



---

**Es gilt das gesprochene Wort!**

Sperrfrist: 13. Februar 2009, 11.30 Uhr

## Statement

des  
Bayerischen Staatsministers  
für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie

## Martin Zeil

anlässlich  
der Unterzeichnung des Verkehrsdurchführungs-  
vertrages mit der BeNEX GmbH für das  
Dieselnetz Oberfranken

am 13. Februar 2009  
in Bayreuth

## **Gliederung**

I.	Begrüßung.....	1
II.	Der Wettbewerb im SPNV .....	1
III.	Strategie für effiziente Verkehrsangebote.....	2
IV.	Ausschreibungsverfahren Dieselnetz Oberfranken .	3
V.	Verbesserungen im SPNV für die Region.....	4
VI.	Schluss .....	6

## **I. Begrüßung**

Mit der Unterzeichnung des Verkehrsdurchführungsvertrages für das Dieselnetz Oberfranken bringen wir ein weiteres Ausschreibungsverfahren im bayerischen Schienenpersonennahverkehr zum Abschluss.

Einmal mehr wird hier deutlich, dass der Wettbewerb Leistung und Effizienz im Schienenverkehr im Interesse der Kunden fördert und die Versorgung auch im ländlichen Raum sicherstellen kann.

## **II. Der Wettbewerb im SPNV**

Seit der Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) im Jahr 1996 bestellt die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) im Auftrag des Freistaates Bayern Verkehrsleistungen bei Eisenbahnverkehrsunternehmen. Die Aufträge für SPNV-Leistungen werden dabei in transparenten, diskriminierungsfreien Verfahren, vergeben – in der Regel bei europaweiten Ausschreibungen.

Eines dieser Wettbewerbsprojekte ist die Ausschreibung von Regionalverkehrsleistungen in

Oberfranken. Ausgeschrieben waren nicht nur Verkehrsleistungen, die bislang von DB Regio erbracht wurden, sondern auch Teile der 2001 an die Vogtlandbahn vergebenen Linien. Damit wollen wir zwei bisher getrennte Netze zusammenfassen und so die Anbindung des Landkreises Wunsiedel an Bayreuth ermöglichen. Nicht nur die Deutsche Bahn sondern jedes Eisenbahnverkehrsunternehmen muss sich immer wieder dem Wettbewerb stellen.

### **III. Strategie für effiziente Verkehrsangebote**

Wettbewerb im SPNV ist für uns ein Instrument zur Entwicklung möglichst effizienter und kreativer Verkehrsangebote. Der Wettbewerb maximiert den Kundennutzen und sorgt für eine effiziente Verwendung öffentlicher Haushaltsmittel. Konkret verfolgt der Freistaat Bayern mit dem Wettbewerb im SPNV folgende Strategie:

- Konkurrenzfähige und transparente Preisangebote der Wettbewerber führen gegenüber Direktvergaben zu einer deutlichen Verringerung der Kosten.

- Dadurch ist es Bayern gelungen, trotz der Kürzung der vom Bund zugewiesenen Regionalisierungsmittel das SPNV-Angebot nicht nur im gewohnten Umfang aufrecht zu erhalten, sondern sogar auszuweiten.
- Darüber hinaus wird durch die Einsparung die Finanzierung moderner und attraktiver Fahrzeuge mit mehr Service, Komfort und Qualität möglich.
- Der vom Freistaat angestrebte Wettbewerb ist kein reiner Preiswettbewerb, sondern vor allem ein Qualitätswettbewerb.
- Wir wollen keinen Verdrängungswettbewerb – wir fördern das Entstehen funktionierender Wettbewerbsstrukturen im SPNV.

#### **IV. Ausschreibungsverfahren Dieselnetz Oberfranken**

Insgesamt umfasst das Verkehrsvolumen für das Dieselnetz Oberfranken rund vier Millionen Zugkilometer pro Jahr. Das entspricht einer Steigerung um etwa ein Drittel gegenüber heute.

Der Zuschlag für den Betrieb des Diesel-Netzes Oberfranken wurde der BeNEX GmbH erteilt. Das Unternehmen hat im europaweiten Ausschreibungsverfahren der Bayerischen Eisenbahngesellschaft das wirtschaftlichste Angebot abgegeben. In Bayern ist das Unternehmen zwar noch weitgehend unbekannt. Die BeNEX ist im SPNV-Bereich jedoch kein Anfänger sondern ein erfahrener Dienstleister. Wir freuen uns auf die Zusammenarbeit zum Wohl der oberfränkischen Bahnkunden.

## **V. Verbesserungen im SPNV für die Region**

Die BeNEX wird den Betrieb in zwei Stufen aufnehmen:

- Ab 12. Juni 2011 unter anderem auf den Strecken Bad Rodach – Coburg – Lichtenfels, Bayreuth – Weiden, Hof – Bad Steben und ab Ende 2012 auf dem Abschnitt Hof – Marktredwitz.

In den Knotenbahnhöfen werden gute Anschlussverbindungen zum Fernverkehr und zum weiterführenden Regionalverkehr sowie zur künftigen S-Bahn Bamberg – Forchheim – Nürnberg geschaffen.

Durch die neue stündlich durchgehende Linie von Bad Rodach über Lichtenfels und Bayreuth nach Weiden in der Oberpfalz wachsen Oberfranken und die Oberpfalz auf der Schiene enger zusammen.

Erstmals können wir den Fahrgästen damit stündliche Direktverbindungen von Coburg nach Kulmbach und Bayreuth und von Bamberg ins unterfränkische Ebern anbieten.

- Die zweite Betriebsaufnahmestufe bietet ab dem Fahrplanjahr 2013 eine neue durchgehende Verbindung von Hof über Marktredwitz nach Bayreuth. Sie bindet den Landkreis Wunsiedel erstmals direkt an Bayreuth an. Bisher mussten Fahrgäste auf der Strecke Wunsiedel – Bayreuth zweimal umsteigen.

Auch mit Blick auf den Komfort wird das Angebot weiter verbessert: Während heute auf dem Streckennetz überwiegend ältere Fahrzeuge im Einsatz sind, werden künftig fabrikneue Regio-Shuttle der Firma Stadler zum Einsatz kommen. Die Fahrzeuge sind klimatisiert, verfügen über

bequeme Einstiege, einen Mehrzweckbereich und eine behindertenfreundliche Toilette.

## **VI. Schluss**

Das Ergebnis dieser Ausschreibung wird unseren Ansprüchen an einen modernen und leistungsfähigen Schienenpersonennahverkehr in vollem Umfang gerecht. Wir zeigen erneut, dass bei der Bayerischen Staatsregierung ein attraktives Nahverkehrsangebot auch und gerade für den ländlichen Raum einen hohen Stellenwert genießt.

Ich bin sicher, dass der künftige Betreiber des Regionalverkehrs in Oberfranken das in ihn gesetzte Vertrauen rechtfertigen wird. Ihnen, Herr Dirksen, Herr Elste und Herr Knerr und Ihrem Team wünsche ich viel Erfolg bei den weiteren Vorbereitungen zur Betriebsaufnahme.