

BAHNLAND BAYERN

Jahresrückblick 2010

Die Bayerische Eisenbahngesellschaft im Jahr 2010

Die BEG bewegt das Bahnland Bayern

Seit Frühjahr 2010 hat die BEG mit „Bahnland Bayern“ eine neue Dachmarke, um den SPNV in Bayern in der Öffentlichkeit noch besser zu positionieren. 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. Unter dem Motto „Bahnland Bayern – Zeit für dich“ zeigt die BEG, 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 Bayerische Eisenbahngesellschaft mit der neuen Dachmarke natürlich nicht ab. Sie sind weiterhin wesentliche Bestandteile des Bahnlands Bayern und stehen für die Verknüpfung von Bus und Bahn. Gerade aufgrund der durch den Wettbewerb gestie-

genen Zahl der Verkehrsunternehmen sowie der vielfältigen Angebote auf dem Markt war es jedoch notwendig, mit „Bahnland Bayern“ ein Dach über dem bayerischen SPNV zu bilden. Das Fazit nach fast einem Jahr: Die Marke hat Erfolg. Ein erfreuliches Ergebnis präsentiert eine aktuelle Studie der BEG: 15 Prozent der Bevölkerung in Bayern haben schon einmal vom „Bahnland Bayern“ gehört. Und rund 230.000 Besucher auf der neuen Website www.bahnland-bayern.de seit Juli 2010 sowie das positive Feedback von Kommunen, Landkreisen und Verkehrsunternehmen zeigen: „Bahnland Bayern“ kommt an. Und das sogar wortwörtlich: Die neue Bahnland-Bayern Lok „Maxl“, die am 22. November von Bayerns Verkehrsminister Martin Zeil am Münchner Hauptbahnhof getauft wurde, ist ab sofort als Botschafterin für den bayerischen Regionalverkehr im Freistaat unterwegs.



Im Frühjahr 2010 startete die neue Werbekampagne der BEG „Bahnland Bayern – Zeit für Dich“

Sehr geehrte Damen und Herren,



das alte Jahr endete bei der BEG mit einer großen Herausforderung: Zum Fahrplanwechsel gingen mit Nürnberg, Würzburg und Regensburg gleich drei bedeutende Netze in Betrieb. Und auch 2011 stehen neue Ausschreibungen und Inbetriebnahmen an. Stillstand gibt es also nie – und das ist gut so.

2010 konnten wir gemeinsam mit unseren Partnern das „Bahnland Bayern bewegen“ – ein Motto, das seit letztem Jahr unsere Arbeit beschreibt. Mit „Bahnland Bayern“ haben wir eine neue Marke, die uns alle verbindet und mit der wir auch Busunternehmen sowie Betreiber von Straßen- und U-Bahnen ansprechen, ohne die ein öffentlicher Verkehr aus einem Guss nicht zu erreichen wäre. Auch 2011 werden wir als Aufgabenträger die Rahmenbedingungen und Mindeststandards im bayerischen SPNV vorgeben. Nach wie vor setzen wir bei der Realisierung auf die unternehmerische Verantwortung der Verkehrsunternehmen. In diesem Sinne freue ich mich auch 2011 auf eine gute Zusammenarbeit!

Herzliche Grüße

Ihr Fritz Czeschka
Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH

Neue Ausschreibungen 2010: E-Netz Rosenheim und Ostbayern

Mit zwei großen Ausschreibungsprojekten, die die BEG 2010 startete, will sie in den kommenden Jahren die Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr im Raum Rosenheim sowie in Ostbayern erweitern. Den Zuschlag für das E-Netz Rosenheim vergab die BEG im Dezember 2010 an die Veolia Verkehr Regio GmbH.

Im April 2010 schrieb die BEG das Wettbewerbsprojekt „E-Netz Rosenheim“ europaweit aus. Den Zuschlag erhielt im Dezember 2010 die Veolia Verkehr Regio GmbH. Sie wird den Regionalverkehr auf den Strecken München – Rosenheim – Salzburg/Kufstein sowie auf der Mangfalltalbahn von Rosenheim über Holzkirchen nach München ab Dezember 2013 für eine Vertragslaufzeit von zwölf Jahren im Auftrag und nach den Vorgaben der BEG attraktiver gestalten. Neben schnelleren und häufigeren Verbindungen, mehr umsteigefreien Direktzügen, auch im grenzüberschreitenden Verkehr nach Österreich, beauftragt die BEG die Veolia auch mit qualitativen Verbesserungen: So werden fabrikneue Fahrzeuge komfortable Sitzplätze, ausreichend Platz für Gepäck, Klimatisierung, behindertengerechte Toiletten und Mehrzweckräume für die Fahrradbeförderung bieten. Breite Außentüren und eine Fußbodenhöhe von 76 cm sollen an vielen Bahnhöfen für optimale Einstiegsverhält-

nisse sorgen. Gut lesbare Displays und automatische Ansagegeräte werden die Fahrgäste über den Fahrtverlauf informieren. Auf den einzelnen Strecken fordert die BEG zudem verstärkt Zugpersonal für mehr Service und Sicherheit. Die Fahrzeuge müssen im Interesse kürzerer Reisezeiten spurtstark sein, eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h erreichen und auch in Österreich zugelassen sein. Sowohl Pendlern als auch Ausflüglern will der Freistaat mit diesem erweiterten Angebot eine noch bessere Alternative zur Fahrt auf der häufig überlasteten Autobahn A8 bieten.

Ende 2010 startete die BEG zudem das Wettbewerbsprojekt „Regionalzüge Ostbayern“. Insgesamt will der Freistaat das Angebot hier um 20 Prozent ausweiten. Die Ausschreibung umfasst die Regionalbahnen der Netze Waldbahn im Raum Deggendorf/Zwiesel, Naabtalbahn entlang der Achse Regensburg – Marktredwitz – Schirnding (– Cheb) und Oberpfalz-



Nachgefragt im Bahnland Bayern



**Heino Seeger,
Geschäftsführer der Bayerischen
Oberlandbahn und der
Bayerischen Regiobahn**

Was hat Sie im Bahnland Bayern 2010 am meisten bewegt?

2010 war das erste Jahr, in dem wir mit der BRB unser gesamtes Streckennetz bedient haben. Mit dem neuen Fahrplan zu fahren ist eine interessante Aufgabe,

und bereits jetzt verzeichnen wir eine deutliche Fahrgastzunahme. Und wir freuen uns natürlich über den Zuschlag für das E-Netz Rosenheim, um dann auch hier hochwertige Verkehrsleistungen anzubieten.

Welches große Ziel haben Sie mit der Bayerischen Oberlandbahn und der Bayerischen Regiobahn für das Jahr 2011?

Auf beiden Netzen wollen wir einen lebendigen Eisenbahnverkehr anbieten und auch mit weiteren Partnern kooperieren, um den verschiedenen Mobilitätsbedürfnissen der Fahrgäste Rechnung zu tragen. Unser Ziel ist es, attraktive Reiseketten anzubieten, damit mehr Menschen die Eisenbahn nutzen.



Im Auftrag der BEG fährt Veolia ab 2013 im E-Netz Rosenheim

bahn im Raum Cham. Das Teilnetz Waldbahn soll ab Ende 2013 in Betrieb gehen, die Naabtalbahn sowie die Oberpfalzbahn ab Ende 2014. Der Vertrag wird insgesamt bis Ende 2023 laufen. Im Teilnetz Waldbahn will der Freistaat das Angebot im nachfragestarken Abschnitt Deggendorf – Plattling zu einem Halbstunden-Rhythmus von montags bis freitags in der Hauptverkehrszeit verdichten und den Stundentakt nach Grafenau einführen, falls DB Netz, als Bundesunternehmen zuständig für die Infrastruktur, die Strecke Zwiesel – Grafenau ausbaut. Im Teilnetz Naabtalbahn wird insbesondere das Angebot zwi-

schen Regensburg und Schwandorf neu geordnet und erheblich erweitert. Auf dieser Strecke verzeichnet die BEG seit Jahren überproportionale Zuwächse: von 3.300 Fahrgästen im Jahr 2003 auf inzwischen rund 6.400 Fahrgäste pro Werktag. Durch die Ausschreibung ergibt sich für diesen Abschnitt erstmals ganztägig ein Halbstunden-Rhythmus. Auf der Oberpfalzbahn ist im Rahmen der Ausschreibung zwischen Furth im Wald und Schwandorf die Schließung einiger Taktlücken vorgesehen. Auf der Strecke Cham – Bad Kötzing – Lam soll ein Stundentakt eingeführt werden, vorausgesetzt DB Netz



Fahrgäste auf der Naabtalbahn profitieren ab 2014 von einem ganztägigen Halbstunden-Rhythmus

baut die Strecke Cham – Bad Kötzing aus und beschleunigt die Fahrzeit auf mindestens 27 Minuten. In Zusammenarbeit mit Tschechien plant die BEG an den Grenzübergängen Schirnding, Furth im Wald und Bayerisch Eisenstein zweistündliche umsteigefreie Verbindungen nach

Eger/Cheb, Taus/Domažlice und Klattau/Klatovy. Zudem fordert die BEG in der Ausschreibung Verbesserungen im Bereich Fahrzeuge, Service und Tarif. Schlusstermin für den Eingang der Angebote ist der 16. Mai 2011. Die Bindefrist endet am 21. September 2011.



Nachgefragt im Bahnland Bayern



**Stefan Kühn,
Leiter Kundenmanagement
und Fahrplan bei DB Netz AG**

Was hat Sie im Bahnland Bayern 2010 am meisten bewegt?

Wir haben 2010 mehr als zwei Millionen Züge geplant und im ganzen Land bewegt. Mit mehreren hundert großen Baumaßnahmen haben wir das Netz in Bayern wieder ein gutes Stück in die Zukunft bewegt und an vielen Stellen die Leistungsfähigkeit verbessert. Wir bedanken uns hier ganz herzlich für die oft nötige Geduld.

Welches große Ziel haben Sie bei DB Netz AG für das Jahr 2011?

Wieder werden wir große Mengen Schotter, Gleise und Weichen bewegen, um das Netz zu modernisieren. Mit den Planungen zur zweiten Stammstrecke München bewegen wir uns weiter in Richtung eines ganz neuen Verkehrssystems für München und das Umland. Ab 2011 bewegen wir sehr viele Nürnberger mit einer komplett neuen S-Bahn!

Werdenfels geht Ende 2013 mit DB Regio in Betrieb

Im Juli 2010 wurde der Auftrag für das Wettbewerbsprojekt „Werdenfelsnetz“ an DB Regio vergeben. Durch die Ausschreibung kann der Freistaat das Bahnangebot von München nach Mittenwald, Kochel und Oberammergau stufenweise ab Ende 2013 bis zu 30 Prozent ausweiten.



Ab 2013 genießen Pendler und Ausflügler ein verbessertes Angebot und neue Züge im Werdenfelsnetz

Nach der Fertigstellung von Ausbaumaßnahmen will die BEG durch die Ausschreibung das Fahrplanangebot erheblich ausweiten und verbessern. Zwischen München und Weilheim bestellt und finanziert die BEG einen ganztägigen Halbstundentakt, auch am Wochenende. In Starnberg halten die Regionalzüge stündlich, nach Kochel muss bei den meisten Zügen nicht mehr umgestiegen werden. Zudem wird ein grenzüberschreitendes Betriebskonzept auf der Außerfernbahn und Richtung Seefeld/Innsbruck realisiert. Die BEG hat dieses gemeinsam mit dem Tiroler Verkehrsverbund erarbeitet, der die Leistungen auf österreichischem Gebiet bestellen wird. Für die Außerfernbahn

zwischen Garmisch-Partenkirchen und Reutte in Tirol ist werktags ein stündliches Angebot vorgesehen mit zahlreichen umsteigefreien Verbindungen von München nach Reutte in Tirol und zurück. Ergänzend zu der schon vorhandenen zweistündlichen Verbindung nach Innsbruck soll es zusätzlich werktags sechs umsteigefreie Verbindungen zwischen München und Seefeld geben, die Anschluss Richtung Innsbruck haben, am Wochenende sogar alle zwei Stunden.

Im Vertrag mit DB Regio legte die BEG unter anderem auch qualitative Verbesserungen fest. Während heute auf den Strecken des Werdenfelsnetzes überwiegend ältere Fahrzeuge im Einsatz sind, erwarten die Fahrgäste künftig neue klimatisierte,

niederflurige Triebzüge. Die Fahrzeuge sind behindertengerecht ausgestattet und verfügen über Mehrzweckbereiche, etwa zum Transport von Fahrrädern. So wird der Freistaat bei der Ausschreibung Pendlern ebenso gerecht wie Ausflüglern. Alle Züge werden mit Zugbegleitern besetzt. Die vorhandenen Fahrkartenschalter bleiben erhalten und die Öffnungszeiten werden zum Teil deutlich ausgeweitet. Die Bayerische Eisenbahngesellschaft fordert in ihrer Ausschreibung zudem neue Tarifangebote, z. B. eine Freizeit-Monatskarte (gültig Mo–Fr ab 9 Uhr, Samstag, Sonn- und Feiertage ganztägig) mit einer Ermäßigung gegenüber dem Regeltarif von 25 Prozent sowie ein Kurzstreckenticket (50 km hin und zurück).



Nachgefragt im Bahnland Bayern



**Norbert Klimt,
Vorsitzender der Regional-
leitung DB Regio Bayern**

Was hat Sie im Bahnland Bayern 2010 am meisten bewegt?

Der Gewinn der Ausschreibung Werdenfels! So können wir in der Region Oberbayern mehr als 100 Arbeitsplätze sichern. Unsere Fahrgäste können sich ab 2013 auf neue Fahrzeuge sowie schnellere und häufigere Direktverbindungen freuen.

Welches große Ziel haben Sie mit DB Regio Bayern für das Jahr 2011?

Unsere Fahrgäste sind uns wichtig. Für sie wollen wir die Qualität weiter steigern. „Was der Kunde wünscht, bestimmt unser Handeln“ – mit diesem Dienstleistungsversprechen verpflichten wir uns zu noch mehr Kundenorientierung und Qualität, ob in den Werkstätten, in der Verwaltung oder an anderer Stelle. Unsere Herausforderungen 2011: die Inbetriebnahmen der S-Bahn Nürnberg und des E-Netzes in Franken.

Inbetriebnahmen Ende 2010: S-Bahn Nürnberg, Mainfrankenbahn und Regionalzüge Regensburg

Zum Fahrplanwechsel am 12. Dezember 2010 gingen drei große Projekte in Bayern in Betrieb: in Nürnberg das erweiterte S-Bahn-Angebot, im Raum Würzburg die zweite Betriebsstufe der Mainfrankenbahn sowie die erste Betriebsstufe des elektrischen Netzes Regensburg.



Bei der S-Bahn Nürnberg bestellt der Freistaat nun 26 Prozent mehr Verkehrsleistungen

S-Bahn-Netz Nürnberg

In Nürnberg vergrößerte sich die Netzlänge von bislang 67 auf 224 km – insgesamt bestellt der Freistaat 26 Prozent mehr Verkehrsleistungen. Neu hinzugekommen sind die Strecken Nürnberg – Neumarkt (Oberpf.), Hartmannshof – Lauf i. d. P. (– Nürnberg), Nürnberg – Forchheim – Bamberg und Nürnberg – Ansbach. Zum Fahrplanwechsel sollten erstmals barrierefreie S-Bahn-Triebzüge des Typs Bombardier Talent II (ET 442) zum Einsatz kommen. Aufgrund technischer Probleme verzögert sich deren Inbetriebnahme. Daher fährt DB Regio auf den neuen Strecken zunächst mit klassischen Zügen.

Um die Verbesserungen bei der S-Bahn zu ermöglichen, waren auf einigen Strecken zunächst deutliche infrastrukturelle Maßnahmen erforderlich. Zuständig für den Ausbau der Infrastruktur ist der Bund. Da jedoch die von der BEG bestellten Fahrpläne mit baulichen Maßnahmen eng zusammenhängen, werden relevante Infrastrukturprojekte von der BEG mitdefiniert und begleitet. Um das neue S-Bahn-Angebotskonzept fahren zu können, musste die Strecke Lauf – Hersbruck zweigleisig ausgebaut werden und in ihrem Verlauf bis Hartmannshof elektrifiziert werden. In Pommelsbrunn und Ottensoos entstanden S-Bahn-Stationen in neuer Lage, in Happurg sogar eine komplett neue Station. Henfenfeld, Hersbruck und Hartmannshof erhielten ebenfalls neue Stationen am bisherigen Standort. Sämtliche Bahnsteige wurden auf eine Höhe von 76 cm und auf eine Länge von 140 m gebracht und erhielten mit Ausnahme von Röthenbach und Ostring einen barriere-

freien Zugang. Der Abschnitt Nürnberg – Fürth der Strecke Nürnberg – Bamberg erhielt ein drittes Gleis. Auch im Bereich des Fürther Bogens fanden Ausbauarbeiten statt. Allerdings verzögert sich aufgrund der Einwände der Stadt Fürth zum Verschwenk die Inbetriebnahme des Neubauschnitts zwischen Eltersdorf und Stadeln um einige Jahre. Die Inbetriebnahmen der Stationen Stadeln, Steinach und Paul-Gossen-Straße verzögern sich ebenfalls voraussichtlich um einige Jahre. Die übrigen Stationen bis Bamberg konnten hingegen bis Dezember den Erfordernissen der S-Bahn angepasst und in Betrieb genommen werden. Der Abschnitt Fischbach – Feucht wurde ebenfalls zweigleisig ausgebaut und wird voraussichtlich in der ersten Jahreshälfte 2011 in Betrieb genommen. Gleichzeitig ging der neue Halt Feucht Ost in Betrieb. Sämtliche Stationen von Nürnberg bis Neumarkt (Oberpf.) entsprechen nun dem S-Bahn-Standard. Auf der Strecke Nürn-



Nachgefragt im Bahnland Bayern



Günther Pichler,
Leiter Regionalbereich Süd
bei DB Station & Service AG

Was hat Sie im Bahnland Bayern 2010 am meisten bewegt?

2010 hat uns die schnelle Umsetzung der Maßnahmen aus den Konjunkturprogrammen des Bundes bewegt. Für Modernisierungsmaßnahmen an rund 250 bayerischen Bahnhöfen wurden

knapp 55 Millionen Euro investiert, von denen der Bund den größten Anteil zur Verfügung stellt. Damit wurden an kleineren und mittleren Stationen u. a. dynamische Reiseinformationssysteme, Wetterschutzanlagen, Aufzüge, Rolltreppen und Rampen gebaut sowie Bahnsteigdächer und Beleuchtungsanlagen erneuert. Die enorme Herausforderung für uns: alle Maßnahmen zusätzlich zu unseren regulären Aufgaben bis Ende 2010 abzuschließen.

Welches große Ziel haben Sie bei DB Station & Service für das Jahr 2011?

2011 und darüber hinaus wird uns besonders der Ausbau von Qualität und Service für unsere Kunden beschäftigen. An den bayerischen Bahnhöfen werden wir ein besonderes Augenmerk auf die flächendeckende Verbesserung der Reiseinformationssysteme sowie den Wetterschutz legen. Und wir haben in Bayern zwei weitere wesentliche Ziele für 2011: der Abschluss der Maßnahmen aus dem Konjunkturprogramm II sowie die Fertigstellung der Stationen im erweiterten Nürnberger S-Bahn-Netz.



Nachgefragt im Bahnland Bayern



Gerhard Knöbel,
Vorstand Regentalbahn AG

Was hat Sie im Bahnland Bayern 2010 am meisten bewegt?

Für 2010 wird der Start der Berchtesgadener Land Bahn in Erinnerung bleiben. Beim alex waren Einführung Dosto, Stammplatzreservierung und Nürnberg – Prag Meilensteine. Bedenklich stimmen die Rahmenbedingun-

gen des Wettbewerbs bei Vertrieb, Energie und Infrastruktur. Auch müssen Zielkonflikte z. B. bei Baustellen, Schlechtleistung des Infrastrukturbetreibers und Anschlussicherung gelöst werden.

Welches große Ziel haben Sie bei Arriva für das Jahr 2011?

In 2011 ist unser wichtigstes Ziel der Gewinn der Ostbayern-Ausschreibung – dabei geht es um über 120 Jahre Eisenbahngeschichte in Viechtach.

berg – Ansbach konnte der Umbau auf S-Bahn-Niveau an allen Stationen umgesetzt werden. Der neue Halt Petersaurach Nord wird jedoch erst zu einem späteren Zeitpunkt in Betrieb genommen.

Mainfrankenbahn

2007 vergab die BEG den Auftrag für den Betrieb des „E-Netzes Würzburg“ an DB Regio. Ende 2009 ging die erste Stufe des Wettbewerbsprojekts mit dem Titel Mainfrankenbahn in Betrieb. Pendler können seitdem im Frühverkehr zusätzliche Verbindungen ab Würzburg Hbf nach Nürnberg nutzen. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2010 ging die zweite Betriebsstufe des Ausschreibungsprojekts in Betrieb. Jetzt sind auch die

Regionalbahn-Verbindungen Würzburg – Schweinfurt – Bamberg, Würzburg – Gemünden – Schlüchtern und Würzburg – Ansbach – Treuchtlingen auf die neuen Niederflur-Triebzüge umgestellt. Die Region Würzburg profitiert von besseren Verbindungen in der Hauptverkehrszeit, am Abend und am Wochenende. Im engeren Einzugsbereich Würzburgs fährt die Mainfrankenbahn in der Hauptverkehrszeit bis Schweinfurt Stadt, Gemünden, Kitzingen und dank des neuen Wendegleises auch bis Marktbreit ab sofort im 30-Minuten-Rhythmus. Außerdem kamen neue Frühverbindungen auf den Strecken Lohr – Würzburg und Würzburg – Schweinfurt hinzu. Um komfortabler in die Innenstadt



Im Raum Würzburg ermöglicht die BEG bessere Verbindungen in der Hauptverkehrszeit, am Abend und am Wochenende

Schweinfurts und zu den dortigen Einkaufsmöglichkeiten zu gelangen, wurde die Regionalbahn-Strecke bis zum Halt Schweinfurt-Stadt über Schweinfurt-Mitte verlängert. Auf Bestellung der BEG wurden Taktlücken am späten Abend – etwa zwischen Würzburg und Nürnberg – geschlossen, so dass die Fahrgäste mittlerweile bis Mitternacht von einem Stundentakt profitieren. Neu im Fahrplan ist auch der tägliche Stundentakt auf der Strecke Jossa – Gemünden (Main). Ausflüglern und Pendlern stellt der Freistaat damit ein attraktives Nahverkehrsangebot zur Verfügung.

Regionalbahnnetz Regensburg

Ende Mai 2008 erteilte die BEG der Hamburger Hochbahn AG den Zuschlag für den Betrieb des Regionalbahnnetzes Regensburg inklusive Donautalbahn. Durch den Wettbewerb ist es der BEG gelungen, ein deutlich verbessertes Nahverkehrsangebot zu schaffen. Das von der Hamburger Hochbahn

neu gegründete Verkehrsunternehmen agilis startete zum Fahrplanwechsel im Raum Regensburg und wird ab Ende 2011 auch auf der Strecke Ulm – Donauwörth – Ingolstadt unterwegs sein. Insgesamt weitet der Freistaat die Verkehre um 30 Prozent aus. agilis realisiert im Auftrag der



agilis feiert den Start im elektrischen Netz Regensburg



Nachgefragt im Bahnland Bayern



**Dietmar Knerr,
Geschäftsführer
agilis Verkehrsgesellschaft
mbH & Co. KG**

Was hat Sie im Bahnland Bayern 2010 am meisten bewegt?

Die Vorbereitung zum Betriebsstart für das E-Netz Regensburg hat unser gesamtes agilis-Team das gesamte Jahr über in Atem gehalten. Die Betriebsaufnahme von 3,5 Mio. Zugkilometer zum 12.12.2010 erforderte höchste Anstrengungen und enormen Arbeitseinsatz von allen Beteiligten. Bis fünf Wochen vor Betriebsstart mussten wir um die EBA-Zulassung der Fahrzeuge zittern und freuen uns nun über einen erfolgreichen Betriebsstart.

Welches große Ziel haben Sie mit agilis für das Jahr 2011?

Die erfolgreiche Betriebsaufnahme von E-Netz Regensburg und Diesel-Netz Oberfranken stehen oben an und damit verbunden zufriedene Kunden, die wir mit einem hochwertigen und pünktlichen SPNV für uns gewinnen wollen.

BEG auf den Strecken Neumarkt – Regensburg – Plattling und (Landshut –) Eggmühl – Regensburg – Ingolstadt einen hochwertigen Regionalverkehr. Die Züge fahren auf

allen Linien stündlich, im engeren Einzugsbereich von Regensburg in der Hauptverkehrszeit sogar im 30-Minuten-Rhythmus. Die Linie Neumarkt – Plattling wird mit den angrenzenden Verkehrsräumen verknüpft, und zwar durch Anschlüsse zur neuen S-Bahn Neumarkt – Nürnberg, in Radldorf und Straubing zur Gäubodenbahn sowie in Plattling zur Waldbahn und zum Donau-Isar-Express Richtung Passau und München. Die bisherigen Regionalbahnen Eggmühl – Regensburg sowie Regensburg – Ingolstadt werden zu einer neuen stündlichen Linie zusammengefasst. Qualitativ verbessert sich das Angebot durch fabrikneue, klimatisierte und spurtstarke Elektrotriebzüge des Typs Coradia Continental mit komfortablen Sitzplätzen und Niederflur-Einstiegen – speziell auch für mobilitätseingeschränkte Reisende.

DEFAS BAYERN: Landesweite Fahrplanauskunft für Bus und Bahn in Echtzeit

Der Freistaat Bayern nimmt bei der Realisierung eines verkehrsträgerübergreifenden Fahrgastinformationssdienstes eine Vorreiterrolle ein. Die BEG hat den Auftrag, mit dem Projekt DEFAS BAYERN eine zukunftsfähige Fahrgastinformation und Anschlussicherung im Öffentlichen Verkehr zu realisieren.

2010 konnte die BEG das Projekt entscheidend vorantreiben, so dass nun DEFAS BAYERN seit 1. Januar 2011 live geschaltet und mit dem

neu entwickelten Internetportal Bayern-Fahrplan einschließlich der attraktiven Detailkarten für die Verkehrsteilnehmer sichtbar ist. Eine hochwertige Fahrgastinformation ist ein wesentlicher Bestandteil eines leistungsfähigen Verkehrsangebotes. Schon seit mehreren Jahren arbeiten Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbände und Aufgabenträger in ganz Deutschland daran, die Informa-

tion im Öffentlichen Verkehr (ÖV) zu verbessern. Auch die zunehmende Anzahl der in Bayern tätigen Verkehrsunternehmen veranlasste den Freistaat im Jahr 2005 dazu, ein eigenes „Durchgängiges Elektronisches Fahrgastinformations- und Anschlussicherungs-System“, kurz DEFAS, für Bayern zu initiieren. Ziel ist es, die Fahrgäste bayernweit umfassend und übergreifend über ihre Fahrten und Anschlüsse informieren zu können. Und das nicht nur mit Soll-Fahrplänen, sondern mit tatsächlich aktuellen Zeiten im Internet, an öffentlichen Telefonen und über mobile Endgeräte. Eine große Herausforderung, denn ein solch flächendeckendes System auf Basis von Echtzeitdaten ist deutschlandweit bisher einmalig. Jetzt startet die Baye-

rische Eisenbahngesellschaft den Testbetrieb von DEFAS BAYERN und des Portals Bayern-Fahrplan als Beta-Version.

betrieb und die Systemintegration von DEFAS BAYERN liefen zwischen Dezember 2009 und April 2010. Nach der Endabnahme von

die von verschiedenen Verkehrsunternehmen im „Bayernweiten Datenpool ÖV“ zusammenlaufen, stellt die BEG sicher, dass sie diskriminierungsfrei allen in Bayern arbeitenden Verkehrsunternehmen zur Verfügung stehen und ausschließlich nichtkommerziell zum Zweck der Fahrgastinformation und Anschlussicherung verwendet werden. Vom „Bayernweiten Datenpool ÖV“ werden alle Soll- und Echtzeitdaten sowie Meldungen des Öffentlichen Verkehrs in Bayern über den sogenannten „Echtzeitdaten-Router ÖV“ in die bayernweite Fahrtauskunft eingespeist. Diese beliefert damit unter anderem Handydienste, öffentliche Telefone mit Internetanschluss (sogenannte ÖTels) und Fahrtauskunftsportale im Internet, beispielsweise den Bayern-Fahrplan unter www.bayern-fahrplan.de. Der Bayern-Fahrplan ist eine Online-Reiseauskunft des Freistaats und hat den Fahrgästen in Bayern schon in der Vergangenheit alle statischen Fahrplandaten (sogenannter Soll-Fahrplan) in Form einer Verbindungsauskunft zur Verfügung gestellt. Mit dem Start von DEFAS BAYERN werden jetzt bei Abweichungen vom Fahrplan Echtzeitdaten eingespeist. Zum Betriebsstart von DEFAS BAYERN und des neuen Portals Bayern-Fahrplan liegen jedoch noch nicht für alle Fahrten im öffentlichen Verkehr Echtzeitdaten vor. Deshalb wird der Bayern-Fahrplan laufend weiterentwickelt und optimiert. Aktuell werden für die Fahrgäste in der Verbindungsauskunft ausschließlich Echtzeitdaten von DB Regio sichtbar. Im internen Testlauf befinden sich



Mit DEFAS BAYERN realisiert die BEG ein bayernweites Fahrgastinformationssystem auf Basis von Echtzeitdaten

Meilensteine DEFAS BAYERN

Ein wichtiger Meilenstein bei der Verwirklichung von DEFAS BAYERN wurde nach einer mehrjährigen Vorbereitungszeit im Juli 2008 erreicht: Die BEG startete die europaweite Ausschreibung für den Aufbau und den Betrieb des Bayern-Fahrplans auf Basis von Echtzeitdaten. Etwa acht Monate später erteilte die BEG einem Bieterkonsortium unter der Leitung des Münchner Unternehmens Mentz Datenverarbeitung GmbH (mdv) den Zuschlag für die technische Realisierung von DEFAS BAYERN. Dieses nahm ab April 2009 das richtungsweisende Projekt in Angriff. Im Juli 2009 wurde die Pflichtenheftphase abgeschlossen, im Dezember des gleichen Jahres die Implementierung. Ein erster Test-

DEFAS BAYERN am 1. Juli 2010 steht der neue Bayern-Fahrplan als Beta-Version seit November 2010 im Internet. Ein weiterer bedeutender Zwischenschritt folgte zum Jahreswechsel: Der Bayern-Fahrplan mit Echtzeitdaten ersetzt seitdem als Beta-Version das alte Portal.

Fahrtauskunft in Echtzeit: Daten liefern die Verkehrsunternehmen

Durch standardisierte Datenschnittstellen und einen bayernweiten Datenpool ermöglicht DEFAS BAYERN einen Datenaustausch zwischen verschiedenen lokalen Datenpools. So können die einzelnen Verkehrsunternehmen und -verbände ihre Daten untereinander austauschen und für die eigene Fahrgastinformation nutzen. Bei den Daten,

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

Chronik DEFAS BAYERN

- September 2005: Freistaat erteilt BEG den Auftrag für DEFAS BAYERN
- September 2005 bis Februar 2008: Konzeptphase
- Februar 2008 bis März 2009: Vorbereitung und Durchführung der Ausschreibung
- 20. März 2009: Zuschlag an Mentz Datenverarbeitung GmbH
- 1. April 2009: Start Realisierung DEFAS BAYERN
- Juli 2009: Abschluss der Pflichtenheftphase
- Dezember 2009: Abschluss der Implementierung
- Dezember 2009 bis April 2010: Testbetrieb und Systemintegration
- 1. Juli 2010: Endabnahme von DEFAS BAYERN
- Oktober 2010: 107 öffentliche Telefone in Bayern zeigen den Bayern-Fahrplan an
- 8. November 2010: Neuer Bayern-Fahrplan als Beta-Version im Internet
- 1. Januar 2011: Start des neuen Portals Bayern-Fahrplan unter www.bayern-fahrplan.de

und der Ingolstädter Verkehrsgesellschaft. Eine flächendeckende Fahrgastinformation wird erst dann realisiert sein, wenn alle Verkehrsunternehmen in Bayern

an DEFAS BAYERN mitarbeiten. Denn ein System kann immer nur so gut sein wie die Daten, auf denen es basiert: Erst wenn alle Verkehrsunternehmen in Bayern ihre Echt-

zeitdaten erheben und an den „Bayernweiten Datenpool ÖV“ liefern, wird eine flächendeckende Fahrgastinformation in Echtzeit für den gesamten Freistaat möglich sein.

Qualität messbar machen: Das Qualitätsmanagement der BEG 2010

Seit ihrer Gründung baut die BEG kontinuierlich ihr umfangreiches Qualitätsmanagement zur Messung der Qualität im bayerischen SPNV aus. Die Ergebnisse, die sich daraus für das Jahr 2010 ergeben, zeigen eine durchaus positive Entwicklung – Verbesserungspotenzial besteht dennoch an vielen Stellen.

Das Instrumentarium des BEG-Qualitätsmanagements besteht im Wesentlichen aus drei Säulen: dem Qualitätssystem DB Regio (offene Tests in Zügen und auf Stationen des bayernweiten Verkehrsdurchführungsvertrages mit DB Regio), dem Qualitätssystem für Wettbewerbsstrecken (offene und verdeckte Tests, Fahrgastbefragungen) sowie dem Pünktlichkeitsmesssystem. Die in Zusammenarbeit mit DB Regio durchgeführte Kundenzufriedenheitsstudie und das Projekt „Mystery Shopping“ ergänzen die Erhebungen. Im Jahr 2010 verzeichnete die BEG anhand dieser Messungen positive Entwicklungen für zwei wichtige Bereiche: Zum einen verbesserte sich die Qualität in verschiedenen Wettbewerbsnetzen – besonders gut schnitten dabei die Erfurter Bahn, die Bayerische

Regiobahn und nach Anfangsschwierigkeiten auch die Berchtesgadener Land Bahn ab. Zum anderen ergaben sich deutliche Verbesserungen der Qualität an Verkehrsstationen – und zwar in allen Bereichen, speziell aber beim Thema Graffiti. Dies ist auch den verstärkten Qualitätskontrollen der BEG an den Verkehrsstationen sowie einem von der BEG mitfinanzierten „Graffitimobil“, das bei DB Station&Service zum Einsatz kommt, zu verdanken. Zwar gehört die Kontrolle der Verkehrsstationen nicht zum Aufgabenbereich der BEG, denn das von ihr beauftragte Verkehrsunternehmen schließt einen Stationsnutzungsvertrag mit dem Stationsbetreiber ab, in der Regel also mit DB Station&Service. Die BEG engagiert sich dennoch für ein sauberes Bahnland Bayern, denn DB Station&Service bzw.

Nachgefragt im Bahnland Bayern



**Heidemarie Mähler,
Geschäftsführerin
der Erfurter Bahn**

Was hat Sie im Bahnland Bayern 2010 am meisten bewegt?

Durch die zusätzlichen Verkehrsleistungen, die die BEG zum Jahresfahrplan 2010 für die Region Schweinfurt – Mellrichstadt bestellt hat, können wir unseren Fahrgästen nun noch mehr Möglichkeiten bieten, den Schienenpersonennahverkehr zu nutzen. Es besteht nun ein stündliches Zugangebot zwischen den Landkreisen Schweinfurt und Rhön-Grabfeld.

Welches große Ziel haben Sie mit der Erfurter Bahn für das Jahr 2011?

Unsere Ziele werden sein, weiterhin im Qualitätssystem der BEG ganz vorne zu stehen, die noch bestehenden Mängel wie Kundenanfragen und deren rechtzeitige Beantwortung abzuschaffen sowie für unsere Fahrgäste ein zuverlässiger Dienstleister zu sein.



Die wichtigsten Projekte zur Qualitätsverbesserung im bayerischen SPNV im Jahr 2010:

- Ein umfangreiches Maßnahmenpaket, um die Pünktlichkeit bei der S-Bahn München zu verbessern (u. a. Fahrgastwechsel und Abfertigungsverfahren beschleunigen, Betriebsabläufe optimieren) befindet sich in der Umsetzung.
- Zahlreiche Projekte zur Verbesserung des Erscheinungsbildes von vorhandenen Fahrzeugen wurden angestoßen (Grundreinigung, Erneuerung der Toilettenanlagen, graffitiresistenter Schutzlack).
- Das Graffitimobil ist seit 2010 bei DB Station & Service in München im Einsatz – mit großem Erfolg. Ein zweites soll 2011 im Großraum Nürnberg zum Einsatz kommen.
- Die Pilotprojekte „Kundeninformation im Störfall“ und „Baustellenkommunikation“ für Regionalverkehr und S-Bahn wurden gestartet.
- Für eine bessere Fahrgastinformation kommen in den Zügen mobile Endgeräte zum Einsatz.
- Bei der Südostbayernbahn wurde die Zugreinigung verbessert.

die von ihr beauftragten Firmen kommen ihrer Aufgabe, an den Stationen für Sauberkeit und Instandhaltung zu sorgen, häufig nicht ausreichend nach. Trotz des positiven Trends der

Messergebnisse bestehen weiterhin Probleme, die die BEG kontinuierlich anmahnt. Nicht zufrieden war die BEG mit der Pünktlichkeit, vor allem während der Winterperioden.



Nachgefragt im Bahnland Bayern



**Christoph Kraller,
Leiter/Sprecher Südost-
bayernbahn**

Was hat Sie im Bahnland Bayern 2010 am meisten bewegt?

Besonders freut mich der Fahrgastzuwachs von rund 30 Prozent auf der Rottalbahn. Dank des Stundentakts und unserer ungewöhnlichen Marketingideen wurde die Eisenbahn im Rottal

wieder richtig attraktiv. Infrastruktur und Verkehr haben hier im Sinne des Kunden ein gemeinsames Ziel definiert und dann auch realisiert.

Welches große Ziel haben Sie mit der Südostbayernbahn für das Jahr 2011?

Um unsere Kunden täglich von der Qualität der Südostbayernbahn zu überzeugen, werden wir unsere Qualitäts- und Serviceoffensive 2011 fortführen. Der Fokus wird dabei auf der Verbesserung von Kundeninformation und Sauberkeit liegen. Infrastrukturell schließen wir bei unserem Knotenbahnhof Mühldorf den barrierefreien Ausbau der Bahnsteige sowie die Modernisierung der Wartehalle im Empfangsgebäude ab.



Nachgefragt im Bahnland Bayern



**Gerd Hutterer,
Geschäftsführer
Westfrankenbahn**

Was hat Sie im Bahnland Bayern 2010 am meisten bewegt?

Dass der positive Trend bei der Fahrgastentwicklung trotz Wirtschaftskrise fortgesetzt werden konnte. Die Steigerung der letzten vier Jahre von durchschnittlich fünf bis sieben Prozent wird voraussichtlich auch 2010 erreicht. Auch ein Beweis dafür, dass der ÖPNV in der Region „Bayerischer Untermain“ eine Zukunft hat.

Welches große Ziel haben Sie mit der Westfrankenbahn für das Jahr 2011?

Wir wollen die Qualität und die Kundenzufriedenheit merklich steigern. Dazu haben wir ein Maßnahmenpaket geschnürt. Verbesserung der Aufenthalts- und Servicequalität auf den Stationen, Weiterentwicklung des Service im Zug und ein umfassendes Beschwerdemanagementkonzept sind wesentliche Bausteine davon. Der neu geschaffene Arbeitsplatz „Qualitätsmanagement“ unterstützt, überwacht und steuert diesen Prozess.

Insbesondere in den Monaten Januar, Februar und Dezember beeinträchtigten winterbedingte Infrastrukturprobleme die Betriebsqualität im DB-Regionalverkehr und zum Teil auch bei der S-Bahn München massiv. Auf Initiative von Bayerns Verkehrsminister Martin Zeil und mit fachlicher Begleitung der BEG wurde im Juni und Dezember 2010 deshalb ein Runder Tisch mit der DB AG einberufen, bei dem die Teilnehmer ein Aktionsprogramm zur Verbesserung des SPNV verabschiedeten – mit besonderem Augenmerk darauf, die Beeinträchtigungen durch die winterliche Witterung zu reduzieren.

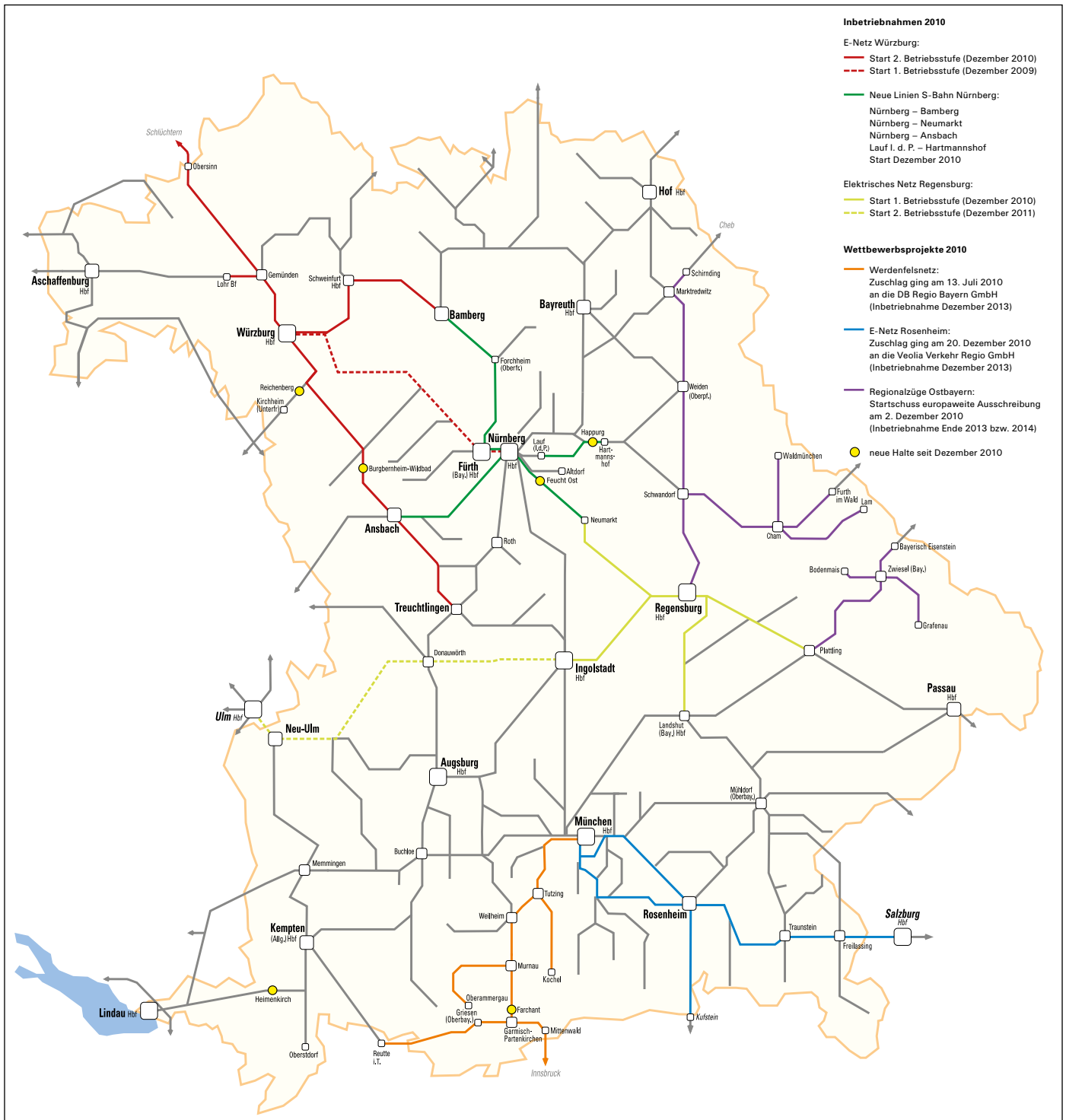
2010 sorgten auch die von der DB Regio betriebenen Wettbewerbsnetze Fugger-Express, Donau-Isar-Express und Mainfrankenbahn für Unzufriedenheit bei Fahrgästen, Mandatsträgern und der BEG. Im September 2010 verlangte Letztere deshalb von DB Regio,

umgehend und nachhaltig eine vertragskonforme Leistung herzustellen, insbesondere hinsichtlich Pünktlichkeit, Platzangebot, Funktionsfähigkeit sowie Verfügbarkeit der ET440-Fahrzeuge. Das geforderte Maßnahmenpaket führte bereits zu Verbesserungen. Die BEG steht jedoch weiterhin in engem Kontakt mit DB Regio, um die weitere Abarbeitung der unterschiedlichen Maßnahmen zu kontrollieren.

Qualitätsverbessernde Maßnahmen

Um die Qualität in verschiedenen Bereichen des SPNV zu verbessern, startete die BEG auch 2010 wieder zahlreiche Projekte, die sich zum Großteil durch einbehaltene Strafzahlungen aufgrund von mangelhafter Pünktlichkeit – sogenannte Pönalen – finanzieren. Einige dieser Projekte befinden sich derzeit noch in der Umsetzungsphase (siehe Kasten).

2010: Inbetriebnahmen und Wettbewerbsprojekte im bayerischen SPNV



IMPRESSUM

Herausgeber:
Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH
Boschetsrieder Straße 69
81379 München
Tel.: 089 748825-0
Fax: 089 748825-51
E-Mail: info@bahnland-bayern.de
www.bahnland-bayern.de

Geschäftsführer: Fritz Czeschka
Verantwortlich für den Inhalt:
Wolfgang Oeser
Redaktion und Gestaltung:
PRINT Communications
Consultants
Otto Brunner Straße 26
82002 Unterhaching
www.printcc.de

Fotos:
S. 1, 7, 8, 10: BEG
S. 2: Bayerische Oberlandbahn/
Bayerische Regionalbahn,
Fotolia/arminsa
S. 3: Vogtlandbahn, Regentalbahn,
DB Regio AG, Lutz Lehner
S. 4: DB Regio,
DB AG/Christian Bedeschinski

S. 5: DB Station & Service AG,
DB Netz AG
S. 6: agilis Verkehrsgesellschaft,
DB AG/Bartlomiej Banaszak
S. 9: Westfrankenbahn,
Südostbayernbahn
Stand: Januar 2011
Irrtum und Änderung vorbehalten