

Nur eine Zahl:

# 200.000 ...

Kilometer, also ungefähr fünf Mal um die Erde: das ist die Strecke, die jeder der Triebzüge von Go-Ahead Baden-Württemberg im Jahr durchschnittlich zurücklegt. Für den Pkw-Besitzer klingt das schier unglaublich, für Eisenbahnunternehmen ist das ganz normal. Und ergibt sich schon daraus, dass die Züge oft von früh am Morgen bis in die Nacht auf Achse sind, sieben Tage die Woche.

Diese hohe Laufleistung stellt natürlich hohe Anforderungen an Instandhaltung und Wartung. Damit die gesamte Technik das alles mitmacht, wird alles regelmäßig überprüft, manche Teile werden von Zeit zu Zeit erneuert. Das alles dient der Sicherheit, der Zuverlässigkeit, der Energieeffizienz und vieles auch dem Komfort unserer Fahrgäste.



## Anhörung im Bundestag

Der Nahverkehr ist weiter im Krisenmodus: Die Coronafolgen sind noch weiter zu spüren, die Energie- und Materialkosten gehen durch die Decke. In einer Anhörung im Bundestag machte mofair deutlich, wie dringend eine Aufstockung der Mittel ist. Mehr unter [www.mofair.de](http://www.mofair.de)

Foto: Deutscher Bundestag | Thomas Trutschel



## Go-Ahead setzt Reihe politischer Gespräche fort

In Stuttgart trafen sich Vertreter von Go-Ahead mit dem Arbeitskreis Verkehr der SPD-Landtagsfraktion. Es ging um viele Themen – von der Entwicklung von Go-Ahead Baden-Württemberg zu einem stabilen Dienstleister mit pünktlichen Zügen und gutem Service über die Notwendigkeit der Verkehrswende bis hin zum 9-Euro-Ticket. Fabian Amini, Geschäftsführer der deutschen Go-Ahead-Gesellschaften, wies auf die aus seiner Sicht guten Vorhaben der Ampelkoalition in Berlin hin und sagte: „Es ist höchste Eisenbahn, das jetzt auch umzusetzen.“ Der Verkehrspolitische Sprecher der SPD, Hans-Peter Storz, und seine Fraktionskollegen Jonas Hoffmann und Jan-Peter Röderer stimmten Amini zu, dass der Schienenpersonennahverkehr mehrere Anbieter brauche und die Bemühungen mehrerer Akteure letztlich zu einem besseren Angebot für die Fahrgäste führt.

Auf unserem Foto sind (von rechts) die Landtagsabgeordneten Hans-Peter Storz und Jan-Peter Röderer sowie Fabian Amini von Go-Ahead.

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



**Fabian Amini**  
Geschäftsführer  
+49 711 4005340  
[fabian.amini@goahead-de.com](mailto:fabian.amini@goahead-de.com)



**Gordon Lemke**  
Technischer Geschäftsleiter  
+49 7365 85844-32  
[gordon.lemke@goahead-de.com](mailto:gordon.lemke@goahead-de.com)



**Winfried Karg**  
Kommunikation  
+49 821 899825-15  
[winfried.karg@goahead-de.com](mailto:winfried.karg@goahead-de.com)

...persönlich oder digital [www.go-ahead-bw.de](http://www.go-ahead-bw.de)



Herausgeber:  
Go-Ahead Baden-Württemberg GmbH  
Büchsenstraße 20, 70174 Stuttgart  
[www.go-ahead-bw.de](http://www.go-ahead-bw.de)

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](mailto:kommunikation@goahead-de.com)

CO2-neutral gedruckt



# Signale

## Neuigkeiten von Go-Ahead Baden-Württemberg für Entscheiderinnen und Entscheider Juli 2022

Liebe Leserinnen und Leser,

das 9-Euro-Ticket hat für einen riesigen Hype gesorgt. Die Branche hat in kürzester Zeit alles getan, um das Beste aus dem im wahrsten Sinne des Wortes „über Nacht gekommenen“ 9-Euro-Ticket-Beschluss der Bundesregierung zu machen. Das Ticket ist – im Gegensatz zum Tankrabatt – für viele Bürgerinnen und Bürger eine echte Entlastung und für den öffentlichen Verkehr (ÖV) eine große Chance, wenn es viele Menschen zur Änderung ihres Mobilitätsverhaltens motiviert. Und es zeigt auch die Schwächen unseres Systems bei Kapazität, Verkehrsangebot und Qualität.

Wir als Unternehmen stellen eine sehr hohe Nachfrage fest, die unsere Kapazitäten vor allem im Ausflugsverkehr stellenweise an ihre Grenzen bringt. Und wir erleben eine ungeheure Belastung für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Fahrgastkontakt und darüber hinaus für die gesamte ÖV-Branche.



Herzliche Grüße  
Ihr *Fabian Amini*  
Fabian Amini (Geschäftsführer)

Mein Eindruck ist, dass der ÖV als Alternative zum Auto positiv wahrgenommen wird, und auch wir als Branche umdenken und diese Chance nutzen müssen: Neben dem Preis hat der extrem vereinfachte Zugang zum ÖV mit ganz einfachen Konditionen vielen Menschen die Scheu vor der Benutzung von Bahn und Bus genommen – daraus sollten die richtigen Schlüsse gezogen werden.



[www.go-ahead-bw.de](http://www.go-ahead-bw.de)

## 3 Fragen an Volker M. Heepen

### Go-Ahead fährt nun seit drei Jahren Zugverkehr in Baden-Württemberg. Wie ist ihr Eindruck?

Nach anfänglichen Startschwierigkeiten mit unterschiedlichen Ursachen, hält das Unternehmen das Leistungsversprechen ein. Die Frucht der harten Arbeit kann man nun erkennen.

### Welche Rolle spielt aus Ihrer Sicht die Infrastruktur?

Die intakte Infrastruktur ist ein zentraler Baustein für einen reibungslosen Eisenbahnverkehr. Die infrastrukturellen Baumaßnahmen stellen nicht nur die Verkehrsunternehmen täglich vor neue Herausforderungen. In den letzten Jahren haben die – dringend notwendigen – Streckenbaumaßnahmen massiv zugenommen. Leider lässt die Einhaltung der vereinbarten Bauzeiten zu wünschen übrig, so dass den Fahrgästen nicht immer eine zuverlässige Information gegeben werden kann.

Ich bin zuversichtlich, dass nach der kompletten Inbetriebnahme des neuen Stuttgarter Bahnhofs und dessen Anbindungen die infrastrukturellen Störungen der Vergangenheit angehören.



### Wo sehen Sie unser Unternehmen in drei Jahren?

Go-Ahead belegte im zweiten Halbjahr 2021 im bwegt-Qualitätsranking die Plätze 7 und 8. Die aktuellen positiven Zahlen zeigen, dass der Ehrgeiz vorhanden ist, im Ranking nach oben zu steigen.

**Volker M. Heepen ist Geschäftsführer der nvbw, der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg, und der SFBW, der Landesanstalt Schienenfahrzeuge Baden-Württemberg.**

# In der Herzkammer

**Die Leitstelle ist das Zentrum eines jeden Eisenbahnbetriebs, quasi die Herzkammer: Dort schlägt der Puls des Zugverkehrs. Dort erkennt man sofort, wo der Betrieb stabil läuft und wo nicht.**

In der Leitstelle wird der **planmäßige Verkehr** organisiert, koordiniert und überwacht; kommt es zu außerplanmäßigen Situationen, wird von der Leitstelle aus alles so in die Wege geleitet, dass möglichst bald der Normalzustand wieder einkehrt. Daher gibt es auch **keinen** typischen Arbeitstag für die Disponentinnen und Disponenten: Jeder Tag bringt neue Herausforderungen und Probleme, die es zu lösen gilt. „Dadurch ist die Arbeit sehr abwechslungsreich“, erzählt Christian Diehl, Leiter der Leitstelle von Go-Ahead Baden-Württemberg in Essingen bei Aalen. „Es ist wichtig, immer die Ruhe zu bewahren, aber auch schnell zu reagieren.“

Unsere Disponent:innen haben mit mehreren Bildschirmen immer einen guten Überblick.

Bei größeren Störungen, wie beispielsweise einer Streckensperrung aufgrund von Sturmschäden, arbeitet die Leitstelle daran, einen zuverlässigen und auf jeden Fall **sicheren Betrieb** für die Fahrgäste zu gewährleisten. Sie greift aktiv ein und entscheidet, welche Züge gefahren werden, auf welche Anschlüsse gewartet werden kann, bestellt Ersatzbusse, organisiert die Information der Fahrgäste. Die Leitstelle steht außerdem in engem Austausch mit den anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie der DB Netz und stellt bei kurzfristigen Fahrplanänderungen das bestmögliche Konzept auf die Beine. Dafür stehen verschiedene



technische System zur Streckenbelegung, zur Fahrzeugdisposition, zur Einsatzplanung des Personals und für viele weitere Arbeiten auf mehreren Bildschirmen nebeneinander zur Verfügung – so ist ein Überblick gewährleistet, und alle nötigen Informationen laufen zusammen und können mit einem Rundumblick schnell erfasst werden.

Für die Disponentinnen und Disponenten, die schon seit einiger Zeit dort arbeiten, gibt es **fast nichts** mehr, was sie noch nicht erlebt haben. Einige Beispiele: Fahrgäste werden im Zug ohnmächtig und brauchen einen Rettungswagen; andere Fahrgäste rauchen im Zug und sind uneinsichtig, so dass die Polizei zum nächsten Haltebahnhof gerufen werden muss; ein Lokführer fühlt sich nicht wohl und muss seinen Dienst abbrechen – es gibt einen Ersatz für ihn, aber 20 oder mehr Kilometer entfernt, und der muss jetzt schnellstens mit einem Taxi dorthin gebracht werden, wo er benötigt wird; ein Zug hat eine technische Störung, so dass es ein **Reservefahrzeug** braucht; eine Strecke wurde nach einem Unwetter kurzfristig gesperrt, und neben der Weiterbeförderung der Fahrgäste muss auch darauf geschaut werden, dass das Zugpersonal wieder an den richtigen Zielbahnhof kommt.

Manche Tage verlaufen ruhig, an anderen kommt es dafür wieder Schlag auf Schlag. „Bei einer Streckensperrung oder

anderen Ereignissen ist ganz klar, dass wir es nicht allen Recht machen können: Einige Fahrgäste werden zu spät nach Hause oder an den Arbeitsplatz kommen, andere werden ihren Anschlusszug verpassen oder andere Unannehmlichkeiten haben – das ist in so einer Situation leider nicht zu vermeiden,“ erzählt Llewellyn Nitschke, derzeit Leiter der Leitstelle von Go-Ahead Bayern in Augsburg. „Aber wir lassen für unsere Kunden nichts unversucht, um sie so schnell wie möglich doch noch an ihr **Ziel** zu bekommen. Außerdem versorgen wir unser Zugpersonal vor Ort so schnell wie möglich mit Informationen, damit die Fahrgäste gut informiert und beruhigt sind – die Ursache der Verspätung und des Ärgers können wir leider nicht beeinflussen, aber wir können ihre Folgen abmildern.“

Die Go-Ahead Leitstellen in Essingen und Augsburg sind so ausgelegt, dass jede den **kompletten Betrieb** für beide Go-Ahead Gesellschaften disponieren könnte, sollte die andere Leitstelle kurzfristig ausfallen. Beide Leitstellen sind übrigens rund um die Uhr besetzt, je nach Tageszeit sind in jeder Leitstelle bis zu drei Disponentinnen und Disponenten im Einsatz.

**Unsere Leitstellen sind rund um die Uhr besetzt.**



Wir von Go-Ahead Baden-Württemberg haben 66 Triebzüge im Einsatz und bedienen mit ihnen täglich 102 Bahnhöfe zwischen Karlsruhe, Ulm, Nürnberg und Würzburg. Mit circa 10 Millionen Zugkilometern pro Jahr fahren wir rund 14 Prozent des baden-württembergischen Nah- und Regionalverkehrs auf der Schiene.

