



Christian Bernreiter

Präsidentin
des Bayerischen Landtags
Frau Ilse Aigner, MdL
Maximilianeum
81627 München

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom
PI/G-4255-3/2729 B
22.05.2023

Unser Zeichen
StMB-55-3555.3-6-58-2

München
09.06.2023

**Schriftliche Anfrage des Herrn Abgeordneten Max Deisenhofer (GRÜNE)
vom 17.05.2023 betreffend "Sechs Monate Go-Ahead im Augsburger Regionalverkehrsnetz"**

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin,

die Schriftliche Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu 1.1: Welche Teile des von Go-Ahead betriebenen Streckennetzes werden inzwischen im Regelbetrieb bedient (bitte Angabe in Prozent, falls möglich)?

Zu 1.2: Welche Teile des von Go-Ahead betriebenen Streckennetzes werden momentan nur eingeschränkt bedient (bitte Angabe in Prozent, falls möglich)?

Die Fragen 1.1 und 1.2 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Fahrtenangebot entspricht bis auf die Taktverstärkerzüge Dinkelscherben – Augsburg samstags dem in der Ausschreibung vorgegebenen Fahrplan.

1.3: Welche Maßnahmen hat die Staatsregierung bzw. die BEG unternommen, um den Regelbetrieb baldmöglichst flächendeckend herzustellen?

Staatsregierung und BEG haben sich frühzeitig im Vorfeld des Betreiberwechsels in engmaschigen Inbetriebnahmegesprächen mit Go-Ahead über den Stand der Vorbereitungen (z. B. Fahrplan, Personal, Fahrzeuge, Fahrgastinformationen) unterrichten lassen. Als ersichtlich wurde, dass Go-Ahead die vertraglichen Leistungen zur Betriebsaufnahme aufgrund des Personalmangels zunächst nicht in vollem Umfang erbringen kann, hat die BEG umgehend ein Ersatzkonzept eingefordert. Auch nach der Betriebsaufnahme befassen sich Staatsregierung und BEG weiter sehr intensiv mit dem Betrieb im Augsburger Netz Los 1 und setzen sich im Rahmen zahlreicher Gespräche und Vor-Ort-Tests mit Nachdruck für Verbesserungen ein. Ein zentrales Forum sind die regelmäßigen Nachinbetriebnahmegespräche der BEG mit der Geschäftsführung von Go-Ahead. Hier wird regelmäßig über die aktuelle Betriebslage und den Umsetzungsstand von Maßnahmen zur Verbesserung der Betriebsqualität sowie zur Aufnahme des Vollbetriebs Bericht erstattet.

Zu 2.1: Bis zu welchem Datum will Go-Ahead den Regelbetrieb im Augsburger Netz (Los 1) gewährleisten?

Go-Ahead hat zugesichert, dass ab dem kleinen Fahrplanwechsel am 11. Juni 2023 das vollständige Betriebsprogramm erbracht wird. Da der eigene Personalbestand hierfür voraussichtlich noch nicht ausreichen wird, hat Go-Ahead vorübergehend ein Subunternehmen mit der Übernahme von einzelnen Verkehrsleistungen zwischen Würzburg und Treuchtlingen beauftragt.

Zu 2.2: Inwiefern sieht die Staatsregierung die verkehrsvertragliche Leistung von Go - Ahead als erfüllt an?

Mit der Aufnahme des Vollbetriebs sind die vertraglichen Pflichten im Hinblick auf den bestellten Fahrplan von Go-Ahead grundsätzlich erfüllt. Qualitätsmängel wie z. B. Zugausfälle, Zugkürzungen oder Verspätungen werden entsprechend der vertraglichen Regelungen sanktioniert.

Zu 3.1: Wie viele Stellen in Zusammenhang mit den oben genannten Strecken sind aktuell bei Go-Ahead noch unbesetzt?

Zu 3.2: Wie viele Personen befinden sich aktuell in Dienstvorbereitung bzw. Ausbildung bei Go-Ahead?

*Zu 3.3: Wie viele Stellen werden in Zukunft zusätzlich geplant und geschaffen, um den Fahrbetrieb zu gewährleisten (bitte jeweils unter Angabe der Arbeitsposition, z.B. Zugführer*innen, Zugbegleiter*innen etc.)?*

Die Fragen 3.1 bis 3.3 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Personalplanung liegt grundsätzlich im Verantwortungsbereich der beauftragten Verkehrsunternehmen. Derzeit geht Go-Ahead zum kleinen Fahrplanwechsel am 11. Juni 2023 von einem Unterbestand von 14 Triebfahrzeugführern gegenüber dem Sollbestand aus. Dies wird durch den vorübergehenden Einsatz eines Subunternehmens ausgeglichen. Daneben laufen für das Augsburger Netz Los 1 sowie das E-Netz Allgäu insgesamt sechs Ausbildungsgruppen mit knapp 80 Personen.

Zu 4.1: Auf welchen Abschnitten werden aktuell Bauarbeiten am oben beschriebenen Streckennetz vorgenommen?

Zu 4.2: Bis wann werden diese planmäßig abgeschlossen sein?

Zu 4.3: Auf welchen davon erfolgt Schienenersatzverkehr?

Die Fragen 4.1 bis 4.3 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für den Ausbau, die Instandhaltung oder den Betrieb der Infrastruktur ist gemäß Grundgesetz der Bund zuständig, der sich dafür den bundeseigenen Unternehmen DB Netz AG und DB Station&Service AG bedient. Zum Zeitpunkt der Stellung der Anfrage laufen keine Baumaßnahmen im angefragten Streckennetz. Nach Informationen der Staatsregierung sind für das Jahr 2023 zahlreiche Baumaßnahmen geplant. Aufgrund der damit verbundenen Einschränkungen bis hin zu Totalsperrungen muss davon ausgegangen werden, dass für bestimmte Zeiten abschnittsweise Schienenersatzverkehr eingerichtet werden muss. Zur Minimierung

der Auswirkungen auf die Fahrgäste fordert die Staatsregierung bei den bundeseigenen Eisenbahnunternehmen die Optimierung der Baumaßnahmen und wenn möglich den Verzicht auf Vollsperrungen ein. Zudem fordert die Staatsregierung regelmäßig von der DB AG, anstehende Baumaßnahmen wenn möglich in der Nacht oder unter dem „rollenden Rad“ durchzuführen.

Zu 5.1: Wie viele Zugausfälle wurden seit dem 11. Dezember 2022 verzeichnet (bitte unter Angabe der Ausfallursache wie z.B. Personalmangel)?

Die monatlichen Zugausfallquoten (gegenüber dem aktuellen Stufenkonzept) haben sich seit dem Dezember 2022 deutlich reduziert:

Dezember 2022:	22,8 %
Januar 2023:	4,6 %
Februar 2023:	10,5 %
März 2023:	9,6 %
April 2023:	7,7 %

Nachdem die Zugausfallquote bereits im Monat Januar 2023 auf 4,6 % gesunken war, haben die Bauarbeiten zwischen Augsburg und Donauwörth zu einem erneuten Anstieg der Zugausfallquote in den Monaten Februar und März 2023 geführt. Insgesamt ist ein rückläufiger Trend bei den Zugausfällen erkennbar.

Die wesentlichen Ausfallursachen seit der Übernahme durch Go-Ahead im Dezember 2022 bis einschließlich April 2023 sind (jeweiliger Anteil an den Gesamtausfällen):

Bauarbeiten:	37,8 %
Umlaufplanung:	29,6 %
Personal:	13,8 %
Witterung:	5,7 %
Fahrzeuge:	4,6 %
Streik:	3,0 %

Zu 5.2: Wie hat sich die Pünktlichkeit im Personenverkehr seit der Übernahme von Go-Ahead entwickelt?

Der Staatsregierung liegen die Pünktlichkeitswerte bis einschließlich April 2023 vor. Grundsätzlich hat sich die Pünktlichkeit im Augsburger Netz Los 1 seit der Betriebsaufnahme im Dezember 2022 durch Go-Ahead bis Ende April 2023 sukzessive verbessert. Die monatliche Pünktlichkeit lag im April 2023 bereits um rund 17 Prozentpunkte über dem Monatswert im Dezember 2022.

Dezember 2022:	70,7 %
Januar 2023:	84,5 %
Februar 2023:	77,0 %
März 2023:	86,8 %
April 2023:	87,9 %

Zu 5.3: Wie steht es inzwischen um den Fahrzeugbestand nach den anfänglichen Ausfällen und Reparaturarbeiten?

Die Fahrzeugverfügbarkeit hat sich seit dem Betriebsstart verbessert, es bestehen jedoch weiterhin mehrere Fahrzeugprobleme. Go-Ahead arbeitet mit dem Fahrzeughersteller Siemens intensiv an der Fehlerbehebung. Die Fahrzeugsituation begleitet die BEG unverändert über die Baubesprechungen und die regelmäßigen Status-Sitzungen mit Siemens abwechselnd im zweiwöchentlichen Rhythmus sowie allgemein im Rahmen der Nachinbetriebnahmegespräche.

Zu 6.1: Welche Maßnahmen zur Verbesserung der Fahrgastinformationen wurden bisher getroffen, um die Fahrgäste z.B. über Störungen und Änderungen im Ablauf frühzeitig zu informieren?

Seit Betriebsstart von Go-Ahead im Augsburger Netz gab es technische Schwierigkeiten bei der Übermittlung von Fahrgastinformationen an die Abnahmesysteme von DB und BEG. Diese lagen insbesondere in Fehlern bei der Datenübermittlung, der fehlerhaften Bedienung des Betriebsleitsystems sowie zum Teil auch in stör anfälligen Bordrechnern des Fahrgastinformationssystems (FIS) in den Fahrzeugen begründet. Zum Teil mussten die betrieblichen Abweichungen (z. B. während Baustellen) manuell von Go-Ahead nachgetragen werden, was grundsätzlich eine Fehlerquelle darstellt. Vor dem Hintergrund der mangelhaften Fahrgastinformation hat die BEG in Krisengesprächen mit allen Beteiligten auf eine möglichst rasche Verbesserung der Situation für die Fahrgäste gedrängt. So hat die BEG neben

Go-Ahead als direkten Vertragspartner insbesondere auch den Fahrzeughersteller Siemens in direkten Gesprächen aufgefordert, alles daran zu setzen, die technischen Probleme so schnell wie möglich zu lösen. Go-Ahead stand auch mit dem Hersteller des Betriebsleitsystems in engem Kontakt, um etwaige Programmierfehler zu beheben. Teilkomponenten des FIS wurden ausgetauscht und Softwareupdates zur Fehlerbehebung sind erfolgt. Zudem hat Go-Ahead verstärkte Nachschulungen des Personals durchgeführt und die Personalverfügbarkeit in der Leitstelle ausgeweitet. Um gravierende Mängel bei größeren Betriebsstörungen in der Zukunft zu vermeiden, hat die BEG das Verkehrsunternehmen dazu angehalten, sein Betriebsleitsystem zeitnah grundsätzlich zu optimieren, da gerade in Situationen mit erheblichen Fahrplanabweichungen eine funktionierende Fahrgastinformation von großer Bedeutung ist.

Zu 6.2: Inwiefern hat Go-Ahead Fahrgastverbände zur Verbesserung der Informationsbereitstellung beteiligt?

Hierzu liegen der Staatsregierung keine Erkenntnisse vor.

Zu 6.3: Welche Maßnahmen sind in diesem Zusammenhang noch geplant?

Die BEG ist in intensivem Kontakt mit Go-Ahead, um sich über die Gesamtentwicklungen im Augsburger Netz unterrichten zu lassen. So finden beispielsweise engmaschige Nachinbetriebnahmegespräche mit der Geschäftsführung von Go-Ahead statt, in denen neben der aktuellen Betriebsqualität insbesondere Themen wie die Fahrgastinformation und Fahrzeugsituation erörtert werden. Bei kurzfristig auftretenden Problemen in der Fahrgastinformation geht die BEG umgehend auf Go-Ahead zu und fordert konkrete Gegenmaßnahmen ein. Zusätzlich beobachtet die BEG die Situation vor Ort und prüft die Fahrgastinformationen in den Auskunftsmedien. Qualitätsmängel werden den vertraglichen Vorgaben entsprechend finanziell sanktioniert.

Zu 7.1: Wie haben sich die Fahrgastzahlen seit dem 11. Dezember 2022 im oben genannten Streckennetz entwickelt?

Zu 7.2: Welche Auslastung weisen die Züge während der Hauptbelastungszeiten auf (aufgeschlüsselt nach Strecken)?

Die Fragen 7.1 und 7.2 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Staatsregierung liegen noch keine Fahrgastzahlen für das Augsburger Netz Los 1 seit der Inbetriebnahme durch Go-Ahead vor. Die vertraglich vereinbarte Regelung zur Nachfrageermittlung sieht den Einsatz automatischer Fahrgastzähl-systeme (AFZS) vor. Bevor das AFZS freigeschaltet werden darf, muss eine Zerti-fizierung des Systems erfolgen, die erst nach Inbetriebnahme durchgeführt wer-den darf. Als Ersatz für die Nachfrageermittlung mit AFZS muss Go-Ahead in der ersten Jahreshälfte 2023 eine manuelle Zählung in einer halbjährlichen Stichprobe durchführen. Die Staatsregierung geht davon aus, dass die Ergebnisse dieser ma-nuellen Ersatzzählung nach der parlamentarischen Sommerpause vorliegen wer-den.

Zu 7.3: Welche Maßnahmen plant Go-Ahead, um künftig erhöhten Fahrgastzahlen gerecht zu werden?

Mit der Inbetriebnahme der vergebenen Verkehrsleistungen im Augsburger Netze Los 1 wurden bei vielen Verbindungen die Kapazitäten gegenüber dem früheren Fugger-Express teilweise erheblich ausgeweitet. Somit wurde Vorsorge für kom-mende Fahrgaststeigerungen getroffen.

Zu 8.1: Was sind die Ursachen dafür gewesen, dass zwei Züge von Go-Ahead am 08. Mai 2023 über 90 Minuten auf der Strecke München – Mering – Augsburg fest-standen?

Zu 8.2: Welche Konsequenzen wurden aus dem Vorgang gezogen?

Die Fragen 8.1 und 8.2 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Am 8. Mai 2023 kam es kurz vor Mering zu einer Zwangsbremmung eines Zuges von Go-Ahead, die der Triebfahrzeugführer durch eine ausbleibende Betätigung der Wachsamkeitstaste verursacht hat. In einem umfassenden Regelwerk ist fest-gelegt, wie in solchen Fällen weiter vorzugehen ist. Im vorliegenden Fall gab es zwischen dem Triebfahrzeugführer und dem Fahrdienstleiter unterschiedliche Auf-fassungen über die Auslegung des bestehenden Regelwerks, konkret zur Frage,

ob die Weiterfahrt des Zuges durch den Fahrdienstleiter mündlich oder schriftlich genehmigt werden kann. Der Vorfall wird von der DB AG zum Anlass genommen, das Regelwerk zu überprüfen und erforderlichenfalls eindeutiger zu formulieren.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Christian Bernreiter
Staatsminister