



Christian Bernreiter, MdL

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

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom  
P I-1312-2-4/20 B, 02.02.2023

Unser Zeichen  
StMB-55-3555.3-6-69-2

München  
04.03.2024

**Schriftliche Anfrage der Abgeordneten Maximilian Deisenhofer, Dr. Markus Böhler, Cemal Bozoglou, Eva Lettenbauer, Stephanie Schuhknecht (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) vom 26.01.2024 betreffend "Leistungsdaten von Go-Ahead im Augsburgener Netz"**

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin,

die Schriftliche Anfrage beantworte ich wie folgt:

*Zu 1.1: Welche Teile des von Go-Ahead betriebenen Augsburgener Netzes im Los werden derzeit nicht im Regelbetrieb bedient?*

Es wird auf die Antwort des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) zur Schriftlichen Anfrage der Herren Abgeordneten Maximilian Deisenhofer und Dr. Markus Böhler vom 24.11.2023 (Drs. 18/30601) verwiesen. Zur Entlastung der Personalsituation werden weiterhin mehrere Umläufe zwischen Würzburg und Treuchtlingen durch das Subunternehmen WFL erbracht.

*Zu 1.2: Wie viele Zugausfälle (absolut und relativ) wurden vom 11. Dezember 2022 bis zum 31. Dezember 2023 verzeichnet (bitte unter Angabe der Ausfallursache wie z.B. Personal)?*

Die monatlichen Zugausfälle im Augsburger Netz (Los 1) haben sich seit dem Betriebsstart wie folgt entwickelt (Angaben jeweils in absoluten Zugkilometern sowie anteilige Quote an den Gesamtkilometern):

<b>Monat</b>	<b>Anzahl in Zkm</b>	<b>Quote in %</b>
August 2023	41.001,653	7,0
September 2023	65.328,004	11,9
Oktober 2023	88.620,050	21,2
November 2023	49.379,222	9,4
Dezember 2023	63.162,822	11,5

Im Übrigen wird auf die Antwort des StMB zur Schriftlichen Anfrage der Herren Abgeordneten Maximilian Deisenhofer und Dr. Markus Büchler vom 24.11.2023 (Drs. 18/30601) verwiesen.

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

- Bauarbeiten: 52,5 %
- Personal: 15,4 %
- Umlauf-/Einsatzplanung: 14,0 %
- Witterung: 6,4 %
- Fahrzeuge: 4,1 %
- Streik: 1,3 %

*Zu 1.3: Wie hat sich die Pünktlichkeitsquote im Personenverkehr seit der Streckenübernahme von Go-Ahead in diesem Zeitraum entwickelt (bitte jeweils nach Monaten aufgeschlüsselt)?*

Die durchschnittliche monatliche Pünktlichkeit im Augsburger Netz (Los 1) hat sich seit dem Betriebsstart wie folgt entwickelt:

<b>Monat</b>	<b>Pünktlichkeit in %</b>
August 2023	76,0
September 2023	78,0
Oktober 2023	78,0
November 2023	76,5
Dezember 2023	81,8

Im Übrigen wird auf die Antwort des StMB zur Schriftlichen Anfrage der Herren Abgeordneten Maximilian Deisenhofer und Dr. Markus Büchler vom 24.11.2023 (Drs. 18/30601) verwiesen.

*Zu 2.1: Wie bewertet die Staatsregierung die genannten Pünktlichkeits- und Zugausfallquoten im Augsburger Netz gegenüber den entsprechenden Werten anderer vergleichbarer Netze in Bayern?*

Sowohl die Pünktlichkeit als auch die Anzahl der Zugausfälle ist aus Sicht der Staatsregierung nicht zufriedenstellend. Der Zeitraum ab dem Betriebsstart bis zum Ende des 1. Halbjahres 2023 war stark durch Fahrzeug- und Personalverfügbarkeitsprobleme auf Seiten des Verkehrsunternehmens geprägt. Der Freistaat hatte daraufhin mit Go-Ahead einen detaillierten Maßnahmenplan mit konkreten Umsetzungsschritten zur Verbesserung der Personal- und Fahrzeugsituation vereinbart. Die Personal- und Fahrzeugsituation hat sich daraufhin im 2. Halbjahr 2023 verbessert. Im 2. Halbjahr 2023 wurde der Betrieb dagegen überproportional durch Bauarbeiten beeinträchtigt. 75 % aller Zugausfälle wurden im 2. Halbjahr 2023 durch Bauarbeiten verursacht. Dieser Anteil liegt deutlich über dem bayernweiten Durchschnitt im Vergleichszeitraum von 45 %. Zudem haben die Bauarbeiten auch einen spürbaren Einfluss auf die Pünktlichkeit gezeigt.

*Zu 2.2: Wie haben sich die Fahrgastzahlen seit dem 11. Dezember 2022 im oben genannten Streckennetz entwickelt?*

Es liegen bisher nur valide Ergebnisse zur Fahrgastermittlung für das erste Halbjahr 2023 vor, aber noch nicht für das zweite Halbjahr 2023. Eine Aussage zur Fahrgastentwicklung ist daher noch nicht möglich.

*Zu 2.3: Welche Auslastung weisen die Züge während der Hauptbelastungszeiten auf (aufgeschlüsselt nach Strecken)?*

Die Züge weisen, aufgeschlüsselt nach Strecken, folgende Auslastungen in den Hauptverkehrszeiten (HVZ) auf:

	morgens	abends
Augsburg Hbf - Neu-Ulm	bis 60 %	bis 30 %
Augsburg Hbf - Langweid (Lech)	bis 30 %	bis 40 %
Langweid (Lech) - Donauwörth	bis 30 %	bis 40 %
Donauwörth - Nördlingen	bis 40 %	bis 40 %
Nördlingen - Pflaumloch	bis 40 %	bis 40 %
Würzburg Hbf - Steinach (b. Rothenb o d T)	bis 90 %	bis 40 %
Steinach (b. Rothenb o d T) - Treuchtlingen	bis 60 %	bis 40 %
Treuchtlingen - Donauwörth	bis 30 %	bis 20 %
Augsburg Hbf - München Hbf	bis 60 %	bis 50 %

*Zu 3.1: Wie hat sich der Fahrzeugbestand bei Go-Ahead (Augsburger Netz) seit der Streckenübernahme entwickelt?*

Go-Ahead setzt inzwischen alle vertraglich geschuldeten Fahrzeuge im Umfang der bestellten Verkehrsleistung des Netzes Augsburg Los 1 ein.

*Zu 3.2: Wie hat sich der Personalstand bei Go-Ahead (Augsburger Netz) seit der Streckenübernahme entwickelt?*

*Zu 4.1: Wie viele Personalstellen in Zusammenhang mit den oben genannten Strecken sind nach Kenntnis der Staatsregierung aktuell bei Go-Ahead noch unbesetzt?*

*Zu 4.2: Wie viele Personen befinden sich nach Kenntnis der Staatsregierung aktuell in Dienstvorbereitung bzw. Ausbildung bei Go-Ahead?*

*Zu 4.3: Wie viele Personen haben nach Kenntnis der Staatsregierung ihren Dienst nach Betriebsaufnahme im Dezember 2022 wieder niedergelegt?*

*Zu 5.1: Bewertet die Staatsregierung die Personalsituation bei Go-Ahead weiterhin als kritisch (vgl. auch Drs. 18/28197)?*

Die Fragen 3.2 bis 5.1 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Personalverfügbarkeit bei Go-Ahead hat sich im zweiten Halbjahr 2023 infolge der ergriffenen Gegenmaßnahmen (u. a. erweiterter Einsatz des Subunternehmens WFL zwischen Würzburg und Treuchtlingen sowie nochmals verstärkte Anstrengungen zur Personalrekrutierung und Ausbildung) verbessert.

Nach Kenntnis der Staatsregierung hat Go-Ahead derzeit einen leichten Personalunterbestand von vier Triebfahrzeugführern in Bayern zu verzeichnen. Den vorliegenden Prognosen zufolge soll ab Anfang April 2024 wieder ein leicht positiver Personalsaldo vorliegen. Um ausreichend eigenes Personal vorzuhalten und auch die übliche Fluktuation auszugleichen, startet Go-Ahead in der hauseigenen Ausbildungsakademie derzeit etwa alle sechs Wochen einen neuen Ausbildungskurs für Triebfahrzeugführer mit jeweils bis zu 15 Personen. Die Ausbildungskurse können mangels geeigneten Bewerbern jedoch nicht immer voll besetzt werden. Insgesamt befinden sich bei Go-Ahead momentan 51 Personen in einer Qualifizierung zum Triebfahrzeugführer sowie 15 Personen in einer Ausbildung zum Eisenbahner im Betriebsdienst.

Die Anzahl der Personen, die nach der Betriebsaufnahme im Dezember 2022 zwischenzeitlich ihren Dienst bei Go-Ahead wieder niedergelegt hat, ist der Staatsregierung nicht bekannt.

*Zu 5.2: Funktioniert die Fahrgastinformation inzwischen dauerhaft zuverlässig?*

Go-Ahead hat die Situation in Zusammenarbeit mit allen beteiligten Partnern und durch eine Vielzahl interner Maßnahmen kontinuierlich verbessert. Jedoch besteht noch weiterer Verbesserungsbedarf.

*Zu 5.3: Aus welchen Gründen hat die Staatsregierung bzw. die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) bislang entsprechend der vertraglichen Regelungen Sanktionen gegenüber Go-Ahead verhängt (bitte unter Angabe der Häufigkeit und des Zeitpunkts)?*

Grundsätzlich werden alle Schlechtleistungen gemäß den verkehrsvertraglichen Regelungen finanziell sanktioniert. So erhält Go-Ahead beispielsweise bei Zugausfällen kein Bestelltgelt. Es kommt verschärfend hinzu, dass eigenverschul-

dete Zugausfälle infolge eines Personal- oder Fahrzeugmangels zusätzlich sanktioniert werden. Darüber hinaus werden auch für Verspätungen, Anschlussverluste, Zugkürzungen oder Unterschreitungen der vorgegebenen Zugbegleitquote entsprechende Vertragsstrafen erhoben. Zur Höhe der einbehaltenen Vertragsstrafen können aus wettbewerbsrechtlichen Gründen keine Angaben gemacht werden.

*Zu 6. Wie bewertet die Staatsregierung die Übernahme der Go-Ahead Verkehrsgesellschaft Deutschland GmbH durch die ÖBB-Personenverkehr AG hinsichtlich eines attraktiven und leistungsfähigen Schienenpersonennahverkehrs in Bayern?*

Durch die Übernahme der Go-Ahead Verkehrsgesellschaft Deutschland GmbH durch die ÖBB ändert sich am Verkehrsdurchführungsvertrag zwischen der BEG und der Go-Ahead Bayern GmbH nichts.

*Zu 7.: Wie bewertet die Staatsregierung das Baustellenmanagement der Deutschen Bahn AG im Augsburger Netz, speziell im Bereich Meitingen?*

Für die Staatsregierung haben Störungen und Verspätungen, die auf den Betreiber der Schienenwege zurückzuführen sind, in einem nicht mehr hinnehmbaren Ausmaß zugenommen. Dies betrifft auch die Baumaßnahmen im Augsburger Netz Los 1 bzw. konkret die Baumaßnahmen im Bereich Meitingen. Die Verkehrsunternehmen beklagen zu Recht, dass sie oftmals nicht fristgemäß und somit erst sehr kurzfristig vom Infrastrukturbetreiber DB InfraGO über die genauen Auswirkungen geplanter Bauarbeiten informiert werden oder Baumaßnahmen kurzfristig verlängert werden. In diesen Fällen können die Verkehrsunternehmen erst sehr spät in die Planung und Bestellung der Ersatzverkehre sowie die Fahrgastinformation einsteigen.

Allerdings steht der Freistaat in keinem vertraglichen Verhältnis mit der DB Netz AG und verfügt über keine Sanktionsmöglichkeiten oder Weisungsbefugnisse gegenüber dem Infrastrukturbetreiber. Für die Schieneninfrastruktur ist laut Artikel 87e Grundgesetz allein der Bund zuständig. Dennoch versucht der Freistaat, in den Gesprächen mit der DB InfraGO eine verbesserte Baustellenplanung im Sinne der Fahrgäste zu erreichen. Die BEG setzt sich in Gesprächen mit DB InfraGO intensiv für eine Einhaltung der vorgesehenen Vorlaufzeiten ein, damit den Verkehrsunternehmen eine frühzeitigere Organisation von Ersatzverkehren und auch

eine frühere Fahrgastinformation ermöglicht wird. Darüber hinaus drängt die BEG auch auf eine verbesserte Abwicklung der Baustellen. Hierzu finden regelmäßige Gespräche zwischen der BEG und DB InfraGO statt.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Christian Bernreiter, MdL  
Staatsminister