Bahnland Bayern

Ausschreibungen

2018 | S-Bahn München

Vorgaben der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG)

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Münchner S-Bahn-System stehen die größten Veränderungen seit der Inbetriebnahme im Jahr 1972 an. Die 2. Stammstrecke beseitigt das bisherige Nadelöhr zwischen Laim und Leuchtenbergring: Die S-Bahn kann endlich wieder mit Stadt und Region mitwachsen. Das neue Betriebskonzept sieht zur Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke im Jahr 2026 eine deutliche Angebotserweiterung vor. Parallel dazu steht der sukzessive Austausch der kompletten S-Bahn-Flotte durch Neufahrzeuge an. Außerdem werden wir die Verkehrsleistungen der S-Bahn München erstmals im Wettbewerb vergeben. All diese einschneidenden Veränderungen fallen in die Laufzeit des 1. Münchner S-Bahn-Vertrags, der voraussichtlich im Dezember 2019 beginnt und gegen Ende der 2020er-Jahre enden wird. Oberste Priorität hat die Gewährleistung der Betriebsstabilität des komplexen S-Bahn-Systems, das bereits heute an seiner Kapazitätsgrenze angelangt ist. Aufgrund dieser Gegebenheiten besitzt der jetzt zur Vergabe anstehende 1. Münchner S-Bahn-Vertrag einige Besonderheiten: Er besteht aus zwei Betriebsstufen. Er ist als Bruttovertrag mit Anreizelementen ausgestaltet. Und wir haben uns dazu entschlossen, das Netz nicht in einzelne Lose aufzuteilen, wie das beispielsweise bei der S-Bahn Nürnberg der Fall war.

Ihr Dr. Johann Niggl
Sprecher der Geschäftsführung der Bayerischen Eisenbahngesellschaft

Ihr Thomas Prechtl
Geschäftsführer der Bayerischen Eisenbahngesellschaft

© BEG / Holger Rauner

Von allen Netzen im Bahnland Bayern befördert die Münchner S-Bahn mit weitem Abstand die meisten Fahrgäste: Mehr als 800.000 sind es pro Tag.

Die Vergabe der Verkehrsleistungen der S-Bahn München erfolgt in einem europaweit bekanntgemachten Verhandlungsverfahren mit vorgeschaltetem Teilnahmewettbewerb. Die Bewerber mussten im Teilnahmewettbewerb zunächst ihre wirtschaftliche, finanzielle, technische und berufliche Fähigkeit nachweisen. Dazu zählen unter anderem Referenzen zur Erbringung von S-Bahn-Verkehrsleistungen und der Nachweis über eine ausreichende Anzahl geeigneter Fahrzeuge. Der 1. Münchner S-Bahn-Vertrag ist in zwei Betriebsstufen unterteilt.

Zwei Betriebsstufen

■ **1. Betriebsstufe: bis zur Inbetriebnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke**

Die Leistungen der Betriebsstufe 1 entsprechen grundsätzlich den Anforderungen des zweijährigen Übergangsvertrages, der Anfang 2018 gestartet ist. Weitere Angebotsverbesserungen zu den Hauptverkehrszeiten sind nicht möglich, weil die Infrastruktur bereits ausgereizt (Nadelöhr Stammstrecke) und auch die Zahl der zur Verfügung stehenden S-Bahn-Fahrzeuge begrenzt ist. Neben punktuellen Fahrplanverbesserungen und einzelnen Kapazitätserweiterungen werden bereits im Übergangsvertrag zusätzliche Anreizkomponenten für mehr Pünktlichkeit und Qualität gesetzt. Außerdem sieht dieser die Modernisierung der kompletten Fahrzeugflotte vom Typ ET 423 vor. Dadurch sollen vor allem vorhandene Kapazitäten besser genutzt, eine höhere Betriebsstabilität erreicht, die Fahrgastinformation verbessert und die Sicherheit erhöht werden. Im Rahmen des Übergangsvertrags werden darüber hinaus bis zu 21 zusätzliche Fahrzeuge vom Typ ET 420

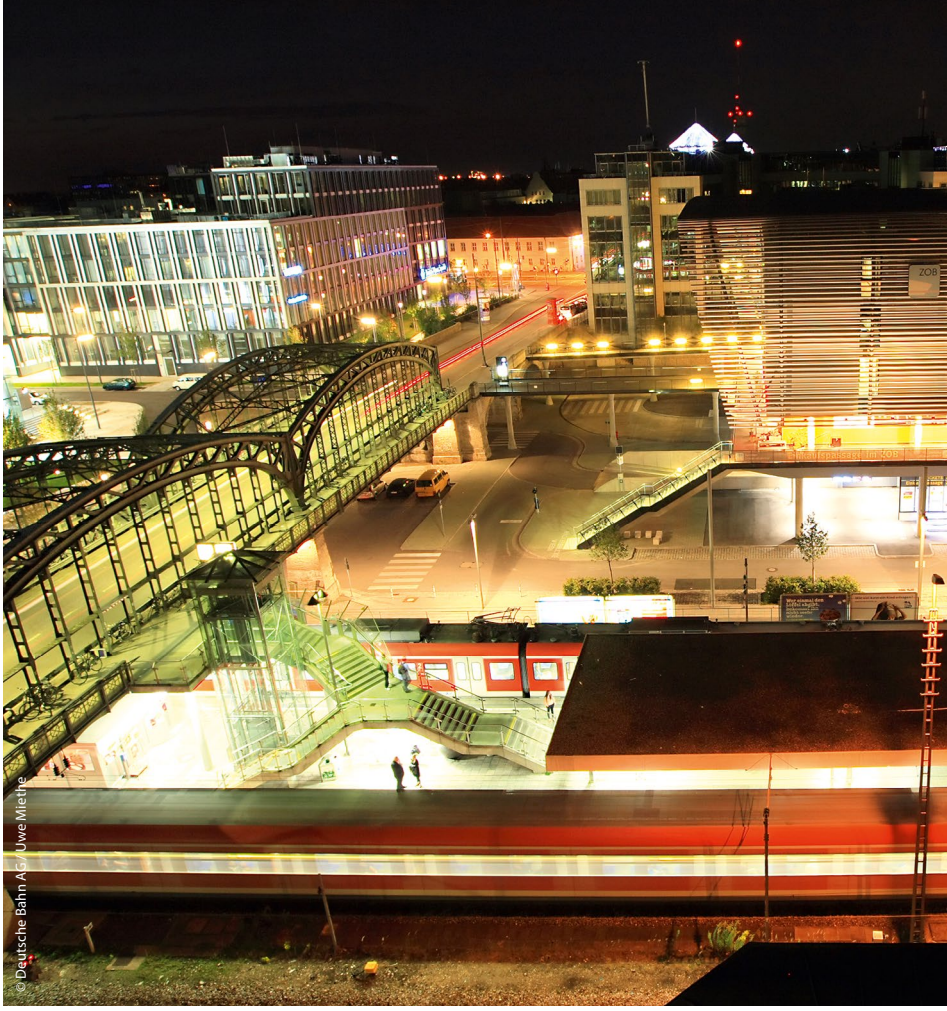
eingesetzt und für die Fahrt durch den Stammstreckentunnel ertüchtigt – zusammen mit den bereits heute vorhandenen 15 Fahrzeugen dieses Typs.

■ **2. Betriebsstufe: nach Inbetriebnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke**

Mit Inbetriebnahme der 2. S-Bahn-Stammstrecke kann die Betriebsstufe 2 realisiert werden. Erst mit Fertigstellung der zwei zusätzlichen Gleise durch die Münchner Innenstadt kann die BEG deutlich mehr Verkehrsleistungen bestellen und so das Angebot für die Fahrgäste spürbar verbessern. Das Startkonzept sieht unter anderem eine Steigerung von heute rund 950 auf künftig rund 1.250 Zugfahrten pro Tag durch die beiden Stammstreckentunnel vor. Die im Münchner S-Bahn-Netz zurückgelegten Zugkilometer pro Jahr werden um rund 45 Prozent erhöht. Der Grundtakt auf den meisten Linien soll von 20 auf 15 Minuten wechseln. Zusätzlich sollen Express-S-Bahnen nach Mammendorf, Herrsching, Ebersberg und zum Flughafen im 30-Minuten-Takt verkehren. Darüber hinaus sollen sogenannte Regional-S-Bahnen eingeführt werden. Diese fahren weit über das heutige Gebiet des Münchner Verkehrs- und Tarifverbunds hinaus – nämlich nach Buchloe und Landshut sowie im Wechsel mit der Express-S-Bahn nach Mammendorf in Richtung Mering / Augsburg.

Keine Aufteilung in Lose

Grundsätzlich befürwortet die BEG die Aufteilung eines großen Streckennetzes in verschiedene Pakete, in sogenannte Teillose. Diese Losbildung erleichtert es kleineren Verkehrsunternehmen, sich am Vergabeverfahren zu beteiligen. Einzelne S-Bahn-Linien könnten dann von unterschiedlichen Verkehrsunternehmen betrieben werden. Die Option, das Netz der S-Bahn München in einzelnen Losen auszuschreiben, hält die BEG vor Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke aber für nicht vertretbar. Angesichts der Umstellung auf ein völlig neues Betriebskonzept und des Einsatzes von Neufahrzeugen sind die Risiken für die Betriebsstabilität zu groß. Die BEG wird deshalb die komplette Verkehrsleistung an einen Betreiber vergeben.



© Deutsche Bahn AG / Uwe Miethe

Der Zeitplan

Die BEG vergibt die Verkehrsleistungen für den 1. Münchner S-Bahn-Vertrag für die Zeit ab Dezember 2019 im Rahmen eines wettbewerblichen Verfahrens nach europäischem Recht. Der Teilnahmewettbewerb endete im März 2018. Das anschließende Verhandlungsverfahren soll voraussichtlich Mitte 2019 abgeschlossen sein.

Die BEG hat sich entschieden, den 1. Münchner S-Bahn-Vertrag über den Zeitpunkt der Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke hinaus laufen zu lassen. Damit soll vermieden werden, dass die Inbetriebnahme der neuen Infrastruktur mit einem Betreiberwechsel zusammenfällt. Zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke soll der Betreiber bereits über ein eingespieltes Team und ausreichende Erfahrungen mit dem S-Bahn-Betrieb in München verfügen. Nur dann kann das Unternehmen seine Aufmerksamkeit ganz den Herausforderungen widmen, die mit der neuen Stammstrecke und dem völlig neuen Fahrplankonzept verbunden sind.

Die Laufzeit des 1. Münchner S-Bahn-Vertrags ist deshalb abhängig von der Fertigstellung der 2. Stammstrecke und derzeit noch nicht endgültig festgelegt. Der Vertrag beginnt voraussichtlich im Dezember 2019 und läuft bis mindestens Dezember 2027, längstens bis Dezember 2034. Der grundsätzlich bis Dezember 2019 laufende Übergangsvertrag beinhaltet eine Verlängerungsoption um ein Jahr. Entsprechend kann sich der Beginn des 1. Münchner S-Bahn-Vertrags eventuell auf Dezember 2020 verschieben.

Eine **Definition zum Verhandlungsverfahren** finden Sie auf Seite 8.

BRUTTO- STATT NETTOVERTRAG

Balance aus finanzieller Planbarkeit und Leistungsanreizen

Während die BEG bisher grundsätzlich sogenannte Nettoverträge abgeschlossen hat, beabsichtigt sie, den 1. Münchner S-Bahn-Vertrag als Bruttovertrag zu gestalten.

Bei einem **Nettovertrag** behält das Verkehrsunternehmen die vollen Fahrgelderlöse. Da die Betriebskosten in der Regel höher sind als die Erlöse, erhält der Betreiber von der BEG die Differenz aus den von ihm im Vorfeld kalkulierten Kosten und Erlösen, einschließlich eines Aufschlags für Risiko und Gewinn – das sogenannte Bestellerentgelt. Die Höhe des Bestellerentgelts ist über die Laufzeit des Verkehrsvertrags festgeschrieben. So liegt es im Interesse der Verkehrsunternehmen, die bestmögliche Qualität zu bieten. Denn das bringt mehr Fahrgäste und über die Fahrgeldeinnahmen auch höhere Erlöse.

Bei einem **Bruttovertrag** bleiben die Fahrgelderlöse hingegen grundsätzlich beim Besteller, konkret beim Freistaat. Das Verkehrsunternehmen erhält ausschließlich das Bestellerentgelt, also die von ihm kalkulierten Kosten einschließlich eines angemessenen Aufschlags für Risiko und Gewinn. Ohne die Erlöschancen liegt das Bestellerentgelt beim Bruttovertrag höher als beim Nettovertrag.

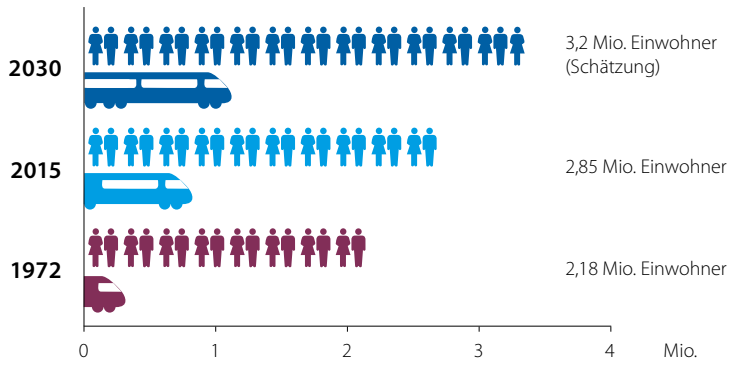
Bruttovertrag mit Anreizen auf Qualität

Der Bruttovertrag mit Anreizelementen ist ein Mischmodell: Es sichert dem Betreiber ein festes Bestellerentgelt und einen Bonus für besonders gute Leistungen zu, beziehungsweise zieht einen Malus für schlechte Leistungen ab. Anreize soll es auf Qualitätsaspekte, wie beispielsweise Pünktlichkeit, Sauberkeit und Sevice, geben. So besteht ein Anreiz, die Qualität hochzuhalten. Die Entscheidung der BEG, bei der S-Bahn München den Vertrag als Bruttovertrag in dieser Form zu gestalten, liegt daran, dass der Vorteil des Nettovertrages in München nicht voll zum Tragen kommt. Das starke Bevölkerungswachstum im Großraum München, die hohe Auslastung des Straßennetzes und die Parkplatzsituation führen fast zwangsläufig zu einem steigenden Fahrgastaufkommen.

Hinzu kommt, dass die Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke mit einer tiefgreifenden Umstellung des Betriebskonzeptes einhergeht. Im Falle eines Nettovertrages müsste der künftige Betreiber bei der Erstellung des Angebots die hieraus resultierenden Fahrgast- und Erlöszuwächse kalkulieren. Wegen der grundlegenden Veränderung des Fahrplankonzepts ist das sehr schwierig und wäre, genauso wie die Kalkulation der Bauphase, voraussichtlich mit deutlichen finanziellen Risikoaufschlägen verbunden, zumal die Schätzung der Verkehrsunternehmen bereits viele Jahre im Voraus erfolgen müsste. Auch aus diesem Grund hat sich die BEG entschieden, den 1. Münchner S-Bahn-Vertrag nach dem Grundprinzip eines Bruttovertrags mit Anreizelementen zu gestalten.

Bevölkerungsentwicklung in der Region München

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik, Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München



Die Bevölkerung im Großraum München wächst und wächst. Im Rahmen der 2. Betriebsstufe des 1. Münchner S-Bahn-Vertrags bestellt die BEG rund 45 Prozent mehr Verkehrsleistung.

Sukzessive Erneuerung der Fahrzeugflotte

Im Rahmen des Wettbewerbsverfahrens zum 1. Münchner S-Bahn-Vertrag ist vorgesehen, dass zunächst gebrauchte, stammstreckentaugliche S-Bahn-Fahrzeuge eingesetzt werden können. In der 2. Betriebsstufe wird zusätzlich der Einsatz einer neuen Fahrzeuggeneration gefordert. Diese soll die in der 1. Betriebsstufe eingesetzten Fahrzeuge sukzessive ersetzen.

Da die Beschaffung von Neufahrzeugen hohe Investitionen erfordert, beabsichtigt die BEG, dem Verkehrsunternehmen, das die Fahrzeuge beschafft, finanzielle Risiken teilweise abzunehmen und somit dessen Planungssicherheit zu erhöhen. Um möglichst günstige Finanzierungskonditionen zu erhalten, will die BEG die für die Beschaffung der Neufahrzeuge erforderliche Finanzierung selbst organisieren und dem künftigen Betreiber des S-Bahn-Netzes beistellen. Der Freistaat erleichtert die Finanzierung zudem durch eine **Kapitaldienstgarantie**. Diese Garantie des Freistaats schließt den Zahlungsausfall des Verkehrsunternehmens gegenüber dem Finanzier aus. Dadurch verspricht sich die BEG günstigere Finanzierungskonditionen.

Hinzu kommt das Instrument der **Wiedereinsatzgarantie**, die gewährleistet, dass die im 1. Münchner S-Bahn-Vertrag beschafften Neufahrzeuge auch im Folgevertrag zum Einsatz kommen. Bei einem möglichen Betreiberwechsel vom 1. zum 2. Münchner S-Bahn-Vertrag ist dadurch auch garantiert, dass die Fahrzeuge zu klar geregelten Bedingungen auf einen eventuell neuen Betreiber übergehen.

Nach Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke wird die bestehende S-Bahn-Flotte sukzessive durch Neufahrzeuge ersetzt.

Vorgaben der BEG zum Sitzplatzangebot

Die BEG macht Mindestvorgaben für die Zugbildung unter besonderer Berücksichtigung des Berufs- und Schülerverkehrs sowie des Freizeitverkehrs an Wochenenden und bei Großveranstaltungen.

An den Fahrkartenautomaten an S-Bahn-Stationen kann man auch Tickets über das Gebiet des MVV hinaus kaufen.

Forderungen bei Tarif und Vertrieb

Es ist vorgesehen, dass der BEG die Fahrgeldeinnahmen und -erlöse zugeschieden werden (Bruttovertrag). Daher gibt es detaillierte Vorgaben, wie die einzelnen Vertriebswege (personenbedienter Verkauf, Fahrausweisautomaten, Abo-Vertrieb, elektronischer Vertrieb) ausgestaltet und welche Maßnahmen zur Einnahmensicherung (Fahrscheinkontrollen) ergriffen werden müssen. Die Verfügbarkeit der verschiedenen Vertriebswege wird regelmäßig überprüft und bei Mängeln pönalisiert. Es muss das gesamte, im MVV-Gebiet gültige Tarifsortiment, einschließlich der in Regionalzügen gültigen Tarife für Fahrten über das S-Bahngebiet hinaus, verkauft werden. Im Falle der Erweiterung des S-Bahn-Verkehrs nach Augsburg muss auch das Tarifsortiment des Augsburger Verkehrs- und Tarifverbundes (AVV) anerkannt und vertrieben werden. Während der Vertragslaufzeit ist geplant, den Vertrieb aus dem 1. Münchner S-Bahnvertrag herauszulösen und separat auszuschreiben.

Sicherheitspersonal wird vorgeschrieben

Die BEG verpflichtet die Bieter dazu, Sicherheitspersonal einzusetzen. Das Sicherheitspersonal soll die Züge der S-Bahn München vor allem in den Abendstunden sowie an den Wochenenden am frühen Morgen bestreifen. Außerdem wird an bestimmten Stationen der Einsatz von Servicepersonal am Bahnsteig gefordert. Der zukünftige Betreiber wird zudem dazu verpflichtet, ein auf die Anforderungen der jeweiligen Strecken abgestimmtes Service- und Sicherheitskonzept zu entwickeln. Auch zur Qualifikation und Ausbildung des Sicherheits- und Servicepersonals macht die BEG detaillierte Vorgaben.

- Die Verlängerung der Express-S-Bahn nach Wasserburg im Stundentakt ist vorgesehen, sobald die Strecke elektrifiziert ist, frühestens zeitgleich mit der Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke.

Angebotsumfang

Betriebsstufe 1:

- Grundangebot: 20,59 Mio. Zugkilometer pro Jahr

Betriebsstufe 2:

- Erhöhung um voraussichtlich etwa 45 %

Der rund 29 Kilometer vor München liegende Flughafen „Franz Josef Strauß" ist mit den S-Bahn-Linien S 1 und S 8 an die bayerische Landeshauptstadt angeschlossen. Hier verlässt eine S 1 den Haltepunkt München Flughafen Besucherpark.

Schneller Umstieg zwischen S- und U-Bahn am Marienplatz auch künftig auf der 2. Stammstrecke.

Die Neufahrzeuge werden ebenso einen niveaugleichen Einstieg ermöglichen wie die derzeitigen S-Bahnen.

Wichtige Mindestvorgaben

Fahrzeuge

- Zunächst Gebrauchtfahrzeuge, die sukzessive durch Neufahrzeuge ersetzt werden

Wartung

- Die Neufahrzeuge sollen betreiberunabhängig über deren gesamten Lebenszyklus vom Hersteller gewartet werden

Fahrradmitnahme

- Ausreichend bemessene Mehrzweckbereiche

Barrierefreiheit

- Niveaugleicher Einstieg bei 96 cm Bahnsteighöhe
- Mindestens zwei Rollstuhlplätze im Fahrgastraum pro Zugteil

Qualität

- Hohe Anforderungen an Pünktlichkeit, Anschlusssicherung, Störfallmanagement, SEV, Kapazitäten, Information, Sauberkeit
- Einsatz umfangreicher Qualitätsmesssysteme zur Kontrolle, erweitert um die Bereiche Vertrieb, Stationen und Sicherheitspersonal
- Vertragsstrafen („Pönalen") bei Nichteinhaltung der Vorgaben
- Kundengarantien bei Verspätung über gesetzliche Anforderungen hinausgehend

Kapazität

- Mindestvorgaben für die Zugbildung unter besonderer Berücksichtigung des Berufs-/Schülerverkehrs sowie des Freizeitverkehrs an Wochenenden und bei Großveranstaltungen

Sicherheits- und Servicepersonal

- Einsatz von Sicherheitspersonal zur Bestreifung der S-Bahn vor allem in den Abendstunden und am frühen Morgen an den Wochenenden
- Einsatz von Servicepersonal am Bahnsteig an bestimmten Stationen
- 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

- Detaillierte Vertriebsvorgaben aufgrund des geplanten Bruttovertrags für personenbedienten Verkauf, Fahrausweisautomaten und Entwerter, Abo-Vertrieb, elektronische Medien und telefonischen Vertrieb und Reiseservice
- Mittelfristig ist die Herauslösung des Vertriebs im Rahmen eines Wettbewerbsverfahrens geplant

Tarif

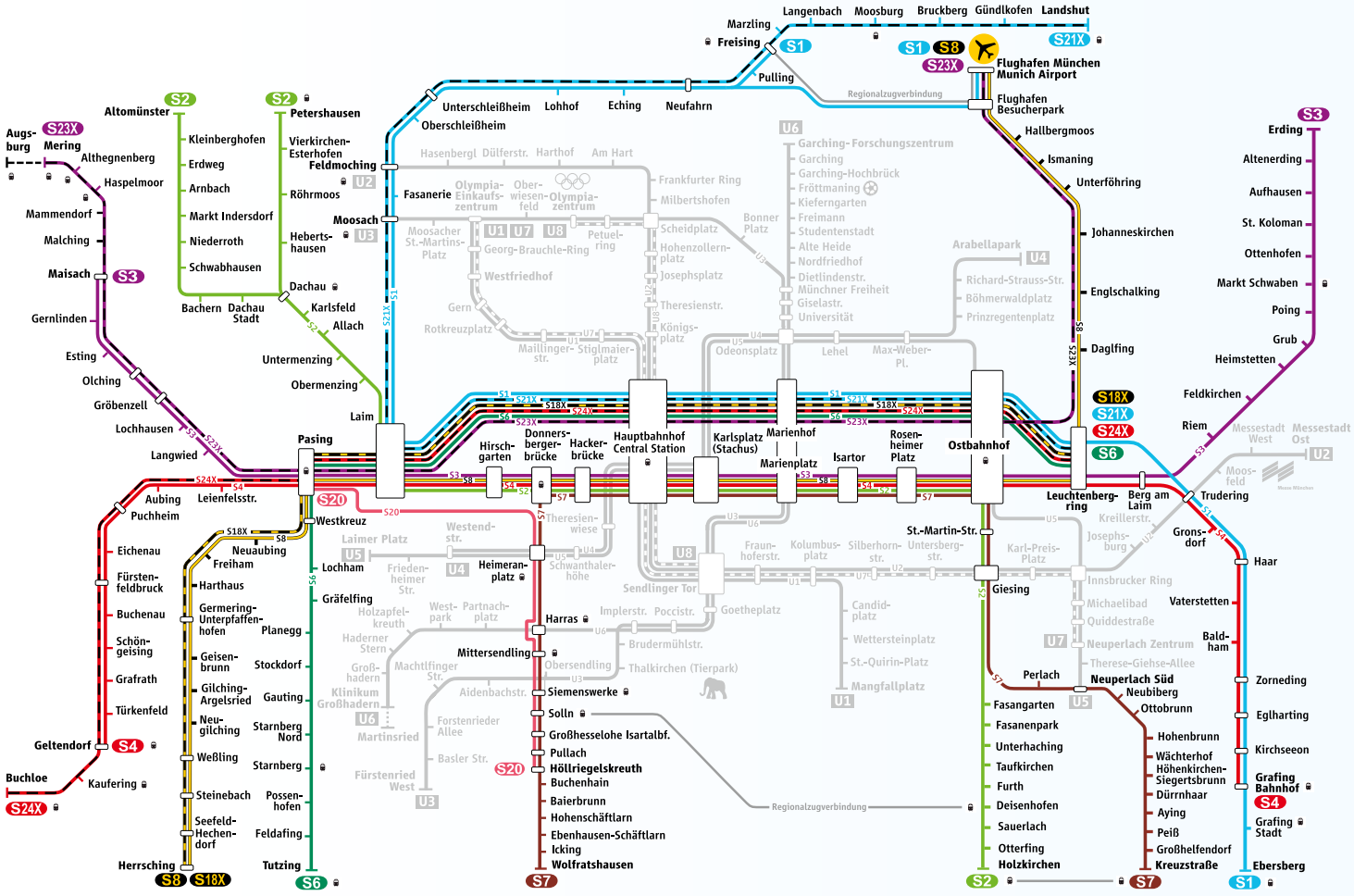
- Für ein- und ausbrechende Fahrten ist der Nahverkehrstarif (C-Preis der Beförderungsbedingungen DB AG) anzuerkennen und anzuwenden
- Anerkennung und Verkauf von Fernverkehrstickets ist wünschenswert
- MVV-Tarifsortiment ist anzuerkennen und anzuwenden
- Gleiches gilt für Tarife, die während der Laufzeit mit Zustimmung des Aufgabenträgers eingeführt werden
- Im Falle der Erweiterung des S-Bahn-Verkehrs nach Augsburg: zusätzlich Anwendung und Anerkennung des Tarif-Sortiments des Augsburger Verkehrs- und Tarifverbunds (AVV)

WETTBEWERBSPROJEKT „S-BAHN MÜNCHEN“

Wesentliche Inhalte der Vergabe

Region München: Das S-Bahn-Netz ab 2026

Planungsstand: April 2017



© MVV / Stand: April 2017

Netz und Angebot

Derzeitiger Betreiber

- DB Regio AG

Traktionsart

- Fahrleitungsgebunden (ausschließlich Triebwagen)

Liniennetz

Betriebsstufe 1
(ohne 2. Stammstrecke):

- Freising/Flughafen – Neufahrn – Laim – München Hbf – Ostbahnhof (S 1)
- Altomünster/Petershausen – Dachau – Laim – München Hbf – Ostbahnhof – Markt Schwaben – Erding (S 2)
- Mammendorf – Maisach – Pasing – München Hbf – Ostbahnhof – Deisenhofen – Holzkirchen (S 3)
- Geltendorf – Buchenau – Pasing – München Hbf – Ostbahnhof – Trudering (– Zorneding – Grafing – Ebersberg) (S 4)
- Tutzing – Starnberg – Pasing – München Hbf – Ostbahnhof – Zorneding – Grafing – Ebersberg (S 6)
- Wolfratshausen – Höllriegelskreuth – Pasing/– Donnersbergerbrücke – München Hbf – Ostbahnhof – Höhenkirchen-Siegertsbrunn – Aying – Kreuzstraße (S 7/S 20)
- Herrsching – Weßling – Germering-Unterpfaffenhofen – Pasing – München Hbf – Ostbahnhof – Flughafen (S 8)

Betriebsstufe 2
(Startkonzept 2. Stammstrecke):

- Freising/Flughafen – Neufahrn – Laim – 2. Stammstrecke – München Hbf – Leuchtenbergring – (ab Leuchtenbergring jede zweite Fahrt als Express-S-Bahn) – Grafing – Ebersberg (S 1)
- Altomünster/Petershausen – Dachau – Laim – 1. Stammstrecke – München Hbf – Ostbahnhof – Deisenhofen – Holzkirchen (S 2)
- Maisach – Pasing – 1. Stammstrecke – München Hbf – Ostbahnhof – Markt Schwaben – Erding (S 3)
- Geltendorf – Buchenau – Pasing – 1. Stammstrecke – München Hbf – Leuchtenbergring – Zorneding (– Grafing) (S 4)
- Tutzing – Starnberg – Pasing – 2. Stammstrecke – München Hbf – Leuchtenbergring (S 6)
- Wolfratshausen – Höllriegelskreuth – Donnersbergerbrücke – 1. Stammstrecke – München Hbf – Ostbahnhof – Höhenkirchen-Siegertsbrunn – Aying – Kreuzstraße (S 7)
- Höllriegelskreuth – Pasing (S 20)
- Herrsching – Weßling – Germering-Unterpfaffenhofen – Pasing – 1. Stammstrecke – München Hbf – Leuchtenbergring – Flughafen (S 8)

Regional- und
Express-S-Bahnen:

- Landshut – Freising – Laim – 2. Stammstrecke – München Hbf – Leuchtenbergring (S 21X)
- (ggf. Augsburg –) Mammendorf – Maisach – Pasing – 2. Stammstrecke – München Hbf – Flughafen (S 23X)
- Buchloe – Geltendorf – Fürstenfeldbruck – Pasing – 2. Stammstrecke – München Hbf – Leuchtenbergring (S 24X)
- Herrsching – Weßling – Pasing – 2. Stammstrecke – München Hbf – Leuchtenbergring (S 18X)

Künftiges Grundangebot

Betriebsstufe 1:

- Entspricht weitgehend dem Angebot des Status quo (ab Dezember 2017)

Betriebsstufe 2:

- Das Angebot wird auf den meisten Linienästen geändert
- Einige Linienäste verbleiben im 10-/20-/40-Minuten-Taktsystem. Dabei ändert sich die Angebotsstruktur gegenüber der Betriebsstufe 1 nicht:
  - Altomünster/Petershausen – Holzkirchen
  - Wolfratshausen – Kreuzstraße
- Die an allen Stationen haltenden S-Bahnen („konventionelle S-Bahnen") verkehren auf folgenden Linienästen und im 15-/30-Minuten-Taktsystem (in Klammern ist die Mindesttaktdichte montags bis freitags tagsüber aufgeführt):
  - Freising (30)/Flughafen (30): ergänzen sich ab Neufahrn zu einem 15-Minuten-Takt
  - Maisach (15); Mammendorf (30) wird künftig standardmäßig durch die Regional- bzw. Express-S-Bahn bedient
  - Geltendorf (30)/Buchenau (15)
  - Herrsching (30)/Weßling (15)
  - Starnberg (15)/Tutzing (15/30)
  - Grafing (30)/Zorneding (15); Ebersberg wird künftig standardmäßig mit Express-S-Bahnen bedient
  - Erding (30)/Markt Schwaben (15)
  - Flughafen über Ismaning (15)
- Beschleunigte S-Bahnen im heutigen MVV-Gebiet („Express-S-Bahnen") verkehren zu folgenden Endpunkten:
  - Mammendorf (30; kombiniert mit Regional-S-Bahn zukünftig nach Augsburg)
  - Herrsching (30)
  - Flughafen (30)
  - Ebersberg (30)
- Beschleunigte S-Bahnen über das heutige MVV-Gebiet hinaus („Regional-S-Bahnen") verkehren zu folgenden Endpunkten:
  - Landshut (60)
  - Mammendorf/zukünftig Augsburg (60)
  - Buchloe (30)

Verbesserungen gegenüber heute

Betriebsstufe 1:

- Die Verkehrsleistung entspricht im Wesentlichen dem Fahrplanangebot des Status quo

Betriebsstufe 2:

- Mit der 2. Stammstrecke ist annähernd eine Verdopplung der Fahrtenzahl durch die Münchner Innenstadt grundsätzlich möglich. Sie entlastet die bestehende Stammstrecke und lindert die netzweiten Auswirkungen von Störungen im Kernbereich
- Mit Einführung der Regional-S-Bahnen werden Landshut, Mammendorf/zukünftig Augsburg und Buchloe umsteigefreie Verbindungen in die Münchner Innenstadt erhalten
- Zudem profitieren Fahrgäste an stark frequentierten Halten dieser Regional-S-Bahnen im Bestandsnetz von beschleunigten Verbindungen
- Zusätzlich zu den Regional-S-Bahnen werden Express-S-Bahnen nach Mammendorf, Herrsching, Ebersberg und zum Flughafen eingeführt. Auch hier profitieren die Fahrgäste an stärker frequentierten Stationen von kürzeren Reisezeiten in die Münchner Innenstadt
- Die Verlängerung der Express-S-Bahn nach Wasserburg im Stundentakt ist vorgesehen,

sobald die Strecke elektrifiziert ist, frühestens zeitgleich mit der Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke.

Angebotsumfang

Betriebsstufe 1:

- Grundangebot: 20,59 Mio. Zugkilometer pro Jahr

Betriebsstufe 2:

- Erhöhung um voraussichtlich etwa 45 %

Der rund 29 Kilometer vor München liegende Flughafen „Franz Josef Strauß" ist mit den S-Bahn-Linien S 1 und S 8 an die bayerische Landeshauptstadt angeschlossen. Hier verlässt eine S 1 den Haltepunkt München Flughafen Besucherpark.

Schneller Umstieg zwischen S- und U-Bahn am Marienplatz auch künftig auf der 2. Stammstrecke.

Die Neufahrzeuge werden ebenso einen niveaugleichen Einstieg ermöglichen wie die derzeitigen S-Bahnen.

Wichtige Mindestvorgaben

Fahrzeuge

- Zunächst Gebrauchtfahrzeuge, die sukzessive durch Neufahrzeuge ersetzt werden

Wartung

- Die Neufahrzeuge sollen betreiberunabhängig über deren gesamten Lebenszyklus vom Hersteller gewartet werden

Fahrradmitnahme

- Ausreichend bemessene Mehrzweckbereiche

Barrierefreiheit

- Niveaugleicher Einstieg bei 96 cm Bahnsteighöhe
- Mindestens zwei Rollstuhlplätze im Fahrgastraum pro Zugteil

Qualität

- Hohe Anforderungen an Pünktlichkeit, Anschlusssicherung, Störfallmanagement, SEV, Kapazitäten, Information, Sauberkeit
- Einsatz umfangreicher Qualitätsmesssysteme zur Kontrolle, erweitert um die Bereiche Vertrieb, Stationen und Sicherheitspersonal
- Vertragsstrafen („Pönalen") bei Nichteinhaltung der Vorgaben
- Kundengarantien bei Verspätung über gesetzliche Anforderungen hinausgehend

Kapazität

- Mindestvorgaben für die Zugbildung unter besonderer Berücksichtigung des Berufs-/Schülerverkehrs sowie des Freizeitverkehrs an Wochenenden und bei Großveranstaltungen

Sicherheits- und Servicepersonal

- Einsatz von Sicherheitspersonal zur Bestreifung der S-Bahn vor allem in den Abendstunden und am frühen Morgen an den Wochenenden
- Einsatz von Servicepersonal am Bahnsteig an bestimmten Stationen
- 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

- Detaillierte Vertriebsvorgaben aufgrund des geplanten Bruttovertrags für personenbedienten Verkauf, Fahrausweisautomaten und Entwerter, Abo-Vertrieb, elektronische Medien und telefonischen Vertrieb und Reiseservice
- Mittelfristig ist die Herauslösung des Vertriebs im Rahmen eines Wettbewerbsverfahrens geplant

Tarif

- Für ein- und ausbrechende Fahrten ist der Nahverkehrstarif (C-Preis der Beförderungsbedingungen DB AG) anzuerkennen und anzuwenden.
- Anerkennung und Verkauf von Fernverkehrstickets ist wünschenswert
- MVV-Tarifsortiment ist anzuerkennen und anzuwenden
- Gleiches gilt für Tarife, die während der Laufzeit mit Zustimmung des Aufgabenträgers eingeführt werden
- Im Falle der Erweiterung des S-Bahn-Verkehrs nach Augsburg: zusätzlich Anwendung und Anerkennung des Tarif-Sortiments des Augsburger Verkehrs- und Tarifverbunds (AVV)

Verfahren

Verfahrensart

- Verhandlungsverfahren mit vorgeschaltetem Teilnahmewettbewerb

  Im Teilnahmewettbewerb mussten die Bewerber ihre wirtschaftliche, finanzielle, technische und berufliche Fähigkeit zur Leistungserbringung der S-Bahn München nachweisen. U. a. über welche Referenzen sie zur Erbringung von S-Bahn-Verkehrsleistungen verfügen oder dass sie über eine ausreichende Anzahl geeigneter Fahrzeuge für die Erbringung der Leistungen der S-Bahn München verfügen. Anschließend hat die Bayerische Eisenbahngesellschaft mit den im Teilnahmewettbewerb erfolgreichen Bewerbern Verhandlungen aufgenommen.

Vergabestelle

- 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

- 06/2017: Start des Teilnahmewettbewerbs
- 03/2018: Abschluss des Teilnahmewettbewerbs
- 2018/2019: Durchführung Verhandlungsverfahren
- 12/2019: voraussichtlich Inbetriebnahme 1. Münchner S-Bahn-Vertrag

Vertragslaufzeit

- Voraussichtlich Dezember 2019 bis mindestens Dezember 2027 und maximal Dezember 2034

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, Service, Fahrgastinformation).

Betriebsaufnahmevorbereitungen

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

Bis es zur Unterschrift des Verkehrsdurchführungsvertrags kommt, müssen die Bieter ihre Fähigkeit zur Leistungserbringung nachweisen und das Angebot mit dem besten Preis-Leistungs-Verhältnis abgeben.

Grundsätzliche Verantwortlichkeiten

Kosten- und Erlösverteilung

- Die BEG schließt einen Bruttovertrag, d. h., das Verkehrsunternehmen erhält nur den Zuschuss der BEG (Bestellerentgelt); alle Erlöse aus dem Ticketverkauf verbleiben in dieser Zeit bei der BEG.
- Die BEG übernimmt weitere wesentliche Risiken: Steigerungen der Infrastrukturgebühren sowie der Energie- und Personalkosten werden zum Großteil vom Verkehrsunternehmen durchgereicht (Anpassungen des Bestellerentgelts).

Neufahrzeugfinanzierung und -weitergabe

- Um möglichst günstige Finanzierungskonditionen zu erhalten, beabsichtigt die BEG, die für die Beschaffung der Neufahrzeuge erforderliche Finanzierung selbst zu organisieren und dem ausgewählten Verkehrsunternehmen beizustellen. Wegen der hohen Investitionssumme erleichtert der Freistaat die Finanzierung zudem durch eine Kapitaldienstgarantie. Am Ende der Laufzeit des Verkehrsdurchführungsvertrags sollen die beschafften Neufahrzeuge samt deren Finanzierung im Rahmen der Vergabe des Folgeauftrags („2. Münchner S-Bahn-Vertrag“) allen interessierten Bewerbern beigestellt werden.

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).

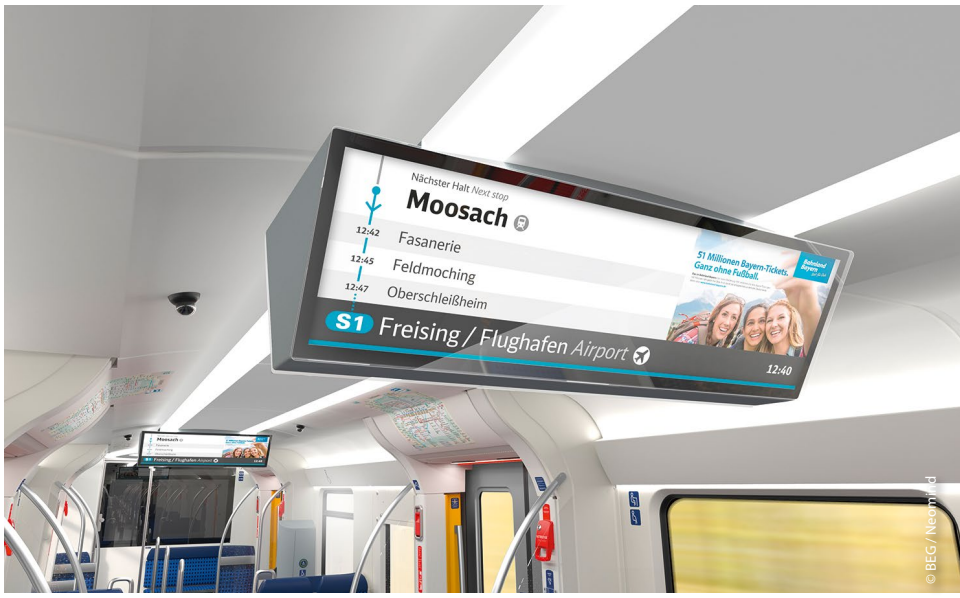
Hohe Qualitätsanforderungen

Bereits im Rahmen des Übergangsvertrags wird die S-Bahn München in das Qualitätsmesssystem der BEG integriert. Mit Hilfe von Tests und Befragungen misst die BEG seit einigen Jahren die Servicequalität der S-Bahn. Künftig haben diese Ergebnisse auch unmittelbare finanzielle Auswirkungen auf den Betreiber. Zu diesem Zweck finden im Netz der S-Bahn jährlich 425 offene und 400 verdeckte Tests sowie 1.000 Fahrgastbefragungen statt. Bei den Tests werden die Kriterien „Sauberkeit“, „Graffiti und Schadensfreiheit“, „Funktionsfähigkeit der Ausstattung“, „Service“, „Kundenorientierung bei Beschwerden“ und „Fahrgastinformation“ sowie die „Funktionsfähigkeit der Automaten“ und die „Kundenorientierung an Verkaufsstellen“ erfasst und mit einem Bonus- und Malus-System hinterlegt. Im Rahmen der verdeckten Tests wird auch das Sicherheitspersonal getestet. Die Bewertung aller Bereiche erfolgt anhand zahlreicher Einzelkriterien, die mittels Fahrgastbefragungen sowie objektiv und detailliert von externen Testern geprüft werden. Liegt die Qualität der S-Bahn unterhalb der vereinbarten Standards, muss das Verkehrsunternehmen Strafzahlungen an die BEG leisten. Werden die Anforderungen übererfüllt, erhält das Unternehmen einen finanziellen Bonus. Die Qualitätskriterien Pünktlichkeit und Zugausfälle werden wegen ihrer besonderen Bedeutung für den Fahrgast in anderen Systemen gesondert erfasst, bewertet und bei Nichteinhaltung der Vorgaben finanziell sanktioniert.

Das aktuelle **BEG-Qualitätsranking** sowie alle Jahreswerte ab 2008 finden Sie unter **www.beg-qualitaetsranking.de**.

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. Insbesondere wird eine bessere Kommunikation im Störfall gefordert. Und zwar sowohl in den Fahrzeugen und an den Stationen, als auch über elektronische Auskunftsmedien wie Internet oder mobile Endgeräte. Der zukünftige Betreiber verpflichtet sich, alle Daten in das „durchgängige elektronische Fahrgastinformations- und Anschlusssicherungssystem“, 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, Verkehrsverbünden und Betreibern von Auskunftsdiensten offen. Die Auskünfte werden auch im eigenen Auskunftsportal, dem Bayern-Fahrplan, dargestellt sowie in der Bayern-Fahrplan-App für iOS (Apple) und Android (Google). Neben der Lieferung von Echtzeitdaten muss vom künftigen Betreiber das Hintergrundsystem für die Darstellung von aktuellen Nachrichten sowie weiteren Unterhaltungsinhalten in den Fahrzeugen bereitgestellt werden.



Fahrgastinformation in Echtzeit – künftig auch in der S-Bahn.

Die BEG-eigene Verbindungsauskunft mit DEFAS-Daten ist unter **www.bayern-fahrplan.de** abrufbar. Unter „Weitere Dienste“ kann auch die App zum Bayern-Fahrplan heruntergeladen werden. Oder Sie laden die App direkt hier herunter:

Erhältlich im App Store

ANDROID APP ON Google play

Die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG)

Die Bayerische Eisenbahngesellschaft ist ein Unternehmen des Freistaats Bayern. Im Auftrag des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr plant, finanziert und kontrolliert die BEG den Regional- und S-Bahn-Verkehr in Bayern. Zu den wesentlichen Aufgaben der BEG gehören dabei die Konzeption und Verbesserung von Fahrplänen sowie die Qualitätssicherung. Die Aufträge für Verkehrsleistungen werden in Wettbewerbsverfahren vergeben. Den Auftrag erhält jeweils das Verkehrsunternehmen, welches das insgesamt wirtschaftlichste, also das qualitativ und preislich beste Angebot abgibt. Dadurch konnte die BEG in den letzten Jahren nicht nur das Fahrplanangebot, sondern auch Qualitätsmerkmale wie Pünktlichkeit, Komfort und Fahrgastinformation ständig verbessern. Große Erfolge waren unter anderem die Einführung des Bayern-Takts – ein Stundentakt für fast ganz Bayern – sowie des Bayern-Tickets.

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: Dr. Johann Niggl (Sprecher), Thomas Prechtl
Verantwortlich für den Inhalt:
Wolfgang Oeser
Redaktion:
Bayerische Eisenbahngesellschaft
ORCA AFFAIRS
Gestaltung / Produktion:
www.heimrich-hannot.de

Stand: August 2018

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!