine Ver- und Entsorgungsanlage defekt oder ein Zug nicht zur eingeplanten Zeit dort ist, kann die Ver- und Entsorgung nicht stattfinden.

Auch eine hohe Verspätung oder eine kurzfristige Streckensperrung wegen eines Unwetters können neben anderen Ursachen dazu führen, dass die Ver- und Entsorgung der Toiletten nicht wie geplant möglich ist. Die Toiletten müssen, sobald die Abwasserbehälter voll sind, leider gesperrt werden.



**Bauarbeiten
Würzburg -
Ansbach**

RE 80

Wie die DB InfraGO uns mitteilt, sollen in der Zeit vom 22.3. bis 30.3.2025 verschiedene Bauarbeiten an der Strecke zwischen Ansbach und Würzburg stattfinden, für den Abschnitt zwischen Ochsenfurt und Winterhausen ist eine Vollsperrung angekündigt.

Wir können noch keine Details nennen, möchten aber schon jetzt auf diese Planungen hinweisen. Wie gewohnt werden wir detailliert rechtzeitig öffentlich informieren, sofern uns die genauen Unterlagen rechtzeitig vorliegen.

Infos finden Sie dann hier:



Herausgeber:
Arverio Bayern GmbH
Morellstraße 33, 86159 Augsburg
www.arverio-by.de

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

CO2-neutral gedruckt

ARVERIO
BAYERN

Wir fahren für:



mofair: Eigenständige Infrastruktur unverzichtbar

Gemeinsam mit Partnerverbänden beleuchtet der Verband mofair die ersten Monate der DB-Infrastrukturgesellschaft. Ihr Fazit: Bei der Mini-Reform darf es nicht bleiben, es braucht vielmehr eine große Lösung, um den Infrastrukturbetreiber tatsächlich auf Gemeinwohl und Qualität verpflichten zu können. Lesen Sie mehr dazu hier:



MOFAIR
Bündnis für fairen Wettbewerb
im Schienenpersonenverkehr

www.mofair.de

**HABEN SIE FRAGEN,
ANREGUNGEN ODER WÜNSCHE?
GERNE KÖNNEN SIE SICH AN UNS
WENDEN...**



Fabian Amini
Geschäftsführer
+49 821 899825-12
fabian.amini@arverio.de



Winfried Karg
Stakeholder-Kommunikation
+49 821 899825-15
winfried.karg@arverio.de



www.arverio-by.de



Liebe Leserinnen und Leser,

seit Juli haben wir einen neuen Namen, und in der letzten Servus-Ausgabe stellen wir Ihnen unsere neue Marke vor. Seither haben wir unseren Außenauftritt weitgehend umgestellt, und nach unserem Eindruck ist der Namenswechsel in der Öffentlichkeit und bei den Fahrgästen auf eine hohe Akzeptanz gestoßen.

Zu unserer großen Freude haben auch unsere Mitarbeiter:innen die neue Marke sehr schnell angenommen und fühlen sich bereits drei Monate später darin wie „Zuhause“. Dazu beigetragen hat, dass wir die Marke Arverio auf Grundlage unserer seit Jahren täglich gelebten Unternehmenswerte entwickelt haben. Diese Werte spiegeln unsere Haltung wieder, die die Öffentlichkeit und die Mitarbeiter:innen im Kontakt mit Arverio spüren sollen: **Jeder Einzelne zählt. Wir vor ich. Wir gestalten unsere Zukunft. Wir schaffen Vertrauen.**

Da uns kontinuierlich immer wieder schriftliches Lob über unsere Kundenbetreuer:innen im Zug erreicht, sehen wir unseren Eindruck bestätigt, dass wir auf einem guten Weg sind. Sollten Sie Themen haben, die Sie uns näher bringen möchten, so zögern Sie nicht – unsere Kontaktdaten stehen auf der Rückseite.

Fabian Amini

Ihr
Fabian Amini

SERVUS

NEUIGKEITEN FÜR ENTSCHEIDER:INNEN
NOVEMBER 2024

www.arverio-by.de



3 FRAGEN AN DR. LINDA KISABAKA

Um welche Themen geht es bei der Zusammenarbeit zwischen dem AVV und Arverio?

Im Wesentlichen geht es um den Tarif im AVV-Gebiet und die Abrechnung der Einnahmen. Die Tarifmaßnahmen werden gemeinsam mit der BEG und den Verbundpartnern abgestimmt und im Verbund umgesetzt.

Zudem hat Herr Amini die Leitung des Verbundrates inne. Im Verbundrat sind neben den Stadtverkehrs- und Busunternehmen, der Freistaat Bayern, die Regierung von Schwaben, die BEG auch die SPNV-Unternehmen vertreten. Er dient als Austauschplattform für sämtliche AVV-Themen der Beteiligten.

Und wie erleben Sie diese Zusammenarbeit konkret?

Wir erleben Arverio als einen zuverlässigen Partner, der immer versucht, für die täglichen Herausforderungen aus Baustellen etc. eine für die Fahrgäste gute Lösung zu finden.

Wie wird sich der AVV in der nächsten Zeit weiterentwickeln?

Als Verkehrsverbund werden wir die Digitalisierung unseres Angebots sowohl im Ticketing als auch in den Auskunftssystemen weiter vorantreiben. Unser Ziel ist es, mit vernetzten Mobilitätsangeboten ein attraktives, leicht zugängliches und zuverlässiges Angebot abseits eines eigenen Autos zu schaffen.



**Dr. Linda Kisabaka ist
Geschäftsführerin des
Augsburger Verkehrsverbunds (AVV)**

ARVERIO
BAYERN

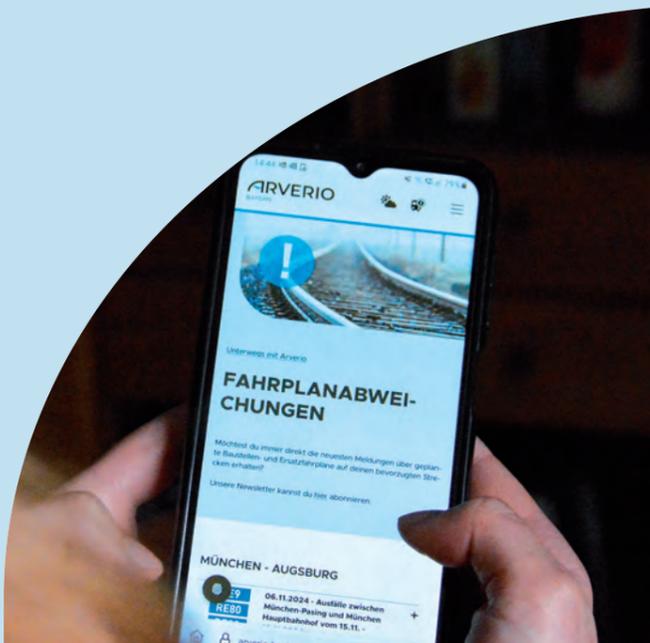


Bild: DB / Axel Hartmann Fotografie

ABHILFE IST DRINGEND NÖTIG

WIE KOMMT ES DAZU, DASS AUF EINER BAHNSTRECKE AN JEDEM TAG EIN ANDERER FAHRPLAN GILT?

Martin Mühlegger* ist Koch in einem Restaurant in München, er wohnt in Althegnenberg im Landkreis Fürstentumbruck. Normalerweise nimmt er einen Zug von Arverio, der um 22:58 Uhr in München Hbf startet und ihn dann nach drei Unterwegshalten in Althegnenberg absetzt. Im Sommer 2024 gab es wegen verschiedener, sich zeitlich überlagernder Bauarbeiten an der Strecke folgende Situation: am 29. und 30. August wurde dieser Zug durch einen Bus ab München-Pasing ersetzt. Am 31. August und am 1. September fuhr der Ersatzbus von Pasing bis Mammendorf, ab dort brachte ihn dann ein Zug weiter. Vom 2. bis zum 5. September fuhr dann wieder der Bus ab Pasing nach Althegnenberg, bis zum 10. fuhr dann zur Abwechslung ganz normal der Zug. Und am 11. und 12. September hieß es wieder: Schienenersatzverkehr ab Pasing.

*Name geändert

Solche Situationen hängen immer mit Bauarbeiten zusammen, aus denen sich je nach Baufortschritt ein täglich wechselnder Fahrplan ergibt. Die Ursachenforschung beginnt bei der Infrastrukturbetreiberin DB InfraGO, die sich um das Schienennetz kümmert. Ihre Aufgabe ist seit längerem schwierig, **die Bundesrepublik Deutschland als Eigentümerin im Hintergrund zeigte jahrzehntelang wenig Interesse** daran. Das Verkehrsmittel Eisenbahn wurde in Bevölkerung und Politik als „eher verzichtbar“ angesehen. Über einzelne Großvorhaben hinaus wurde quer durch das ganze Bahnnetz nur für das Allernötigste Geld bereitgestellt. Seit kurzem ist das anders: die Bundespolitik stellt deutlich mehr Geld bereit, und die DB benennt den Zustand der Infrastruktur realistischer als zuvor. Doch letztlich kratzt man hier bei beiden Punkten nur an der Oberfläche, denn diese Vorhaben und die geplanten Beträge sind immer wieder Zankapfel der Politik und werden schnell mal zum Streichposten. Wer kann es da den Lieferanten und Baufirmen verdenken, wenn sie ihre Kapazitäten an Baumaschinen, Ersatzteilen und Personal nicht oder nur sehr zurückhaltend ausweiten?

Die Anzahl der von Bauarbeiten betroffenen Züge auf dem Schienennetz der DB ist derzeit etwa doppelt so groß wie noch vor fünf Jahren. Doppelt so viele Planer:innen, die das alles organisieren und vorbereiten sollen, gibt es nicht. Gleichzeitig beeinflussen und überlagern sich die vielen



Baustellen gegenseitig, so dass Komplexität und Aufwand der Planung überproportional ansteigen. Die von der DB InfraGO selbst gesetzten Ankündigungsfristen werden oft nicht eingehalten, und bei den unter Zeitdruck entstehenden Planungen ist die Fehlerquote gestiegen. Bei Bahnunternehmen wie Arverio setzt sich das dann fort: Obwohl wir mehr Planer:innen beschäftigen als vorgesehen, kommen sie manchmal nicht hinterher. Sie müssen die Unterlagen der DB InfraGO umsetzen in komplexe Schichtpläne, Fahrzeugumläufe, Planungen für Reinigung und Toilettenentleerung, Busersatzverkehre, für die Fahrgastinformation auf Apps und Aushängen, und, und, und. Am Ende dieser Kette stehen dann die Pendler:innen, die erst kurzfristig von massiven Auswirkungen auf ihren täglichen Arbeitsweg erfahren sowie die wartenden Fahrgäste am Bahnsteig, die nicht damit rechnen, jeden Tag mit einem anderen Ersatzfahrplan zurechtzukommen zu müssen.

WER KANN WAS TUN, DAMIT DIESE MISERE EIN ENDE HAT?

Die DB InfraGO will künftig ihre Instandhaltungs- und Bauvorhaben mit Hilfe von standardisierten, vorab terminierten Sperrzeit-Containern realisieren. Kerngedanke ist, für jede Strecke längerfristig Sperrzeiten zu planen und dann alle anfallenden Arbeiten parallel zu erledigen, so dass die Strecke danach auf längere Zeit uneingeschränkt zur Verfügung steht. **Wir von Arverio haben die Erwartung,**

das die DB InfraGO dieses vielversprechende Konzept dann auch so umsetzt und dass dadurch täglich wechselnde Ersatzfahrpläne nicht mehr vorkommen.

Wir sehen allerdings, dass dieser richtige Schritt nicht ausreicht. Unseres Erachtens müsste die Bundespolitik quer über die maßgeblichen Parteien hinweg die **Eisenbahn-Infrastruktur als langfristiges Thema erkennen**, das Planungssicherheit und **eine über mehrere Jahre gesicherte Finanzierung braucht**. Wie andere Unternehmen der Branche sind auch wir der Meinung, dass dafür ein verkehrsträgerübergreifender Infrastrukturfonds geschaffen werden sollte, der die Finanzierung von Erhalt und Ausbau über mindestens fünf, besser zehn Jahre sichert und rollierend Jahr für Jahr fortgeschrieben wird. Es kann nur funktionieren, wenn die DB InfraGO die nötigen Ressourcen langfristig planbar erhält, um die gesetzten Ankündigungsfristen einzuhalten. Gute Ersatzfahrpläne kommen dann zustande, wenn die DB InfraGO bei Vorhaben mit massiven Auswirkungen frühzeitig gemeinsam mit allen Beteiligten überlegt, wie der Verkehr in der Bauzeit mit möglichst geringen Beeinträchtigungen erfolgen kann. So ist die DB jetzt bei der Sanierung der Riedbahn zwischen Mannheim und Frankfurt vorgegangen, und das ist dringend auch bei vielen anderen Baustellen nötig. Zudem wäre das DB InfraGO-Regelwerk, soweit es über die gesetzlichen Anforderungen hinausgeht, kritisch zu hinterfragen und auch zu reduzieren.