

Interview mit Go-Ahead

Große Schlagzeilen produzierte das in Süddeutschland aktive Bahnunternehmen Go-Ahead in den vergangenen Jahren immer wieder: War dies rund um Augsburg in einem pannenreichen Betriebsstart Ende 2022 begründet, sorgte dann im Herbst 2023 die angekündigte Übernahme des deutschen Geschäftszweigs der Go-Ahead durch die ÖBB für Aufsehen. Wir fragen nach Hintergründen bei Fabian Amini, CEO der Go-Ahead Verkehrsgesellschaft Deutschland GmbH.

BAHN-REPORT: Herr Amini, Go-Ahead hatte mit den Flirts in Baden-Württemberg samt Werkstatt in Essingen und auch den Flirts in Bayern München – Lindau einen respektablen Start hingelegt, wenngleich auch nicht pannenfrei. Im Augsburger Netz mit den Mireos und der Werkstatt in Langweid lief es deutlich ruppiger. Falsches Fahrzeug, zu großes Netz auf einmal, eine Werkstatt, die von der russischen Transmash betrieben werden sollte – woran lag's?

Ein GABY-Mireo überquerte bei Hoppingen als RB89 (94466 Donauwörth – Aalen Hbf) die Würnitz am Abend des 03.08.23.

Foto: Hannes Ortlieb

Amini: Es kam letztlich viel Pech zusammen. Eine neue Flotte auf einem neuen Netz, das zudem mit einem Kuppel- und Flügelkonzept eines der anspruchsvollsten Regionalnetze in Bayern ist – das ist ohnehin schon eine große Herausforderung für jeden Betreiber. Dann gab es erhebliche Verzögerungen bei Siemens in der Zulassung der Fahrzeuge, so dass wir kurzfristig auf ein Konzept ohne

Vierfach- und Mischtraktionen umplanen mussten. Drei Tage nach Betriebsstart hat uns dann die Witterungslage zwei Schwachstellen der fabrikneuen Siemens-Fahrzeuge offengelegt, mit denen niemand gerechnet hatte und die zum Ausfall der halben Fahrzeugflotte geführt hat. Dazu kam ab Jahresbeginn 2023 eine stark zunehmende Bautätigkeit der DB mit immer häufiger unterfristig angekündigten Baustellen. Im zweiten Halbjahr fielen zeitweise zwanzig Prozent der Zugleistungen aufgrund von Baustellen aus. Und ganz allgemein haben wir eine Infrastruktur, die völlig überlastet ist, und Strecken, die im Mischverkehr sehr stark auch von anderen EVU genutzt werden.

In München waren ja von der Ausschreibung her sogenannte Langwenden vorgesehen, so dass wir in Fahrtrichtung München auftretende Verspätungen dann hätten abpuffern können. Von den Langwenden haben sich dann wegen stark zugenommener Verkehre in München Hbf erst kurz vor Betriebsstart nur wenige als realisierbar herausgestellt, so dass sich Verspätungen in Richtung München regelmäßig in die Gegenrichtung übertragen haben. Die langjährigen Fahrgäste auf dieser Strecke kennen das schon vom vorherigen Netzbetreiber, nur dass wir jetzt noch weniger Langwenden bei gleichzeitig mehr Durchbindungen haben.

BAHN-REPORT: Neben der Schweiz gilt in der deutschen Eisenbahnfachwelt inzwischen Österreich auch als Eisenbahnwunderland. Was nehmen Sie von Ihrer neuen Eigentümerin, der ÖBB mit? Höhere Reservequoten, einheitlicher Fuhrpark mit hohen Stückzahlen, einen Schneebesen und eine Axt auf jedem Führerstand...?

Amini: Klar ist, dass die Bestandsverkehre mit der vorhandenen Flotte so weiterfahren, wie sie vertraglich mit der Bayerischen Eisenbahngesellschaft und dem Verkehrsministerium von Baden-Württemberg vereinbart sind. Darüber hinaus bringt uns das Know-how der ÖBB Vorteile für unsere Weiterentwicklung und damit auch Vorteile für unsere Fahrgäste und Auftraggeber. Was das konkret im Einzelnen bedeutet, können wir noch nicht sagen – wir sind erst am 1. Februar von den ÖBB übernommen worden, und durften gemäß dem Wettbewerbsrecht vorher nicht über Details miteinander sprechen. Außerdem bleiben die wesentlichen Herausforderungen im deutschen Schienenverkehrsmarkt – Fachkräftemangel, Infrastrukturprobleme und Baustellenmanagement – auch nach der Übernahme durch die ÖBB unverändert. Diesen werden wir auch weiterhin mit voller Kraft begegnen.

BAHN-REPORT: Medial haben Sie zuletzt deutlich gegen DB Netz (bzw. neu: DB InfraGO) ausgeteilt, weil die Baustellenplanung nur



noch die Bezeichnung Chaos verdiene. In DB-Kreisen wird dies gern als Ablenkung von eigenen Unzulänglichkeiten abgetan. Verlängerte, abgesagte, geänderte Bauarbeiten habe es schon immer gegeben – müssen Eisenbahnunternehmen nicht in der Lage sein, hierauf kurzfristig zu reagieren?

Amini: Wenn solche Dinge einmal im Jahr vorkommen, sage ich ja gar nichts. Aber wie soll man noch reagieren, wenn eine Baustelle drei Mal viel zu kurzfristig verlängert wird und statt drei dann über zehn Wochen dauert? Und welches Ergebnis kommt dann beim Fahrgast am Bahnsteig an? Zwischen Sommer 2023 und Anfang 2024 wurden uns rund um Augsburg rund 50 % der Baustellen nicht fristgerecht gemeldet. Rund um Stuttgart kamen die ganzen Großbaustellen zur Vorbereitung der Digitalisierung des Knotens Stuttgart mit ETCS immer wieder sehr kurzfristig. Im ersten Quartal 2024 wurden uns in Baden-Württemberg 74 Baumaßnahmen angekündigt, von denen gerade einmal 7 fristgerecht kommuniziert wurden – die Mehrzahl war in der Vorplanung, der sogenannten „KiGBau“, gar nicht enthalten.

Zuletzt hatten wir an Ostern eine deutlich zu spät mitgeteilte Baumaßnahme, die eine Sperrung der Strecke Karlsruhe – Pforzheim erforderte. Erst kurz vorher wurde klar, dass in den ersten Tagen zeitgleich Bauarbeiten an der geplanten Umleiterstrecke über Bruchsal stattfinden, so dass das angekündigte Konzept mit Umleiterzügen über den Haufen geworfen werden musste und wir innerhalb weniger Tage einen SEV für rund 500 Fahrgäste pro Zug organisieren mussten. Da sage ich ganz klar: so kann man nicht arbeiten, das kann ich weder meinem Team, noch den Fahrgästen, noch den Auftraggebern zumuten. Denn das zieht enorme Auswirkungen nach sich: Die Fahrzeugumläufe und Dienste des Regelfahrplans passen nicht mehr. Bei zu kurzer Vorlaufzeit können keine guten Betriebskonzepte mehr geplant werden und die Dienste der Fahrpersonale tarifvertraglich nicht mehr geändert werden. Neben Zugausfällen und Verspätungen führt dies auch zu anderen Qualitätsproblemen, zum Beispiel bei der Ver- und Entsorgung der Toilettenanlagen oder der Reinigung der Fahrzeuge. Zudem kriegen wir so kurzfristig die Änderungen nicht mehr rechtzeitig in die Fahrgastinformationssysteme – das kann es doch nicht sein.

BAHN-REPORT: Oder nochmals anders gefragt: Hilft es dem System Eisenbahn, wenn jeder



immer auf den anderen zeigt und seine Unschuld beteuert? Fahrgast und Verlager haben daran vermutlich wenig Interesse und erwarten schlicht gute und pünktliche Beförderung.

Amini: Wir machen schon auch Fehler, geben das auch zu und entschuldigen uns in diesen Fällen. Wir sehen uns natürlich die Ursachen für Verspätungen und Zugausfälle unserer Züge sehr genau an – und dabei ist der Anteil unserer selbstverschuldeten Ursachen 2023 deutlich gesunken, der Anteil der fremdverschuldeten aber deutlich gestiegen. Die Fahrgäste können die Ursachen nicht kennen und motzen dann meine Kolleginnen und Kollegen in Uniform an. An dieser Stelle sehe ich auch meine Verantwortung als Geschäftsführer, meine eigenen Leute in Schutz zu nehmen. Und da ist es dann nur angemessen, dass auch die DB InfraGO sich mal öffentlich entschuldigt hat.

BAHN-REPORT: Go-Ahead und Netinera haben nach GDL-Angaben das Eis für die 35 Stundenwoche gebrochen. Kann man sich in Anbetracht des Lokführermangels und der laut BNetzA-Analysen um deutlich gesunkenen Tf-Produktivität überhaupt so einen Abschluss leisten? Oder ist es so, dass durch den neuen Personalkostenindex SPNV die Tarifvertragsabschlüsse einfach an die Bundesländer als SPNV-Aufgabenträger weiterreichen können und faktisch die GDL nicht mehr mit Ihnen sondern letztlich mit dem Steuerzahler verhandelt hat?

Amini: Gemeinsames Ziel der Tarifvertragsparteien ist es einerseits, die Arbeitsbedingungen von Arbeitnehmern, die regelmäßig Schichtarbeit leisten, attraktiver zu gestalten und andererseits, dass die Unternehmen ihre Verkehrsleistungen erbringen können. Wie von uns bereits mehrfach betont, halten wir die Absenkung auf die 35-Stunden-Woche vor dem Hintergrund des branchenweiten Arbeitskräftemangels weiterhin für den falschen Weg. Doch ohne diesen Schritt wäre keine Einigung mit der GDL möglich gewesen, deren Kernforderung dies war. Endlose, sehr teure Streiks mit den bekannten Auswirkungen auf unsere Fahrgäste wären die Folge gewesen. Man wird in den kommenden Jahren sehen, ob der Abschluss trotz schrumpfenden Arbeitsmarktes tatsächlich deutlich mehr Beschäftigte als bisher in die Branche bringt und die durch die Arbeitsabsenkung entstehende Lücke wirklich überkompensiert oder nicht. Zu unseren Kalkulationen können wir uns im Detail nicht äußern. Wir stehen aber auf dem Standpunkt, dass in den aktuellen Zeiten des Fachkräftemangels, der fortschreitenden demographischen Entwicklung und deren Auswirkungen im besonders angespannten Arbeitsmarkt in Süddeutschland, wo wir als Go-Ahead tätig sind, alle Hebel in Bewegung gesetzt werden müssen, um ausreichend Personal zu gewinnen.

Die starke Bautätigkeit im Netz ist nicht nur für Go-Ahead eine betriebliche und vor allem eine wirtschaftliche Herausforderung. GABW ET 5.06 erreichte als MEX 16 (19153 Stuttgart Hbf – Ulm Hbf) am 11.03.24 die Großbaustelle Ulm Hbf. Foto: Hannes Ortlieb

DIE FRAGEN STELLTE FELIX BERSCHIN

