

Nur eine Zahl:

89 Stationen bedient Go-Ahead Bayern planmäßig im täglichen Schienenpersonennahverkehr. Das heißt: diese Stationen gehören – wie das Schienennetz auch – der DB Station und Service, einer Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn AG.

Go-Ahead kann die Ausstattung der Stationen vor Ort nicht beeinflussen. Ob es ein Dach über dem Kopf gibt oder einen Warteraum, ob die Lampe funktioniert oder ob Ansagen verständlich zu hören sind: wir wissen, dass unsere Fahrgäste sich manchmal über diese Dinge ärgern, die wir als Go-Ahead leider nicht beeinflussen können.

Als Aktiengesellschaft ist die Deutsche Bahn AG dazu verpflichtet, nach Möglichkeit Gewinn zu erzielen. Wir von Go-Ahead hoffen, dass der Bund im Rahmen der geplanten Änderung die Infrastrukturgesellschaften nicht mehr in der Rechtsform einer AG belässt, sondern dafür eine nicht mehr zur Gewinnerzielung verpflichtende Rechtsform wählt, zum Beispiel die einer GmbH.

Gutes Gespräch, reger Austausch

Der Austausch mit verschiedenen Repräsentanten aus der Region ist Go-Ahead wichtig. So kam es auch zu einem Gespräch von Go-Ahead Bayern mit Vertretern der Anliegerkommunen der Strecke Augsburg – Donauwörth, die sich so aus erster Hand informieren konnten. Die anwesenden Bürgermeister brachten deutlich die Verärgerung ihrer Bürgerinnen und Bürger zum Ausdruck – viele Kritikpunkte, die Go-Ahead besser machen können, waren berechtigt; aber nicht alle hat Go-Ahead verursacht und in der Hand.

Unser Bild zeigt von links Jürgen Gilg (Langweid), Fabian Amini (Go-Ahead), Tobias Kunz (Nordendorf), Dr. Michael Higl (Meitingen) und Albert Reiner (Mertingen).



Go-Ahead-Krankenhausbus an Ukrainischen Botschafter übergeben



Ein von einem der lokalen Busunternehmen von Go-Ahead in Großbritannien gespendeter Bus wurde zu einem mobilen Krankenhaus umgebaut, das für die Behandlung von Kriegsoffizieren in der Ukraine eingesetzt wird.

Der Bus, der bis vor kurzem als Teil der Swindon's Bus Company Fahrgäste in Wiltshire beförderte, wurde von Vertretern der Go-Ahead Gruppe dem Botschafter der Ukraine im Vereinigten Königreich übergeben. Die Sitze wurden aus dem Bus entfernt, um Platz für drei Betten, Herzmonitore und Infusionen zu schaffen. Der Bus ist mit einem Frischwassertank, sanitären Einrichtungen und einem tragbaren Generator ausgestattet.

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
Kommunikation
+49 821 899825-15
winfried.karg@goahead-de.com



...persönlich oder digital www.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



Servus

Neuigkeiten von Go-Ahead Bayern für Entscheiderinnen und Entscheider

Juli 2023

Liebe Leserinnen und Leser,

seit dem 11.6. fahren wir, auch mit Hilfe eines Subunternehmens, das uns vorübergehend mit Zuggarnituren und Personal unterstützt, alle planmäßigen Zugverbindungen.

Leider konnten wir den Vollbetrieb in den ersten drei Wochen nach dem Fahrplanwechsel nicht so erbringen, wie wir uns dies vorgenommen und zugesagt hatten. Grund hierfür ist die noch immer knappe Personaldecke, eine noch nicht ausreichend stabile Fahrzeugflotte und ein Oberleitungsschaden, der sehr viele Fahrzeuge binnen weniger Tage außer Gefecht gesetzt hat; auf der nächsten Seite erklären wir die Details dazu.



Ihr
Fabian Amini

Wir entschuldigen uns für die Umstände, die wir den Bürgerinnen und Bürgern bereitet haben. Mein gesamtes Team arbeitet mit voller Kraft, um den Fahrplan stabil zu erbringen – was gerade in der anstehenden Urlaubszeit bei knapper Personaldecke eine besondere Herausforderung ist. Derzeit sind wir über weitere stabilisierende Maßnahmen mit unserem Auftraggeber, der Bayerischen Eisenbahngesellschaft, im Gespräch.

www.go-ahead.bayern



3 Fragen an Dr. Lukas Iffländer

Wie sehen Sie die generelle Entwicklung: ist der Nahverkehr auf der Schiene in Bayern den vergangenen Jahren besser oder schlechter geworden?

Das theoretisch beauftragte Angebot in ganz Bayern ist besser geworden, die Zuverlässigkeit hat aber insbesondere wegen Infrastrukturmängeln merklich abgenommen. Das Personal ist zudem sehr beansprucht, und das merken wir Fahrgäste.

Welchen Eindruck haben Sie von Go-Ahead Bayern?

Gespalten: Im E-Netz Allgäu läuft es gut. Im E-Netz Augsburg gibt es dagegen noch deutlichen Nachholbedarf. Nicht alle Probleme sind fremdverschuldet. Go-Ahead kommuniziert diese aber ehrlicher und transparenter als viele Mitbewerber.

Was war Ihr schönstes Erlebnis bei einer Zugfahrt mit uns?

Eine Zugbegleiterin hat bei einem knappen Umstieg die betroffenen Fahrgäste genau an die Tür dirigiert, die am nächsten zur Treppe stand. Ich mag es, wenn Leute mitdenken.

Dr. Lukas Iffländer
ist Vorsitzender des
Fahrgastverbandes
PRO BAHN
Bayern e.V.



Probleme? Lösungen!

Während das E-Netz Allgäu seit eineinhalb Jahren weitgehend stabil läuft, soweit es die dortige Infrastruktur erlaubt, erlebt Go-Ahead Bayern im Augsburgener Netz in den vergangenen Monaten ein ständiges Auf und Ab. An etlichen Tagen erreichen wir die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit des vorherigen Betreibers DB Regio, aber gerade im Juni hatten wir betrieblich große Schwierigkeiten: Immer wieder fielen Züge aus, es kam zu Verspätungen, und auch die Fahrgastinformation klappte nicht immer so, wie sie soll. **Was ist da los?**

Es gibt zwei Haupt-Themen, die zu dieser Situation geführt haben: zum einen Defekte an den Zügen, zum anderen die nach wie vor sehr knappe Personaldecke. **Wir geben hier einen Überblick, wie sich für uns die Situation bei Redaktionsschluss dieser Ausgabe am 10.7. darstellt.** Ganz klar ist: Wir haben noch Probleme. Und wir arbeiten – in enger Absprache mit unseren Auftraggebern, der Bayerischen Eisenbahngesellschaft und dem Verkehrsministerium von Baden-Württemberg – sehr intensiv an Lösungen.

Fahrzeugprobleme und Oberleitungsschaden

Worum geht es?

Nach dem Betriebsstart des Augsburgener Netzes im Dezember 2022 war innerhalb weniger Stunden die Hälfte der Fahrzeugflotte nicht einsatzfähig. Mit einem Kraftakt gelang es, einen Notbetrieb aufrecht zu erhalten, der natürlich unzureichend war und unsere Fahrgäste nicht zufriedenstellen konnte – es war wirklich ein Notbetrieb. Die damals aufgetretenen Probleme konnten glücklicherweise schnell behoben werden, so dass wir ab dem 6. Januar unseren Fahrgästen einen stabilen Betrieb bieten konnten.

Seither kam es immer wieder zu Fahrzeugstörungen; viele Toilettenanlagen konnten beim Blitzeis im Dezember nicht rechtzeitig entwässert werden und mussten aufwändig repariert werden. Dann kam es im Juni bei den Triebzügen vermehrt zu Defekten an der sogenannten Schleifleiste. Das ist der höchste Punkt des Zuges, an dem der Stromabnehmer den Fahrstrom

von der Oberleitung bekommt. Wir hatten in der zweiten Junihälfte einen sprunghaften Anstieg von Defekten; vom 22. bis zum 27.6. hatten wir durchschnittlich täglich vier Züge mit diesem Problem. Diese Züge mussten dann von einem anderen Zug in die Werkstatt abgeschleppt werden – damit fehlten dann auch ein weiterer Zug und ein weiterer Lokführer für den regulären Fahrgastbetrieb. Dadurch sind leider unweigerlich immer wieder Züge ausgefallen.

Was macht Go-Ahead dagegen?

Es zeigte sich, dass es eine Unregelmäßigkeit an der Oberleitung gab, und beim Befahren dieser Stelle Beschädigungen an den Schleifleisten der Stromabnehmer der Fahrzeuge entstanden sind. Nachdem Go-Ahead gemeinsam mit den Partnern von Siemens, EUCO-Rail und DB Netz diese Defekte umgehend analysiert hatte, konnte die schadhafte Stelle an der Oberleitung schnell gefunden und durch die DB Netz repariert werden.

Siemens Mobility und Go-Ahead haben mit Hochdruck an der Reparatur der betroffenen Züge gearbeitet; inzwischen sind alle betroffenen Züge wieder mit funktionierenden Schleifleisten im Fahrgastverkehr unterwegs.

Wie geht es weiter?

Da seitdem keine weiteren Defekte an den Schleifleisten mehr aufgetreten sind, ist für uns klar, dass die defekte Oberleitung bei Olching die auslösende Ursache für die massiven Fahrzeugausfälle aufgrund defekter Schleifleisten an den Stromabnehmern war. Vorsorglich überprüfen wir weiterhin, ob neue Schäden an den Schleifleisten auftreten.

Leider kommt es immer noch zu mehr Fahrzeugstörungen und -ausfällen, als wir es von einer neuen Fahrzeugflotte erwarten dürfen – so unter anderem bei den Türen und den Fahrgastinformationssystemen. Wir nehmen hier unseren Fahrzeughersteller Siemens in die Pflicht und drängen auf schnelle und umfassende Behebung, damit wir unsere Fahrgäste in modernen, komfortablen und funktionierenden Zügen an ihr Ziel bringen können.

Personalmangel

Worum geht es?

In Süddeutschland herrscht Vollbeschäftigung. Das ist für die Arbeitnehmer und die Gesellschaft gut, macht allerdings die Fachkräftesuche für Arbeitgeber sehr schwer – nicht nur in unserer Branche. Dazu kommt, dass wir mit dem Augsburgener Netz eines der schwierigsten Schienennetze in Bayern übernommen haben. Im Unterschied zu früheren Jahren ist derzeit bei Personaldienstleistern keine weitere Unterstützung durch Leih-Personal zu bekommen. Der Personalmangel wurde dann durch die Schleifleistenproblematik nochmals verschärft.

Was macht Go-Ahead dagegen?

- Die Firma WFL unterstützt uns mit drei Zuggarnituren samt Personal
- Unsere Lokführer-Akademie Go-Train hat derzeit alleine für Go-Ahead Bayern rund 80 angehende Lokführer:innen in Ausbildung. Wir sehen uns deutschlandweit als zweitgrößten Ausbildungsbetrieb für diesen Mangelberuf.
- Nach wie vor betreiben wir einen enormen Aufwand in der Personalwerbung und sehen auch, dass wir geeignete Bewerbungen bekommen.
- Unsere Büropersonale mit Lokführer-Ausbildung übernehmen soweit möglich Schichten im Fahrbetrieb.

Wie geht es weiter?

Unsere Lokführer:innen brauchen auch mal Urlaub. Und bis neue Auszubildende Züge fahren können, dauert es in der Regel 11 Monate. Daher werden wir in den nächsten Monaten weiterhin eine sehr knappe Personaldecke haben. Zudem gibt es für jedes Eisenbahnverkehrsunternehmen unkalkulierbare Einflüsse von außen wie etwa Infrastrukturstörungen, Streiks, Baustellen oder Überholungen durch verspätete ICE-Züge.

Dass wir dieses Netz fahren können, haben wir bewiesen – nun müssen wir dies auf Dauer gewährleisten. Das wird uns im Lauf der Zeit auch gelingen.



Lokführer:in ist ein verantwortungsvoller und schöner Beruf. Go-Ahead bildet sehr viele von ihnen aus und freut sich über weitere gute und motivierte Mitarbeiter:innen.



Über die Schleifleisten und den Stromabnehmer wird der Zug mit Strom versorgt



Hier sieht man verschiedene Schleifleisten mit den ausgebrochenen Stellen. Es ist klar, dass der Schaden von einer bestimmten Stelle an der Oberleitung herrühren muss, der Zug mit so einer Schleifleiste nicht mehr mit Strom versorgt wird und möglicherweise auf offener Strecke stehenbleiben kann.

