



Die BEG bewegt das Bahnland Bayern – Interview mit Geschäftsführer Fritz Czeschka

Die BEG besteht nun seit 1995 und kann seitdem einige wegweisende Erfolge verzeichnen. Was waren Ihrer Meinung nach die wichtigsten und warum?

Der erste Erfolg war sicher der flächendeckende Taktfahrplan. Ein solches System gab es vor 1996 in dieser Größenordnung deutschlandweit noch nicht. Doch die BEG wollte den gesamten bayerischen SPNV attraktiver machen und so entstand der Bayern-Takt – der Stundentakt für fast ganz Bayern. Ein weiterer Erfolg war daraufhin die Ausschreibung der ersten Wettbewerbsprojekte. Vor der Bahnreform gab es im bayerischen SPNV keinen Wettbewerb. Da wir aber die Qualität steigern und das Fahrplanangebot ausweiten wollten, entschieden wir uns für die Wettbewerbsvergabe. Das Bayerische Oberland war das erste Ausschreibungsprojekt – auch bundesweit eines der ersten überhaupt. Hier hatten wir die Chance, ein ideales System zu konzeptionieren und dessen Umsetzung von den Verkehrsunternehmen zu fordern. Natürlich gab es Anlaufschwierigkeiten, doch die Bayerische Oberlandbahn entwickelte sich insgesamt sehr gut und bereitete anderen Wettbewerbsprojekten den Weg. Und gerade dies ist einer der größten Erfolge der BEG: Wir haben aus allen bisherigen Wettbewerbsprojekten zahlreiche Erfahrungen geschöpft und konnten unsere Ausschreibungen verbessern – und wir haben konsequent an unserer Wettbewerbspolitik festgehalten.

Was bedeutet der gestiegene Wettbewerb durch die Bahnstrukturreform für Bayern – auch in Hinsicht auf Qualität – und welchen Standpunkt nimmt die BEG darin ein?

Bei der Gründung der BEG legten die bayerischen Bahnen rund 82 Millionen Zugkilometer pro Jahr zurück, jetzt bestellen wir bei den Verkehrsunternehmen 114 Millionen Zugkilometer jährlich. Das entspricht einer Angebotssteigerung von 39 Prozent. Diese Mehrbestellung und auch all die Neufahrzeuge, die seitdem auf Bayerns Schienen fahren, wären ohne Wettbewerb nicht möglich gewesen. Denn durch den Wettbewerb bieten die Verkehrsunternehmen ihre Leistungen günstiger an. Dies spart Geld, das wir für Angebotsausweitungen wieder ausgeben können. Gäbe es diesen Wettbewerb und die dadurch entstandenen Einsparungen nicht, so hätte die BEG möglicherweise sogar Verkehrsleistungen abbestellen

Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH
Boschetsrieder Straße 69
81379 München
Tel.: +49 (89) 748825-0
www.bahnland-bayern.de/beg
www.bahnland-bayern.de

müssen. Schließlich stiegen über die letzten Jahre die Kosten für Energie und Löhne. Erst der Wettbewerb ermöglicht es uns also, Fahrplan- und Qualitätsverbesserungen umzusetzen. Daher fördern wir diesen intensiv und halten daran auch fest: Bis 2023 wollen wir alle Verkehrsleistungen in Bayern im Wettbewerb vergeben.

Seit der Bahnstrukturreform hat sich auch im bayerischen SPNV viel verändert. Welchen neuen Herausforderungen muss man sich im Bahnverkehr alltäglich stellen?

Mit der Bahnstrukturreform stiegen wir immer weiter in den Wettbewerb ein. Ein erfolgreicher Weg, der für uns aber gleichzeitig einen Mehraufwand an Koordination bedeutet. Sobald in einer Region mehrere Verkehrsunternehmen tätig sind, wird die Abstimmung zwischen diesen sehr kompliziert. Dies betrifft gemeinsam abgestimmte Fahrpläne und Tarife, aber auch die Organisation von Schienenersatzverkehr. Hier stehen wir im engen Kontakt mit den Verkehrsunternehmen, fordern jedoch auch eine enge Zusammenarbeit der Verkehrsunternehmen untereinander. Denn bei aller Koordination und dem Engagement der BEG dürfen wir schließlich nicht vergessen: Die Verkehrsunternehmen sind in erster Linie für ihre Fahrgäste verantwortlich. Nach wie vor stehen wir zudem vor der Herausforderung, Taktlücken zu schließen und von Fahrgästen gewünschte Züge einzusetzen. Finanziell übersteigt das manchmal das Mögliche. Wir bewegen uns stets zwischen Wirtschaftlichkeit und Wünschenswertem. Denn schließlich geben wir Steuergelder aus. Es ist unsere Pflicht, damit verantwortungsvoll umzugehen.

Welche aktuellen Projekte bewegen die BEG zurzeit?

Eines unserer aktuellsten und sicher auch spannendsten Projekte ist derzeit die Aufwertung des Bayern-Fahrplans durch DEFAS. Diese Abkürzung steht für „Durchgängiges Elektronisches Fahrgastinformations- und Anschlussicherungssystem“. Wir sind im Auftrag des Freistaats seit einiger Zeit mit der Entwicklung dieses Systems beschäftigt, das bayernweit eine Fahrplanauskunft in Echtzeitdaten liefern und gleichzeitig Anschlüsse zwischen öffentlichen Verkehrsmitteln sichern soll. Anzeigen an Haltepunkten sollen ebenso mit Echtzeitdaten beliefert werden wie Auskunftssysteme über das Internet. Die technische Realisierung entwickelt sich positiv. Doch ein solches System ist immer nur so gut wie die Daten, die geliefert werden. Hier sind wir auf die Mithilfe der Bahn- und



Busunternehmen sowie der Kommunen angewiesen, denn sie liefern die aktuellen Daten. Dazu schließen wir mit ihnen Datenüberlassungsverträge. Viele sind bereits unterzeichnet, teilweise steht das aber noch aus. DEFAS ist für den Fahrgast eine zusätzliche Komfortleistung, die wir deshalb so schnell wie möglich bayernweit umsetzen wollen. Und wir werden immer gefordert sein, dieses System weiter zu optimieren.

Stichwort „Bahnland Bayern“: Was hat Sie von dieser Dachmarke überzeugt und was verbinden Sie damit?

„Bahnland Bayern“ hat den großen Vorzug, dass dieser Begriff alle unsere Aktivitäten und die der Verkehrsunternehmen im bayerischen SPNV erfasst und bildlich darstellt. In unserer Wettbewerbspolitik sehen wir die Verpflichtung, uns noch stärker im Sinne der Fahrgäste zu engagieren. Daher wollen wir ein Dach bilden, unter dem wir Bayern als Bahnland präsentieren – emotional und nachhaltig. Den „Bayern-Takt“ möchten wir damit als Marke nicht abschaffen, denn er versinnbildlicht unsere Grundphilosophie: Den Stundentakt für ganz Bayern. Gleichzeitig verknüpft er auch Bahn und Bus. Als BEG haben wir aber keinen direkten Einfluss auf den Busverkehr. Der Bahnverkehr ist unsere Kernkompetenz. Das machen wir mit der neuen Dachmarke „Bahnland Bayern“ deutlich.