



Sehr geehrte  
Damen und Herren,

klein, aber fein ist es: das neue Ausschreibungsprojekt der Regionalverkehre zwischen Ulm, Senden und Weißenhorn. Denn das vom Streckenumfang und Zeitraum her vergleichsweise kleine Projekt hat ein Alleinstellungsmerkmal: Erstmals wird im Zuge einer Ausschreibung in Bayern eine Eisenbahnstrecke nach über vier Jahrzehnten wieder für den Personenverkehr reaktiviert. Möglich wurde dies durch eine vorbildliche Stadt-Umland-Kooperation. Die SWU Verkehr GmbH wird die Eisenbahnstrecke Senden – Weißenhorn modernisieren, die BEG die Verkehre bestellen. Trotz knapper Finanzmittel können wir so gemeinsam mit der Region einen attraktiven regionalen Nahverkehr schaffen und ab Dezember 2013 Bahn und Bus zu einem „Nahverkehrssystem aus einem Guss“ verknüpfen. Denn der Landkreis Neu-Ulm passt in vorbildlicher Art und Weise das Buskonzept an die Schiene an.

Die neue Regionalzuglinie mit täglichem Stundentakt zwischen Ulm und Senden wird für eine Entlastung der stark nachgefragten Regionalbahn Ulm – Memmingen sorgen. Die Fahrgäste werden von mehr Zug- und Anschlussverbindungen profitieren. Denn Senden, Neu-Ulm und Ulm sind künftig ganztägig halbstündlich – auch am Wochenende – miteinander verbunden. Die Bahnhöfe Senden und Weißenhorn erfüllen zudem die Funktion als wichtige Bahn-Bus-Umsteigeknoten. Aufgrund unserer Vorgaben bei den Fahrzeugen kommen die Fahrgäste an vielen Stationen auch in den Genuss eines nahezu stufenlosen Einstiegs.

Dank der neuen Konzepte für den Fugger-Express und im Netz Regensburg, das seit Dezember 2011 auch entlang der Donaubahn bis nach Ulm reicht, ist die Zufriedenheit der Fahrgäste in der Region Donau-Iller bereits messbar gestiegen. Die Reaktivierung wird den Fahrgästen in der Region ab Ende 2013 noch zusätzliche Verbesserungen bringen. Mittelfristig wollen die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg und wir den gesamten Regionalverkehr in der Region Donau-Iller mit Betriebsstart voraussichtlich stufenweise ab Ende 2016 neu ausschreiben: Die Strecke Senden – Weißenhorn wird darin enthalten sein. Damit ist sie wichtiger Bestandteil eines langfristig modernen Verkehrskonzeptes für die Region.

Ihr Fritz Czeschka

Geschäftsführer der  
Bayerischen Eisenbahngesellschaft

## 2012 Ulm – Senden – Weißenhorn

Ausschreibungsvorgaben der Bayerischen Eisenbahngesellschaft



Bayern und Baden-Württemberg schreiben die neue Regionalzuglinie Ulm – Senden – Weißenhorn aus.

Die erstmals ausgeschriebenen Verkehre Ulm – Senden – Weißenhorn befinden sich in der Region Donau-Iller an der Landesgrenze zwischen Bayern und Baden-Württemberg. Die Strecke Senden – Weißenhorn in Bayerisch-Schwaben wurde 1878 errichtet, der Personenverkehr jedoch 1966 wieder eingestellt. Nun soll „das Bähnle“ – wie der Verkehr auf der Strecke vor Ort liebevoll genannt wird – zurückkehren.

Voraussetzung für die Reaktivierung der Strecke für den Regionalverkehr ist die grundlegende Sanierung der Infrastruktur. Auf etwa 9 Kilometern werden Gleise, Signale und Bahnanlagen auf den neuesten Stand der

Technik gebracht. In Wullenstetten, Witzighausen, im Weißenhorner Industriegebiet Eschach und am Weißenhorner Bahnhof entstehen zudem vier moderne und barrierefreie Haltepunkte. Die Streckenbesitzerin SWU Verkehr, eine Tochtergesellschaft der Stadtwerke Ulm/Neu-Ulm GmbH, wird die Sanierung vornehmen.

Vergeben werden die Verkehre wie üblich in einem europaweiten Verfahren. Da ca. 95 Prozent der Verkehrsleistungen in Bayern und fünf Prozent in Baden-Württemberg liegen, führt das Vergabeverfahren die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) gemeinsam mit dem Verkehrsministerium



Der Infrastrukturbetreiber der Strecke, die SWU Verkehr GmbH, gehört zur SWU-Unternehmensgruppe. Diese besteht aus der leitenden Holding SWU Stadtwerke Ulm/Neu-Ulm GmbH mit fünf operativ eigenständigen Tochtergesellschaften, die für die Energie-, Trinkwasser- und Erdgasversorgung sowie für Telekommunikationsdienstleistungen und den Nahverkehr in Ulm und um Ulm herum zuständig sind. Heute versorgt die SWU mit ihren Dienstleistungen nicht nur die Region Ulm/Neu-Ulm, sondern auch Kunden über die Landesgrenzen Baden-Württembergs und Bayerns hinaus.

Baden-Württemberg durch. Die Ausschreibung beinhaltet den täglichen stündlichen Regionalzugverkehr zwischen Ulm, Neu-Ulm und Weißenhorn.

### Niederflurzüge für barrierefreien Einstieg

Die BEG fordert vom Betreiber den Einsatz barrierefrei erreichbarer, beschleunigungsstarker Niederflur-Dieseltriebzüge der neuen Generation ab Baujahr 1996. Damit kommen die Fahrgäste an den neuen bzw. modernisierten Stationen der Strecke in den Genuss eines nahezu stufenlosen Einstiegs. Um auch Fahrgästen in Rollstühlen eine möglichst reibungslose Fahrt zu gewährleisten, wird eine Einstiegshöhe von 55 Zentimetern vorgegeben. Damit wird ein stufenfreier Einstieg an den neu errichteten Bahnsteigen in Neu-Ulm und an der Finningerstraße sowie auf der Strecke nach Weißenhorn gewährleistet. Außerdem soll jeder Zugteil mit mindestens einem Rollstuhlplatz ausgestattet sein. Während der Hauptverkehrszeit fordert die BEG in ihrer Ausschreibung eine Kapazität von mindestens 100 bis 140 Sitzplätzen je Zug (morgens Richtung Ulm, nachmittags Richtung Weißenhorn). Darüber hinaus ist jedoch ausschließlich der Betreiber für ausreichende Kapazitäten im laufenden Betrieb verantwortlich.

### Fahrplankonzept verdichtet Zugangebot

Trotz knapper Finanzmittel wird die BEG neben dem bestehenden Zugangebot der Illertalbahn das Angebot zwischen Ulm und Senden durch die Integration der neuen, zusätzlichen Regionalzugverbindung Ulm – Weißenhorn ausweiten. Das neue Fahrplankonzept beinhaltet einen täglichen Stundentakt von 05:00 bis 23:00 Uhr; am Wochenende von 06:00 bis 23:00 Uhr, mit Bedienung der Zwischenhalte Neu-Ulm, Finningerstraße, Senden-Wullenstetten, Senden-Witzighausen und Weißenhorn-Eschach.

### Der Zeitplan

Angebote können bis Februar 2013 abgegeben werden. Der Zuschlag erfolgt voraussichtlich im April 2013. Der neue Vertrag beginnt im Dezember 2013 und endet nach einer Laufzeit von drei Jahren.



Den vorliegenden Flyer zur Ausschreibung Ulm – Weißenhorn können Sie auch unter [www.beg-ausschreibungen.de](http://www.beg-ausschreibungen.de) herunterladen.

Ab Dezember 2013 erhält die Stadt Weißenhorn nach über vier Jahrzehnten wieder Anschluss an den Schienenpersonenverkehr: Vorgesehen ist eine tägliche stündliche Regionalzugverbindung von Ulm über Senden nach Weißenhorn, die u. a. auch die neuen Haltestellen Weißenhorn-Eschach und die Sendener Stadtteile Witzighausen und Wullenstetten bedienen wird.



© M. Sattler



© Deutsche Bahn AG

Die BEG fordert: Mindestens jeder zweite Zug muss mit einem Zugbegleiter besetzt sein.

## In jedem zweiten Zug ein Zugbegleiter

Die BEG fordert grundsätzlich eine Zugbegleiterquote von 50 Prozent. So gibt es in durchschnittlich jedem zweiten Zug mindestens einen Zugbegleiter. Diese Vorgabe ermöglicht es dem Verkehrsunternehmen, die Zugbegleiter flexibel einzusetzen – je nach Bedarf z. B. verstärkt im Schülerverkehr oder in stark ausge-

lasteten Zügen. Die Ausbildung und Qualifikation des Zugpersonals werden durch die BEG klar definiert. Unter anderem sind Fahrgastbetreuung und Fahrgastinformation, Stör- und Notfallmanagement im Zug sowie Hilfestellungen für mobilitätseingeschränkte Personen vom Zugbegleitpersonal zu leisten.

## Forderungen der BEG beim Vertrieb

Der Fahrgast muss ohne besonderen Aufwand während der Betriebszeiten mindestens einen Verbundfahrtschein des Donau-Iller-Nahverkehrsverbundes (DING) kaufen können. Die Ausgestaltung der Vertriebswege ist grundsätzlich dem Betreiber überlassen. Es gelten die Regelungen des Donau-Iller-Nahverkehrsverbundes.

## Vorgaben bei der Tarifgestaltung

Neben der Anerkennung der bisher gültigen Nahverkehrstarife erwartet die BEG die Anwendung der DING-Tarife. Für Fahrten von außerhalb des Verbundgebietes zu Zielen im Wettbewerbsnetz sind Fahrtscheine gemäß Beförderungsbedingungen der Deutschen Bahn (BBDB) anzuerkennen.



© Stadt Weissenhorn

Die Hauptstraße in Weissenhorn.

# Wettbewerbsprojekt Ulm – Weißenhorn

Wesentliche Inhalte der Ausschreibung  
(Stand: November 2012)



- Stundentakt
- Parallelverkehr
- Anschluss an Bus bzw. Straßenbahn
- Einzelne Halte



## Angebot

### Strecke

- Ulm Hbf – Senden
- Senden – Weißenhorn

### Traktionsart

- Diesel (nicht elektrisch)

### Künftiges Angebot

- Täglicher Stundentakt

### Verbesserungen gegenüber heute

- Direkte SPNV-Verbindung Weißenhorn – Ulm (Fahrzeit unter 30 Min.)
- Neue Halte in Senden-Wullenstetten, Senden-Witzighausen und Weißenhorn-Eschach

### Angebotsumfang

- Etwa 310.000 Zugkilometer im Jahr (davon ca. 12.000 in Baden-Württemberg)



Ulmer Rathausuhr



Abendstimmung in Ulm



## Wichtige Mindestvorgaben

### Fahrzeuge

- Niederflrige Gebrauchtfahrzeuge ab Baujahr 1996 sind zugelassen (Auswahl des Fahrzeugherstellers und -modells sowie der Ausstattungsdetails ist dem Verkehrsunternehmen überlassen)

### Fahrradmitnahme

- Große Mehrzweckbereiche

### Barrierefreiheit

- Barrierefreier Einstieg (bei 55 cm Bahnsteighöhe)
- Mindestens ein Rollstuhlplatz im Fahrgastraum pro Zugteil

### Qualität

- Hohe Anforderungen an Pünktlichkeit, Anschluss-sicherung, Störfallmanagement, Sitzplatzkapazitäten, Information, Sauberkeit und Serviceorientierung
- Einsatz umfangreicher Qualitätsmesssysteme zur Kontrolle
- Vertragsstrafen („Pönalen“) bei Nichteinhaltung der Vorgaben

### Kapazitäten

- Mindestvorgaben für Sitzplätze bei stark frequentierten Zügen im Berufs- und Schülerverkehr



Wasserturm in Neu-Ulm

### Zugbegleiter

- Mindestquote 50 Prozent
- Detaillierte Vorgaben zu Qualifikation und Ausbildung

### Fahrgastinformation

- Dynamische Information (Anzeiger, Durchsagen) im Fahrzeug
- Lieferung von Soll- und Echtzeitdaten an den bayernweiten Datenpool für Auskunftssysteme (DEFAS BAYERN)

### Vertrieb

- Verkauf von DING-Fahrscheinen (Donau-Iller-Nahverkehrsverbund)

### Tarif

- Anerkennung der Verbundtarife der DING
- Anerkennung des DB-Nahverkehrstarifs im verbundüberschreitenden Verkehr
- Anerkennung des Bayern-Tickets
- Im verbundüberschreitenden Verkehr Anerkennung von Fahrscheinen mit BahnCard-Ermäßigungen; möglichst Anerkennung von Fernverkehrsangeboten



## Verfahren

### Verfahrensart

- Europaweite öffentliche Ausschreibung

### Vergabestellen

- Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH
- Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg (MVI)

### Abstimmung der Planungen

- Aufgabenträger für den allgemeinen ÖPNV (Landkreise, kreisfreie Städte) wurden gemäß dem Bayerischen ÖPNV-Gesetz beteiligt, u. a. im Rahmen jährlicher Regionalkonferenzen.

### Zeitplan der Ausschreibung

- Bekanntmachung: Dezember 2012
- Angebotsabgabe: Februar 2013
- Zuschlag: April 2013

### Vertragslaufzeit

- Dezember 2013 bis Dezember 2016

### Wertung der Angebote

- Das wirtschaftlichste, nicht zwangsläufig das preisgünstigste Angebot erhält den Zuschlag, da auch Qualitätszusagen berücksichtigt werden, die über die Mindestanforderungen hinausgehen (u. a. Fahrzeugausstattung, Zugbegleiter-einsatz, Service, Fahrgastinformation).

### Betriebsaufnahme-vorbereitungen

- Bis zur Betriebsaufnahme muss das Verkehrsunternehmen regelmäßig die fristgerechte Umsetzung der Vorbereitungen nachweisen.



## Grundsätzliche Verantwortlichkeiten



### Kosten- und Erlösverteilung

- Prinzip der unternehmerischen Verantwortung: Die BEG schließt Nettoverträge, d. h., das Verkehrsunternehmen behält neben dem Zuschuss der BEG (Bestellerentgelt) alle Einnahmen aus dem Ticketverkauf (Anreiz, durch Kundenorientierung die Einnahmen zu erhöhen).
- Die BEG übernimmt aber wesentliche Risiken: Steigerungen der Infrastrukturgebühren, Energie- und Personalkosten werden zum Großteil durchgereicht (Anpassungen des Bestellerentgelts).

### Infrastruktur

- Die BEG hat keinen direkten Einfluss auf die Infrastruktur, trägt jedoch über das Bestellerentgelt die Nutzungsgebühren. Das Verkehrsunternehmen (nicht die BEG) schließt die Nutzungsverträge mit den Infrastrukturunternehmen:
  - DB Netz AG
  - DB Station&Service AG
  - Stadtwerke Ulm / Neu-Ulm GmbH (SWU) (Reaktivierungsstrecke)



## Teilnahme am BEG-Qualitätsmesssystem

Auch in Sachen Qualität stellt die BEG detaillierte Anforderungen an den zukünftigen Betreiber. Monatliche und jährliche Vorgaben für die Pünktlichkeit dürfen genauso wenig missachtet werden wie die konkreten Vorgaben zur Anschlussicherung. Zum Einsatz kommen wird zudem das Qualitätsmesssystem der BEG. Dessen Erhebungsmethode funktioniert wie folgt: Pro Netz finden jährlich – bei kleineren Netzen über einen Zeitraum von zwei Jahren – 200 offene und 200 verdeckte Tests sowie tausend Fahrgastbefragungen statt. In diesem Qualitäts-Check werden

die fünf Kriterien „Sauberkeit“, „Funktionsfähigkeit der Ausstattung“, „Service“, „Kundenorientierung bei Beschwerden“ und „Fahrgastinformation“ erfasst und mit einem Bonus-Malus-System hinterlegt. Die Bewertung der fünf Bereiche erfolgt mit zahlreichen Einzelkriterien, die objektiv und detailliert von externen Testern geprüft werden. Unterschreitet ein Verkehrsunternehmen die von der BEG vorgegebenen Zielwerte, muss es Strafzahlungen leisten, hat es Pluspunkte, bekommt es einen Bonus.



Das aktuelle Qualitätsranking finden Sie in den Bahnland-Bayern-News sowie unter [www.beg-qualitaetsranking.de](http://www.beg-qualitaetsranking.de).



Die BEG-eigene Verbindungsauskunft mit DEFAS-Daten ist unter [www.bayern-fahrplan.de](http://www.bayern-fahrplan.de) abrufbar.

## Vorgaben zur Fahrgastinformation

Die BEG schreibt vor, dass der künftige Betreiber seine Fahrgäste vor und während der Fahrt umfassend auch auf Basis von Echtzeitdaten informieren muss. Und zwar sowohl in den Fahrzeugen und an den Stationen als auch über elektronische Auskunftsmethoden wie Internet oder mobile Endgeräte. Der zukünftige Betreiber verpflichtet sich, alle Daten in das „Durchgängige elektronische Fahrgastinformations-

und Anschlussicherungssystem“, kurz DEFAS, einzuspeisen. DEFAS sammelt und speichert sogenannte Sollfahrpläne und Echtzeitinformationen der bayerischen Busse und Bahnen und stellt Fahrplanauskünfte per Schnittstelle anderen Systemen zur Verfügung. Der Zugriff auf die Daten steht grundsätzlich allen Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbänden und Betreibern von Auskunftsdiensten offen.

Verbindungsauskünfte, auch auf Basis von Echtzeitdaten, sollen über Internet und mobile Endgeräte abrufbar sein.





Verantwortlich für die Infrastruktur zwischen Senden und Weißenhorn ist die SWU Verkehr GmbH. Die Reisezeit zwischen Ulm und Weißenhorn soll ab Dezember 2013 weniger als 30 Minuten betragen.



### Nettovertrag als Anreiz – Einnahmen bleiben beim Betreiber

Die Bayerische Eisenbahngesellschaft schließt mit dem Bewerber, der das wirtschaftlichste Angebot abgibt, einen Verkehrsdurchführungsvertrag. Bei der Angebotsauswertung zählen neben dem Angebotspreis auch Qualitätszusagen, die über die Mindestforderungen der BEG hinausgehen. Der Vertrag ist ein sogenannter Nettovertrag, es gilt das Prinzip der unternehmerischen Verantwortung: Der Betreiber darf alle Einnahmen aus dem Ticketverkauf behalten. So liegt es im Interesse des Verkehrsunternehmens, die bestmögliche Qualität zu bieten. Denn das bringt mehr Fahrgäste und damit mehr Erlöse. Durch die Fahrkarteneinnahmen sind die Kosten aber nicht gedeckt. Deshalb zahlt die BEG dem

Betreiber einen Zuschuss, das sogenannte Bestellerentgelt. Im Rahmen ihrer Ausschreibungen legt die Bayerische Eisenbahngesellschaft den Fahrplan fest und macht Mindestvorgaben u. a. zum Service, zum Zugbegleitereinsatz, zu Sitzplatzkapazitäten, zur Pünktlichkeit oder zur Fahrgastinformation. Für die Umsetzung der Vorgaben ist allerdings der Betreiber selbst verantwortlich. Er kann jederzeit in unternehmerischer Entscheidung beispielsweise die Sitzplatzkapazitäten erhöhen oder mehr Zugbegleiter einsetzen, um Service und Sicherheit für seine Fahrgäste zu verbessern. Verstößt ein Verkehrsunternehmen gegen die vereinbarten Standards, erhebt die BEG Strafzahlungen.



© gregold-protat

## Die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG)

---

**i** Die Bayerische Eisenbahngesellschaft ist ein Unternehmen des Freistaats Bayern. Im Auftrag des Bayerischen Verkehrsministeriums plant, finanziert und kontrolliert die BEG den Regional- und S-Bahnverkehr in Bayern. Zu ihren wesentlichen Aufgaben gehören die Konzeption und Verbesserung von Fahrplänen sowie die Qualitätssicherung im bayerischen Schienenpersonenverkehr (SPNV). Die Aufträge für Verkehrsleistungen werden in Wettbewerbsverfahren vergeben. Den Auftrag erhält das Verkehrsunternehmen, welches das beste Angebot im Hinblick auf Preis und Qualität abgibt. Dadurch konnte die BEG in den letzten Jahren nicht nur das Fahrplanangebot, sondern auch Qualitätsmerkmale wie Pünktlichkeit, Komfort und Fahrgastinformation verbessern.

## Impressum

---

**Herausgeber:**  
Bayerische  
Eisenbahngesellschaft mbH  
Boschetsrieder Straße 69  
81379 München  
Tel. +49 89 748825-0  
Fax +49 89 748825-51  
info@bahnland-bayern.de  
www.bahnland-bayern.de/beg

**Geschäftsführer:** Fritz Czeschka  
**Verantwortlich für den Inhalt:**  
Wolfgang Oeser  
**Redaktion:**  
Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH  
Engel & Zimmermann AG  
**Gestaltung / Produktion:**  
www.heimrich-hannot.de

Stand: Dezember 2012

## Bahnland-Bayern- Onlinenews

---

Jetzt die kostenlosen **Bahnland-Bayern-Onlinenews** abonnieren!

Anmeldung unter  
[www.bahnland-bayern-news.de](http://www.bahnland-bayern-news.de)

Oder einfach mit dem Handy den **QR-Code** abfotografieren und direkt zur Anmeldung gelangen!

