



Sehr geehrte
Damen und Herren,

nach den Ausschreibungen im Bayerischen Oberland, Kissinger Stern und Main-Spessart-Gebiet folgt nun das vierte Wettbewerbsprojekt in diesem Jahr: der Ringzug West mit der NBS. Die Verkehre verbinden die Stadt Nürnberg mit München, Ingolstadt und Augsburg. Dabei wird der Regionalverkehr zwischen Nürnberg und Ingolstadt sowohl auf der Altstrecke über Treuchtlingen als auch auf der 2006 in Betrieb genommenen Neubaustrecke laufen.

Wir schreiben ein Grundangebot und eine Eventualposition aus. Das Grundangebot wird die BEG in jedem Fall beim zukünftigen Betreiber bestellen. Die Eventualposition würde den Stundentakt auf der NBS beinhalten. Ihre Beauftragung hängt jedoch vom Angebotspreis und von unseren Finanzmitteln ab. In den letzten zehn Jahren sind die Infrastrukturkosten permanent gestiegen. Zwar bezahlen diese offiziell die Verkehrsunternehmen für die Trassennutzung an DB Netz und für die Nutzung der Bahnhöfe an DB Station&Service, doch de facto übernimmt die BEG diese Kosten direkt über das Bestellerentgelt. Über die Hälfte unserer Gelder werden dadurch schon heute aufgezehrt, Tendenz steigend. Diese finanziellen Rahmenbedingungen schränken unseren Handlungsspielraum verstärkt ein.

Trotzdem wird es uns erneut gelingen, durch Wettbewerb Verbesserungen im Regionalverkehr zu erzielen.

Ihr Fritz Czeschka

Geschäftsführer der
Bayerischen Eisenbahngesellschaft

2012 Ringzug West und Neubaustrecke (NBS)

Ausschreibungsvorgaben der Bayerischen Eisenbahngesellschaft



Seit 2006 verkehrt der München-Nürnberg-Express auf der Neubaustrecke. Ab Ende 2016 wird die Verkehrsleistung im Wettbewerb gefahren.

Schneller von München nach Nürnberg

Einer Spange gleich verbinden die Strecken des Ringzugs West und die Neubaustrecke (NBS) die Metropolregion Nürnberg mit der Metropolregion München. Die NBS erstreckt sich in fast direkter Linie von Nürnberg über die Frankenalb bis nach Ingolstadt, von dort führt die Ausbaustrecke (ABS) durch die Hallertau weiter nach München. Etwas länger ist die historische Verbindung von Nürnberg über Treuchtlingen durch das Altmühltal nach Ingolstadt, die dort wieder auf die ABS nach München trifft. Ein Abzweig in Treuchtlingen führt über Donauwörth und das Lechfeld weiter nach Augsburg. Alle Strecken sind zweigleisig und elektrifiziert.

Mit der Inbetriebnahme der NBS im Jahr 2006 konnte die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) bei DB Regio erstmals einen schnellen Regionalverkehr zwischen München und Nürnberg bestellen. Mit der Vergabe im Wettbewerb will die BEG das Angebot sowohl vom Umfang her als auch in der Qualität verbessern. Neufahrzeuge sollen einen zeitgemäßen Komfort bieten. Die Fahrten von Nürnberg durch das Altmühltal werden gegenüber heute beschleunigt. Die BEG schreibt ein Grundangebot aus, das sich weitgehend am Status quo orientiert, und eine Eventualposition. Der bisherige Allersberg-Express ist nicht Bestandteil der Ausschreibung und soll in die Ausschreibung der S-Bahn Nürnberg integriert werden.



Die Ausschreibung verbessert das Angebot zwischen München und Nürnberg weiter.

Der Zeitplan

Angebote können bis Februar 2013 abgegeben werden; der Zuschlag erfolgt voraussichtlich im April 2013. Der neue Vertrag beginnt im Dezember 2016 und endet nach einer Laufzeit von zwölf Jahren.

Grundangebot

Im Rahmen der Ausschreibung gibt es ein Grundangebot, das die BEG in jedem Fall beim künftigen Betreiber bestellen wird. Auf der Neubaustrecke bleibt es im Grundangebot beim heutigen Zweistundentakt zwischen Nürnberg und Ingolstadt. Künftig gibt es an Werktagen nicht nur morgens ab Nürnberg, sondern neu auch nachmittags ab Ingolstadt jeweils einen ergänzenden Zug. Am Wochenende und Freitagnachmittag, wo es heute immer wieder zu Überbesetzungen kommt, wird es zusätzliche

Züge geben. Um die teuren, speziell für den Betrieb auf der Neubaustrecke adaptierten Fahrzeuge optimal und wirtschaftlich nutzen zu können, wird es den anbietenden Verkehrsunternehmen freigestellt, die Fahrten über die Neubaustrecke in Ingolstadt enden zu lassen. In diesem Fall können Fahrgäste dort auf andere Züge in Richtung München umsteigen. Die Fahrpläne hat die BEG jedoch so konstruiert, dass jederzeit auch über Ingolstadt hinaus bis nach München durchgefahren werden kann und die Verkehrsunternehmen damit auch umsteigefreie Verbindungen von Nürnberg via Neubaustrecke nach München anbieten können. In jedem Fall muss jedoch morgens ein Zug nach München und nachmittags ein Zug von München umsteigefrei durchfahren.

Die etwas längere Route führt von Nürnberg über Treuchtlingen durch das Altmühltal nach Ingolstadt und München sowie über Donauwörth nach Augsburg. Hier wird es ein stündliches Angebot geben. Dabei müssen Fahrgäste zweistündlich in Treuchtlingen umsteigen, Richtung Augsburg zum Teil in den Fugger-Express. Ergänzend fahren stündlich Expresszüge von Nürnberg nach Treuchtlingen (Mo. – Fr.) und von Ingolstadt nach München (tgl.), sodass sich hier an den größeren Stationen für die Fahrgäste halbstündliche Fahrmöglichkeiten ergeben. Die Expresszüge halten bis Treuchtlingen in Schwabach, Roth, Georgensgmünd, Pleinfeld und Weißenburg. Die Halte der Expresszüge zwischen Ingolstadt und München stehen noch nicht abschließend fest, da die technische Realisierbarkeit auch von der künftigen Konzeption des Fernverkehrs abhängt, die derzeit noch nicht bekannt ist.

i

Das Grundangebot:

- Täglicher Stundentakt München – Ingolstadt – Treuchtlingen – Nürnberg (zweistündlich Umsteigen in Treuchtlingen)
- Täglicher Zweistundentakt Nürnberg – Ingolstadt auf der NBS mit Verdichtungen zum Stundentakt im Berufsverkehr und am Wochenende; täglich ein Zugpaar von und nach München
- Halbstündliches Angebot München – Ingolstadt (tgl.) sowie Treuchtlingen – Nürnberg (Mo. – Fr.)
- Zweistundentakt Nürnberg – Augsburg (Mo. – Fr. und Samstagvormittag)

Eventualposition

Die Eventualposition sieht ein nochmals erweitertes Betriebsprogramm vor. Sie beinhaltet den Stundentakt auf der NBS sowie den täglichen Halbstundentakt zwischen Nürnberg und Treuchtlingen. Die zweistündliche Verbindung nach Augsburg soll auch Samstagnachmittag und Sonntag angeboten werden. Die Beauftragung der Eventualposition hängt aber letztlich vom Angebotspreis der Bieter und von den Finanzmitteln der BEG ab. Denn die in den letzten zehn Jahren um 55 Prozent gestiegenen Infrastrukturkosten, die die Verkehrsunternehmen in Bayern an DB Netz für die Trassennutzung und an DB Station&Service für die Nutzung der Bahnhöfe zu entrichten haben, zahlt die BEG. Sie zehren schon heute 60 Prozent der in Bayern für die Bestellung des Regionalverkehrs zur Verfügung stehenden Gelder auf (siehe auch S. 9).

Wie alles begann

Die Preis-anfrage für die Verkehrsleistungen von Nürnberg über die 2006 fertig gestellte NBS und die ABS weiter nach München konnte DB Regio für sich

entscheiden. So verbindet seit Dezember 2006 der München-Nürnberg-Express die Frankenmetropole mit der Landeshauptstadt auf direktem Weg im Zweistundentakt. Zwischen Ingolstadt und München ergänzen weitere Züge des München-Nürnberg-Express das schnelle Angebot werktags fast zum Stundentakt. Zwischen Allersberg und Nürnberg stockt der Allersberg-Express das Angebot werktags auf mindestens stündliche Fahrmöglichkeiten auf.

Übergangskonzept

Der Verkehrsvertrag für die Leistungen des München-Nürnberg-Express und des Allersberg-Express zwischen der BEG und DB Regio endet wie vorgesehen im Dezember 2013. Wegen des langen Vorlaufs zur Fahrzeugbeschaffung können die Verkehrsleistungen mit Neufahrzeugen erst zum Jahresfahrplan 2017 in Betrieb genommen werden. Für den Zeitraum zwischen Dezember 2013 und Dezember 2016 werden die Verkehrsleistungen im Rahmen eines Übergangskonzepts, das sich noch im Planungsstadium befindet, bei DB Regio beauftragt.



Woher kommt der Name „Ringzug West“?

Die beiden bayerischen Metropolen München und Nürnberg sind über eine östliche und eine westliche Route verbunden. Die Ostroute führt über Regensburg, die Westroute über Ingolstadt und Treuchtlingen. Der westliche Teil dieses „Ringzugs“ ist jetzt Bestandteil der Ausschreibung. Damit wird es keinen vollständigen Ring mehr geben. Im Zuge der Ausschreibung soll der künftige Betreiber einen neuen geeigneten Namen zur Vermarktung der jetzt ausgeschriebenen Verkehre finden.



Den vorliegenden Flyer können Sie auch herunterladen unter:
www.beg-ausschreibungen.de



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 Anschluss-sicherung.

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 1.000 Fahrgastbe-

fragungen statt. In diesem Qualitätscheck 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.

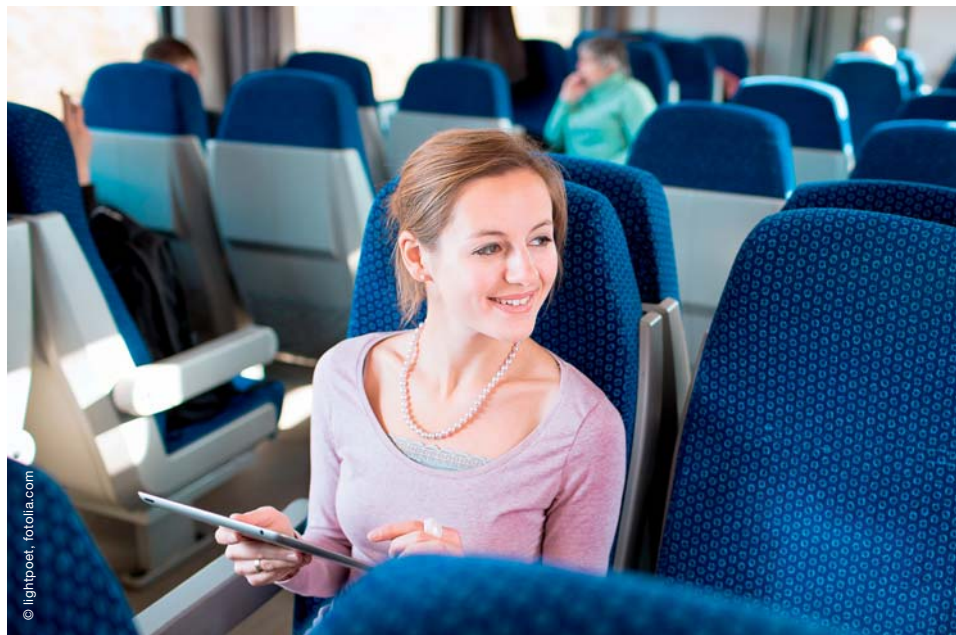
Mehr Sitzplätze im Berufsverkehr

Hinsichtlich der Fahrzeuge gibt die BEG in der Ausschreibung Mindeststandards vor: Es sind Neufahrzeuge mit hoher Kapazität gefordert. Die BEG macht dabei Mindestvorgaben zur Sitzplatzanzahl bei stark frequentierten Zügen im Berufs- und Schülerverkehr sowie im Freizeitverkehr am Wochenende. In den Hauptverkehrszeiten soll es bei den Fahrten in die Ballungszentren deutlich mehr Sitzplätze geben.

Für den Einsatz auf der NBS müssen die Fahrzeuge druckfest sein. Entscheidet sich das Verkehrsunternehmen für lokbespannte Züge, dürfen die Loks nicht älter als Baujahr 2000 sein. Die Auswahl des Fahrzeugherstellers und -modells obliegt dabei dem künftigen Betreiber. Um Fahrgästen in Rollstühlen eine möglichst reibungslose Fahrt zu gewährleisten, soll jeder Zugteil mit mindestens einem Rollstuhlplatz ausgestattet sein. Nicht zuletzt müssen die eingesetzten Fahrzeuge durch variabel ausgestattete Mehrzweckbereiche auch die Möglichkeit schaffen, Fahrräder, Kinderwagen und sperriges Gepäck problemlos zu transportieren.



Das aktuelle Qualitätsranking finden Sie vierteljährlich in den Bahnland-Bayern-News sowie unter www.beg-qualitaetsranking.de



Neufahrzeuge mit hoher Kapazität sollen zukünftig Überbesetzungen vermeiden und entspanntes Bahnfahren ermöglichen.



Wettbewerbsprojekt Ringzug West und NBS

Wesentliche Inhalte der Ausschreibung
(Stand August 2012)



- Stundentakt
 - - - Zweistundentakt
 - · · Zusätzlich einzelne Züge
 - Zusätzlicher Verkehr (nur teilweise dargestellt)
- Aus Übersichtsgründen sind nicht alle Haltepunkte dargestellt.



Netz und Angebot

Streckennetz

- München – Ingolstadt – Treuchtlingen – Nürnberg
- Ingolstadt – Neubau-strecke (NBS) – Nürnberg
- Augsburg – Donauwörth – Treuchtlingen – Nürnberg

Traktionsart

- Elektrisch

Derzeitiger Betreiber

- DB Regio AG

Künftiges Grundangebot

- Täglicher Stundentakt München – Ingolstadt – Treuchtlingen – Nürnberg
- Täglicher Zweistundentakt Nürnberg – NBS – Ingolstadt mit einzelnen Verdichtungen zum Stundentakt

(der „Allersberg-Express“ wird in etwa im heutigen Umfang in die S-Bahn Nürnberg integriert)

- Stundentakt Nürnberg – Augsburg (Mo. – Fr. und Samstagvormittag)

Verbesserungen gegenüber heute

- Kapazitätserweiterung zu nachfragestarken Zeiten auf der NBS (vsl. mit Umsteigen in Ingolstadt)
- Deutlich mehr Sitzplätze im Berufsverkehr im Zulauf auf die Ballungsräume
- Ganztägig halbstündliche Verbindung München – Ingolstadt (tgl.) und Nürnberg – Treuchtlingen (Mo. – Fr.)

- z. T. leichte Fahrzeitverkürzungen Nürnberg – Treuchtlingen – München

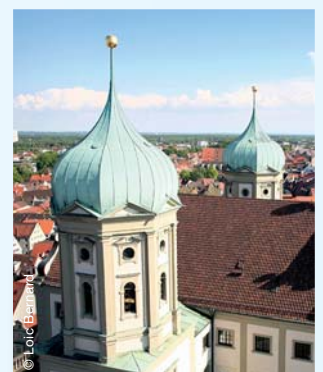
Angebotsumfang

- Etwa 5,6 Mio. Zugkilometer im Jahr
- Steigerung um ca. fünf Prozent gegenüber heute

Eventualposition

- Täglicher Stundentakt auf der NBS
- Halbstündliches Angebot Treuchtlingen – Nürnberg auch am Wochenende
- Zweistundentakt Nürnberg – Augsburg auch am Wochenende
- Umsetzung abhängig von Finanzierbarkeit (insbesondere Trassengebühren NBS)

Augsburg





Wichtige Mindestvorgaben

Fahrzeuge

- Neufahrzeuge (Auswahl des Fahrzeugherstellers und -modells sowie der Ausstattungsdetails ist dem Verkehrsunternehmen überlassen)
- Wegen der hohen Investitionssumme erleichtert der Freistaat die Finanzierung durch eine Kapitaldienstgarantie

Fahrradmitnahme

- Große Mehrzweckbereiche

Barrierefreiheit

- Barrierefreier Einstieg mit fahrzeuggebundener Einstiegshilfe
- Mindestens zwei Rollstuhlplätze im Fahrgastraum pro Zugteil

Qualität

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

Kapazitäten

- Mindestvorgaben für Sitzplätze bei stark frequentierten Zügen im Berufs-, Schüler- und Freizeitverkehr

Zugbegleiter

- Mindestquote 100 Prozent (teilweise zwei Zugbegleiter)
- Detaillierte Vorgaben zu Qualifikation und Ausbildung



Franzosenkirche in Schwabach

Fahrgastinformation

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

Vertrieb

- Verkauf am Bahnhof oder im Zug durch Personal oder Automaten (Vertriebsweg ist grundsätzlich dem Verkehrsunternehmen überlassen)
- Personenbedienter Verkauf mit Mindestöffnungszeiten in Nürnberg Hbf, Schwabach, Roth, Weißenburg (Bay.), Treuchtlingen, Donauwörth, Augsburg Hbf, Ingolstadt Hbf, Rohrbach (Ilm), Pfaffenhofen (Ilm), Reichertshausen (Ilm),

- Dachau Bf, München Hbf
- Auch bei Kaufmöglichkeit am Bahnhof: Ticketerwerb im Zug mit Aufpreis möglich

Tarif

- Anwendung von DB-Nahverkehrstarif und Sonderangeboten (z. B. Bayern-Ticket); möglichst Tarifkooperation mit Fernverkehr
- Sonderangebote außerhalb der Hauptverkehrszeiten: Kurzstreckenticket (50 km hin und zurück), Freizeitkarte als übertragbare Monatskarte
- Verkauf und Anerkennung der Verbundtarife von MVV, VGN, AVV und ggf. eines zukünftigen Ingolstädter Verbunds



Verfahren

Verfahrensart

- Europaweite öffentliche Ausschreibung

Vergabestellen

- Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH

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: Juli 2012
- Angebotsabgabe: Februar 2013
- Zuschlag: April 2013

Vertragslaufzeit

- Dezember 2016 bis Dezember 2028

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, Zugbegleitereinsatz, Service, Fahrgastinformation).

Betriebsaufnahme-vorbereitungen

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



Grundsätzliche Verantwortlichkeiten



Altstadt von Nürnberg



Eichstätt

Kosten- und Erlösverteilung

- Prinzip der unternehmerischen Verantwortung: BEG schließt Nettovertrag, d. h., das Verkehrsunternehmen behält neben dem Zuschuss der BEG (Bestellerentgelt) alle Einnahmen aus dem Ticketverkauf (Anreiz, durch Kundenorientierung die Einnahmen zu erhöhen).
- 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 (Strecken)
 - DB Station&Service AG (Stationen)

In jedem Zug mindestens ein Zugbegleiter

Um den Fahrgästen einen umfangreichen Service zu garantieren, schreibt die BEG auf allen Strecken grundsätzlich eine Zugbegleiterquote von 100 Prozent vor, d. h., jeder Zug muss mit mindestens einem Zugbegleiter besetzt sein. Zu den Hauptverkehrszeiten an Werktagen sind bei über 500 Sitzplätzen pro Zug mindestens zwei Zugbegleiter einzusetzen. An Wochenenden und Feiertagen verlangt die BEG in allen Zügen tagsüber ebenfalls mindestens zwei Zugbegleiter. Auch die Ausbildung und Qualifikation des Zugpersonals werden von der BEG klar definiert. So sind u. a. Fahrgastbetreuung und Fahrgastinformation, Störungs- und Notfallmanagement im Zug, Voranmeldung von Übergangsreisenden sowie Hilfestellungen für mobilitätseingeschränkte Personen vom Zugbegleitpersonal zu leisten.



Die BEG schreibt mindestens einen, teilweise zwei Zugbegleiter pro Zug vor.



Was fordert die BEG beim Vertrieb

Der zukünftige Betreiber muss der BEG Folgendes zusichern: Der Fahrgast muss ohne besonderen Aufwand jederzeit einen Fahrschein kaufen können. Die BEG fordert an jeder Station umfassende Informationen darüber, wo Tickets zu erwerben sind. Fahrkarten müssen an mindestens 13 Stationen am Schalter erhältlich sein (siehe Infokasten). Die Ausgestaltung der weiteren Vertriebswege – entweder an Stationen oder im Zug über Automaten oder Personal – ist grundsätzlich dem Betreiber überlassen. Falls kein Verkauf an der Station angeboten wird, muss der Verkauf im Zug ohne Aufpreis über Zugbegleiter oder Automaten erfolgen. Entscheidet sich das Unternehmen für den Verkauf am Bahnhof, dann gilt: Wenn ein Fahrgast trotz geöffneten Schalters oder betriebsbereiten Automaten keinen Fahrschein vor der Fahrt erworben hat, kann er einsteigen und muss sich

unverzüglich beim Zugbegleiter melden. Für diesen Fall muss der Fahrgast ein Ticket im Zug nachlösen können, ohne dabei als Schwarzfahrer zu gelten. Das Verkehrsunternehmen darf dann den sogenannten Bordpreis verlangen – derzeit meist zwei Euro Aufpreis gegenüber dem Normalpreis. Zudem erwartet die BEG an mindestens zwei im Ausschreibungsnetz zentral gelegenen Orten die Einrichtung eines Kundencenters, das jeweils von Montag bis Freitag von 08:00 bis 18:00 Uhr geöffnet sein muss. Dort erhalten die Fahrgäste neben Tarif- und Fahrplanauskünften auch Informationen über Sehenswürdigkeiten und aktuelle Veranstaltungen. Auch Fundaschen können dort abgeholt werden.



Personenbedienter Verkauf an mindestens 13 Stationen

Die BEG verlangt den Ticketverkauf am Schalter an folgenden Orten und gibt Mindestöffnungszeiten vor:

1. Nürnberg Hbf
2. Schwabach
3. Roth
4. Weißenburg (Bay.)
5. Treuchtlingen
6. Donauwörth
7. Augsburg Hbf
8. Ingolstadt Hbf
9. Rohrbach (Ilm)
10. Pfaffenhofen (Ilm)
11. Reichertshausen (Ilm)
12. Dachau Bf
13. München Hbf



Tarif – was die BEG fordert:

- Anerkennung von DB-Nahverkehrstarif und Sonderangeboten (z. B. Bayern-Ticket)
- Freizeitkarte als übertragbare Monatskarte mit 25 Prozent Ermäßigung gegenüber Normalpreis
- Kurzstreckenticket (50 km hin und zurück) zum halben Normalfahrpreis; Mitnahme eigener Kinder bis einschließlich 14 Jahre unentgeltlich
- Anerkennung der Verbundtarife des AVV, MVV und VGN, auch im Falle einer Erweiterung des VGN-Gebiets bis Kinding oder einer Verbundneugründung im Raum Ingolstadt



In ihren Ausschreibungen macht die BEG auch immer Mindestvorgaben hinsichtlich Tarif und Vertrieb.

Vorgaben bei der Tarifgestaltung

Neben der Anerkennung der bisher gültigen Nahverkehrstarife erwartet die BEG die Einführung von Sonderangeboten im Freizeitverkehr: Gefordert ist z. B. eine übertragbare Monatskarte (Freizeitkarte), die von Montag bis Freitag ab 09:00 Uhr, am Wochenende und an Feiertagen ganztags gültig ist. Bei Fahrten innerhalb von Verbänden gelten die Bestimmungen der jeweiligen Verkehrsverbünde (AVV, MVV, VGN). Sofern während der Vertragslaufzeit eine Verbunderweiterung realisiert oder ein neuer Verbund gegründet wird, verlangt die

BEG die Anerkennung der Verbundfahrtscheine unter der Voraussetzung, dass damit keinerlei wirtschaftliche Nachteile für den Betreiber und keine zusätzlichen Kosten für den Freistaat entstehen.



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 bayeri-

schen 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.



Die BEG-eigene Verbindungsauskunft mit DEFAS-Daten ist unter www.bayern-fahrplan.de abrufbar.



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

Infrastrukturgebühren gefährden den Wettbewerb

Weder die Gleise noch die Bahnhöfe gehören dem Freistaat oder der BEG. Für die gesamte Infrastruktur ist nach dem Grundgesetz der Bund zuständig. DB Netz als Unternehmen des Bundes ist daher verantwortlich für die Gleise, DB Station&Service für die Stationen. Beide Töchter der DB AG erheben Gebühren für die Trassen- bzw. Stationsnutzung, die sogenannten Infrastrukturgebühren. Diese Gebühren werden von der BEG und anderen Auftraggebern im Regionalverkehr bezahlt.

Die Bundesländer erhalten vom Bund sogenannte Regionalisierungsmittel, mit denen sie den Regional- und S-Bahn-Verkehr bezuschussen. Während diese Mittel vom Bund um nur 1,5 Prozent pro Jahr erhöht werden, steigen die Infrastrukturgebühren der DB-Töchter wesentlich stärker an – in den letzten zehn Jahren um rund 55 Prozent. So zahlt die BEG heute etwa 200 Millionen Euro mehr an Infrastrukturgebühren als noch im Jahr 2000. Diese stetige Steigerung

gefährdet daher mittel- bis langfristig das Verkehrsangebot auf der Schiene. Zusätzliche Angebotsverbesserungen, wie z. B. die Eventualposition im Rahmen der Ausschreibung Ringzug West / NBS, kann die BEG daher nur unter Vorbehalt der Finanzierung beauftragen.

Für den Ausbau der Gleise und Stationen ist der Bund zuständig.



© Uwe Mielthe

i

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.

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: August 2012

Bahnland-Bayern- Onlinenews

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

Anmeldung unter
www.bahnland-bayern-news.de

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

