



Foto: © BEG/Hans-Jürgen Ward

## Bahnland Bayern Eine Bilanz in zehn Diagrammen

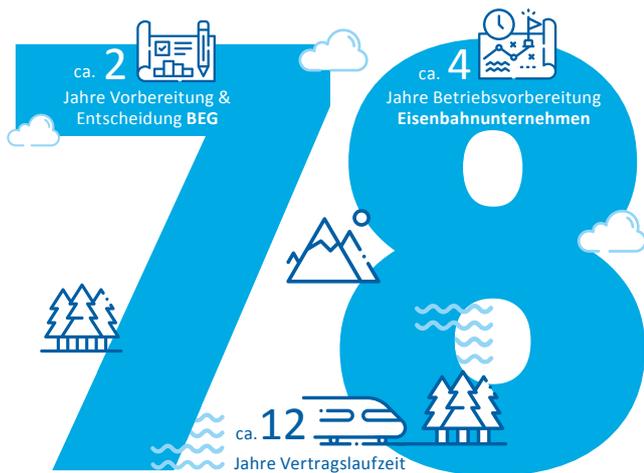
1997 war ein einschneidendes Datum für den bayerischen Regional- und S-Bahn-Verkehr: Vor 25 Jahren beendete die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) das erste europaweite Vergabeverfahren für ein Liniennetz im Freistaat und schloss einen Verkehrsvertrag mit einer Konkurrentin der Deutschen Bahn, der späteren Bayerischen Oberlandbahn. Die Entscheidung der BEG sorgte damals national für große Aufmerksamkeit. Es war der Startschuss für die Renaissance des Regionalverkehrs. Den Weg bereitet hatte die Bahnreform, nach der die Verantwortung für den Regionalverkehr im Jahr 1996 vom Bund auf die Länder übergang. Zeit für eine Bilanz: Zehn Diagramme zeigen, wie sich das Bahnland Bayern seitdem verändert hat.

Die BEG plant, finanziert und kontrolliert seit 1996 den Regional- und S-Bahn-Verkehr im Auftrag des Bayerischen Verkehrsministeriums. Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Bayern finanziert sich rund zur Hälfte durch Fahrgeldeinnahmen, die andere Hälfte stammt aus staatlichen Zuwendungen, den Regionalisierungsmitteln, welche die Länder vom Bund erhalten. Diese Steuergelder bestmöglich zum Vorteil der Fahrgäste zu investieren – das ist das Ziel der BEG. Der größte Teil ihrer Arbeit bleibt den Fahrgästen verborgen, obwohl die BEG maßgeblich das Zugangebot gestaltet.

Beispielsweise erstellt die BEG die Fahrpläne und legt Mindeststandards in Sachen Ausstattung der Fahrzeuge fest – die Auswahl des Fahrzeugherstellers und Ausstattungsdetails sind allerdings den Eisenbahnverkehrsunternehmen überlassen. Diese Unternehmen haben den unmittelbaren Kontakt zu den Fahrgästen: DB Regio, Agilis, die Bayerische Regiobahn (BRB), die Länderbahn, Go-Ahead und einige mehr betreiben im Auftrag der BEG die Züge.

# 1. Wettbewerb im Bahnland Bayern

Es ist eine der Kernaufgaben der BEG: die Unternehmen auswählen, die den Regional- oder S-Bahn-Verkehr auf bestimmten Strecken erbringen. Das Auswahlinstrument der BEG hierfür sind Vergabeverfahren, die meisten davon in Form öffentlicher europaweiter Ausschreibungen, bei denen mehrere Unternehmen gegeneinander antreten. In diesen Verfahren steckt viel Arbeit: Im Schnitt rund 140 Seiten umfassen die Vergabeunterlagen der BEG.



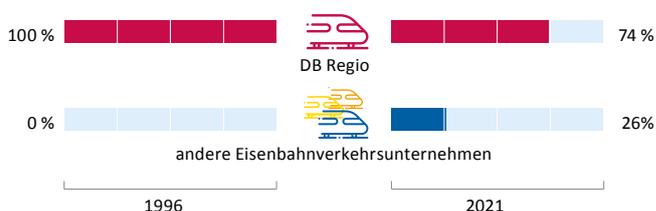
78 Vergabeverfahren hat die BEG 1996 – 2021 abgeschlossen. Von der Vorbereitung eines Verfahrens durch die BEG über die Vergabeentscheidung bis zur Inbetriebnahme durch das siegreiche Unternehmen sind im Schnitt sechs Jahre notwendig.

„Das ist keine blütenreiche Prosa, sondern dahinter verbergen sich detaillierte Zahlen und Fakten zu den Mindestvorgaben, die die Unternehmen erbringen müssen: zum Fahrplan und zum Betriebskonzept, zu den Fahrzeugen, zum Service im Zug“, erklärt Christian Bauer, einer von zehn Mitarbeitern in der Abteilung Wettbewerb, Verkehrsverträge und Vergaberecht. „Das Verkehrsangebot, das unsere Kollegen von der Planung austüfteln, prüfen wir auf Finanzierbarkeit und gießen es in juristisch wasserdichte Ausschreibungsunterlagen – mit nachvollziehbaren, objektiven Bewertungskriterien.“

Im Durchschnitt zwei Jahre benötigt die BEG für die Vorbereitung und Durchführung eines Vergabeverfahrens. Rund ein halbes Jahr davon ist für die teilnehmenden Verkehrsunternehmen eingeplant, um die Angebote zu erstellen. Danach benötigt der Gewinner der Ausschreibung rund vier Jahre, um den Betrieb vorzubereiten. Nach der Inbetriebnahme bedient das Unternehmen die ausgeschriebenen Linien im Auftrag der BEG in der Regel für zwölf Jahre.

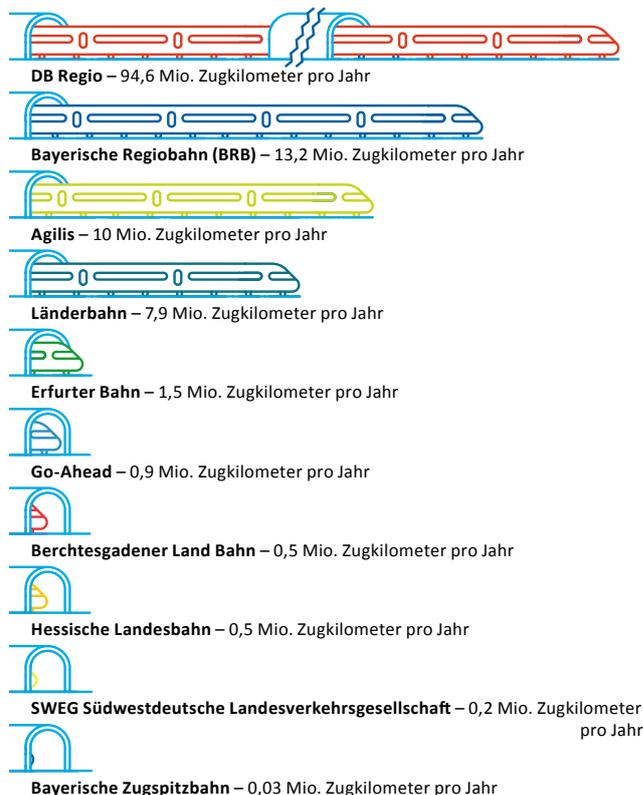
# 2. DB-Monopol weicht neuer Vielfalt

Durch die Vergabe der Verkehrsleistungen im Wettbewerb ist das ehemalige Monopol der Deutschen Bahn einem vielfältigen Angebot nationaler und internationaler Eisenbahnverkehrsunternehmen gewichen. 2021 erbrachten alle Unternehmen gemeinsam 129 Millionen Zugkilometer im bayerischen Regional- und S-Bahn-Verkehr. 74 Prozent davon entfallen auf DB Regio (von diesem DB-Anteil geht gut ein Fünftel auf das Konto der S-Bahn München). Die restlichen 26 Prozent der Verkehrsleistung verteilen sich auf die anderen Verkehrsunternehmen in Bayern. 101 Millionen Zugkilometer werden bereits nach Abschluss von Vergabeverfahren im Wettbewerb erbracht.



Anteil DB und andere Eisenbahnverkehrsunternehmen an den Zugkilometern im bayerischen SPNV (1996 – 2021)

# 3. Das Bahnland Bayern ist bunt



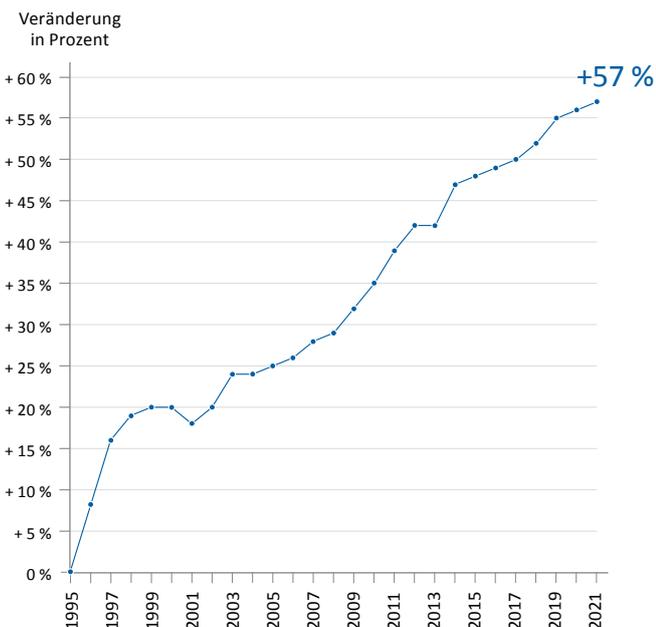
Zugkilometer der Eisenbahnverkehrsunternehmen im bayerischen SPNV 2021

Im Fahrplanjahr 2021 fuhren zehn verschiedene Eisenbahnverkehrsunternehmen im Auftrag der BEG. Dieses Bild ist jedoch ständig in Bewegung. Beispielsweise übernahm die Bayerische Regiobahn im Dezember die Linien der Berchtesgadener Land Bahn, so dass es aktuell nur noch neun Unternehmen sind. Und auch die Gewichte zwischen den Anbietern verschieben sich laufend: Durch die Inbetriebnahme des E-Netzes Allgäu steigt die Verkehrsleistung von Go-Ahead im Fahrplanjahr 2022 auf 2,8 Millionen Zugkilometer – und damit auf das Dreifache des Vorjahres. Mit der übergreifenden Marke Bahnland Bayern sorgt die BEG dafür, dass der SPNV im Freistaat als Gesamtsystem erkennbar ist – trotz der unterschiedlichen Eisenbahnverkehrsunternehmen, die die Verkehrsleistungen erbringen.

## 4. Das Angebot wächst kontinuierlich

Durch die Vergabe von Liniennetzen im Wettbewerb erhält der Freistaat deutlich mehr Leistung für sein Geld. Der Grund: Die Eisenbahnverkehrsunternehmen bieten ihre Leistungen im Wettbewerb günstiger an als noch zu Zeiten des staatlichen Monopols vor 1996. Sie arbeiten effizienter, kalkulieren knapper, behalten die Kosten stärker im Blick, investieren mehr in Service und weniger in Verwaltungsstrukturen.

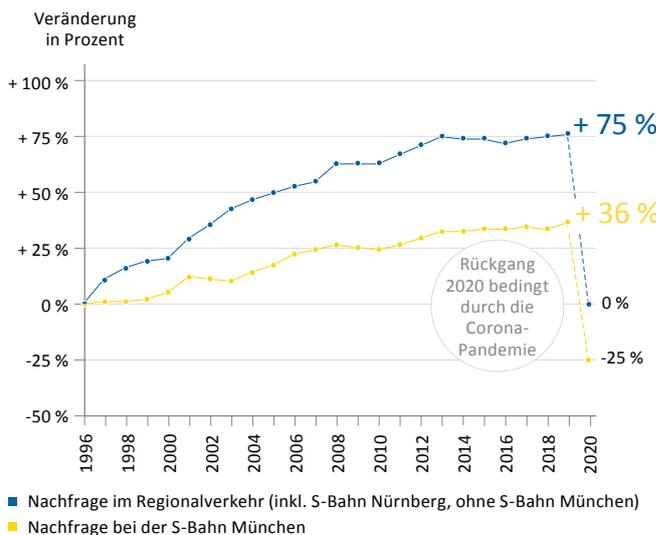
„Diese Effizienzgewinne können wir in deutlich mehr Leistung und Qualität auf der Schiene investieren“, erklärt der Sprecher der BEG-Geschäftsführung, Thomas Prechtel. „Heute bestellen wir 57 Prozent mehr Verkehrsleistung als vor der Regionalisierung – und das, obwohl wir heute nicht mehr Mittel zur Finanzierung des eigentlichen Eisenbahnbetriebs zur Verfügung haben als vor 25 Jahren.“



Entwicklung des Angebots im bayerischen SPNV auf Basis der Zugkilometer (1995 – 2021)

## 5. Die Nachfrage steigt

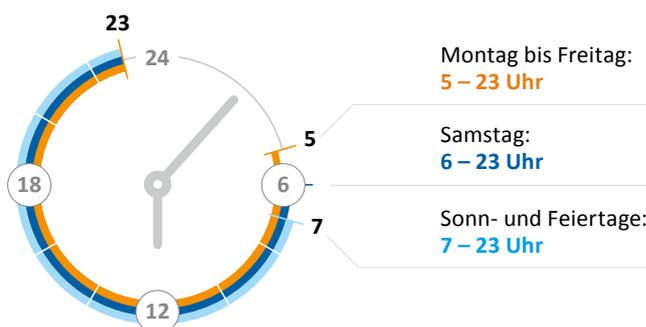
Noch deutlicher als das Verkehrsangebot stieg seit 1996 die Nachfrage im Bahnland Bayern. Im Regionalverkehr (inklusive S-Bahn Nürnberg) legten die Personenkilometer zwischen 1996 und 2019 um beachtliche 75 Prozent zu, bei der S-Bahn München waren es – auf bereits hohem Niveau – 36 Prozent. Der starke Rückgang 2020 liegt an den Auswirkungen der Corona-Pandemie. Ein wesentlicher Grund für den langfristigen Trend steigender Fahrgastzahlen war die Einführung des Bayern-Takts.



Entwicklung der Personenkilometer im bayerischen SPNV (1996 – 2020)

## 6. Bayern-Takt: aufeinander abgestimmte Abfahrtszeiten im Stundentakt

Das Herzstück der BEG-Planungsarbeit ist der Bayern-Takt. Das Ziel dieses Integralen Taktfahrplans sieht folgendermaßen aus: Jede Station in ganz Bayern wird mindestens einmal pro Stunde und möglichst immer zur gleichen Minute angefahren; Verbindungen an Knotenbahnhöfen sind aufeinander abgestimmt, mit möglichst vielen kurzen Umsteigemöglichkeiten.



Bedienrichtwert des Bayern-Takts: durchgehender Stundentakt mindestens zu diesen Zeiten



**Stundentakt mit einzelnen Lücken**

Bei **20 Prozent** der Stationen gibt es noch einzelne Lücken im Stundentakt.

**Kein Stundentakt**

**10 Prozent** der Stationen haben kein tägliches Grundangebot im Stundentakt.

**Halbstündliche Verbindungen**

An mehr als **40 Prozent** der Stationen haben Fahrgäste montags bis freitags in den Hauptverkehrszeiten ungefähr halbstündliche Verbindungen.

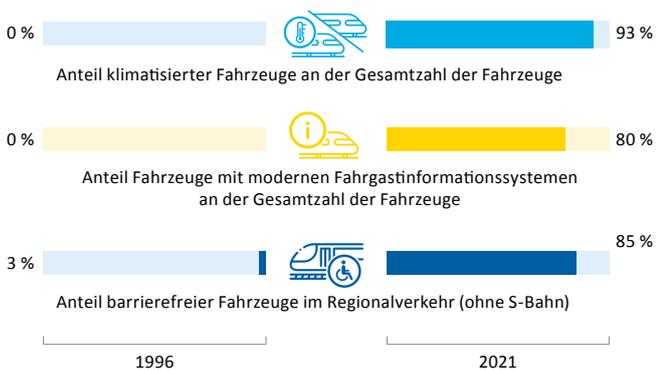
**70 Prozent** der 1.066 Stationen in Bayern werden durchgehend und täglich mindestens im Stundentakt bedient – auch an Wochenenden.

*Abdeckungsquote des Bayern-Takts*

Auf diesem Weg ist die BEG schon weit vorangeschritten. An rund 70 Prozent aller Stationen in Bayern gibt es bereits täglich einen durchgehenden Stundentakt, an weiteren 20 Prozent der Stationen ist der Stundentakt bis auf einzelne Taktlücken realisiert. Bei den übrigen zehn Prozent liegt es unter anderem an der Infrastruktur, dass die BEG nicht mehr Fahrten bestellen kann. Beispielsweise fehlt es in manchen Knotenbahnhöfen an Gleisen und Bahnsteigen, um den Integralen Taktfahrplan komplett umzusetzen.

## 7. Fahrzeuge werden komfortabler

Nicht nur das Fahrplanangebot hat die BEG in den vergangenen 25 Jahren erheblich verbessert: Ein zweiter Investitionsschwerpunkt war die Modernisierung der Fahrzeugflotte. Heute fahren im Bahnland Bayern überwiegend niederflurige und klimatisierte Neufahrzeuge mit wesentlich mehr Komfort. Steckdosen und WLAN gehören bei neuen Verkehrsverträgen ebenso zur Standardausstattung wie deutlich verbesserte Fahrgastinformationssysteme mit großen Monitoren. Mit dem Ideenzug beteiligt sich die BEG an einem Design-Pilotprojekt, das die Zukunft des Regionalzugs auslotet – unter anderem mit Modulen für Familien, konzentriertes Arbeiten und Public Viewing.

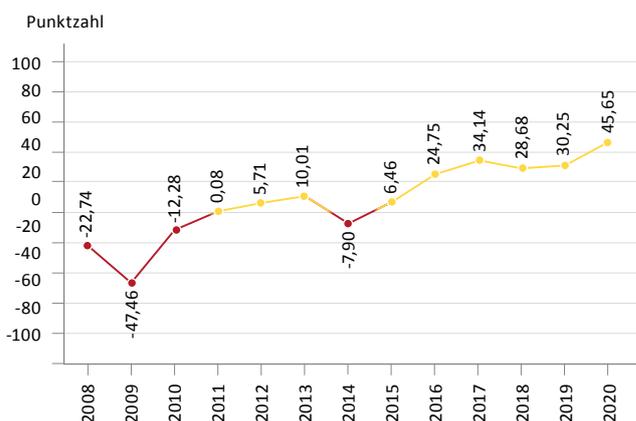


*Entwicklung der Komfortmerkmale aller Fahrzeuge im bayerischen SPNV (1996 – 2021)*

## 8. Die Servicequalität steigt

Durch ein engmaschiges Netz an Qualitätsmessungen und mit Hilfe von Anreizsystemen versucht die BEG, die Qualität im bayerischen SPNV zu steigern. Gut gelingt das bei Qualitätskriterien, die die Eisenbahnverkehrsunternehmen komplett selbst in der Hand haben, beispielsweise bei der Sauberkeit der Züge und der Hilfsbereitschaft und Kompetenz ihrer Servicemitarbeiter. Diese Kriterien\* hat die BEG unter dem Begriff Servicequalität zusammengefasst.

Das Diagramm zeigt, wie sich die Servicequalität zwischen 2008 und 2020 in Bayern entwickelt hat. Erreicht ein Unternehmen den Wert null, sind die Erwartungen der BEG gerade erfüllt. Wer darüber liegt, erhält einen Bonus, wer Minuspunkte hat, zahlt Strafe (+100 Punkte = maximaler Bonus, -100 Punkte = maximaler Malus). Der bayernweite Durchschnittswert steigt bis auf wenige Ausnahmejahre kontinuierlich an. Das Mess- und Anreizsystem der BEG zeigt also Wirkung: Die Fahrgäste profitieren von einem steigenden Serviceniveau.



*Entwicklung der Servicequalität im bayerischen SPNV Bayernweiter Durchschnittswert (alle Netze, 2008 – 2020)*

\*Die Servicequalität setzt sich aus folgenden Kriterien zusammen:

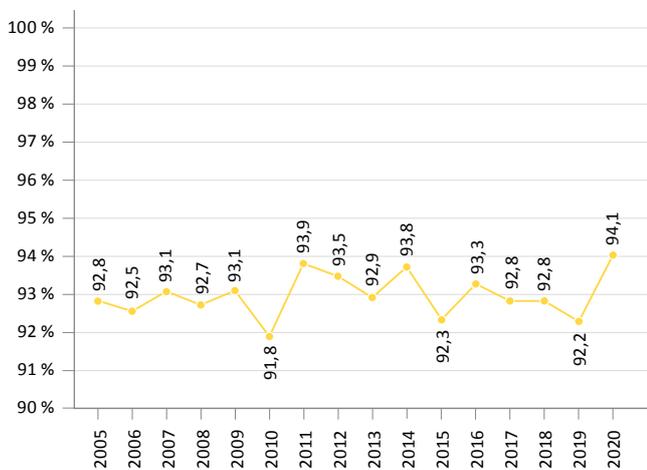
- die Sauberkeit der Fahrzeuge (innen und außen)
- die Fahrgastinformation im Regel- und Störfall
- die Funktionsfähigkeit der Ausstattung
- die Serviceorientierung der Zugbegleiter
- die Kundenorientierung bei Beschwerden

## 9. Betriebsqualität auf stabilem Niveau

Während die Servicequalität im unmittelbaren Einflussbereich der Verkehrsunternehmen liegt, ist dies bei der Pünktlichkeit und den Zugausfällen nur zum Teil der Fall. Externe Faktoren (zum Beispiel Witterung), verspätete Fernverkehrszüge und infrastrukturelle Einschränkungen (Bauarbeiten, Störungen der Leit- und Sicherungstechnik) spielen eine große Rolle. Insbesondere die Infrastruktur hat sich in den vergangenen Jahren zu einem maßgeblichen Störfaktor für die Qualität im SPNV entwickelt. Zugleich ist auch die Auslastung des Schienennetzes deutlich gestiegen.

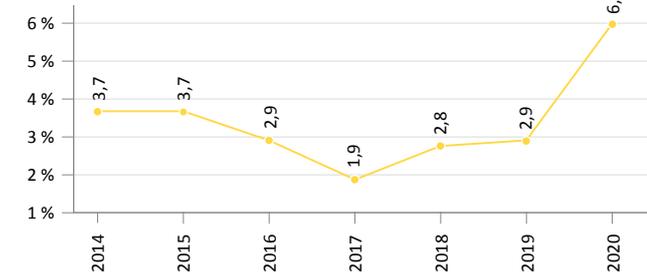
Angesichts der Infrastrukturprobleme und des hoch ausgelasteten Schienennetzes ist es nicht verwunderlich, dass es bei Pünktlichkeit und Ausfällen keine vergleichbar positive Entwicklung wie bei der Servicequalität gibt. Es ist bereits ein Erfolg, dass sich das Pünktlichkeitsniveau der Regionalzüge und S-Bahnen in Bayern auf einem vergleichsweise hohen Niveau hält und abgesehen von einigen Ausnahmejahren nicht abgesunken ist. Der Rekordwert 2020 ist auf die Auswirkungen der Corona-Pandemie zurückzuführen: Die Züge waren auch deshalb pünktlicher, weil wegen Corona zeitweise auch weniger Züge unterwegs waren. Auch die hohe Ausfallquote im Jahr 2020 wurde maßgeblich durch die Corona-Pandemie verursacht, bei der über einige Wochen ein reduzierter, aber stabiler Grundfahrplan gefahren wurde.

Pünktlichkeitsquote in Prozent



Entwicklung der Pünktlichkeitsquote im bayerischen SPNV  
Bayernweite Durchschnittswerte (alle Netze, 2005 – 2020)

Quote Gesamtausfall in Prozent



Entwicklung der Ausfallsquote im bayerischen SPNV  
Bayernweite Durchschnittswerte (alle Netze, 2014 – 2020)

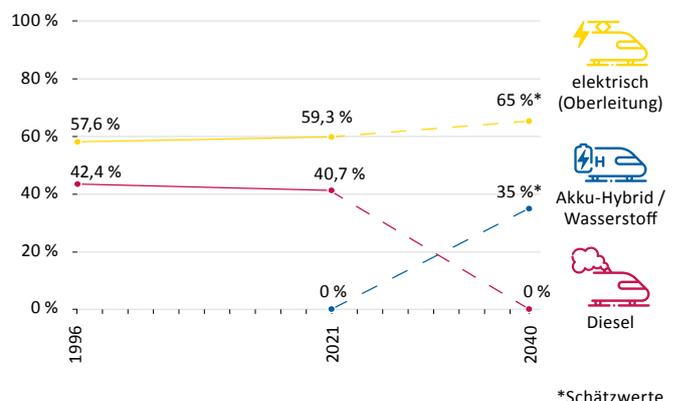
Mangelnde Pünktlichkeit und Zugausfälle werden von der BEG finanziell sanktioniert: Unterschreiten die Betreiber festgelegte Pünktlichkeitsschwellenwerte, kürzt die BEG ihre Ausgleichszahlungen; ausgefallene Leistungen werden nicht vergütet. Somit besteht auf Seiten der Verkehrsunternehmen ein hoher Anreiz, alles zu unternehmen, um einen stabilen Betrieb zu gewährleisten. Auf den Zustand der Infrastruktur hat die BEG nur einen sehr beschränkten Einfluss, da die BEG in keinem direkten Vertragsverhältnis mit

den Infrastrukturbetreibern steht. Sie wirkt jedoch in zahlreichen Gesprächen mit DB Netz und DB Station&Service auf infrastrukturelle Verbesserungen hin. Gleichzeitig erwartet die BEG, dass die Verkehrsunternehmen bei Infrastrukturproblemen entsprechenden Druck auf DB Netz oder DB Station&Service ausüben, denn die Verkehrsunternehmen stehen in einem direkten Vertragsverhältnis mit den Infrastrukturbetreibern. Des Weiteren können die Verkehrsunternehmen von den Infrastrukturbetreibern über ein Anreizsystem zumindest in gewissem Umfang Strafzahlungen für infrastrukturbedingte Störungen fordern.

## 10. Auf dem Weg zum klimaneutralen SPNV

Lediglich etwas mehr als 50 Prozent der Schienenstrecken in Bayern sind elektrifiziert. Die Zuständigkeit für Elektrifizierungen liegt für die Strecken der Deutschen Bahn beim Bund. Der Anteil elektrisch erbrachter Verkehre an der gesamten Verkehrsleistung im bayerischen Schienenpersonennahverkehr lag 2021 dagegen bei fast 60 Prozent und damit deutlich über der Elektrifizierungsquote des Streckennetzes. Das liegt daran, dass die besonders nachfragestarken Linien mit dichtem Takt in der Regel elektrifiziert sind. Dagegen gibt es unter den dieselbetriebenen Linien mehr Verbindungen im ländlichen Raum, bei denen sowohl Nachfrage als auch Zugangebot deutlich geringer sind.

Eine komplette Elektrifizierung des bayerischen Schienennetzes ist nicht absehbar. Im Rahmen ihrer Klimaschutzmaßnahmen hat die Bayerische Staatsregierung das Ziel ausgegeben, den Regionalverkehr bis spätestens 2040 klimaneutral zu gestalten. Wo es keine Perspektive für eine Elektrifizierung der Strecke gibt, sollen Fahrzeuge mit emissionsfreien Antrieben zum Einsatz kommen, beispielsweise Akku-Hybrid- und Wasserstofffahrzeuge. Auf verschiedenen Strecken werden diese Antriebsarten in den kommenden Jahren intensiv auf ihre Alltagstauglichkeit getestet. Mitte der 2020er Jahre soll der erste reguläre Fahrgastbetrieb mit Wasserstofffahrzeugen im Raum Mühldorf starten.



Anteil der elektrisch erbrachten Verkehrsleistung im bayerischen SPNV (1996 – 2021– 2040)



Bärbel Fuchs und Thomas Prechtl

# „Auf Kurs Richtung Zukunft“

Thomas Prechtl, Sprecher der Geschäftsführung der BEG, und Bärbel Fuchs, Geschäftsführerin der BEG, erklären im Interview, welche Projekte die BEG derzeit verfolgt und wie die Zukunft im Bahnland Bayern aussieht.

■ **Ob Angebot, Nachfrage oder Servicequalität: Die Entwicklung im Bahnland Bayern zeigte in den vergangenen Jahrzehnten stetig nach oben. Dann kam Corona und die Fahrgastzahlen gingen in den Keller. Haben wir es mit einer Trendwende zu tun?**

**Prechtl:** Nein, davon gehe ich nicht aus. Im letzten Sommer stiegen die Fahrgastzahlen wieder deutlich. Deshalb gehen wir fest davon aus, dass es sich um eine vorübergehende Delle handelt und wir nach dem Ende der Pandemie wieder an die Entwicklung davor anknüpfen können. Allerdings müssen wir uns bei einigen Fahrgästen sicher anstrengen, sie wieder von unserem Angebot zu überzeugen, wenn sie der Bahn längere Zeit den Rücken gekehrt haben.

■ **Wie wollen Sie diese Fahrgäste zurückgewinnen?**

**Fuchs:** In erster Linie durch ein gutes Angebot. Wir haben deshalb die Zugfahrten während der Pandemie nicht reduziert, bis auf wenige Wochen in der ersten Welle. Und nicht nur das: Wir haben das Angebot sogar erweitert, zuletzt vor allem im Allgäu und bei der S-Bahn München. Allerdings muss ich auch klar sagen: Die Bäume wachsen nicht mehr in den Himmel wie in den vergangenen 25 Jahren: Die Kombination aus deutlich gestiegenen Infrastrukturgebühren und seit einigen Jahren auch wieder steigenden Angebotspreisen der Eisenbahnverkehrsunternehmen lässt uns immer weniger Spielraum für umfangreiche Mehrbestellungen. Und auch die Eisenbahninfrastruktur stößt vielerorts an ihre Grenzen. Ausgerechnet dort, wo die Nachfrage besonders hoch ist, können wir häufig nicht mehr Züge fahren lassen, weil das die Schienenkapazitäten nicht mehr hergeben.

■ **Wie sieht die Lösung aus?**

**Prechtl:** In beiden Fällen hilft nur eines: Es braucht mehr Geld aus Berlin. Zum einen für den Ausbau der Infrastruktur. Zum anderen aber auch für uns, die Aufgabenträger, für die Bestellung der Verkehrsleistungen im Schienenpersonenverkehr. Was viele nicht wissen: Die Regionalisierungsmittel erhalten die Länder vom Bund; das ist seit der großen Bahnreform in den 1990er Jahren so geregelt. Sprich: Die neue Bundesregierung muss deutlich mehr Geld zur Verfügung stellen. Ihr Ziel ist ambitioniert: Die Verkehrsleistung im Personenverkehr auf der Schiene soll sich bis 2030 verdoppeln. Dieses Ziel muss die Bundesregierung jetzt dringend mit den nötigen Finanzmitteln hinterlegen. Das geht nicht mit ein paar Millionen hier und da. Dafür braucht es zusätzlich viele Milliarden Euro.

■ **Das heißt, Ihnen bleibt keine andere Option, außer mehr oder weniger geduldig auf Geld aus Berlin zu warten?**

**Fuchs:** Da kennen Sie uns aber schlecht! Nein, wir versuchen, wo es geht, das Angebot zu verbessern. Bei der BEG arbeiten 94 begeisterte Bahnenthusiasten, die den Regional- und S-Bahn-Verkehr nach vorne bringen wollen und Kurs Richtung Zukunft nehmen. Wichtige Aufgaben sind beispielsweise neue digitale Services, die das Reisen mit der Bahn angenehmer machen. Da setzen wir bundesweit immer wieder Maßstäbe. Derzeit finanzieren wir beispielsweise die Entwicklung einer App-gesteuerten Anmeldung von Anschlusswünschen. Das hört sich sperrig an, ist aber eine wesentliche Verbesserung für Fahrgäste. Aktuell sieht die Situation noch so aus: Fahrgäste, die in einem verspäteten

Zug sitzen und ihren Anschlusszug zu verpassen drohen, müssen sich persönlich an die Zugbegleiter wenden und ihren Anschlusswunsch äußern. Danach wird ein komplexer Abstimmungsprozess mit etlichen Beteiligten in Gang gesetzt, der ganz überwiegend mündlich stattfindet – und entsprechend lange dauert. Künftig wird der Prozess digitalisiert und so weit wie möglich automatisiert ablaufen. Für Fahrgäste genügt ein Klick in einer Fahrplan-App, um den Anschlusswunsch anzustoßen. Wenige Minuten später erhalten sie eine Rückmeldung auf ihr Handy. Das Pilotprojekt soll im Laufe dieses Jahres bayernweit in den regulären Einsatz gehen.



Foto: © Bayerische Regiobahn/Dietmar Denger

#### ■ *Wie schaut es mit attraktiveren, vor allem günstigeren Tickets aus? Wäre das nicht ein einfacher Weg, die Nachfrage zu erhöhen?*

**Precht!** Das ist ein zweischneidiges Schwert: Angesichts ohnehin schon knapper Finanzmittel würde jede Preissenkung zu Lasten des Angebotsumfangs gehen. Es ist eben leider nicht so, dass sich niedrigere Ticketpreise durch die höhere Nachfrage eins zu eins refinanzieren. Und wir haben ja bereits attraktive Tarife für alle möglichen Fahrtzwecke: vom Bayern-Ticket über netzspezifische Gruppentickets bis zum Bayern-Hopper für kürzere Distanzen. Wo der Freistaat auf Ticketebene derzeit Handlungsbedarf sieht, ist ein bayernweiter Landestarif für den gesamten öffentlichen Nahverkehr. Momentan gibt es vor allem in den Regionen ein Problem, in denen es keine Verkehrsverbünde mit Verbundtarif gibt. Wenn Sie dort den Bus nehmen und in den Zug umsteigen, brauchen Sie oft zwei Tickets. Das macht die Fahrt nicht nur umständlich, sondern auch teuer.

#### ■ *Wie wollen Sie zu einem bayernweit einheitlichen Ticketsystem kommen?*

**Precht!** Das ist nicht ganz trivial, weil es Hunderte von Akteuren gibt, die sich dazu einig werden müssen, von lokalen Busunternehmen über Städte, Landkreise und Verkehrsverbünde bis zu großen Konzernen wie der DB. Für die bayerische Verkehrsministerin Kerstin Schreyer hat der Landestarif aber hohe Priorität. Zum einen treibt das Ministerium die Erweiterung beziehungsweise die Neugründung von Verkehrsverbänden voran, indem es die Landkreise mit der Finanzierung von Studien zu diesen Vorhaben unter-

stützt. Zum anderen hat die Ministerin die Gründung des Landestarif-Rats angestoßen, in dem die Akteure zusammenkommen und einen Landestarif ausarbeiten sollen. Das Ziel ist klar: ein Klick – ein Ticket: per App ein Ticket kaufen und damit in ganz Bayern Bus und Bahn fahren. Die BEG wird auch dabei eine wichtige Rolle spielen: Das Ministerium hat das Projekt Landestarif bei uns angesiedelt und damit die organisatorischen Strukturen geschaffen, um den Landestarif in Bayern zu etablieren. Im Landestarif-Rat koordinieren wir zudem die Abstimmung innerhalb der Branche.

#### ■ *Welche Zukunftsprojekte liegen Ihnen persönlich am Herzen?*

**Fuchs:** Da gibt es viele! Nur ein Beispiel: die Regio S-Bahn. Die beiden Metropolen München und Nürnberg haben bereits ein leistungsfähiges S-Bahn-Netz, das laufend ausgebaut wird – in München derzeit mit der 2. Stammstrecke. Sehr dynamisch entwickeln sich aber auch die kleineren Großstädte mit ihrem Umfeld, also Augsburg, Regensburg, Ingolstadt und Würzburg. Für diese Ballungszentren brauchen wir ein S-Bahn-ähnliches Angebot, eines das die Städte mit dem Umland bestmöglich vernetzt. Das Konzept lautet: Regio S-Bahn. Der Großraum Ulm/Neu-Ulm ist hier Vorreiter. Dort wurden bereits einige Strecken zu Regio-S-Bahn-Linien ausgebaut, sowohl in Bayern als auch in Baden-Württemberg, in enger Zusammenarbeit zwischen den Ländern und Kommunen. Aber es ist weit mehr als ein Etikettentausch: Beim Regio-S-Bahn-Konzept geht es vor allem darum, einen langfristigen Plan zur Entwicklung der Netze festzulegen und ihn konsequent zu verfolgen. Das Ziel ist, ein attraktives Angebot auf der Schiene bestmöglich mit dem regionalen Busverkehr zu verzahnen und auch auf andere Verkehrsangebote abzustimmen. Das Mobilitätsangebot wird somit aufgewertet, mit besseren Taktungen, Anschlussmöglichkeiten und Serviceangeboten, so dass aus dem großen Ganzen mehr wird als die Summe seiner Teile. Mit der Regio S-Bahn wird moderne Mobilität also auch jenseits von Metropolregionen ganz real. Dieses Konzept wollen wir im Freistaat sukzessive auch auf andere Regionen



Foto: © Agilis/Uwe Miethe

ausweiten. Für den Großraum Regensburg, zum Beispiel, liegt bereits ein Plan vor, wie der Regionalverkehr dort in Zukunft zu einer Regio S-Bahn ausgebaut werden kann. Andere Ballungszentren werden folgen.

#### ■ Welche Rolle spielt der Klimaschutz bei Ihren Aktivitäten?

**Prechtl:** Ganz klar: Klimaschutz wird auch für die BEG immer wichtiger. Die Bayerische Staatsregierung hat ein klares Ziel vorgegeben: In spätestens 20 Jahren soll der Regionalverkehr klimaneutral sein. Das bedeutet zum einen: Der Strom, mit dem die Züge unterwegs sind, muss langfristig grün werden. Das ist eine Aufgabe, bei der in erster Linie die Energiewirtschaft und die Politik gefragt sind. Wir kommen vor allem beim Einsatz alternativer Antriebe ins Spiel, also beim Ersatz heutiger Dieseltriebzüge durch solche mit Wasserstoff- oder Akku-Hybrid-Technik. Am liebsten wäre es uns, wenn das komplette bayerische Schienennetz elektrifiziert wäre, so wie beispielsweise in der Schweiz. Aber davon sind wir noch weit entfernt. In Bayern ist lediglich die Hälfte des Schienennetzes mit Oberleitungen ausgestattet, und der Anteil wird in den nächsten Jahren auch nur geringfügig steigen. Für den Rest brauchen wir also andere Lösungen – und zwar solche, die genauso zuverlässig sind wie Dieseltriebzüge und die es auch erlauben, die heutigen eng vertakteten Fahrplankonzepte zu fahren. Daran hapert es bei den ersten Wasserstoff- und Akku-Hybrid-Zügen auf dem Markt teilweise noch. Beispielsweise beschleunigen sie noch nicht so schnell wie herkömmliche Züge. Aber wir können und wollen natürlich nicht so lange warten, bis die Industrie unseren Traumzug auf die Schiene bringt. Statt-

dessen tasten wir uns langsam heran und testen zunächst einmal die heute am Markt verfügbaren Technologien auf Herz und Nieren – auch im regulären Betrieb mit Fahrgästen. Der Testbetrieb des ersten Akku-Hybrid-Zuges in Bayern startete im Februar dieses Jahres zwischen Pleinfeld und Gunzenhausen. 2023 folgt der Testbetrieb mit einem Wasserstoffzug, unter anderem auf der Strecke Augsburg – Füssen. Mitte der 20er Jahre soll der reguläre Fahrgastbetrieb mit Wasserstofffahrzeugen im Raum Mühldorf starten. Aber da schließt sich der Kreis zum Anfang: Auch alternative Antriebe sind schlussendlich eine Geldfrage. Derzeit sind diese Züge sowohl in der Anschaffung als auch im Betrieb deutlich teurer als Dieseltriebwagen. Auch deshalb benötigen wir dringend mehr Geld aus Berlin. ■



Foto: © BEG/Stephan Winkler

## „Mobilität ist immer auch eine soziale Frage“



Foto: © STMB/Atelier-Krammer

Kerstin Schreyer, bayerische Verkehrsministerin

**D**ie Stärkung der Schiene ist eine tragende Säule der bayerischen Verkehrspolitik. Bei allen Entscheidungen dürfen wir Mobilität aber nicht isoliert betrachten. Was mir als ehemalige Sozialministerin besonders am Herzen liegt, sind die sozialen Fragen, die mit der Mobilität zusammenhängen. Es geht zum Beispiel um gleichwertige Lebensverhältnisse. Die Menschen in Bayern sollen dort

leben können, wo sie wollen. Und sie sollen überall gute Bedingungen vorfinden, unabhängig von Lebensphase, Beruf oder Einkommen – egal ob in der Stadt oder auf dem Land. Und das bedeutet, dass wir uns im ländlichen Raum verstärkt um die Verkehrsanbindung kümmern müssen. Wir brauchen durchgehende Reiseketten vom Dorf bis in die Großstädte. Denn nur so ergibt zum Beispiel Pendeln mit den öffentlichen Verkehrsmitteln auch Sinn. Deswegen schlägt mein Herz beim Verkehr für alle Möglichkeiten, weil ich glaube, dass wir den Menschen die Wahlfreiheit lassen müssen. Wir dürfen die unterschiedlichen Verkehrsträger nicht gegeneinander ausspielen, sondern müssen die Vorteile nutzen, die jeder einzelne hat. Ein ausgewogener Mix der Verkehrsmittel, einfache Tarife und zeitgemäße Vertriebswege sind die Lösung. Daran arbeiten wir. ■

#### Sonderdruck der Bayerischen Gemeindezeitung

Redaktion:	Constanze von Hassel
Gestaltung:	Britta Eriskat
Fotos:	Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (BEG)
Verantwortlich:	Constanze von Hassel
Druck:	Creo-Druck, Bamberg
Verlag:	Bayerische Kommunalpresse GmbH, Postfach 825, 82533 Geretsried Telefon 08171 / 9307-11, Telefax 08171 / 9307-22 info@gemeindezeitung.de, www.gemeindezeitung.de