Nur eine Zahl:

Brillen und Hörgeräte, Koffer und Taschen, Fahrräder, Surfbretter, Laptops: Es ist kaum zu glauben, was man alles im Zug vergessen kann.

Gegenstände, die Fahrgäste in den Zügen von Go-Ahead Baden-Württemberg vergessen haben, werden von uns an den DB Fundsachenservice übergeben und können dort abgeholt werden. Es handelt sich bei uns im Jahr um ungefähr 1.500 Fundsachen, das sind also im Monat rund 125 oder an einem normalen Arbeitstag durchschnittlich etwa 6.

Weitere Informationen dazu finden Sie unter

https://www.go-ahead-bw.de/service/fundsachen





Geringe Änderungen zum Fahrplanwechsel

Bei Go-Ahead Baden-Württemberg wird es auf allen Linien zum Fahrplanwechsel am 10. Dezember nur kleine Änderungen im Minutenbereich geben. Neu ist auf der Linie RE 90 ein zusätzliches tägliches Zugpaar, dass das Land Baden-Württemberg bei uns bestellt hat: Stuttgart ab 5:13 Uhr - Crailsheim an 6:41 Uhr, sowie Crailsheim ab 23:42 Uhr - Stuttgart an 1:09 Uhr.

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

https://www.go-ahead-bw.de/unterwegs-mit-go-ahead/ info-service-fahrplanabweichungen

mit ihrer E-Mail-Adresse selbst eintragen und werden dann über Fahrplanabweichungen auf ihrer Strecke von uns direkt









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



Fabian Amini Geschäftsführer +49 711 4005340 fabian.amini@goahead-de.com



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

...persönlich oder digital www.go-ahead-bw.de











Baden-Württemberg GmbH

www.go-ahead-bw.de

Rotebühlplatz 21-25, 70178 Stuttgart

Alle Bildrechte liegen, wenn nicht anders angegeben, bei Go-Ahead. Sollten Sie die Zusendung dieses

wir um eine kurze Nachricht an:

kommunikation@goahead-de.com

Newsletters nicht wünschen, so bitten





Neuigkeiten von Go-Ahead Baden-Württemb

Entscheiderinnen und Entsche

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 Verkehrsvertragsende 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

Fabian Amini

www.go-ahead-bw.de

Gc Ahead



3 Fragen an Norbert Heuser

Wie ist Ihr Eindruck vom Zugverkehr von Go-Ahead auf der Frankenbahn?

Wir sind froh darüber, dass mit Go-Ahead ein verlässlicher Partner auf der Frankenbahn unterwegs ist. Ich bin zuversichtlich, dass Go-Ahead mit all ihrer Kompetenz den immer wieder auftretenden Schwierigkeiten entgegenwirkt, damit Probleme im Interesse der Kunden so gering wie möglich gehalten und schnell gelöst werden.

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

Bund und DB als Verantwortliche haben in den letzten Jahrzehnten zugelassen oder nicht verhindert, dass die Infrastruktur der Frankenbahn nicht mehr leistungsfähig, ja defizitär ist. Wir erwarten daher, dass sie ihrer Verantwortung gerecht wer-

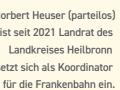
den und die Infrastruktur auf eigene Kosten so ertüchtigen, dass die Frankenbahn ihre Aufgabe als Zubringerstrecke zu den ICE-Knoten und als künftige Fernverkehrsstrecke erfüllen kann.

Wie sieht Ihre Vision für die Frankenbahn in 10 Jahren aus?

Die Infrastruktur ist von Bund und DB so ertüchtigt, dass die Betreiber des Nah- und Regionalverkehrs ihre Angebote problemlos betreiben und alle Anschlüsse

sicher erreichen können; und es verkehren Fernverkehrsprodukte auf der Frankenbahn.

Norbert Heuser (parteilos) ist seit 2021 Landrat des und setzt sich als Koordinator







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

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 Schienenpersonennahverkehr.

Mangelnde Einbindung der Kunden

Zu der Anerkenntnis 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 wettbewerblichen Verkehrsunternehmen, unter anderen auch Go-Ahead.

Der Verband setzt sich für die Vervollkommnung 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.

