

**BAHNLAND  
BAYERN**  
*Zeit für Dich.*



# Die Bayerische Eisenbahngesellschaft

Hintergrundinformationen für  
Entscheider im Schienennahverkehr

**Planung | Finanzierung | Qualitätssicherung**  
**Wir bewegen das Bahnland Bayern**



## Inhalt

Editorial .....	3
Die Bayerische Eisenbahngesellschaft bewegt das Bahnland Bayern .....	4
Bahnland Bayern – Zeit für Dich: Die neue Kampagne für den bayerischen SPNV .....	5
Planmäßig abfahren und ankommen: Die Bayerische Eisenbahngesellschaft plant den SPNV in Bayern .....	6
Verantwortlichkeiten im bayerischen SPNV .....	7
Grafik: Zuständigkeiten im Bahnland Bayern .....	8
Wirtschaftlichkeit und höhere Qualität: Die Finanzierung des bayerischen SPNV .....	10
Qualitätssicherung im bayerischen SPNV .....	12
Erfolgsgeschichte: Wettbewerb .....	12
Der Bayern-Fahrplan und das Projekt DEFAS: Fahrgastinformation – noch aktueller, noch besser .....	14
Das Bahnland Bayern – Zahlen und Fakten .....	15
Impressum .....	16

## Liebe Leserinnen und Leser,



im bayerischen Schienenpersonennahverkehr, kurz SPNV, hat sich in den letzten Jahren vieles verbessert: Seit 1996 haben wir das Fahrplanangebot um 34 Prozent erweitert. Inzwischen legen die bayerischen Regionalzüge und S-Bahnen in unserem Auftrag 110 Millionen Kilometer pro Jahr zurück – Rekord in Deutschland! Und in fast ganz Bayern haben wir mittlerweile einen Stundentakt, den Bayern-Takt, eingeführt, den wir beständig optimieren. Das freut vor allem die Fahrgäste: Seit 1996 stieg ihre Zahl um über 60 Prozent. 1996 erfolgte im Rahmen der Bahnstrukturreform die sogenannte Regionalisierung. Damals ging die Verantwortung für den SPNV vom Bund auf die Länder über. Der Freistaat war ab diesem Zeitpunkt für die Planung, Finanzierung und Qualitätssicherung der Verkehrsleistungen im bayerischen Regionalverkehr verantwortlich und gründete uns, die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG). Wir wollen den Fahrgästen vor allem

einen leistungsstarken und attraktiven S-Bahn- und Regionalverkehr bieten. Dabei spielt die Qualität eine entscheidende Rolle: Moderne Züge, attraktive Verbindungen, verständliche Fahrgastinformation und gut ausgebildetes Servicepersonal sind nur einige der zahlreichen Qualitätskriterien. Übrigens: Wussten Sie, dass der S-Bahn- und Regionalverkehr deutlich mehr kostet, als durch die Fahrgelderlöse eingenommen wird? Rund zwei Drittel der Kosten aller bayerischen Verkehrsleistungen im SPNV finanzieren sich daher aus Steuergeldern, die wir vom Bund erhalten und damit die Verkehrsleistungen bestellen. Deshalb vergeben wir die Verkehrsleistungen im Wettbewerb, denn so lassen sich Steuergelder sparen und gleichzeitig Qualität und Leistung im bayerischen SPNV verbessern. Ein kompliziertes System, das sich für Bayern bislang als sehr erfolgreich erwies. Hier möchten wir Ihnen dieses System und die BEG vorstellen, um Ihnen bei Ihren Entscheidungen zu helfen und Ihnen Hintergrundwissen zu bieten. Wir freuen uns auch künftig auf eine gute Zusammenarbeit mit Ihnen!

Ihr Fritz Czeschka  
Geschäftsführer der Bayerischen  
Eisenbahngesellschaft mbH

## Die Bayerische Eisenbahngesellschaft bewegt das Bahnland Bayern

Wie Sie wissen, ist Bayern auf einen leistungsstarken Schienenpersonennahverkehr (SPNV) angewiesen. So verfügt Bayern bereits heute sowohl in den Städten als auch in den ländlichen Regionen über ein attraktives Verkehrsangebot. Die Bayerische Eisenbahngesellschaft trägt dafür Sorge, dass der bayerische SPNV – also die Regionalzüge und die S-Bahnen – die steigenden Mobilitätsanforderungen unserer Gesellschaft erfüllt. Im Auftrag des Bayerischen Verkehrsministeriums plant, finanziert und kontrolliert die BEG die Verkehrsleistungen im bayerischen SPNV. Nicht zuständig ist sie für Busse, Tram- und U-Bahnen sowie für den Fernverkehr. Alleineigentümer der BEG ist der Freistaat

Bayern. Der Aufsichtsrat der BEG setzt sich daher aus drei Mitgliedern des Wirtschaftsministeriums sowie Mitgliedern aus dem Finanzministerium, dem Innenministerium, dem Bayerischen Städtetag, dem Bayerischen Landkreistag und dem Bayerischen Gemeindetag zusammen. Den Vorsitz im Aufsichtsrat führt der amtierende Staatsminister für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie. Die BEG versteht sich als starker Partner – sowohl für den Fahrgast als auch für die bayerischen Eisenbahnverkehrsunternehmen, Kommunen und Verbände, mit denen die BEG gemeinsam für ein leistungsstarkes Bahnland Bayern arbeitet.

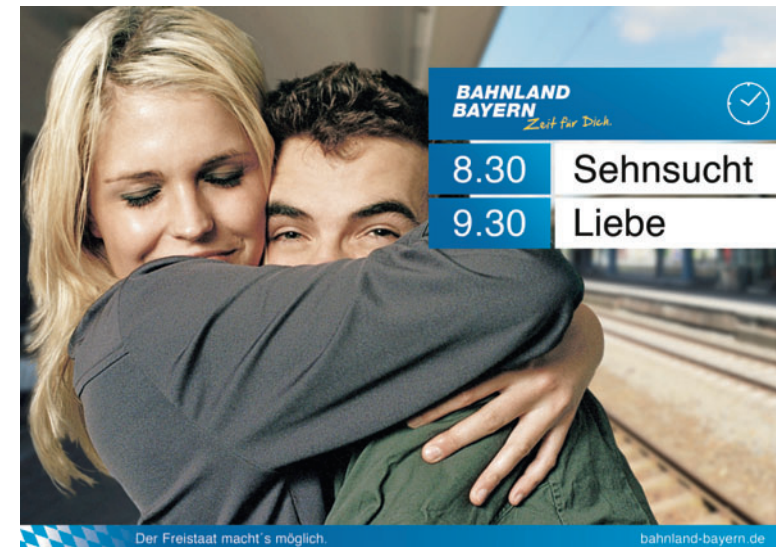


Sitz der Bayerischen Eisenbahngesellschaft in München

## Bahnland Bayern – Zeit für Dich

Um den SPNV in Bayern in der Öffentlichkeit noch besser zu positionieren, führte die BEG im Frühjahr 2010 die neue Dachmarke „Bahnland Bayern“ ein: Sie steht für alle Aktivitäten des Freistaats und der BEG im bayerischen Nahverkehr und soll Lust aufs Bahnfahren machen. Einheimische wie Touristen sollen Bayern als sympathisches Bundesland mit einem attraktiven Bahnangebot erleben. Dazu gehört auch zu zeigen, welchen enormen Beitrag der Freistaat leistet, um die hohe Qualität des Angebots im SPNV nicht nur zu halten, sondern weiter auszubauen. Den bewährten Bayern-Takt oder das beliebte Bayern-Ticket schafft die BEG mit der neuen Dachmarke natürlich nicht ab, sie bleiben

wesentliche Bestandteile des Bahnlands Bayern und stehen weiterhin für die Verknüpfung von Bus und Bahn. Gerade aufgrund der durch den Wettbewerb gestiegenen Zahl der Verkehrsunternehmen sowie der vielfältigen Angebote auf dem Markt war es jedoch 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 Akteure im bayerischen SPNV ziehen im Sinne der Fahrgäste an einem Strang für ein starkes Bahnland Bayern.



Ein Plakatmotiv zur neuen Dachmarke „Bahnland Bayern“

## Planmäßig abfahren und ankommen

Eines der Aufgabengebiete der BEG ist die Planung des Schienenpersonennahverkehrs im Bahnland Bayern. Sie prüft dabei, wo und in welcher Weise in Bayern Verkehrsleistungen verbesserbar sind, und beauftragt damit die Verkehrsunternehmen. Konkret geht es beispielsweise um die Frage, ob Züge in einer Region häufiger fahren und zusätzliche Fahrzeuge eingesetzt werden sollen. Grundlage für die Verkehrsplanung ist eine umfangreiche Verkehrsdatenbank, die alle Verkehrsströme erfasst und die von der BEG seit ihrer Gründung gepflegt wird. Das Ziel der BEG-Planungsarbeit ist eine kontinuierliche Optimierung der Verbindungen im Bahnland Bayern und damit eine möglichst dichte Vertaktung. Einer der größten Erfolge:

die Einführung des sogenannten Bayern-Takts. In fast ganz Bayern – auch im ländlichen Raum sowie am Wochenende – von frühmorgens bis abends steht den Fahrgästen mindestens ein Stundentakt zur Verfügung.

Die gesamten Planungen der BEG müssen mit anderen Beteiligten abgestimmt werden. Unter anderem sind das die Eisenbahnverkehrsunternehmen, die im Auftrag der BEG die Verkehrsleistungen erbringen, beispielsweise die DB Regio, die Bayerische Regiobahn, die Erfurter Bahn, die Regentalbahn oder agilis. Abgestimmt werden die Planungen außerdem mit den Aufgabenträgern für den allgemeinen ÖPNV, also beispielsweise mit den Landkreisen und kreisfreien Städten, den Verkehrsver-

bänden und Nachbarländern.

Und nicht zuletzt sind Planungen auch immer abhängig von der Infrastruktur. Für die Infrastruktur ist nach dem Gesetz in der Regel nicht der Freistaat, sondern der Bund zuständig. Da es jedoch vielfältige Abhängigkeiten zwischen Fahrplan und Infrastruktur gibt, definiert die BEG die Infrastruktur, die für den Bayern-Takt notwendig ist. Abgestimmt werden die Planungen der BEG deshalb auch mit den Eisen-

bahninfrastruktur-Unternehmen. Hier gilt es zu bedenken, dass zwischen ihnen und der BEG keine Verträge bestehen. Es handelt sich konkret vor allem um das Bundesunternehmen DB Netz, das für Bau, Unterhalt und Betrieb von Gleisen und Trassen zuständig ist, sowie das Bundesunternehmen DB Station & Service, zuständig für Stationen, deren barrierefreien Ausbau und Reisendeninformation.



Intensive Planung als Basis für einen attraktiven SPNV

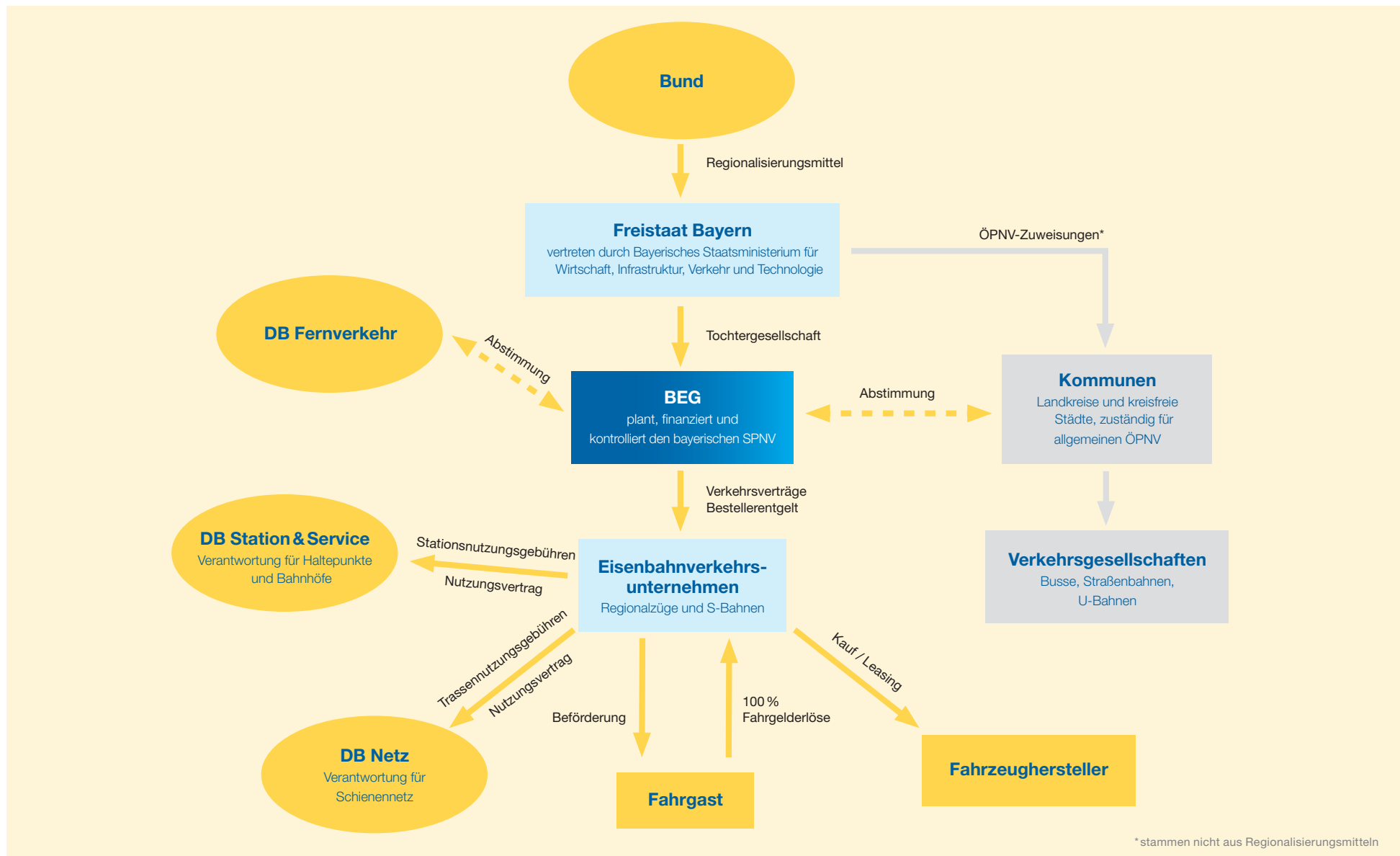


### Verantwortlichkeiten im bayerischen SPNV

#### Die Verkehrsleistung, so wie sie der Fahrgast erlebt, kommt durch das Zusammenwirken verschiedener Unternehmen zustande:

- Für die Gleise, die Trassenbereitstellung und die Funktionsfähigkeit der Infrastruktur ist mit Ausnahme weniger Strecken das Bundesunternehmen DB Netz verantwortlich.
- Die Verantwortung für die Stationen sowie die Fahrgastinformation vor Ort liegt mit wenigen Ausnahmen bei einem weiteren Bundesunternehmen, der DB Station & Service. Welches Bahnhofsmanagement für Ihre Station zuständig ist, erfahren Sie in der Stationsdatenbank im Internet unter [www.bahnland-bayern.de/beg](http://www.bahnland-bayern.de/beg).
- Für die eigentliche Transportleistung sind die von der BEG beauftragten Verkehrsunternehmen, z. B. das Bundesunternehmen DB Regio oder private Verkehrskonzerne wie Veolia oder Arriva, verantwortlich. Über Verkehrsdurchführungsverträge kann die BEG auf die Verkehrsunternehmen einwirken, eine qualitativ hochwertige Leistung bereitzustellen. Die BEG schließt dazu Nettoverträge mit den Verkehrsunternehmen, d. h. diese bleiben voll dem Kunden gegenüber verantwortlich und erhalten sämtliche Fahrgeldeinnahmen. Eine Liste aller in Bayern tätigen Verkehrsunternehmen finden Sie unter [www.bahnland-bayern.de/ueber-uns/partner](http://www.bahnland-bayern.de/ueber-uns/partner).

## Zuständigkeiten im Bahnland Bayern



## Wirtschaftlichkeit und höhere Qualität

Da sich der Schienenpersonennahverkehr nicht eigenwirtschaftlich trägt, sind öffentliche Zuschüsse für den bayerischen Regionalverkehr unabdingbar. Die BEG ist daher auch für die Finanzierung des bayerischen SPNV zuständig. Die Aufträge für Verkehrsleistungen schreibt sie nach und nach in europaweiten Verfahren aus. Den Zuschlag erhält jeweils das Verkehrsunternehmen, das das beste Angebot in Bezug auf Qualität und Preis abgibt. Die BEG schließt mit diesem einen sogenannten Verkehrsdurchführungsvertrag (VDV), in dem auch Mindeststandards im Hinblick auf die Qualität festgelegt werden. Für die konkrete Ausgestaltung und Erfüllung dieser Vorgaben sind aber die Verkehrsunternehmen ihren Kunden gegenüber selbst

in der Pflicht. Denn auch im bayerischen SPNV gilt das Grundprinzip 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, sondern die Bayerische Eisenbahngesellschaft gibt den Unternehmen auch nachhaltige Anreize. So schließt die BEG sogenannte Nettoverträge, bei denen die Verkehrsunternehmen die Fahrgeldeinnahmen vollständig behalten. Damit liegt es im Interesse der Verkehrsunternehmen, ihren Kunden die bestmögliche Qualität zu bieten, um die Anzahl der Fahrgäste und somit auch die Einnahmen durch

Fahrgelderlöse zu erhöhen. Allerdings decken die Fahrgelderlöse nur rund ein Drittel der Kosten für die Durchführung von Verkehrsleistungen. Deshalb erhalten die Verkehrsunternehmen zusätzlich von der BEG das sogenannte Bestellerentgelt zur Deckung der in der Ausschreibung kalkulierten Kosten. Das Bestellerentgelt finanziert sich aus Steuergeldern, den sogenannten Regionalisierungsmitteln, die die Länder vom Bund bekommen. Zu den Kosten zählen Aufwendungen für die Beschaffung der Fahrzeuge und die Errichtung der Werkstätten, Kosten für die Wartung und Unterhaltung der Fahrzeuge, für Energie sowie für den Vertrieb der Fahrscheine und für Marketingmaßnahmen. Außerdem gehören dazu die Personal- und

Verwaltungskosten sowie die Trassen- und Stationspreise. Trassengebühren zahlt ein Verkehrsunternehmen für die Nutzung der Schienenwege an DB Netz. Die Gebühr beträgt zurzeit etwa 4,50 Euro je gefahrenen Kilometer – egal ob die BEG pro Stunde einen Zug oder vier Züge bestellt. Die Stationspreise muss ein Verkehrsunternehmen für Stationshalte an DB Station&Service zahlen. Trassen- und Stationspreise sind Teil der sogenannten Infrastrukturkosten. Diese machen rund 50 Prozent des Bestellerentgelts aus und sind damit ein begrenzender Faktor für Angebotsausweitungen im bayerischen SPNV.



Ziel der BEG: Zufriedene Fahrgäste durch höhere Qualität

### Kosten und Finanzierung von Verkehrsleistungen:

Kosten 100 %	Finanzierung 100 %
<b>Gewinn</b>	
<b>Betriebskosten</b> (z. B. Fahrzeugbeschaffung, Werkstatteinrichtung, Wartung und Unterhalt der Fahrzeuge, Energie, Personal und Verwaltung, Vertrieb/Marketing)	<b>Fahrgelderlöse</b>
<b>Infrastrukturbenutzungsgebühren</b>	<b>Bestellerentgelt</b>

Der bayerische SPNV wird zu einem Drittel aus Fahrgelderlösen und bis zu zwei Dritteln aus Steuergeldern (Bestellerentgelt) finanziert.

## Qualitätssicherung im bayerischen SPNV

Im Auftrag des Freistaats ist die BEG für die Qualitätssicherung im bayerischen SPNV zuständig. Bei der Vergabe von Verkehrsleistungen gibt sie den Verkehrsunternehmen Qualitätskriterien vor, die vertraglich festgehalten werden. 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 vergangenen Jahren ein umfangreiches Qualitätsmanagement- und Qualitätskontrollsystem aufgebaut: Mit verschiedenen Instrumenten kontrolliert sie die Qualität der bayerischen Bahnen und die Einhaltung der mit den

Unternehmen geschlossenen Verträge. So wird u. a. die Pünktlichkeit von Zügen an rund 100 Messstellen in ganz Bayern regelmäßig überprüft, Testkunden kontrollieren die Funktionsfähigkeit der Ausstattung, die Fahrgastinformation, den Service und die Sauberkeit, Interviewer befragen die Fahrgäste. Treten Mängel auf, kontaktiert die BEG die betroffenen Unternehmen und fordert Abhilfe. Werden Qualitätsvereinbarungen nicht eingehalten und Qualitätsziele nicht erreicht, erhebt die BEG Strafzahlungen, sogenannte Pönalen. Damit die Fahrgäste von den Pönalen profitieren, reinvestiert die BEG einen Großteil davon wieder in qualitätsverbessernde Maßnahmen, vorwiegend zur Verbesserung der Pünktlichkeit.

## Erfolgsgeheimnis: Wettbewerb

Seit die Länder 1996 die Verantwortung für den Schienenpersonennahverkehr übernommen haben, konnte die BEG das SPNV-Angebot in Bayern deutlich optimieren und ausweiten. Ein Erfolg, der nur möglich wurde, da die Bayerische Eisenbahngesellschaft Verkehrsleistungen im Wettbewerb vergibt. Denn ausschließlich durch den Wettbewerb bieten die Verkehrsunternehmen ihre Leistungen günstiger an, so dass weniger Steuergelder benötigt werden. Nur so ist es möglich, trotz knapper Haushaltsmittel Verkehrs-

leistungen auszuweiten und von den Verkehrsunternehmen höhere Qualitätsstandards sowie Neufahrzeuge zu fordern – ein deutlicher Mehrwert vor allem für die Fahrgäste. Durch die Wettbewerbsvergabe konnte die BEG in den letzten Jahren das Fahrplanangebot deutlich ausweiten. Die Errungenschaften sind eine dichtere Vernetzung auch in den Tagesrandlagen, am Wochenende oder im ländlichen Raum sowie bessere Anschlüsse. Auch wichtige Qualitätsmerkmale wie Service, Komfort und Fahrgastinformation konnte die BEG

verbessern. Der Service in den Zügen wurde beispielsweise durch eine erhöhte Zahl von Zugbegleitern optimiert.

Durch den Wettbewerb sind mittlerweile 190 Neufahrzeuge im Einsatz. Weitere 60 folgen in den nächsten Jahren. Die Reisegeschwindigkeit im Bahnland Bayern nahm seit 1996 kontinuierlich zu. Fahrgäste werden innerhalb und außerhalb der Züge deutlich besser informiert.

1996 wurden noch fast alle Verkehrsleistungen an die DB Regio AG als Nachfolger der Deutschen Bundesbahn vergeben. Doch bereits in dem damaligen ersten Verkehrsdurchführungsvertrag, kurz VDV, mit der DB konnte die BEG Leistungen herauslösen und im Wettbewerb vergeben. Seitdem hat die Bayerische Eisenbahngesellschaft insgesamt 19 Wettbewerbsprojekte abgeschlossen – das entspricht rund 50 Millionen Zugkilometern jährlich. Davon werden heute 28 Millionen Zugkilometer bereits gefahren. Weitere Betriebsaufnahmen und Wettbewerbsvergaben folgen. So wird im Jahr 2015 etwa die Hälfte aller Zugkilometer im bayerischen SPNV – rund 59 Millionen – im Wettbewerb gefahren werden. 2014 beginnt der mittlerweile dritte bayernweite VDV mit der



Der bayerische Nahverkehr:  
Besseres Angebot durch Wettbewerb

DB Regio AG. Auch hier wird die BEG sukzessive Strecken und Netze herauslösen und diese im Wettbewerb vergeben. Langfristiges Ziel: In Bayern soll bis 2023 der gesamte SPNV im Wettbewerb vergeben worden sein. Diese strikte Wettbewerbspolitik dient einem großen Ziel: die bestehende Qualität und das Fahrplanangebot zu sichern und zu verbessern. Nur über Ausschreibungen im Wettbewerb kann die BEG im Sinne des Steuerzahlers das beste Angebot hinsichtlich Qualität und Preis ermitteln.



### Die BEG im Internet

Mehr über die BEG sowie über aktuelle und geplante Wettbewerbsprojekte erfahren Sie unter [www.bahnland-bayern.de/beg](http://www.bahnland-bayern.de/beg).

## Fahrgastinformation: Noch aktueller, noch besser

Sicher kennen Sie den Bayern-Fahrplan. Er ist schon heute ein schnelles Online-Reiseauskunftssystem, das unter [www.bayern-fahrplan.de](http://www.bayern-fahrplan.de) Fahrplaninformationen zu den öffentlichen Verkehrsmitteln in Deutschland bietet und auch über die bayerische Seenschifffahrt und Bergbahnen informiert. Dabei beruht das Portal aber bisher ausschließlich auf Fahrplandaten und geht nicht auf aktuelle Störungen, Verspätungen oder Zugausfälle ein. Im Oktober 2005 initiierte das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie daher das Projekt DEFAS BAYERN und beauftragte die BEG mit der Entwicklung und Umsetzung. DEFAS steht für „Durchgängiges elektronisches Fahrgastinformations- und Anschlusssicherungs-System“ und soll künftig Verbindungsauskünfte in Echtzeit liefern. Dabei werden dann auch Verspätungen und Störfälle berücksichtigt. Über das Internet und mobile Endgeräte können sich Fahrgäste so immer über die aktuelle Verkehrslage und Anschlüsse informieren. Ein zusätzlicher Service für die Fahrgäste. Derzeit befindet

sich das Projekt in der Abschlussphase. Dabei ist die BEG darauf angewiesen, dass die relevanten Fahrplan- und Echtzeitdaten in Bayern von den einzelnen Verkehrsunternehmen zur Verfügung gestellt werden, bevor sie in einem bayernweiten Datenpool zusammengeführt werden. Hier sind die Verantwortlichen der Verkehrsunternehmen, der Verbände und Landkreise gefragt, denn sie entscheiden über die Datenweitergabe. Erst wenn sie ihre Bereitschaft signalisieren, wird es möglich sein, eine hochwertige, flächendeckende Fahrgastinformation und Anschlusssicherung des öffentlichen Verkehrs auf Straße und Schiene zu schaffen. Nicht zuletzt die Verkehrsunternehmen, Stationsbetreiber und Kommunen können dann auf aktuelle Informationen zugreifen und sie an die Fahrgäste weitergeben. Ein solches System auf Basis von Echtzeitdaten für ein so großes Land wie Bayern flächendeckend einzuführen, ist eine große Herausforderung und in dieser Dimension in Deutschland bislang einmalig.



### Wer liefert die Daten für DEFAS?

Die BEG braucht die Mitarbeit der Verkehrsunternehmen, Verbände und Kommunen für ein bayernweites Fahrgastinformationssystem. Für Fragen zum Bayern-Fahrplan oder zu DEFAS BAYERN wenden Sie sich bitte an die BEG unter [projekt-defas@bahnland-bayern.de](mailto:projekt-defas@bahnland-bayern.de).



## Das Bahnland Bayern – Zahlen und Fakten

### Was die Bayerische Eisenbahngesellschaft bisher erreichte

- Die BEG beauftragt die bayerischen Verkehrsunternehmen insgesamt mit **110 Millionen Zugkilometern** jährlich (Stand 2010). Zum Vergleich: 1995 waren es noch **82 Millionen Zugkilometer** pro Jahr. Das heißt, seit der Bahnreform hat die BEG das Fahrplanangebot um **34 Prozent** erweitert.
- Die bayerischen S-Bahnen und Regionalzüge fahren also rund **110 Millionen Kilometer** pro Jahr, täglich etwa **300.000 Kilometer**. Theoretisch umrunden sie demnach täglich **7,5 Mal** die Erde.
- Seit der Bahnreform hat sich die Anzahl der Fahrgäste im Regionalverkehr um **62 Prozent** erhöht.
- Seit 1996 konnte die BEG **19 Wettbewerbsprojekte** (Ausschreibungen von Verkehrsleistungen) abschließen – das entspricht rund **50 Millionen Zugkilometern** jährlich. Davon werden heute **28 Millionen Zugkilometer** bereits gefahren.
- Durch die Wettbewerbsverfahren der BEG konnten seit 1996 **190 Neufahrzeuge** im bayerischen SPNV ihren Dienst aufnehmen. **60** weitere folgen in den nächsten Jahren.
- Mit dem Bayern-Takt steht den Fahrgästen in fast ganz Bayern, auch im ländlichen Raum, von frühmorgens bis abends sowie am Wochenende, ein Stundentakt zur Verfügung.
- In den vergangenen Jahren hat die BEG ein umfangreiches Qualitätsmanagement- und Qualitätskontrollsystem aufgebaut.

### Wohin die Reise geht

- Voraussichtlich im **Jahr 2015** wird etwa die Hälfte des gesamten bayerischen SPNV im Wettbewerb gefahren werden.
- Langfristiges Ziel: Vergabe aller bayerischen SPNV-Leistungen **bis 2023**
- Einführung eines „Durchgängigen elektronischen Fahrgastinformations- und Anschlusssicherungs-Systems“ (DEFAS) in Echtzeit **ab 2011**

## IMPRESSUM

### **Herausgeber:**

Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH  
Boschetsrieder Straße 69  
81379 München  
Tel.: 089 74 88 25-0  
Fax: 089 74 88 25-51  
E-Mail: [info@bahnland-bayern.de](mailto:info@bahnland-bayern.de)  
[www.bahnland-bayern.de](http://www.bahnland-bayern.de)  
Geschäftsführer: Fritz Czeschka  
Verantwortlich für den Inhalt: Wolfgang Oeser

### **Redaktion und Gestaltung:**

PRINT Communications Consultants  
Otto Brunner Straße 26  
82008 Unterhaching  
[www.printcc.de](http://www.printcc.de)

### **Design:**

Heimrich & Hannot GmbH  
Bayrische Straße 18  
01069 Dresden  
[www.heimrich-hannot.de](http://www.heimrich-hannot.de)

### **Fotos:**

Titel: DB AG/Heiner Müller-Elsner  
S. 3, 4, 5, 6: BEG  
S. 10: DB AG/Max Lautenschläger  
S. 13: H. Wend, DB AG/Bartłomiej Banaszak,  
BLB/M. Behringer, Bayerische Oberlandbahn

Stand Oktober 2010  
Irrtum und Änderung vorbehalten