



Nur eine Zahl:

1.500

Brillen und Hörgeräte, Koffer und Taschen, Fahrräder, Surfbretter, Laptops: Es ist kaum zu glauben, was man alles im Zug vergessen kann. In der Fundsachenstelle von Go-Ahead Bayern landen im Jahr ungefähr 1.500 Fundsachen, das sind also im Monat um die 125 oder an einem normalen Arbeitstag durchschnittlich etwa 6.

Falls Sie einmal etwas in einem unserer Züge vergessen sollten, können Sie gerne hier nachschauen:



<https://www.go-ahead.bayern/service/fundsachen>

Vielleicht wurde ja das, was Sie suchen, bei uns gefunden. Wir geben auch gern Auskunft.

Geringe Änderungen zum Fahrplanwechsel

Bei Go-Ahead Bayern gibt es zum Fahrplanwechsel am 10. Dezember fast keine Änderungen. Im E-Netz Allgäu sowie im Augsburger Netz gibt es geringe Fahrplanänderungen im Minutenbereich; zudem hat die Bayerische Eisenbahngesellschaft bei uns zusätzliche Zughalte für die Stationen Mammendorf, Haspelmoor und Althegnenberg bestellt, so dass an diesen drei Stationen dann mehr Züge halten als bisher.

Darüber hinaus werden sich die Baustellen der DB Netz AG natürlich auf den Zugverkehr auswirken, so dass es uns nicht immer möglich sein wird, den regulären Fahrplan durchgehend zu fahren. Interessent:innen können sich unter dieser Adresse registrieren.

<https://www.go-ahead.bayern/unterwegs-mit-go-ahead/info-service-fahrplanabweichungen>



Registrieren Sie sich mit Ihrer E-Mail-Adresse und Sie werden über Fahrplanabweichungen auf ihrer Strecke direkt von uns per E-Mail informiert.



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



BEG
WIR BEWEGEN
DAS BAHNLAND BAYERN

bwegt
Mobilität für Baden-Württemberg

Go-Ahead
BAYERN

Servus

Neuigkeiten von Go-Ahead Bayern
für Entscheiderinnen und Entscheider

November 2023



Liebe Leserinnen und Leser,

Sie haben sicher davon gehört: Die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) übernehmen die deutschen Go-Ahead-Gesellschaften. Wir gehen davon aus, dass dieser Übergang vermutlich bis zum Jahresende abgeschlossen werden kann. Das bedeutet für die Regionen, in denen wir Zugverkehr fahren, erstmal nur Gutes. Mit der Übernahme durch die ÖBB ist das Geschäft in Deutschland zukunftssicher aufgestellt: Die Bestandsverkehre sind bis Vertragsende gesichert und es ist das klare Ziel, in Deutschland langfristig weiter zu wachsen. Es gibt durch die Übernahme keinerlei Veränderungen bei Fahrplan und Angebot, die Arbeitsplätze bleiben erhalten, Geschäftsführung und Management werden die Arbeit weiterführen.



Ich möchte jedoch auch klar sagen: Die schwierigen Rahmenbedingungen, die wir in Baden-Württemberg und Bayern beispielsweise bei Infrastruktur, Baustellen und Fachkräftemangel haben, bleiben auch mit dem neuen Eigentümer ÖBB bestehen. Wir als Go-Ahead Deutschland wollen und werden auch weiterhin unsere Aufgaben selbst lösen. Die ÖBB werden uns dabei mit ihrem Knowhow im Eisenbahnbetrieb schon aufgrund der gleichen Sprache besser unterstützen können als es die bisherigen Eigentümer konnten.

Mit vielen Grüßen und den besten Wünschen für die anstehenden Feiertage und das neue Jahr

Ihr
Fabian Amini

www.go-ahead.bayern



3 Fragen an Dieter Krattenmacher

Wie ist Ihr Eindruck vom Zugverkehr von Go-Ahead auf der Strecke München - Lindau?

Die Elektrifizierung, die neuen Fahrzeuge von Go-Ahead und das größere Angebot haben den Nahverkehr auf ein neues, bisher nicht gekanntes hohes Niveau gehoben. Wäre da nicht die eklatante Verspätungsproblematik mit den verpassten Anschlüssen und vor allem auf Baden-Württembergischer Seite die schlecht funktionierenden Bahnsteige, dann wären wir sehr zufrieden.

Ein großes Problem ist die Infrastruktur. Tut der Eigentümer Bund hier genug?

Es scheint, als habe man bei der Elektrifizierung vergessen, die Infrastruktur mit genügend Ausweichgleisen und funktionierenden Bahnsteigen für den neuen Zugverkehr anzupassen. Das schafft enorm Frust und verscheucht so manchen Fahrgast.

Wie sieht Ihre Vision für die Bahnanbindung Kießleggs in 10 Jahren aus?

Die Infrastruktur sollte bis dahin so sein, dass die Fahrpläne bei diesem oder einem noch höheren Verkehrsaufkommen stabil gefahren werden können. Das bedeutet bei uns konkret einen neuen Mittelbahnsteig, ein weiteres Ausweichgleis und die dringend nötige Beseitigung des Bahnübergangs.

Dieter Krattenmacher
(CDU) ist seit 2005 Bürgermeister von Kießlegg im Allgäu. Themen rund um die Bahn sind ihm ein Herzensanliegen.



Knapp vorbei ist auch daneben

Unsere Sicht auf die Gründung der DB InfraGO AG

Ab 1.1.2024 will die Regierungskoalition die DB Netz AG und die DB Station&Service AG zur DB InfraGO AG zusammenführen. Doch die Debatte um diese Errichtung einer gemeinwohlorientierten Infrastrukturgesellschaft wurde bisher fast ausschließlich auf die Frage der Finanzmittel für die Schiene verengt, es wurde kaum über strukturelle Reformen gesprochen. **Go-Ahead und andere Teile der Branche wie der Verband mofair befürchten, dass es ohne strukturelle Reformen nur teurer, aber nicht besser wird**, und die Schiene so ihren Beitrag zum Erreichen der Klimaschutzziele nicht erreichen kann.

Die Weiterentwicklung des Verkehrswesens im Allgemeinen und der Deutschen Bahn AG im Besonderen ist keine einfache Aufgabe. Da kann man schnell den Durchblick verlieren. Wir zeigen Ihnen die wesentlichen Punkte, bei denen aus unserer Sicht noch nachgebessert werden muss.

Gemeinwohlorientierung

Bei der DB InfraGO AG soll das „GO“ im Namen für die Gemeinwohlorientierung stehen. Ist das in der Rechtsform einer AG überhaupt möglich?

Die klassische AG mit ihrer Gewinnorientierung steht im Widerspruch zur Priorisierung der Infrastruktur auf Qualität, Kapazität und Verfügbarkeit. Auch die „eigenverantwortliche Führung“ durch den Vorstand ermöglicht kaum politische Steuerung und hat sich in der Vergangenheit nicht bewährt. Schließlich wurde auch die einzige greifbare strukturelle Änderung, nämlich die Verschmelzung der bisherigen DB Station&Service AG auf die DB Netz AG, schon vor dem Beschluss des Aufsichtsrats Ende September durch eine Vereinbarung zwischen DB-Vorstand und den Betriebsräten sinnentleert: Der Geschäftsbereich Personenbahnhöfe (also die Station & Service) soll auf fünf Jahre unangetastet bleiben, die Overheadfunktionen auf drei Jahre. Die vielzitierten Synergieeffekte wird es also nicht geben. Man hat sich quasi ein „Reformverbot“ eingehandelt. Zudem beginnt der Name der neuen Gesellschaft wieder mit dem DB-Kürzel. So wird schon bei der Benennung die Chance vertan, darzustellen, dass die Infrastruktur für alle Netznutzer:innen da ist. Das DB-Logo auf den Bahnhöfen sorgte schon bisher für Irritationen – schließlich sind die Zeiten längst vorbei, als dort nur DB-Züge verkehrten.

Koppelung an den DB-Konzern

Die Ergebnisabführungs- und Beherrschungsverträge zwischen den DB-Eisenbahninfrastrukturunternehmen (DB Netz sowie DB Station&Service) und der Deutsche Bahn AG (Holding) sollen erhalten bleiben. Das heißt: **Die DB AG „herrscht“, nicht das Gemeinwohl.**

Das Ressort Infrastruktur auf der Ebene der DB AG soll ebenfalls fortbestehen. Diese Doppelung (die neue Gesellschaft hat ja selbst einen Vorstand) ist überflüssig und schädlich, da die Infrastruktur gerade nicht in den Konzern eingebunden sein darf, sondern (s.o.) dem Gemeinwohl verpflichtet sein muss.

Die Deutsche Bahn AG ist die Eigentümerin von rund 90 Prozent des Eisenbahnnetzes und 95 Prozent der Bahnstationen in Deutschland. Das heißt, dass Eisenbahnverkehrsunternehmen wie Go-Ahead für so gut wie alle Verkehre das Netz und die Stationen der Deutschen Bahn AG nutzen müssen. Gleichzeitig ist die Deutsche Bahn AG mit anderen Tochterunternehmen wie zum Beispiel DB Regio Mit-Konkurrentin um die Aufträge im Schienenpersonenfernverkehr.

Mangelnde Einbindung der Kunden

Zu der Anerkennung der Schieneninfrastruktur als Teil der Daseinsvorsorge gehört die Vertretung der Zugangsberechtigten im Aufsichtsrat der Infrastrukturgesellschaft, fordern Verbände wie mofair. Stattdessen soll die Branche nun über einen „Sektorbeirat“ eingebunden werden. **Doch ein Beirat hat nur eine beratende Stimme, auf die ein AG-Vorstand hören kann – oder auch nicht.**

Wenn der Aufsichtsrat der Infrastrukturgesellschaft schon nicht mit Vertretern der Zugangsberechtigten besetzt wird, muss mindestens der Beirat durch eine strukturierte Begleitung und öffentliche Darstellung seiner Empfehlungen deutlich gestärkt werden.

Unser Fazit

Unterm Strich wird deutlich, dass wir insgesamt bisher viel Reformlärm um fast nichts gehört haben. Ein Lichtblick könnte die künftige Satzung der DB InfraGO AG sein, in der viele positive Ansätze zu finden sein sollen, die aber gegenüber der Branche (zumindest bis zum Redaktionsschluss dieses Newsletters) wie ein Staatsgeheimnis gehütet wird. Ohne eine passende institutionelle Einbettung droht es aber nur teurer, aber nicht unbedingt besser zu werden.

Die Infrastruktur des DB Konzerns ist nicht in bestem Zustand.



Der Interessensverband mofair bündelt die Interessen der bedeutendsten in Deutschland im Schienenpersonenverkehr tätigen privaten, unabhängigen und wettbewerbsfähigen Verkehrsunternehmen, unter anderen auch Go-Ahead.

Der Verband setzt sich für die Vervollkommen der Marktöffnung auf der Schiene und für die Sicherung eines diskriminierungsfreien Infrastrukturzugangs im Eisenbahnverkehr ein. Mit der Person von Geschäftsführer Fabian Amini ist Go-Ahead auch im Präsidium von mofair vertreten.

www.mofair.de



Bauarbeiten der DB Netz AG sind immer wieder Ärgernis für die Eisenbahnverkehrsunternehmen wie Go-Ahead. Natürlich muss das Schienennetz in Ordnung gehalten werden, aber die Baustellen sind immer wieder sehr schlecht geplant und werden oft viel zu kurzfristig mitgeteilt.

Foto: DB AG