

Aufgabe der öffentlichen Daseinsvorsorge

So stellt der Freistaat den Schienenpersonennahverkehr für alle Bürger sicher

1,3 Millionen Fahrgäste täglich, mehr als 1.000 Stationen, über 5.800 Kilometer Streckennetz – Bayern ist ein Bahnland! Verantwortlich für die Planung, Finanzierung und Qualitätssicherung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) ist die Bayerische Eisenbahngesellschaft – kurz BEG, eine Tochter des Freistaats Bayern. Denn was kaum einer weiß: Ohne öffentlichen Zuschuss wäre der bayerische Regional- und S-Bahn-Verkehr nicht wirtschaftlich zu betreiben.

Der Schienenpersonennahverkehr – das sind Regionalzüge und S-Bahnen – ist Aufgabe der öffentlichen Daseinsvorsorge. Denn der Fahrscheinverkauf deckt im Durchschnitt nur etwa ein Drittel der Kosten für eine Zugfahrt. Daher finanziert der Freistaat rund zwei Drittel mit Steuergeldern – sogenannten Regionalisierungsmitteln. In Bayern sind das derzeit rund 900 Millionen Euro im Jahr. Diese Mittel erhalten die Länder vom Bund aus den Erlösen der

Mineralölsteuer und ordern damit Verkehrsleistungen bei unterschiedlichen Bahnunternehmen. Das ist seit 1996 so. Damals ging im Rahmen der Bahnreform die Verantwortung für den Schienenpersonennahverkehr vom Bund auf die Länder über.

Im Auftrag des Freistaats

Seither plant, finanziert und kontrolliert die Bayerische Eisenbahngesellschaft den gesamten Regional- und S-Bahn-Verkehr in Bayern. Sie

handelt im Auftrag des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie.

Jeden Tag 300.000 Kilometer

Insgesamt 36 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der BEG arbeiten für einen modernen und leistungsfähigen Schienenpersonennahverkehr. Seit ihrer Gründung 1996 hat die Bayerische Eisenbahngesellschaft das Angebot in Bayern deutlich verbessert. Mit inzwischen mehr als 114 Millionen Zugkilometern pro Jahr ist Bayern der größte Besteller von Nahverkehrsleistungen in Deutschland. Das heißt konkret: Im Auftrag der BEG legen die bayerischen Regionalzüge und S-Bahnen über 114 Millionen Kilometer pro Jahr zurück. Das sind 300.000 Kilometer täglich. Die Züge

umkreisen somit theoretisch jeden Tag 8 Mal die Erde! Zum Vergleich: 1995 waren es noch 82 Millionen Zugkilometer.

40 Prozent mehr Züge

Grundphilosophie und Erfolgsrezept der Bayerischen Eisenbahngesellschaft ist der Bayern-Takt. Er schafft optimale Verbindungen und eine möglichst dichte Vertaktung. Fast im ganzen Freistaat – auch im ländlichen Raum – steht den Fahrgästen mindestens ein Stundentakt zur Verfügung – von frühmorgens bis abends, auch am Wochenende. Die Erfolgsbilanz: Die BEG hat das Angebot bis heute um über 40 Prozent ausgeweitet. Die Anzahl der Fahrgäste im Regionalverkehr ist seit 1996 um etwa 63 Prozent gestiegen.

All ihre Planungen stimmt die BEG mit vielen Beteiligten ab – vor allem mit den Landkreisen und kreisfreien Städten, die für Busse, Straßen- und U-Bahnen zuständig sind. Auch mit den Verkehrsverbünden, dem Fernverkehr und den Nachbarländern werden Planungen koordiniert.

Infrastruktur: Aufgabe des Bundes

Nicht zuletzt sind Verbesserungen auch abhängig von der Infrastruktur. Wichtig ist: Der BEG gehören weder Gleise noch Stationen. Für die Infrastruktur ist nach dem Grundgesetz – auch für den Nahverkehr – nicht der Freistaat, sondern der Bund zuständig. Konkret: Das Bundesunternehmen DB Netz ist verantwortlich für den Bau,

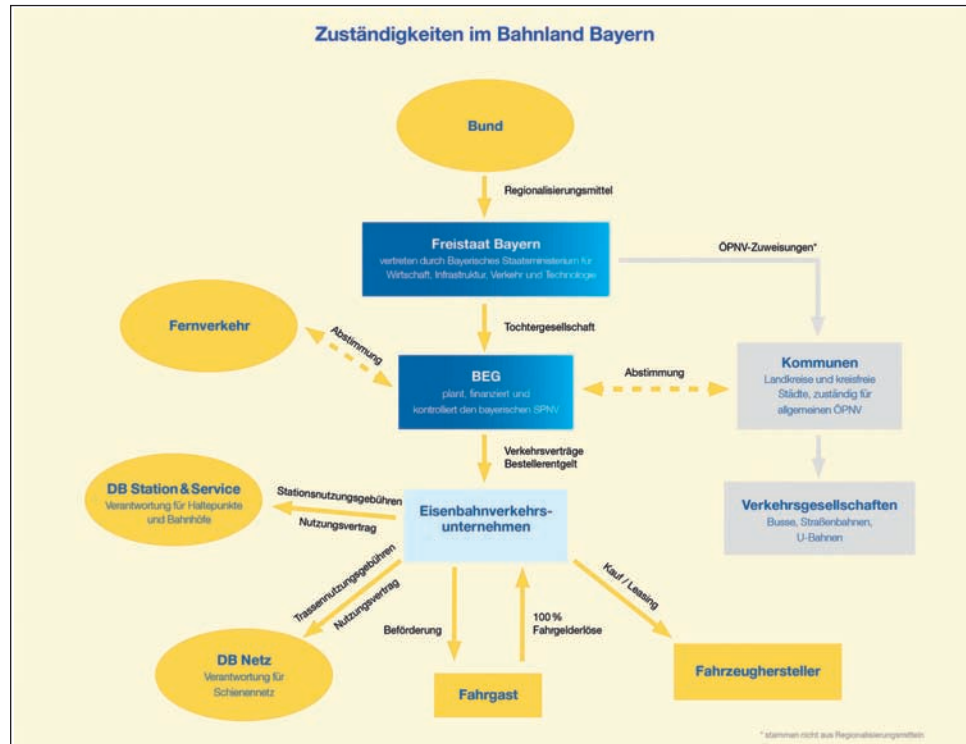


Bild: Stefan Gigl

Unterhalt und Betrieb des Schienennetzes. Zuständig für Stationen, deren barrierefreien Ausbau sowie die Information der Fahrgäste am Bahnsteig ist DB Station&Service, auch ein Unternehmen des Bundes. Da Fahrplan und Infrastruktur eng zusammenhängen, legt die BEG die Infrastruktur fest, die für den Bayern-Takt notwendig ist. Für die Umsetzung der Maßnahmen ist allerdings der Bund zuständig.

Erfolgsrezept Wettbewerb

Dass die BEG das Fahrplanangebot in den letzten Jahren stetig erweitert hat, ist keineswegs selbstverständlich. Denn heute stehen dem Freistaat nicht mehr Regionalisierungsmittel zur Verfügung als vor zehn Jahren. Auch deshalb schreibt die BEG Verkehrsleistungen europaweit im Wettbewerb aus. Nur so bieten die Bahnunternehmen ihre Leistungen günstiger an. Mit den eingesparten Mitteln verbessert die Bayerische Eisenbahngesellschaft das Angebot und die Qualität im Bahnland Bayern. Aufträge für Verkehrsleistungen vergibt die BEG nicht ausschließlich anhand des Preises. Den Zuschlag erhält das Verkehrsunternehmen, welches das beste Angebot in Bezug auf Preis und Qualität abgibt.



Infolge des Wettbewerbs fahren in Bayern neben der bundeseigenen DB Regio auch weitere Unternehmen; zurzeit die Bayerische Regiobahn, die Vogtlandbahn, die Regentalbahn, die Erfurter Bahn, agilis, die Bayerische Oberlandbahn, die Hessische Landesbahn und die Berchtesgadener Land Bahn.

Rund die Hälfte des gesamten bayerischen Regionalverkehrs hat die BEG bisher öffentlich ausgeschrieben. Das große Ziel:

Bis 2023 will die BEG alle Leistungen im Wettbewerb vergeben haben.

Nettoverträge als Anreiz

Die Bayerische Eisenbahngesellschaft schließt mit den Betreibern einen sogenannten Verkehrsdurchführungsvertrag ab, in dem unter anderem der Fahrplan und auch Mindeststandards im Hinblick auf die Qualität festgelegt werden. Für die konkrete Ausgestaltung und Erfül-

lung dieser Vorgaben sind aber die Verkehrsunternehmen ihren Kunden gegenüber selbst in der Pflicht. Denn auch im bayerischen Regionalverkehr gilt das Prinzip der unternehmerischen Verantwortung.

Die BEG erwartet von den Verkehrsunternehmen, dass sie sich von Anfang an und beständig im Interesse der Fahrgäste um eine hohe Qualität bemühen. Das steht nicht nur in den entsprechenden Verkehrsverträgen so – die Bayerische Eisenbahngesellschaft gibt den Unternehmen auch nachhaltige Anreize: Sie schließt mit ihnen sogenannte Nettoverträge ab. Hier gilt: Die Betreiber dürfen die Einnahmen aus dem Ticketverkauf vollständig behalten. So liegt es im Interesse der Verkehrsunternehmen, ihren Kunden die bestmögliche Qualität zu bieten, um die Anzahl der Fahrgäste und somit auch die Erlöse zu erhöhen.

Kosten und Finanzierung

Der Fahrscheinverkauf deckt aber nur einen Teil der Kosten. Deshalb errechnen die Verkehrsunternehmen im Rahmen ihres Angebots den benötigten finanziellen Zuschuss, um die von der BEG



Im Auftrag der BEG sind unterschiedliche Bahnen im Freistaat unterwegs – hier die Erfurter Bahn bei Diebach in Unterfranken.
Bild: Thomas Hornung



Jeder Halt an einer Station oder einem Bahnhof kostet Stationsgebühren.

Bild: Vogtlandbahn

ausgeschriebenen Verkehre betreiben zu können. Dieser Zuschuss, den die Unterneh-

zung von Gleisen an DB Netz. Stationsgebühren fallen an, sobald ein Zug an

oder die Regionalisierungsmittel erhöhen (siehe auch Kasten nächste Seite).

Ziel der BEG ist es, den Fahrgästen in ganz Bayern weiterhin ein hochwertiges Verkehrsangebot zu bieten.

Da die finanziellen Mittel begrenzt sind, müssen auch die Vorgaben in den Ausschreibungen im Rahmen bleiben. Damit die Qualität ein Mindestniveau erreicht, gibt die BEG in ihren Ausschreibungsverfahren Mindeststandards vor. Eine wichtige Rolle spielen Kriterien wie Service, Komfort, Pünktlichkeit und Fahrgastinformation. Im Rahmen ihrer Wettbewerbsprojekte fordert die Bayerische Eisenbahngesellschaft häufig auch Neufahrzeuge.

zeit in unternehmerischer Entscheidung beispielsweise die Sitzplatzkapazitäten erhöhen oder mehr Zugbegleiter einsetzen, um Service und Sicherheit für ihre Fahrgäste zu verbessern.

Qualitätsmanagement mit System

Die Qualität der bayerischen Bahnen kontrolliert die BEG kontinuierlich mit einem umfangreichen Qualitätsmanagementsystem. An rund 100 Messstellen wird täglich die Pünktlichkeit der Züge erfasst. Außerdem überprüfen Tester Sauberkeit und Service, die Funktionsfähigkeit der Ausstattung und die Fahrgastinformation.

Auch die Fahrgäste werden regelmäßig befragt. Treten Mängel auf, kontaktiert die BEG die betroffenen Unternehmen und fordert Abhilfe. Werden vertraglich vereinbarte Kriterien nicht eingehalten, erhebt die BEG Vertragsstrafen – sogenannte Pönalen. Damit die Fahrgäste davon profitieren, verwendet die Bayerische Eisenbahngesellschaft einen Großteil dieser Gelder wieder für qualitätsverbessernde Maßnahmen im Bahnland Bayern.

Im Sinne des Fahrgasts

Seit ihrem Bestehen setzt sich die BEG kontinuierlich

Kosten und Finanzierung von Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr



men von der BEG erhalten, nennt sich Bestellerentgelt. Zu den Kostenfaktoren gehören Beschaffung, Wartung und Unterhalt der Fahrzeuge, Bau und Betrieb der Werkstätten sowie Aufwendungen für Energie, Marketing, Vertrieb, Personal und Verwaltung.

Infrastrukturgebühren

Der größte Kostenblock neben den Betriebskosten sind die Entgelte für die Nutzung von Trassen und Stationen – die sogenannten Infrastrukturgebühren. Trassengebühren zahlt ein Verkehrsunternehmen für die Nut-

einer Station hält, und gehen an DB Station&Service. Auch die Nutzung der Infrastruktur zahlt letztlich der Freistaat über das Bestellerentgelt. Zur Zeit betragen die Gebühren etwa 4,70 Euro pro gefahrenem Kilometer. 2010 kostete allein die Benutzung der Gleise und Stationen über 500 Millionen Euro. Das sind fast 60 Prozent des Bestellerentgelts – Tendenz steigend. Das macht dem Freistaat weitere Angebotsverbesserungen auf Dauer unmöglich. Hier kann nur der Bund Abhilfe schaffen. Er muss entweder die Trassen- und Stationspreise senken

Eigenverantwortung der Verkehrsunternehmen

Dabei macht die BEG in der Regel aber keine Vorgaben zu Fahrzeugtyp, Ausstattungsdetails oder gar Fahrzeughersteller. Die BEG fordert hingegen Mindeststandards z. B. in Sachen Barrierefreiheit, Sitzplatzkapazitäten für Züge im Berufs- und Ausflugsverkehr, Sitzplatzabstände oder Klimatisierung. Auch legt sie eine Mindestanzahl an Zugbegleitern fest. Die tatsächliche Umsetzung liegt aber in Händen der Verkehrsunternehmen. Diese können jeder-

für die Interessen der Fahrgäste und eine hohe Qualität im bayerischen Regionalverkehr ein: 1997 entstand auf ihre Initiative das Bayern-Ticket. Es ist das erfolgreichste Länderticket Deutschlands.

Fahrgastinformation

Eine Vorreiterrolle nimmt die Bayerische Eisenbahngesellschaft auch in Sachen Fahrgastinformation ein. Im Auftrag des Freistaats realisiert sie ein Auskunftssystem

für den gesamten öffentlichen Verkehr. Und das nicht nur mit sogenannten Soll-Fahrplänen, sondern zunehmend auch mit Echtzeitdaten – im Internet, an öffentlichen Telefonen oder über mobile Endgeräte. Auch Busse, Straßenbahnen und U-Bahnen werden berücksichtigt. Ziel ist es, die Fahrgäste mit dem Bayern-Fahrplan stets aktuell über ihre Verbindungen zu informieren, egal, wo sie sich befinden (siehe Artikel S. 13).

Auch künftig wird die

BEG dafür Sorge tragen, dass der Regional- und S-Bahn-Verkehr die steigenden Mobilitätsanforderungen unserer Gesellschaft erfüllt.

Steigende Mobilitätsanforderungen

Sie wird sich weiterhin – gemeinsam mit allen Beteiligten – für einen modernen und leistungsfähigen Nahverkehr im Bahnland Bayern stark machen. Ihre strikte Wettbewerbspolitik dient einem großen Ziel: die beste-

hende Qualität und das Fahrplanangebot zu sichern und auszubauen – sowohl in den Ballungsräumen als auch im ländlichen Raum. Trotz der knappen Haushaltsmittel hält die BEG an diesen Zielen fest. Nur im Wettbewerb kann die Bayerische Eisenbahngesellschaft im Sinne des Steuerzahlers das beste Angebot ermitteln. Die Balance zwischen einem verantwortungsvollen Einsatz von Steuergeldern und hoher Qualität gilt es dabei immer wieder aufs Neue zu finden. □

Kein Spielraum für Kürzungen der Regionalisierungsmittel

Infrastrukturgebühren hemmen Angebotsausweitungen im bayerischen SPNV

Durch die Vergabe von Verkehrsleistungen im Wettbewerb konnte die Bayerische Eisenbahngesellschaft bisher Kürzungen der Regionalisierungsmittel sowie steigende Infrastruktur- und Energiekosten ausgleichen und sogar das Angebot verbessern. Ob der Freistaat diese Erfolgsgeschichte weiterschreiben kann, hängt entscheidend von der Entwicklung der Höhe der Regionalisierungsmittel und Infrastrukturgebühren ab.

2010 kostete allein die Benutzung der Gleise und Stationen durch den Nahverkehr in Bayern über 500 Millionen Euro. Diese Gebühren werden über das Bestellerentgelt – knapp 900 Millionen pro Jahr – vom Freistaat getragen. Schon heute werden somit fast 60 Prozent des Bestellerentgelts für die Benutzung der Infrastruktur aufgewendet. Das starre Preissystem verhindert Angebotsausweitungen, denn jeder Zugkilometer kostet gleich viel – egal ob die BEG pro Stunde einen Zug oder vier Züge bestellt. Die BEG drängt daher zusammen mit anderen Aufgabenträgern auf ein neues Trassenpreissystem, bei dem Mehrbestellungen mit hohen Rabatten honoriert und nur die wirklich entstehenden Mehrkosten berechnet werden.

Besonders problematisch ist die ständige Steigerung der Infrastrukturgebühren, weil damit die Regionalisierungsmittel nicht Schritt halten. Heute zahlt die BEG rund 160 Millionen Euro pro Jahr mehr an Infrastrukturgebühren als noch im Jahr 2000. Während die Ausgaben für Infrastrukturgebühren zwischen 2000 und 2010 demnach um 45 Prozent gestiegen sind, haben sich die Regionalisierungsmittel nicht erhöht. Außerdem kommen durch strukturelle Veränderungen der Trassenpreise für Regionalnetze und Veränderungen im Preissystem für Stationen weitere 24 Millionen Euro pro Jahr als Mehrbelastung auf Bayern zu. Damit kann der Freistaat weitere Angebotsverbesserungen auf Dauer nicht mehr finanzieren. Aktuelle Verkehrsprognosen sagen jedoch deutliche Fahrgastzuwächse für viele Regionen Bayerns voraus, so dass weitere Verbesserungen dringend notwendig sein werden. Hier kann nur der Bund Abhilfe schaffen, durch eine Änderung des Trassen- und Stationspreissystems oder die angemessene Erhöhung der Regionalisierungsmittel. Der Bund verabschiede-

te im Jahr 2007 die Revision des Regionalisierungsgesetzes, das die Verteilung der für den SPNV zur Verfügung stehenden Finanzmittel bis 2014 regelt.

Darin war eine Dynamisierung der Mittel um jährlich 1,5 Prozent ab 2009 vorgesehen. Die derzeitige Dynamisierungsrate ist aber nicht ausreichend, weil die Kosten für Infrastruktur, Personal, Verwaltung oder Energie in den kommenden Jahren weiter deutlich steigen werden. Notwendig ist daher eine Dynamisierung der Regionalisierungsmittel um mindestens jährlich etwa 2,5 Prozent. Um nachhaltige Mobilität für alle Menschen auch in Zukunft zu sichern, benötigen die Länder ausreichende finanzielle Mittel und langfristige Planungssicherheit. In Bayern gibt es deshalb keinerlei Spielraum für eine Absenkung der Regionalisierungsmittel. Dies hätte sogar Angebotskürzungen im Freistaat zur Folge. Die BEG wird sich weiterhin gemeinsam mit dem Bayerischen Verkehrsministerium und anderen Aufgabenträgern beim Bund für ausreichende Finanzmittel zur Bestellung des Regional- und S-Bahn-Verkehrs einsetzen. □



Die bayerischen Bahnen zahlen für die Nutzung der Gleise Trassengebühren an DB Netz. Bild: photoresque

Eisenbahn – zentrale Säule der Verkehrspolitik

Von Martin Zeil,

*Bayerischer Staatsminister für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie
und Aufsichtsratsvorsitzender der Bayerischen Eisenbahngesellschaft*

Für die bayerische Verkehrspolitik ist die Eisenbahn eine zentrale Säule. Mit erheblichen Aufwendungen für erweiterte Leistungen, Fahrplan- und Qualitätsverbesserungen haben wir in den letzten Jahren viele neue Kunden für die Schiene gewinnen können. Diesen Trend wollen wir weiterhin nachhaltig unterstützen und gezielt fördern.

Ein wichtiges Anliegen ist mir daher ein qualitativ hochwertiger Schienenpersonenverkehr, den wir mit effizientem Einsatz von Steuergeldern, mit Qualitätsvereinbarungen und – wenn nötig – mit den uns zur Verfügung stehenden Druckmitteln umsetzen.

Der Freistaat Bayern ist Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV). In dieser Funktion bestellt und finanziert er über die im Auftrag des Verkehrsministeriums agierende Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) Verkehrsleistungen, die von den beauftragten Verkehrsunternehmen eigenver-

antwortlich erbracht werden. Die Einhaltung hoher Qualitätsstandards wird in den Vergabeverfahren verbindlich gefordert und bei der Auftragserteilung vertraglich fixiert. Hierzu gehören Pünktlichkeit, Sauberkeit, konkret vereinbarte Zugbegleiterquoten, aber auch eine zuverlässige Fahrgastinformation. In Qualitätsmessungen kontrolliert die BEG die Einhaltung dieser Qualitätsstandards und verhängt bei Verstößen Vertragsstrafen. Die hierbei einbehaltenen Beträge setzen wir wieder für den SPNV ein, um damit für die Nahverkehrsnutzer weitere

Qualitätsverbesserungen zu finanzieren, etwa durch die Modernisierung von Fahrzeugen oder pünktlichkeitsfördernde Maßnahmen im Schienennetz.

Trotz dieser Anstrengungen ist die Qualität im baye-



Staatsminister Martin Zeil.

rischen SPNV noch nicht zufriedenstellend. Der Freistaat kann zwar mitfinanzieren und kontrollieren, anmahnen und sanktionieren. Für einen zuverlässigen, qualitativ hochwertigen und kundenorientierten Schienenpersonennahverkehr sind jedoch die Verkehrsunternehmen verantwortlich.

Ich selbst stehe mit Bahnvertretern im regelmäßigen Gespräch, um aktuelle Qualitätsdefizite zu benennen und zeitnahe Lösungen zu vereinbaren. Beim halbjährlich stattfindenden „Runden Tisch Qualität“ nehmen Vertreter aller für einen störungsfreien Betrieb verantwortlichen Konzernunternehmen der Deutschen Bahn teil. Themenschwerpunkte der letzten Veranstaltung waren etwa die unzureichenden Vorkehrungen für Winterwetter und die inakzeptable Häufung der Stellwerks-, Signal- und Rechnerausfälle bei der S-Bahn München, aber auch die Fahrzeugprobleme bei Fugger-Express, Donau-Isar-

Express und Mainfrankenbahn. Diese und andere Störungen, die berechtigterweise immer wieder zu Ärger und Unverständnis bei den Fahrgästen führen, werde ich weiterhin intensiv beobachten und rasche Abhilfe einfordern. Es darf nicht sein, dass die neu gewonnenen Bahnkunden durch unzureichende Betriebsqualität wieder verloren gehen.

Leistungsfähiges Netz

Grundvoraussetzung für einen funktionierenden Regional- und S-Bahn-Verkehr ist ein leistungsfähiges Netz von Verkehrswegen und Stationen. Hier ist der Bund gefordert, die entsprechenden Weichen zu stellen und Gelder für das Gesamtsystem Bahnverkehr bereitzustellen. Wenn DB Netz nicht in der Lage ist, die Gleise auch im Winter ausreichend zu räumen, wenn die Infrastruktur auf einigen Strecken unterdimensioniert und entsprechend überlastet ist, dann wird der Bund seinen gesetzlichen Verpflichtungen nicht gerecht.

Sanktionsmöglichkeiten gegenüber DB Netz oder DB Station&Service bei Qualitätsproblemen, die durch Mängel an der Infrastruktur verursacht sind, hat der Freistaat Bayern als Aufgabenträger bis heute leider nicht. Das ist besonders ärgerlich, weil fast 60 Prozent der uns zur Verfügung stehenden Finanzmittel als Entgelte für die Nutzung der Infrastruktur ausgegeben werden und somit postwendend wieder beim Bund landen.

Angebot ausgebaut

Unser Ziel ist der bestmögliche Regionalverkehr für die Bürgerinnen und Bürger in ganz Bayern. Deshalb haben wir in den Ballungsräumen und im ländlichen Raum das Angebot massiv ausgebaut, obwohl die Regionalisierungsmittel stark gekürzt worden sind und unser finanzieller Spielraum durch überproportional steigende Nutzungsentgelte für die Infrastruktur faktisch weiter eingeschränkt wird. Wir halten daher an (Fortsetzung nächste Seite)

Bundesgerichtshof stärkt Wettbewerb im Eisenbahnverkehr

Der Bundesgerichtshof (BGH) hat Anfang 2011 mit einer Grundsatzentscheidung den Wettbewerb im Schienenverkehr gestärkt. Mit ihrem Beschluss haben die Bundesrichter am 8. Februar entschieden, dass die Vergabe von Eisenbahnverkehrsleistungen dem Vergaberecht unterliegt. SPNV-Leistungen sind danach grundsätzlich im Wettbewerb zu vergeben. Das heißt: Aufgabenträger im Schienenpersonennahverkehr, wie z. B. die Bayerische Eisenbahngesellschaft im Freistaat Bayern oder auch Verkehrsverbünde, dürfen grundsätzlich einen Verkehrsauftrag im Schienenverkehr nicht mehr ohne Wettbewerb direkt an ein Unternehmen erteilen.

Ausgangspunkt des Beschlusses war ein Nachprüfungsverfahren zur Vergabe der S-Bahn in Nordrhein-Westfalen. Die Deutsche Bahn sollte die S-Bahn nach früheren Verträgen ursprünglich bis 2018 betreiben. DB Regio und der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) hatten schließlich 2009 nach jahrelangen Verhandlungen vereinbart, dass die Deutsche Bahn moderne Züge einsetzt und dafür die Verkehre bis 2023 weiterfahren darf. Abellio, ein zur niederländischen Staatsbahn gehörendes Eisenbahnunternehmen, sah sich benachteiligt, weil der Großauftrag nicht öffentlich ausgeschrieben worden war. Der BGH-Beschluss bestärkt die Bayerische Eisenbahngesellschaft in ihrer strikten Wettbewerbspolitik, die sie seit ihrer Gründung erfolgreich praktiziert. Die BEG will im Interesse der Fahrgäste Verkehrsaufträge auch künftig im Wettbewerb vergeben. □

Fortsetzung von Seite 5)
unserer Wettbewerbspolitik fest, da wir uns nur so auf Dauer ein qualitativ hochwertiges Eisenbahnangebot für Bayern leisten können.

Für den Erhalt und den Ausbau der Bundesschieneninfrastruktur ist nach dem Grundgesetz der Bund verantwortlich. Dennoch finanziert der Freistaat über seine SPNV-Bestellungen den Erhalt der Gleisanlagen und Stationen in Höhe von rund 500 Millionen Euro jährlich ganz maßgeblich mit. Beim Aus- und Neubau konzentrieren sich die direkten Mitwirkungsmöglichkeiten des Freistaats außerhalb der Ballungsräume auf kleinere regionale Projekte. Der Bund stellt in Fünf-Jahres-Tranchen Mittel für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur auf Regionalstrecken zur Verfügung. Über die Verwendung entscheidet der Freistaat gemeinsam mit der DB. Die aktuelle Mitteltranche läuft noch bis Ende 2013 und umfasst rund 120 Millionen Euro. Wichtige Projekte, die im Rahmen der aktuellen Tranche umgesetzt werden, sind zum Beispiel der Streckenausbau zwischen München und Garmisch-Partenkirchen und die Neigetechnik-Ausbauprojekte im Allgäu sowie zwischen Würzburg und Schweinfurt. Daneben werden neue Haltepunkte in allen Regionen Bayerns und weitere kleinere Maßnahmen finanziert.

Großes Engagement für die S-Bahn-Systeme

Auch wenn es nicht Aufgabe des Freistaats ist, bezuschussen wir aus den Strafgeldern, die wir bei schlechter Qualität und Unpünktlichkeit von den Eisenbahnverkehrsunternehmen einbehalten, seit 2006 auch Projekte der Infrastrukturbetreiber, die die Pünktlichkeit steigern sollen. Hierbei geht es um kleinere Maßnahmen wie etwa zusätzliche Gleise für eine raschere und flexiblere Abwicklung, wenn sich Züge begegnen.

Große finanzielle Anstrengungen unternimmt der Freistaat gemeinsam mit dem Bund im Bereich der beiden

S-Bahn-Systeme rund um die Metropolregionen München und Nürnberg, um deren Anbindung an das Umland für die Zukunft fit zu machen. Während in Nürnberg das Ergänzungsnetz in weiten Teilen schon umgesetzt ist, müssen in München im Rahmen des Konzepts der Staatsregierung zum Bahnknoten München unter anderem das Großprojekt Zweite Stammstrecke realisiert und die Anbindung des Münchner Flughafens verbessert werden.

Ausbau- und Neubauvorhaben

Von sehr großer Bedeutung für die Mobilität und die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen im Freistaat sind außerdem die großen Aus- und Neubauvorhaben des Bundes, die im Bundesverkehrswegeplan enthalten sind. Hier dränge ich immer wieder mit Nachdruck in Berlin auf die Umsetzung einer Vielzahl verkehrlich bedeutender Vorhaben. Dies sind unter anderem der Ausbau

einschließlich Elektrifizierung zwischen München, Mühldorf und Freilassing, der Ausbau auf vier Gleise zwischen Nürnberg und Bamberg zur Vervollständigung der Hochgeschwindigkeitsverbindung München – Berlin, die Elektrifizierung von Nürnberg nach Marktredwitz und weiter Richtung Cheb (Eger) bzw. Hof sowie der Ausbau zwischen Augsburg und Neu-Ulm.

Neue Finanzierungswege

Für die Planung und Umsetzung der bayerischen Bedarfsplanmaßnahmen besteht schon heute massiver Druck. Deshalb muss der Bund endlich die Unterfinanzierung des Schienenausbaus und damit die Mangelverwaltung im Bedarfsplan Schiene beenden. Notwendig ist, das Budget mindestens von heute gut einer auf zwei Milliarden Euro pro Jahr aufzustocken. Wie dramatisch Deutschland bei den Investitionen in die Schieneninfra-

struktur zurückbleibt, zeigt der europäische Vergleich: Pro Kopf der Bevölkerung investiert Deutschland nur 53 Euro, bei den Nachbarländern Österreich und Schweiz sind es 230 bzw. 308 Euro. Die großen EU-Partner Frankreich, Großbritannien, Italien und Spanien bringen im Vergleich mit Deutschland rund die doppelte Summe auf. Um den Anschluss nicht vollends zu verpassen, muss der Bund jetzt mit der Dotierung des Planungskostenbudgets, welches auf meinen Vorschlag hin derzeit eingerichtet wird, endlich die rechtzeitige Planung der Vorhaben sicherstellen. Außerdem brauchen wir neue Finanzierungswege – die Reinvestition der Gewinne des Bahnkonzerns in die Infrastruktur und mehr privates Kapital in Form von Public-private-Partnership. Hier geht es beim Bund viel zu schleppend vorwärts. Ich werde mich weiterhin mit Nachdruck für die bayerischen Verkehrsprojekte einsetzen. □

Aktuelle Inbetriebnahmen

Welche Projekte 2011 an den Start gehen

Auch 2011 profitieren Fahrgäste in ganz Bayern von Verbesserungen durch mehrere Inbetriebnahmen von Wettbewerbsprojekten. In jeder Ausschreibung legt die Bayerische Eisenbahngesellschaft konkrete Fahrplan- und Qualitätsverbesserungen fest, die die Unternehmen erfüllen müssen. Einige Betreiber starten allerdings mit Anlaufschwierigkeiten.

Am 12. Juni übernahm das Eisenbahnunternehmen agilis im Auftrag des Freistaats den Regionalverkehr im **Dieselnetz Oberfranken**. Vorausgegangen war eine Ausschreibung der Bayerischen Eisenbahngesellschaft mit einem verbesserten Fahrplankonzept zwischen Bamberg, Coburg, Hof und Weiden. Rund ein Drittel mehr Verbindungen, neue Fahrzeuge, beschleunigte Fahrzeiten und hohe Qualitätsanforderungen sollten den Bahnverkehr in Nordostbayern deutlich attraktiver machen. Allerdings konnte agilis wegen kurzfristiger Engpässe auf dem Arbeits-

markt für Lokführer nicht sofort alle von der BEG bestellten Verbesserungen realisieren. Auch wurde die not-

wendige Infrastruktur aufgrund von Verzögerungen beim zuständigen Bundesunternehmen DB Netz nicht wie von der BEG erwartet und gefordert bis zum Betriebsstart fertig gestellt. Trotz der Startschwierigkeiten bringt das neue Angebotskonzept der BEG auf Basis von Neufahrzeugen schon jetzt erhebliche Verbesserungen und macht die Bahn in weiten Teilen Oberfrankens zu einer interessanten Alternative zum Individualverkehr.

Der Start von DB Regio (Fortsetzung nächste Seite)



Der Regio-Shuttle von agilis fährt seit Juni 2011 im D-Netz Oberfranken.
Bild: agilis

Zukunft des bayerischen SPNV

Bis 2023 soll der gesamte bayerische Regionalverkehr im Wettbewerb vergeben sein. Daher bereitet die BEG fortlaufend neue Wettbewerbsprojekte vor. In Ostbayern, im Raum Rosenheim sowie im Werdenfelsnetz hat die Bayerische Eisenbahngesellschaft die künftigen Betreiber mittels europaweiter Ausschreibungen bereits ermittelt und den Zuschlag erteilt. Die Bahnunternehmen bereiten sich nun auf die Inbetriebnahmen Ende 2013 und 2014 vor.

Mitte Juli 2010 hat die BEG nach einem europaweiten Ausschreibungsverfahren den Zuschlag für den Betrieb der Nahverkehrszüge im Werdenfelsnetz an DB Regio vergeben. Fahrgäste können sich auf massive Verbesserungen freuen. Durch das Wettbewerbsprojekt weitet die BEG das Bahnangebot von München nach Mittenwald, Kochel und Oberammergau ab Ende 2013 um 30 Prozent aus, sofern einige hierzu erforderlichen Infrastrukturausbauten fertig werden. Zu den ausgeschriebenen Regionalverkehren gehören die Linien München – Garmisch-Partenkirchen – Mittenwald, Tutzing – Kochel und Murnau – Oberammer-

gau. Während heute auf den Strecken überwiegend ältere Fahrzeuge im Einsatz sind, kommen künftig neue klimatisierte, niederflurige Triebzüge zum Einsatz.

Behindertengerechte Ausstattung

Die Fahrzeuge sind behindertengerecht ausgestattet und verfügen über Mehrzweckbereiche, etwa zum Transport von Fahrrädern. Damit ist auch der touristische Freizeitverkehr im Werdenfels bestens für die Zukunft gerüstet. Das von der BEG vorgegebene Fahrplan-konzept sieht zwischen München und Weilheim einen ganztägigen Halbstundentakt

vor. Mit drei neuen Expresszügen zur Hauptverkehrszeit soll die Reise zwischen München und Garmisch-Partenkirchen nur noch 70 Minuten dauern.

Außerdem wird Kochel stündlich umsteigefrei mit der Landeshauptstadt verbunden und auch ins Außerfern gibt es künftig zahlreiche Direktverbindungen von und nach München. Auf der Strecke Garmisch-Partenkirchen – Reutte i. Tirol wird das Angebot werktags auf einen Stundentakt verdichtet. Auch in Richtung Seefeld i. Tirol wird es zusätzliche Reisemöglichkeiten geben.

Bahnfahren wird schneller, moderner und attraktiver

Ebenfalls im Dezember 2013 ist die Inbetriebnahme des **E-Netzes Rosenheim** geplant. Das wirtschaftlichste Angebot bei dieser Ausschreibung reichte das Verkehrsunternehmen Veolia ein, das unter dem Markennamen Meridian das Netz rund um Rosenheim befahren wird. Dank des Konzepts und der Bestellung der BEG wird das Bahnfahren ab Ende 2013 schneller, moderner und attraktiver. Auf den Strecken von München nach Salzburg und Kufstein weitet die BEG das Angebot um 31 Prozent aus, auf der Mangfalltalbahn zwischen Rosenheim und Holzkirchen werden 7 Prozent mehr Züge fahren. Was also können die Bahnkunden ab 2014 erwarten? Zwischen München und Salzburg sollen stündlich schnelle Expresszüge fahren, mit einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h, einer Nonstop-

Fahrt zwischen Rosenheim und München Ost und damit einer um bis zu 10 Minuten kürzeren Fahrzeit. Die Expresszüge halten im Chiemgau weiterhin an allen Stationen zwischen Freilassing und Rosenheim. Auch bestellt die BEG stündlich direkte Verbindungen zwischen München und Kufstein mit Halt an allen Unterwegsbahnhöfen außerhalb der S-Bahn. Damit können die Fahrgäste aus den Inntal-Gemeinden stündlich umsteigefrei direkt nach München fahren, ein Umsteigen in Rosenheim wird nur noch in Ausnahmefällen erforderlich sein. Die Expresslinie Salzburg – München wie auch die Regionalzuglinie Kufstein – München sollen gerade den Pendlern im Vergleich zum aktuellen Fahrplan zusätzliche Fahrtmöglichkeiten bieten, zum Beispiel durch einen 30-Minuten-Rhythmus im Berufsverkehr. Die Regionalzüge auf der Mangfalltalbahn von Rosenheim nach Holzkirchen sollen wie gewohnt grundsätzlich im Stundentakt und in den Hauptverkehrszeiten etwas erweitert im 30-Minuten-Rhythmus verkehren. Einige Züge fahren ganz neu im Berufsverkehr von Rosenheim über Holzkirchen hinaus bis München Hbf. Damit wird es regelmäßige umsteigefreie Verbindungen aus dem Mangfalltal nach München geben.

Stündlicher Taktverkehr

Verbesserungen ab Ende 2013 und 2014 sind auch in Niederbayern und der Oberpfalz zu erwarten. Den Auftrag für den Betrieb der Nahverkehrszüge in den Netzen **Wald-, Naabtal- und Ober-** (Fortsetzung nächste Seite)

Aktuelle Inbetriebnahmen ...

(Fortsetzung von Seite 6)
im **elektrischen Netz Franken** ist nach der Inbetriebnahme von agilis im Dieselnetz Oberfranken der nächste Meilenstein der Bahnoffensive des Freistaats für Nordbayern. Die BEG finanziert auch hier rund ein Drittel mehr Verbindungen. Fahrgäste auf der Achse Nürnberg – Bamberg – Sonneberg/Jena kommen ab Mitte Dezember in den Genuss verbesserter Verbindungen. Neben kürzeren Fahrzeiten, besseren Anschlüssen und zusätzlichen Zügen vor allem am Abend, hat die BEG im Rahmen ihrer Ausschreibung auch den Einsatz neuer Fahrzeuge gefordert.

DB Regio hat mit dem Fahrzeugtyp „Talent 2“ angeboten und die Fahrzeuge beim Hersteller Bombardier bestellt. Der Einsatz der Neufahrzeuge ist abhängig von der rechtzeitigen Bereitstellung durch die Fahrzeugindustrie und die Zulassung durch das Eisenbahn-Bundesamt. Aktuell ist mit Lieferverzögerungen zu rechnen, so dass

DB Regio vorerst ein Ersatzkonzept fahren muss und somit nicht alle von der BEG geforderten Leistungen zum Start umsetzen kann.

Zum Fahrplanwechsel im Dezember startet außerdem agilis auf der **Donautalbahn** zwischen Ingolstadt und Ulm. Das Verkehrsunternehmen ist bereits seit Dezember 2010 im **elektrischen Netz Regensburg** unterwegs und bietet den Fahrgästen dort im Auftrag der BEG zahlreiche Verbesserungen. Mit der **Donautalbahn** läuft nun die zweite Betriebsstufe des BEG-Wettbewerbsprojekts an. Agilis wird im Auftrag des Freistaats auf der Strecke Ingolstadt – Ulm das Angebot um 46 Prozent erweitern und die Reisezeit zwischen Regensburg und Ulm mit neuen Expresszügen deutlich verkürzen. Weitere Verbesserungen sind unter anderem ein 30-Minuten-Rhythmus zwischen Günzburg und Ulm, zusätzliche Verbindungen in der Hauptverkehrszeit und eine Ausweitung des Abendverkehrs bis Mitternacht. □

„Bahnland Bayern Online News“

Die „Bahnland Bayern Online News“ richten sich in erster Linie an Partner der BEG. Der E-Mail-Newsletter informiert Verkehrsunternehmen, Kommunen, Mandatsträger und Verbände per Mail über Neuigkeiten aus dem Bahnland Bayern wie etwa Wettbewerbsprojekte, Inbetriebnahmen oder die Qualität auf Bayerns Schienen. Anmelden können sich Interessierte unter www.bahnland-bayern.de/beg/bahnland-bayern-news. □

(Fortsetzung von Seite 7)
pfalzbahn erteilte die BEG im August 2011 an die Regental Bahnbetriebs-GmbH. Im Dezember 2010 hatte die Bayerische Eisenbahngesellschaft die Regionalbahnen der Waldbahn im Raum Deggendorf/Zwiesel, der Naabtalbahn entlang der Achse Regensburg – Marktrechwitz – Schirnding und der Oberpfalzbahn im Raum Cham europaweit ausgeschrieben. In Abhängigkeit vom weiteren Infrastrukturausbau will der Freistaat das Angebot um 8 bis 16 Prozent ausweiten. Von den Mehrleistungen profitieren besonders die Fahrgäste nach Regensburg sowie zwischen Deggendorf und Plattling. Aber auch im ländlichen Raum Ostbayerns sorgt der Freistaat mit dem Wettbewerbsprojekt für einen leistungsfähigen Bahnverkehr. Bereits heute kommen Reisende der Waldbahn, außer auf der Strecke Zwiesel – Grafenau, in den Genuss eines stündlichen Taktverkehrs. Besonders im nachfragestarken Abschnitt Deggendorf – Plattling verdichtet die BEG ab Ende 2013 das Angebot von montags bis freitags in den Hauptverkehrszeiten. Damit haben Fahrgäste in Plattling zusätzliche Anschlüsse in Richtung München und Regensburg. Falls DB Netz, als Bundesunternehmen zuständig für die Infrastruktur, die Strecke Zwiesel – Grafenau ausbaut, will die BEG zudem auf dieser Strecke einen täglichen Stundentakt bei der Regentalbahn bestellen. Hierzu muss DB Netz insbesondere Bahnübergänge technisch si-

chern oder auflassen, wozu die Mitwirkung der Kommunen erforderlich ist.

Verbessertes Angebot in den Oberpfälzer Teilnetzen

Mit der Betriebsaufnahme auf den beiden Oberpfälzer Teilnetzen Ende 2014 baut der Freistaat insbesondere das Angebot zwischen Regensburg und Schwandorf erheblich aus. Das Fahrplankonzept der BEG sieht künftig täglich einen ganztägigen durchgehenden Stundentakt von Regensburg bis Weiden und werktags von Weiden bis Marktrechwitz mit Halt an allen Stationen vor. Die Regionalzüge der Regentalbahn werden um etwa 30 Minuten versetzt fahren zu den weiterhin verkehrenden Neigetechnik-Expresszügen der DB Regio Regensburg – Weiden – Hof beziehungsweise Regensburg – Amberg – Nürnberg und zum alex München – Regensburg – Hof/Prag.

Zusätzliche Züge

In der Summe ergibt sich für den Abschnitt Regensburg – Schwandorf damit erstmals ganztägig ein Halbstunden-Rhythmus mit neuen Anschlüssen in Regensburg zum Beispiel in Richtung Straubing/Plattling/Passau. Fahrgäste aus dem Naab- und Waldnaabtal nördlich von Schwandorf profitieren von neuen stündlichen statt bislang zweistündlichen Direktverbindungen nach Regensburg und zusätzlichen Zügen in der Hauptver-



Abhängig vom Infrastrukturausbau will die BEG ab Ende 2014 das Angebot der Oberpfalzbahn verbessern.

Bild: Regentalbahn AG

„Bahnland Bayern TV“

Hintergründe und Aktuelles aus dem Bahnland Bayern gibt es nicht nur gedruckt – sondern auch im Bewegtbild. Unter www.bahnland-bayern.tv veröffentlicht die BEG regelmäßig aktuelle Beiträge zu verschiedenen Themen rund um den bayerischen Nahverkehr. Ganz neu ist der Film „Die BEG im Portrait“, der anschaulich über die Arbeit der BEG und die Zuständigkeiten im Bahnland Bayern informiert. Reinschauen lohnt sich!



Das Bahnland im Bewegtbild: Auf www.bahnland-bayern.tv informiert die BEG über Aktuelles aus dem bayerischen Nahverkehr. Bild: BEG

kehrszeit und am Abend. Zudem werden die Reisezeiten verkürzt. Zwischen Furth im Wald und Schwandorf schließt die Regentalbahn gemäß den Ausschreibungsvorgaben der BEG einige Taktlücken. Falls DB Netz die Strecke Cham – Bad Kötzing ausbaut, will der Freistaat auf der Gesamtstrecke Cham – Bad Kötzing – Lam einen täglichen Stundentakt bei der Regentalbahn bestellen. Hierzu muss die DB Netz ebenfalls Bahnübergänge technisch sichern oder auflassen, auch hier ist die Mitwirkung der Kommunen erforderlich.

Projekte in Planung

Fahrplanausweitungen, Neufahrzeuge, eine bessere Qualität. All diese Erfolge hat die BEG nur durch die Vergabe von Verkehrsleistungen im Wettbewerb realisieren können. Auf diese Weise setzt der Freistaat Steuergelder sinnvoll ein und verbessert gleichzeitig Qualität und Leistung. Entsch-

dend für jede Auftragsvergabe ist letztlich der Mehrwert für die Fahrgäste.

Ziel ist es auch künftig, das Nahverkehrsangebot und die Qualität im gesamten Freistaat kontinuierlich weiterzuentwickeln und zu verbessern. Deshalb bereitet die BEG derzeit weitere Wettbewerbsprojekte vor, deren Startschuss zeitnah fallen soll. Auf der Agenda steht die Neuvergabe der Bayerischen Oberlandbahn auf den Strecken München – Bayrischzell/Lenggries/Tegernsee. Ferner steht die Ausschreibung der Verkehre auf den Linien Nürnberg – Treuchtlingen – Augsburg/München sowie auf der Neubaustrecke Nürnberg – Ingolstadt an.

Ebenso will die BEG die Verkehre des Kissinger Stems zwischen Schweinfurt und Gemünden sowie zwischen Schweinfurt und Meiningen erneut in den europaweiten Wettbewerb geben. Der Main-Spessart-Express zwischen Würzburg, Aschaffenburg und Frankfurt soll erstmals ausgeschrieben werden. □

Der Bahnhof – das Gesicht meiner Stadt

Der Bahnhof ist ein zentraler Anlaufpunkt in jeder Stadt und Gemeinde. Deshalb ist jede Stadtverwaltung auch bestrebt, dass ihr Bahnhof besonders präsentabel ist. Die BEG setzt sich ebenfalls für die Sauberkeit und Instandhaltung aller bayerischen Bahnhöfe ein, auch wenn die Verantwortung hierfür eigentlich beim Bund, genauer gesagt bei der DB-Tochter Station&Service, liegt. Ein weiteres langfristiges Anliegen der BEG fällt vielleicht nicht sofort ins Auge: Der barrierefreie Ausbau aller Stationen in Bayern, um so allen Fahrgästen die uneingeschränkte Möglichkeit zu bieten, das Bahnangebot im Freistaat nutzen zu können.

Die Umsetzung dieses Ziels beinhaltet neben angepassten Bahnsteighöhen an allen Bahnhöfen auch einen problemlosen Zugang zum Gleis selbst, der mobilitätseingeschränkten Mitbürgern oftmals durch unbezwingbare Treppen versperrt ist.

Barrierefreiheit als großes Ziel

Waren 2002 nur etwa 17 Prozent der bayerischen Bahnhöfe barrierefrei ausgebaut, ist es der DB AG in den letzten Jahren gelungen, den Anteil der völlig barrierefrei gestalteten Stationen in Bayern auf über 30 Prozent zu heben. 80 Prozent können stufenfrei oder mit maximal zwei Stufen oder über Rampen mit einer Neigung von mehr als sechs Prozent erreicht werden. Dies ist für viele Rollstuhlfahrer aber nicht ausreichend. Sie sind auf eine richtlinienkonforme Barrierefreiheit und damit einen entsprechenden Ausbau der Stationen angewiesen. Trotz der Zuständigkeit des Bundes setzen sich Freistaat und BEG dafür ein, dass der barrierefreie Ausbau in Bayern weiter vorangetrieben wird.

Pilotprojekt Strullendorf

Besonders bei kleineren Bahnhöfen mit wenigen Fahrgästen lässt sich ein barrierefreier Ausbau jedoch nicht so einfach realisieren. Trotzdem sollen auch die dortigen Anwohner nicht unbeachtet bleiben. Mit dem Pilotprojekt in Strullendorf, einer Gemeinde im Landkreis Bamberg, testet die BEG beispielsweise

die Akzeptanz einer Rampe, die zwar anstatt der für Barrierefreiheit erforderlichen sechs Prozent eine Steigung von zwölf Prozent aufweist, aber dennoch für viele mobi-

zeugen in Ausschreibungen treibt die Bayerische Eisenbahngesellschaft die Barrierefreiheit im Bahnland Bayern voran. Eine positive Entwicklung, denn die Fahrzeuge bieten neben einem erleichterten Einstieg und einer optimierten Inneneinrichtung auch Toiletten, die eigens für Rollstuhlfahrer und blinde Fahrgäste angepasst sind.

Bahnsteighöhen

Eine weitere Voraussetzung für ein barrierefreies Bahnland Bayern ist die pas-

Unter www.bahnland-bayern.de/Service bietet die BEG Skizzen von allen Bahnstationen in Bayern sowie mehrere Karten zur Zugänglichkeit mit Rollstuhl oder Kinderwagen an. Auch bekommen mobilitätseingeschränkte Reisende einen Überblick darüber, wo Spontanfahrten mit Niederflurfahrzeugen möglich sind. □

Ansatz nicht aufrechterhalten werden. Daher hat die Bayerische Eisenbahngesellschaft in Zusammenarbeit mit DB Station&Service 2006 ein Konzept zu den Zielbahnsteighöhen in Bayern



In ihren Ausschreibungen fordert die BEG barrierefreie Fahrzeuge. Bild: DB AG

litätseingeschränkte Fahrgäste einen erleichterten Zugang zum Bahnsteig bedeutet. Die Zufriedenheit der Anwohner wurde in einer Umfrageaktion getestet und kann sich als kleiner Erfolg verbuchen lassen. Die BEG fordert deshalb von DB Station&Service die Umsetzung entsprechender Rampen, damit auch kleinere bayerische Bahnhöfe von dieser weniger aufwändigen und kostengünstigeren Kompromisslösung profitieren.

Optimierte Innenausstattung

Auch mit ihren Forderungen nach barrierefreien Fahr-

sende Bahnsteighöhe. Wer kennt das nicht: Man steigt an einem Bahnhof ein und muss eine kleine Stufe nach oben gehen, am Ausstiegsbahnhof dann geht es plötzlich eine große Stufe nach unten. Viele Fahrgäste fragen sich, warum das so ist. Vor über 10 Jahren wurde für den Regionalverkehr in Bayern die Bahnsteighöhe auf 55 cm festgelegt. Da im Hinblick auf den Fernverkehr jedoch viele wichtige Bahnhöfe, auch solche, die sich im Zulauf auf die großen Fernverkehrsknoten befinden, mit einer Höhe von 76 cm über Schienenoberkante gebaut worden waren, konnte dieser

entwickelt. So variieren die Zielhöhen in Bayern zwischen Bahnsteig und Schienenoberkante zwischen 55, 76 und 96 cm. Zwei Anforderungen sind bei der Wahl der Bahnsteighöhe immer in Betracht zu ziehen: Zum einen müssen alle relevanten Züge an der Bahnsteigkante halten, bzw., falls erforderlich, der Güterverkehr mit seinen teilweise überbreiten Ladungen an der Kante vorbeifahren können.

Möglichst kleine Stufe

Zum anderen soll im Interesse der Barrierefreiheit der Einstieg vom Bahnsteig in



Die BEG engagiert sich für ein barrierefreies Bahnland Bayern. Bild: Fotolia

den Zug und umgekehrt mit einer möglichst kleinen Stufe versehen sein. Tritt ein Höhenunterschied von nur einer Stufe auf, so kann diese oft vergleichsweise einfach mit einer mobilen Rampe überbrückt werden. Denn für die Mitnahme von Kinderwagen und Fahrrädern stellt die Rampe kein besonderes Hindernis dar. Ist der Einstieg stufenfrei, können Fahrgäste komfortabel und damit schneller ein- und aussteigen. Das dient auch der Pünktlichkeit der Züge. Verfügt das Fahrzeug über einen ausfahrbaren Schiebetritt auf Einstieghöhe, dann ist der Optimalzustand erreicht. Ohne Spalt

und ohne Stufe können so die Fahrgäste ein- und aussteigen. Auch mobilitätseingeschränkte Reisende können dann grundsätzlich ohne fremde Hilfe an allen Türen zusteigen. Ziel ist es also, alle Bahnsteige so umzubauen, dass ein möglichst barrierefreier Zugang an allen Stationen in Bayern möglich sein wird.

Durchgängige Zielbahnsteighöhe

Die heute neu zum Einsatz kommenden Fahrzeuge müssen sich sowohl an der Zielbahnsteighöhe als auch am Status quo der vorhandenen

Bahnsteighöhen orientieren. So kann es sein, dass Neufahrzeuge auch an neuen Bahnsteigen noch keinen ebenen Zutritt ermöglichen, weil sie gleichzeitig Stationen mit deutlich niedrigeren Bahnsteighöhen bedienen müssen. Erst wenn die Zielbahnsteighöhe auf einer Strecke möglichst durchgängig gebaut worden ist, kann mit dem passenden Fahrzeug auch ein barrierefreier Zutritt erreicht werden.

Ein barrierefreier Zugang zu allen Zügen an allen Bahnhöfen im Freistaat ist und bleibt das große Ziel im Bahnland Bayern. Der Ausbau aller Streckennetze auf einheitliche Bahnsteighöhen benötigt allerdings Zeit und erfordert enorme Investitionen des Bundes. Durch das pragmatische Konzept der Zielbahnsteighöhen kommt Bayern dem Ideal der Barrierefreiheit einen großen Schritt näher.

Instandhaltung und Sauberkeit

Unzureichend gepflegte Stationen sind ein häufiges Problem, mit dem sich Bürgermeister betroffener Gemeinden an die BEG wenden. Zwar gehört das nicht zu den Aufgaben der Baye-

rischen Eisenbahngesellschaft, sie engagiert sich aber trotzdem für saubere Stationen und Bahnhöfe. Deshalb hat die Bayerische Eisenbahngesellschaft in Zusammenarbeit mit DB Station&Service das sogenannte Graffitimobil ins Leben gerufen, das die DB-Tochter für die Reinigung und Instandhaltung von Stationen einsetzt. Schon seit April 2010 ist ein solches Reinigungsfahrzeug im Raum München unterwegs und der Erfolg kann sich sehen lassen. Daher hat sich die BEG entschlossen, ein weiteres Graffitimobil für den Raum Nordbayern zu 90 Prozent mitzufinanzieren. Die Gelder stammen aus Pönalemitteln, also aus Strafgeldern, welche die Bayerische Eisenbahngesellschaft aufgrund von Qualitätsproblemen und Verstößen gegen vertragliche Regelungen von den Eisenbahnverkehrsunternehmen einbehält. Um den Stationen ganzheitlich wieder ein sauberes Erscheinungsbild zu geben, werden auch benachbarte Wände, Unterführungen sowie umliegende Gebäude mitgereinigt. Durch diese Generalreinigung sowie eine permanente Nachsorge und Kooperation mit der Bundespolizei sollen die Flächen langfristig graffitifrei bleiben. □



Dieses mobile Reinigungsfahrzeug wird zu 90 Prozent von der BEG finanziert und befreit seit Mitte des Jahres die Stationen von unschönen Graffiti. Bild: BEG

Qualität im Bahnland Bayern

Pünktlich, sauber, kundenorientiert – so sollte der Schienenpersonennahverkehr in Bayern aussehen. Erfüllen Bahnen diese Standards nicht, dann wird es für sie doppelt teuer: Neben Erlösrückgängen durch ausbleibende Kunden müssen sie auch Strafzahlungen leisten. Die Bayerische Eisenbahngesellschaft hat für nicht vertragskonforme Leistungen für das Jahr 2010 Strafge­l­der in Höhe von rund 24 Millionen Euro erhoben – mehr als je zuvor. Grundlage dieser sogenannten Pönalen sind Pünktlichkeitsmessungen, offene und verdeckte Tests sowie Fahrgastbefragungen der BEG.

Die Qualität im Schienenverkehr und ihre Mängel stehen mehr denn je im Fokus der öffentlichen Aufmerksamkeit. Im Interesse der Fahrgäste engagiert sich der Freistaat in diesem Bereich von Anfang an. Im Sinne einer umweltverträglichen Verkehrspolitik, in der noch mehr Bürger vom Auto auf die Bahn umsteigen sollen, legt die BEG in ihren Verkehrsverträgen auch Mindeststandards im Hinblick auf die Qualität fest.

Prinzip der unternehmerischen Verantwortung

Für die konkrete Ausgestaltung und Erfüllung dieser Vorgaben sind die Verkehrsunternehmen ihren Kunden gegenüber unmittelbar selbst in der Pflicht. Denn im bayerischen SPNV gilt das Prinzip der unternehmerischen Verantwortung. Die BEG erwartet von den Verkehrsunternehmen, dass sie sich beständig im Interesse der Fahrgäste um eine hohe Qualität bemühen. Schließlich dürfen die Betreiber 100 Prozent der Fahrgeldeinnahmen behalten. Mehr Fahrgäste bedeuten für die Unternehmen also auch mehr Einnahmen.

Qualitätsmanagement mit System

Mit den vertraglich festgesetzten Qualitätskriterien verfolgt die BEG das Ziel, den Fahrgästen in ganz Bayern ein hochwertiges und leistungsstarkes Verkehrsangebot zur Verfügung zu stellen. Dies ist nur möglich, wenn

die Qualität der Verkehrsleistungen regelmäßig überprüft wird. Daher hat die BEG in den letzten Jahren ein um-

aus. Fallen Züge komplett aus, erhält das entsprechende Verkehrsunternehmen von der BEG dafür überhaupt keinen finanziellen Ausgleich. Die Pünktlichkeit an den einzelnen Messstationen ist unterschiedlich und abhängig von verschiedenen Faktoren: Beispielsweise sind besonders stark ausgelastete Hauptstrecken wie Nürnberg – Würzburg oder München – Landshut wegen der dichten Zugfolgen verstärkt betrieblichen Wechselwirkungen aus-

BEG mahnten und mahnen daher bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen beständig an, bessere Wintervorkehrungen zu treffen.

Unterschiedliche Tests sorgen für ein umfassendes Gesamtbild

Die BEG unterscheidet zwei Qualitätssysteme: das im bayernweiten Verkehrsdurchführungsvertrag mit DB Regio verankerte Instrumentarium sowie ein Messsystem für die im Wettbewerb vergebenen Netze. Mit beiden Systemen überprüft die BEG kontinuierlich die Qualität der bayerischen Bahnen. Ein Teil des Quali-



Die BEG macht Mindestvorgaben in Sachen Qualität. Verantwortlich gegenüber den Fahrgästen sind die Verkehrsunternehmen selbst.
Bild: BOB

fangreiches Qualitätsmanagement- und Qualitätskontrollsystem aufgebaut. Es kontrolliert den laufenden Betrieb der Eisenbahnverkehrsunternehmen, identifiziert Schwachstellen und initiiert zielgenaue Verbesserungsmaßnahmen.

Pünktlichkeit

Wichtigstes Qualitätsmerkmal für die Fahrgäste ist zweifellos die Pünktlichkeit. So wird täglich an rund 100 Messstellen in Bayern die Pünktlichkeit gemessen. Dabei werden nahezu alle Züge erfasst. Sind Züge unpünktlich, bezahlt die BEG nicht das volle Bestellerentgelt

gesetzt. Oft sind auch Langsamfahrstellen oder umfangreiche Bauarbeiten Ursachen für unpünktliche Züge.

Präzise Betriebsplanungen

Die BEG erwartet von den Verkehrsunternehmen, dass sie durch vorhergehende präzise Betriebsplanungen die Verspätungen auf ein Minimum reduzieren. Besonders die mangelhafte Vorbereitung auf den Winter, die auch 2010/2011 wieder für zahlreiche Verspätungen und Zugausfälle verantwortlich war, kann die BEG nicht akzeptieren. Bayerns Verkehrsminister Martin Zeil und die

tätsmesssystems sind Tests durch unabhängige Prüfer. Im Verkehrsdurchführungsvertrag zwischen DB Regio und der BEG werden dabei rund 5.000 Waggons und Triebwagen sowie über 1.000 Bahnsteige jährlich genau geprüft. Kriterien sind dabei die Sauberkeit, etwa von Sitzplatz und Boden der Züge, die Funktionsfähigkeit (Türen, Toiletten etc.), die Fahrgastinformation mittels Durchsagen und auf Displays sowie Beschädigungen durch Graffiti.

Auf Wettbewerbsstrecken treten Tester zudem verdeckt auf, indem sie sich als normale Kunden ausgeben. Sie prüfen die Zugbegleiter auf

Das BEG-Qualitätsranking

Die Bahnen der 13 bayerischen Wettbewerbsnetze

1.	Berchtesgadener Land Bahn (Regentalbahn AG/Salzburg AG)
2.	Kissinger Stern (Erfurter Bahn GmbH)
3.	agilis-Süd (Regensburg) (agilis Eisenbahngesellschaft mbH & Co. KG)
4.	Bayerische Regiobahn (Veolia Verkehr Regio GmbH)
5.	Mainfrankenbahn (DB Regio AG)
6.	Kneipp-Lechfeld-Bahn (DB Regio AG)
7.	Mittelfrankenbahn (DB Regio AG)
8.	alex-Süd (Regentalbahn AG)
9.	Bayerische Oberlandbahn (Veolia Verkehr Regio GmbH)
10.	Fugger-Express (DB Regio AG)
11.	alex-Nord (Regentalbahn AG)
12.	Kahlgrundbahn (Hessische Landesbahn GmbH)
13.	Donau-Isar-Express (DB Regio AG)

Das Ranking basiert auf dem Qualitätsmesssystem der BEG. Beurteilte Kriterien: die Sauberkeit der Fahrzeuge (innen und außen), die Fahrgastinformation im Regel- und Störfall, die Funktionsfähigkeit der Ausstattung, die Serviceorientierung der Zugbegleiter sowie die Kundenorientierung bei Beschwerden.

Stand 04.07.2011

Kompetenz und Servicebereitschaft. Auch werden Reisende im Rahmen dieses Qualitätsmesssystems regelmäßig befragt. Sind diese mit der Qualität unzufrieden, hat dies Abzüge beim Bestellertgelt zur Folge. Die Ergebnisse der Tests sind Grundlage für qualitätsverbessernde Maßnahmen. So können die Bahnunternehmen bei Problemen gegensteuern und beispielsweise ihr Personal gezielt schulen.

Qualitätsranking

Mit einem Ranking der bayerischen Bahnen informiert die Bayerische Eisenbahngesellschaft seit Mitte 2011 einmal im Quartal über die Qualität im bayerischen SPNV. Die Rangliste umfasst die bisher insgesamt 13 Wettbewerbsnetze in Bayern und beurteilt die Betreiber nach Qualitätskriterien wie Sauberkeit, Information und Serviceorientierung. Neben einer erhöhten Transparenz will die BEG damit auch

einen weiteren Anreiz für die Verkehrsunternehmen schaffen, die eigene Leistung weiter zu verbessern. Die Ergebnisse der Messungen fließen in ein Anreizsystem ein, bei dem die Unternehmen je nach Leistung mit einem Bonus belohnt oder mit einem Malus – einem Abzug vom Bestellertgelt – gemahnt werden. Pro Netz finden 200 offene und 200 verdeckte Tests statt, außerdem werden 1.000 Fahrgäste befragt.

Das erste Ranking führten die Berchtesgadener Land Bahn, die Erfurter Bahn und agilis Süd an. Schlusslicht war der Donau-Isar-Express. Das jeweils aktuelle Ranking findet sich unter www.bahnland-bayern.de/beg/qualitaetsranking.

Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung

Zeigen sich durch die Messungen oder Befragungen der BEG Mängel hinsichtlich der festgelegten Qualitätsstandards, kontaktiert sie die

betroffenen Unternehmen und fordert Abhilfe. Werden Qualitätsvereinbarungen nicht eingehalten und vertraglich fixierte Qualitätsziele nicht erreicht, erhebt die BEG Strafzahlungen, sogenannte Pönalen.

Pönalen für qualitätsverbessernde Maßnahmen

Damit die Fahrgäste von den Pönalen profitieren, verwendet die BEG einen Großteil davon wieder für qualitätsverbessernde Maßnahmen. Beispielsweise wird häufig von Reisenden die Information im Störfall kritisiert.

Die BEG ist als Auftraggeber der bayerischen Bahnen mit der Situation ebenso nicht zufrieden und unterstützt deshalb die Bahnunternehmen bei ihren Bemühungen, die Reisenden besser zu informieren. Aus Pönalemitteln hat die BEG daher verschiedene Maßnahmen zur Verbesserung der Fahrgastinformation mitfinanziert. So erhält das Zugpersonal von DB Regio spezielle Handys, die einen schnellen Zugriff aufs Internet und damit Fahrplanauskünfte auf Basis von Echtzeitdaten ermöglichen.

Außerdem sorgen die neuen Geräte für einen besseren Informationsfluss zu den Leitstellen. In den Leitstellen wurde ein Team zusammengestellt, das speziell die Information bei Baustellen und Störungen verbessern soll. Die BEG erwar-

tet, dass DB Regio die neuen Geräte und die damit verbundenen Möglichkeiten nutzt, die Fahrgastinformation im Zug deutlich zu verbessern. Auch die Ausstattung der Züge wird durch den Einsatz von Pönalemitteln optimiert, etwa durch die Nachrüstung von Videoüberwachung oder die Modernisierung von Altfahrzeugen. Ein Teil der Strafzahlungen wird zudem für die Verbesserung der Pünktlichkeit eingesetzt, etwa um Schwachstellen im Schienennetz gezielt zu beseitigen.

Qualität noch nicht zufriedenstellend

Trotz dieser Anstrengungen ist die Qualität im bayerischen SPNV noch nicht zufriedenstellend und entspricht oftmals nicht den Maßstäben, die die BEG in den Verkehrsverträgen vorgibt. Das Angebot im bayerischen Nahverkehr ist zwar insgesamt auf einem hohen Niveau, allerdings gibt es noch viel zu tun. Einerseits sind vor allem die Verkehrsunternehmen gefordert, für einen qualitativ hochwertigen, kundenfreundlichen und pünktlichen Betrieb zu sorgen. Fahrgäste erwarten vor allem eines: dass sie als Kunden gesehen werden und nicht nur als Beförderungsfälle. Grundvoraussetzung für ein attraktives Verkehrsangebot ist andererseits ein leistungsfähiges Schienennetz. Hier ist der Bund gefordert, die richtigen Weichen zu stellen. □



Unabhängige Prüfer testen im Auftrag der BEG die Qualität der bayerischen Bahnen. Bild: Target Group

Landesweite Fahrplanauskunft für Bus und Bahn in Echtzeit

Ist mein Zug pünktlich? Der Bayern-Fahrplan informiert Fahrgäste zunehmend auch mit Echtzeitdaten unterschiedlicher Bahn- und Busunternehmen im Freistaat. Bild: BEG



Seit Ende 2010 ist die Bahnland Bayern Lok „Maxi“ als Botschafter für den bayerischen Regionalverkehr im Freistaat unterwegs. Bild: Christopher Nolte

Landesweite Fahrplan...

(Fortsetzung von Seite 13) führung. Im internen Testlauf befinden sich darüber hinaus Daten von DB Stadtverkehr, Omnipart (Konsortium aus mittelständischen Busunternehmen in Bayerisch-Schwaben und im nördlichen Oberbayern), der Berchtesgadener Land Bahn, von agilis (E-Netz Regensburg, D-Netz Oberfranken), MoveOn (Bayerische Oberlandbahn und Bayerische Regiobahn), der Stadtwerke Augsburg, der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG), der Ludwig Kroiss KG – Stadtverkehr Rosenheim sowie die Daten der Städte Bayreuth, Bamberg, Coburg und Hof. Hinzu kommen die Daten der VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg, der Ingolstädter Verkehrsgesellschaft sowie der Stadtwerke Ulm. Mit zahlreichen weiteren Partnern laufen derzeit Gespräche zur Datenlieferung, z. B. mit dem Münchner Verkehrsverbund. □

„Bahnland Bayern – Zeit für Dich.“

Die neue Dachmarke der Bayerischen Eisenbahngesellschaft

Um den bayerischen Schienepersonennahverkehr in der Öffentlichkeit noch besser zu positionieren, hat die BEG im Frühjahr 2010 die neue Dachmarke Bahnland Bayern eingeführt. Sie steht für alle Aktivitäten des Freistaats und der BEG im bayerischen Nahverkehr, soll Lust aufs Bahnfahren machen und zugleich die komplexen Zusammenhänge erklären.

Einheimische wie Touristen sollen Bayern als sympathisches Bundesland mit einem attraktiven Bahnangebot

Mehr zu Bahnland Bayern unter www.bahnland-bayern.de und über die BEG unter www.bahnland-bayern.de/beg. □

erleben. Mit Bahnland Bayern unterstreicht die BEG die besonderen Qualitäten der Eisenbahn. Reisen mit der Bahn ist eine ökologisch sinnvolle und bequeme Alternative zum Auto. Ziel ist, dass der SPNV noch mehr als bisher als modernes und attraktives Mobilitätsangebot für alle Menschen wahrgenommen

wird. Bahnland Bayern präsentiert Bayern als ein Land, in dem die Bahn einfach dazugehört. Und in dem man mit Bahn und Bus so gut wie überall hinkommt. Dazu gehört auch zu zeigen, welchen enormen Beitrag der Freistaat leistet, um die hohe Qualität im Nahverkehr nicht nur zu halten, sondern weiter auszubauen. Das Fazit nach einhalb Jahren Bahnland Bayern hat Erfolg und kommt gut an!

Den bewährten Bayern-Takt oder das beliebte Bayern-Ticket schafft die BEG mit der neuen Dachmarke natürlich nicht ab, sie bleiben weiterhin wesentliche Bestandteile des Bahnlands Bayern und stehen für die wichtige Verknüpfung aller öffentlichen Ver-

kehrsmittel wie Bus, S-Bahn, U-Bahn, Straßenbahn und natürlich die Regionalzüge.

Gerade aufgrund der durch den Wettbewerb gestiegenen Zahl der Verkehrsunternehmen sowie der vielfältigen Angebote auf dem Markt war es notwendig, ein Dach über dem bayerischen SPNV zu bilden. Bahnland Bayern soll nun die unterschiedlichen Verkehrsunternehmen sowie sämtliche Akteure im bayerischen SPNV näher zusammenrücken. Das Ziel: Alle Beteiligten ziehen im Interesse der Fahrgäste an einem Strang für ein starkes Bahnland Bayern. □

BAYERISCHE GemeindeZeitung

Sonderdruck der
Bayerischen Gemeindezeitung
Redaktion: Sandra Kelz
Verantwortlich: Wolfgang Oeser
Postfach 825, 82533 Geretsried
Telefon 08171 / 9307-11, Fax 08171 / 805 14
eMail: info@gemeindezeitung.de
Internet: www.gemeindezeitung.de
Creo-Druck, Gutenbergstr. 1, 96050 Bamberg

Der Wettbewerb im Schienenpersonennahverkehr funktioniert

GZ-Interview mit Fritz Czeschka,
Geschäftsführer der Bayerischen Eisenbahngesellschaft

Das Bayerische ÖPNV-Gesetz verpflichtet die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG), ein Fahrplankonzept für den Schienenverkehr als Grundangebot des öffentlichen Personennahverkehrs zu erarbeiten. Zusammen mit den Aufgabenträgern für die Busse soll ein attraktives Gesamtangebot im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) entwickelt werden. Fritz Czeschka ist Geschäftsführer der Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH und steht somit diesem Prozess voran.

GZ: Auf welche Erfolge, die die BEG seit ihrer Gründung 1996 erreicht hat, sind Sie als Geschäftsführer besonders stolz?

Czeschka: Die BEG blickt mit dem Jahr 2011 auf ihr 15-jähriges Bestehen zurück. Wir haben uns in dieser Zeit zur maßgeblichen Institution des SPNV in Bayern entwickelt. Unsere Bilanz kann sich sehen lassen. Das Fahrplanangebot haben wir um 40 % verbessert, die Zahl der Fahrgäste ist außerhalb der S-Bahn München um 63 % gestiegen. Die Vergabe im Wettbewerb hat sich bewährt – wir haben heute mehrere leistungsfähige Verkehrsunternehmen in Bayern. Und nicht zuletzt erleben wir in den meisten Wettbewerbsprojekten enormen Zuspruch, zum Teil verzeichnen wir nochmals zweistellige Zuwachsraten der Fahrgastzahlen.

GZ: Was ist Ihrer Meinung nach also das Erfolgsrezept der BEG?

Czeschka: Der erste Erfolg war sicher der flächendeckende Taktfahrplan. Ein solches System gab es vor 1996 in dieser Größenordnung deutschlandweit noch nicht. Doch die BEG wollte den gesamten bayerischen SPNV attraktiver machen, und so entstand der Bayern-Takt – der Stundentakt für fast ganz Bayern. Ein weiterer Schritt war daraufhin die Ausschreibung der ersten Wettbewerbsprojekte. Vor der Bahnreform gab es im bayerischen SPNV keinen Wettbewerb. Da wir aber die Qua-

lität steigern und das Fahrplanangebot ausweiten wollten, entschieden wir uns für die Wettbewerbsvergabe. Für uns ist heute offensichtlich: Der Wettbewerb im Schienenpersonennahverkehr funktioniert. Wir haben bis heute 21 Verfahren erfolgreich abgeschlossen. Und erst kürzlich hat sich mit der Vergabe an Veolia in Rosenheim und die Regentalbahn in Ostbayern wieder gezeigt: Auch in großen Verkehrsnetzen haben alle Anbieter ihre Chance!

GZ: Nun kann man ja aber die Lage im bayerischen SPNV nicht als durchweg rosig schildern. Woher kommen denn beispielsweise die viel diskutierten Probleme bei Fugger-Express, Donau-Isar-Express oder der S-Bahn Nürnberg?

Czeschka: Ja, leider scheinen die Fahrzeugprobleme bei DB Regio kein Ende nehmen zu wollen. Ich weiß nicht, ob ich die Leistung der DB mehr bewundern soll, trotz der fehlenden Fahrzeuge noch immer ein passables Angebot zu fahren, oder ob ich mich wundern soll über das klägliche Bild, das die Global Player der Fahrzeugindustrie zusammen mit der DB und dem Eisenbahn-Bundesamt bei den Fahrzeugen bieten. Oft wird argumentiert, das sei eine Folge des Wettbewerbs und der damit verbundenen kurzen Fristen. Dass dies nicht zutrifft, sehen Sie an dem von Ihnen genannten Beispiel der S-Bahn Nürnberg. Neue Fahrzeuge waren bereits

2003 im großen Verkehrsvertrag mit DB Regio vereinbart. Die Fahrzeuge laufen heute noch nicht. Neben feh-

zustellen, dass für alle Mängel in der konkreten Betriebsdurchführung und Fahrzeuggestaltung allein die Verkehrsunternehmen verantwortlich sind. Selbst das Thema Kapazitäten liegt zunächst bei den Verkehrsunternehmen. In keinem Fall haben wir zu geringe Kapazitäten vorgegeben. Wir haben Zählungen zur Verfügung gestellt und die Verantwortung für die Kapazitäten immer den Verkehrsunternehmen übertragen – so



Fritz Czeschka, Geschäftsführer der BEG.

lenden Fahrzeugen stehen immer wieder Mängel im Bezug auf die Leistungen der Verkehrsunternehmen, wie etwa Pünktlichkeit, Zugbildung, Platzangebot, Sitzplatzabstände und Funktionsfähigkeit von Toiletten, Türen und Klimatisierung in der Kritik.

GZ: Wem genau ist denn nun aber die Schuld an diesen vielfältigen Problemen zuzuweisen?

Czeschka: Aus unserer Sicht ist es besonders ärgerlich, dass in der Öffentlichkeit immer wieder der Eindruck erweckt wird, Schuld an diesen Mängeln seien die von uns so bestellten Leistungen. Hier ist eindeutig fest-

steht es auch in den Verkehrsverträgen. Richtig ist aber, dass auch wir bei einigen Projekten die Entwicklung der Nachfrage unterschätzt haben.

GZ: Wie sehen denn nun Ihre Lösungsansätze aus, um diese Problematik kurzfristig in den Griff zu kriegen?

Czeschka: Wir erwarten erst einmal, dass die Unternehmen ihrer Verantwortung nachkommen. Wenn alle dispositiven Maßnahmen ausgeschöpft sind, sind wir bereit, auch über Verstärkerleistungen zu verhandeln. Um mehr Platzkapazitäten zu schaffen, sind auf den betroffenen Strecken bereits

zusätzliche Fahrzeuge im Einsatz. Und wir werden weiter über Verbesserungen sprechen, um besonders kritische Züge auf Dauer zu entlasten. Von den Bahnen erwarten wir für dieses Nachtragsmanagement einen realen Preis, denn letztlich stehen wir in der Verantwortung gegenüber dem Steuerzahler.

GZ: Gibt es noch weitere Probleme, außerhalb der Verantwortlichkeit der Verkehrsunternehmen, mit denen die bayerische SPNV in Zukunft zu kämpfen hat?

Czeschka: Für mich ist es unbefriedigend, dass heute jede zusätzliche Zugfahrt mit den vollen Trassenpreisen abgerechnet wird. Das verhindert die Bestellung eines angemessenen Verkehrsangebots. Deshalb fordern wir von der DB, dass das Trassenpreissystem im Sinne einer rationalen Verkehrspolitik umgestellt wird: Es soll Mehrbestellungen nicht verhindern, sondern fördern! Dazu sollten die Aufgabenträger für zusätzlich bestellte Fahrten hohe Rabatte erhalten. Es gäbe nur Gewinner: Die Fahrgäste hätten ein besseres Angebot, die Verkehrsunternehmen könnten mehr Arbeitsplätze schaffen, DB Netz höhere Einnahmen erzielen, und die teuren Schienenstrecken wären besser ausgelastet. Letztendlich wollen wir den bestmöglichen SPNV für die Bürgerinnen und Bürger in ganz Bayern. Deshalb haben wir auch im

Publikationen und Werbeartikel der BEG kostenlos im „Bahnland Bayern Shop“

Die BEG gibt eine Vielzahl unterschiedlicher Publikationen heraus. Die wohl bekannteste ist der zweimal jährlich erscheinende Faltplan „Ausflugstipps im Bahnland Bayern“. Hier werden aus allen Regionen Bayerns lohnende Ausflugsziele vorgestellt, die gut mit dem Zug zu erreichen sind. Die „Ausflugstipps“ liegen in den bayerischen Regionalzügen, Bahnhöfen und Touristinformationen aus oder sind direkt über die BEG zu erhalten. Daneben publiziert die BEG neuerdings auch das „Bahnland Bayern Magazin“ für Endkunden.

Für Fachpublikum aus Politik, Presse und

der Verkehrsbranche, aber auch für interessierte Endkunden, gibt die BEG vierteljährlich ihren Newsletter „Bahnland Bayern News“ heraus sowie Faltblätter mit detaillierten Informationen zu Ausschreibungen, Verbesserungen zum Fahrplanwechsel oder zur Bedienung neuer Haltepunkte. Größere Mengen aller BEG-Publikationen sowie „Bahnland Bayern Werbeartikel“, zum Beispiel zur Auslage in Landratsämtern oder Rathäusern, können ganz bequem im „Bahnland Bayern Shop“ unter www.bahnland-bayern.de/shop bestellt werden. □



Alle Publikationen und Werbemittel der BEG können unter www.bahnland-bayern.de/shop kostenlos bestellt werden. □

rechtfertigte Gewinne aus einem Monopolmarkt, denen keine entsprechenden Mehraufwendungen gegenüberstehen, und die nun auch noch an den Bund abgege-

wir weitere Verbesserungen im Bayern-Takt nicht mehr im geplanten Umfang umsetzen. Schlimmstenfalls müssen wir Leistungen sogar abbauen.

GZ: Glauben Sie aber trotzdem, dass das Wettbewerbssystem weiter in seiner aktuellen Form bestehen kann?

Czeschka: Die BEG baut zu Recht auf die großen positiven Kräfte des Wettbewerbs: Von den aktuell ausschreibungsfähigen Zugleistungen in Bayern haben wir bereits rund zwei Drittel im Wettbewerb vergeben.

Seit 2003 hat die BEG von allen Bestellern in Deutschland die mit Abstand meisten Zugleistungen in den Wettbewerb gegeben. Wir nutzen den Wettbewerb konsequent, um den SPNV zu einer attraktiven Alternative zum Individualverkehr zu machen. Das zeigt: Bayern ist nicht

nur Bahnland Nr. 1, Bayern ist auch Wettbewerbsland Nr. 1!

GZ: Nun haben Sie ja eben schon selbst den Slogan Bahnland Bayern verwendet. Was genau soll dieses Motto der BEG zum Ausdruck bringen?

Czeschka: Die Marke Bahnland Bayern wurde von der BEG im Frühjahr 2010 neu geschaffen, um den SPNV in Bayern in der Öffentlichkeit noch besser zu positionieren. Sie steht repräsentativ für das attraktive Bahnangebot in Bayern. Zudem bildet die Marke ein Dach über dem bayerischen SPNV, das alle Verkehrsunternehmen vereint und Bayern als ein starkes Bahnland positioniert, in dem verschiedenste Akteure mitwirken. Diese durch den Wettbewerb entstandene Vielfalt ist es, die Bayern zum Bahnland macht. □



ländlichen Raum das Angebot ausgeweitet, obwohl die Regionalisierungsmittel in der Vergangenheit stark gekürzt worden sind und heute nicht höher sind als vor zehn Jahren.

GZ: Wer streicht denn hier dann im Gegenzug den Gewinn ein?

Czeschka: Zum größten Teil kassiert DB Netz unge-

ben werden müssen. Das bedeutet, dass uns auf indirektem Weg die Regionalisierungsmittel gekürzt werden.

GZ: Was heißt das konkret für die Zukunft?

Czeschka: Der Bund muss entweder die Regionalisierungsmittel erhöhen oder die DB die Infrastrukturgebühren für Mehrbestellungen senken. Anderenfalls können