

Nur eine Zahl:

20.712

So viele Sitzplätze haben alle 78 Triebzüge von Go-Ahead Bayern, wenn man sie zusammenzählt. Davon sind 1.512 in der ersten und 19.200 in der zweiten Klasse. So können unsere Fahrgäste im Augsburger Netz und im E-Netz Allgäu komfortabel und entspannt reisen.

Neues von mofair

Der Branchenverband mofair, in dem auch Go-Ahead Mitglied ist, sieht die bundespolitischen Haushaltsplanungen zum Thema Schiene sehr kritisch. Dass das Bundesfinanzministerium im Haushalt 2024 bei der Schiene kürze, bei der Straße aber nicht, sei völlig unverständlich. „Den Klimazielen der Regierung läuft dies total zuwider – die Verkehrswende scheint abgesagt“, so mofair. Die geplante Eigenkapitalerhöhung bei der Deutschen Bahn AG hält mofair für falsch. mofair kritisiert auch den Anstieg der Trassenpreise bei teilweise miserabler Qualität und fordert eine grundlegende Reform des Trassenpreissystems.

Das Schienennetz in Deutschland gehört zum größten Teil der Bundesrepublik und wird von der Deutschen Bahn betrieben. Eisenbahnverkehrsunternehmen wie Go-Ahead bezahlen für die Benutzung eine Art Schienen-Maut und können Ausbaustand und Instandhaltung nicht beeinflussen.

MOFAIR
Bündnis für fairen Wettbewerb
im Schienenpersonenverkehr

Mehr: mofair.de



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



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



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

März 2024

Liebe Leserinnen und Leser,

Sie haben sicher schon davon gehört: Die deutschen Go-Ahead-Gesellschaften sind seit dem 1. Februar Teil der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB).



Mit den ÖBB haben wir einen erfahrenen, neuen Eigentümer bekommen, der langfristig Potenzial im deutschen Personenverkehr sieht, der eine klare Zukunftsperspektive für uns hat und längerfristiges Wachstum anstrebt. An den Fahrplänen in Deutschland wird sich nichts ändern, und die Fahrgäste sollen von dieser Zukunftspartnerschaft profitieren. Die deutschen Go-Ahead-Gesellschaften werden unter der bestehenden Geschäftsführung und dem bisherigen Management fortgeführt - somit bleiben Ihre Ansprechpartner:innen die gleichen.

In den nächsten Monaten werden wir den neuen Unternehmensnamen sowie den künftigen Markenauftritt bekannt geben – wir halten Sie auf dem Laufenden.

Ihr
Fabian Amini

www.go-ahead.bayern



3 Fragen an Dr. Sabine Stock

Was versprechen sich die ÖBB vom Kauf der deutschen Go-Ahead-Gesellschaften?

Es ging uns bei dem Kauf darum, in und von anderen Märkten zu lernen und so auch über die Grenzen hinweg unser ‚Bahn-Know-How‘ zum Wettbewerb im Schienenpersonenverkehr zu erweitern. Durch diese neuen Kenntnisse können wir uns für Herausforderungen, denen sich Eisenbahnverkehrsunternehmen in Zukunft stellen müssen, noch besser rüsten.

Wird sich die Qualität bei Go-Ahead – also die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit – durch den neuen Eigentümer ÖBB verbessern?

Es ist nur verständlich, dass mit einem Eigentümerwechsel die Erwartung einhergeht, dass sich alles hin zum Positiven verändert. Die Ursachen für die betrieblichen Probleme bei Go-Ahead liegen aber

vor allem bei dem sehr schnellen Wachstum des Unternehmens. Aber auch bei schwierigen Rahmenbedingungen, wie beispielsweise der anfälligen Infrastruktur und Baustellen sowie beim Fachkräftemangel. Diese Herausforderungen bleiben auch unter den ÖBB bestehen und Go-Ahead Deutschland wird weiterhin selbst dafür verantwortlich sein, die verkehrsvertraglich geforderte Betriebsqualität sicherzustellen.

Es wird sich also nichts am Bahnverkehr der Go-Ahead Deutschland ändern?

Für Außenstehende wird es in der ersten Zeit bis auf den neuen Namen kaum sichtbare Veränderungen geben. Im Hintergrund können wir Go-Ahead Deutschland mit unserem Knowhow im Eisenbahnbetrieb unterstützen – während wir natürlich auch viel von Go-Ahead und dem für uns neuen Markt lernen.

Sabine Stock ist Vorständin der ÖBB-Personenverkehr AG



Was müsste passieren, damit Go-Ahead pünktlicher und zuverlässiger wird?

Immer wieder werden wir gefragt, warum Go-Ahead es nicht hinkriegt, dass alle Züge pünktlich fahren. Diese Frage treibt uns als Unternehmen natürlich auch um. Denn wir bei Go-Ahead wissen sehr gut, dass sich unsere Fahrgäste über Verspätungen und kurzfristig ausfallende Züge ärgern. Hier möchten wir die Hintergründe erklären und dies auch mit Zahlen belegen.

Verblüffend deutlich ist, dass eine Entlastung des Netzes sofort zu pünktlicherem Betrieb führt. Wie wir am Anfang der Pandemie 2020 beobachten konnten und auch jetzt sehen, wenn andere Bahnunternehmen bestreikt werden: wir können deutlich pünktlicher fahren, sobald das Netz nicht mehr so dicht belegt ist.

Was sind die häufigsten Ursachen für Verspätungen und Zugausfälle?

Die von uns selbst verschuldeten **Zugausfälle** (zum Beispiel wegen Personalmangel) haben wir inzwischen gut im Griff und liegen um ein Prozent – ein (auch im Vergleich mit anderen Eisenbahnunternehmen) guter Wert. Bei den von uns selbst zu verantwortenden **Verspätungen** sind wir noch nicht ganz so gut – daran arbeiten wir.

Was tut Go-Ahead, um die Zahl der selbstverschuldeten Mängel zu verringern?

Wir bemühen uns sehr, die eigenen Schwachstellen wie zum Beispiel Personalmangel, in den Griff zu bekommen. Daher bilden wir sehr intensiv weiterhin Lokführer:innen aus, mit erheblichem Finanzaufwand für Recruiting und Ausbildung. Zudem werden in der Statistik auch Fahrzeugstörungen mit dazu gezählt. Häufig sind technische Störungen an den Fahrzeugen die Ursache dafür. Daher sind wir in engem Kontakt mit unseren Fahrzeugherstellern und dem Instandhaltungsdienst-

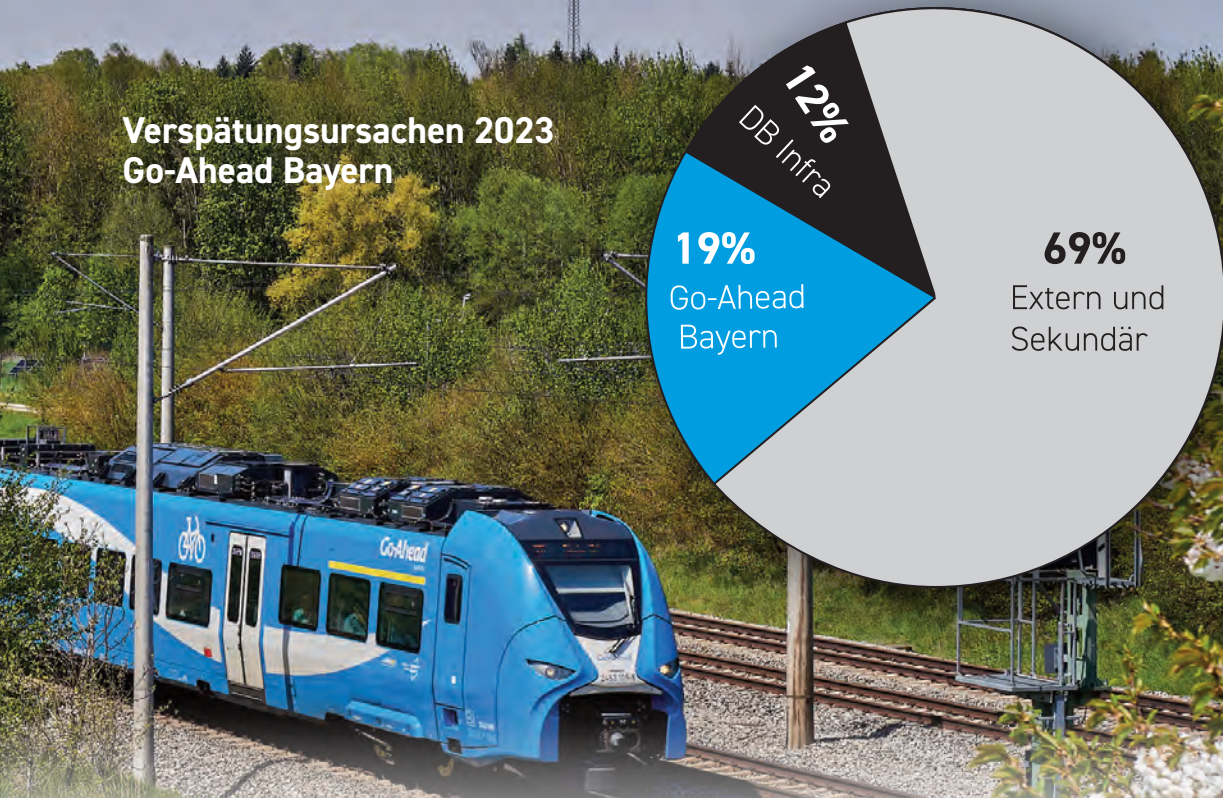
leister, damit die Fahrzeuge stabiler werden. Fahrzeugstörungen können auch von einer Fehlbedienung unseres Personals kommen; es kann aber auch sein, dass die Behebung einer Störung länger dauert, weil wir insgesamt ein junges Team sind und es auch Kolleginnen und Kollegen mit noch nicht so viel Erfahrung gibt. Für sie haben wir eine eigene Service-Hotline mit erfahrenen Ausbildern eingerichtet, die die Lokführer bei Störungen unterstützen.

Was würde helfen, um die Zahl der fremdverschuldeten Mängel zu verringern?

Baustellen rechtzeitig ankündigen
Bauarbeiten sind nötig, keine Frage. Aber sie müssen mit ausreichend Vorlauf angekündigt werden, den die DB InfraGo in ihren eigenen Regularien festgelegt hat; leider schafft sie das oftmals selbst nicht. Zudem werden immer wieder laufende Baustellen sehr kurzfristig verlängert – sicherlich nicht ohne Grund, aber dann mit massiven Auswirkungen: Zugausfälle, Verspätungen, wegen der Kürze der Zeit mangelhafte Ersatzbusverkehre, Schwachstellen in der Fahrgastinformation und vieles mehr können wir dann leider nicht vermeiden.

Pünktlicher Fernverkehr
Ein großes Ärgernis sind verspätete Fernverkehrszüge. Durch sie gibt es auf fast all unseren Strecken Probleme, weil wir uns mit ihnen Gleise und Bahnsteige teilen müssen. Der Fahrplan ist so ausgelegt, dass er störungsfrei funktionieren sollte; sobald dann eine größere Verspätung auftaucht, geht das nicht mehr. Besonders ärgerlich ist, dass die Fernverkehrszüge leider viel zu oft verspätet unterwegs sind (**siehe unten**) und zudem Vorrang haben; daher muss dann eben nicht der verspätete Fernverkehrszug warten, bis die Strecke frei ist, sondern unsere Züge (und andere) mit weniger Priorität müssen auf die Seite fahren, damit der verspätete Zug durch kann. Sogar manche Güterzüge haben Vorrang.

Verspätungsursachen 2023
Go-Ahead Bayern



Verspätungen kosten Geld

Gegenüber unseren Auftraggebern (Bayerische Eisenbahngesellschaft und Verkehrsministerium Baden-Württemberg) sind wir verpflichtet, bestimmte Pünktlichkeitswerte einzuhalten. Wenn wir das nicht schaffen, kostet uns jede Verspätung Geld. Zugausfall bringt nicht nur keine Einnahmen, sondern kostet – je nach Ursache – gegebenenfalls zusätzlich Strafe. Unser Unternehmen hat also ein großes Interesse daran, dass wir pünktlich und zuverlässig unterwegs sind.

Was sind externe und sekundäre Ursachen?

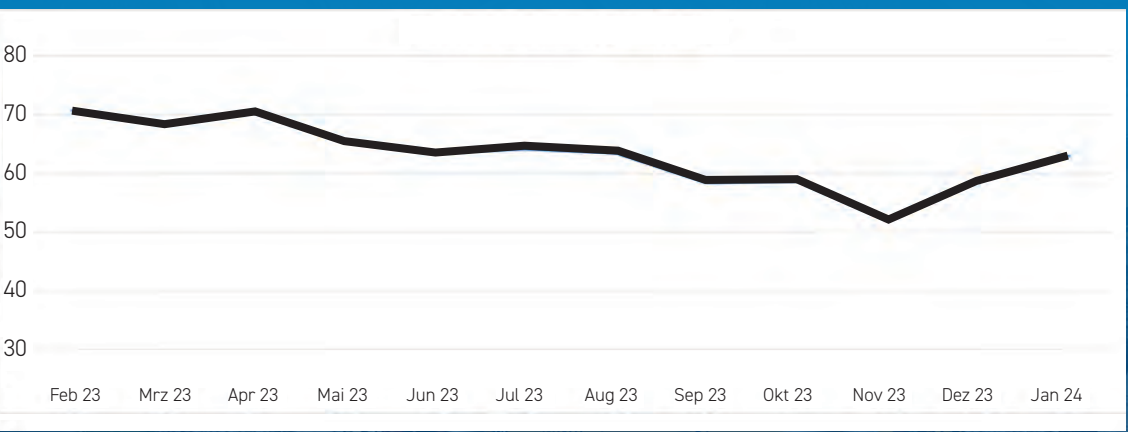
„Externe Ursachen“ sind Dinge, die wir nicht selbst beeinflussen können: etwa Witterungseinflüsse oder Auswirkungen, die sich aus Behördenanordnungen, etwa bei einem Polizeieinsatz, ergeben. Unter der Rubrik „**Sekundär**“ werden Verspätungen und Zugausfälle eingetragen, wenn sie etwa durch eine Überholung eines anderen, vorrangigen Zuges, oder durch Verspätung oder Ausfall der vorausgehenden Zugfahrt ausgelöst wurden.

Will Go-Ahead nicht zu sehr von eigenen Fehlern ablenken, indem auf andere Verursacher hingewiesen wird?

Nein. Für uns ist selbstverständlich, dass wir für unsere Fehler einstehen und versuchen, Besserung herbeizuführen. Das gelingt nicht immer sofort. Und wir sind nicht perfekt und machen auch Fehler. Aber wir werden keine Besserung für die Fahrgäste erreichen, wenn wir Fehler anderer einfach hinnehmen.

Man sieht in den Auswertungen zweierlei: Die sekundären Ursachen liegen natürlich hauptsächlich bei Verspätungen vor, nicht bei Zugausfällen. Und: die hohe Zahl der sekundären Verspätungen zeigt, wie sich geringe Verspätungen aufschaukeln können und praktisch wie bei einer Lawine manchmal aus einem kleinen Anlass eine große Auswirkung entsteht. Das hat den Grund, dass die Infrastruktur an vielen Stellen überlastet ist; es gibt kaum Spielraum, Verspätungen abzubauen, denn Bahnsteige und Strecke sind dann mit anderen Zügen belegt.

Betriebliche Pünktlichkeit DB Fernverkehr in Prozent



GABY Zugausfälle wöchentlich in Prozent

