Die Länderbahn

Mit dem *alex* quer durch Bayern – Vorstellung Betriebskonzept

Weiden, 17.03.2018

Die Länderbahn

5+2 Jahre Vertragslaufzeit Los Nord
3+2 Jahre Vertragslaufzeit Los Süd

Wir fahren für das Bahnland Bayern Zeit für Dich.

Aufgabenträger	Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (BEG)
Betriebsaufnahme	10. Dezember 2017
Lose	Los Nord: (München – Regensburg – Hof / Furth im Wald (–Prag)) Los Süd: (München – Kempten – Immenstadt – Lindau / Oberstdorf)
Vertragslaufzeit	Los Nord: 10.12.2017 – 10.12.2022* (Fünf Jahre) Los Süd: 10.12.2017 – 12.12.2020* (Drei Jahre) * In beiden Losen gibt es eine zweijährige Verlängerungsoption
Betriebsleistung	4,4 Millionen Zugkilometer pro Jahr (2,8 im Los Nord; 1,6 im Los Süd) Zum Vergleich: Betriebsleistung heute: ca. 4,1 Millionen Zugkilometer pro Jahr)
Zugbegleitquote	• **200 %** (= mindestens zwei Zugbegleiter pro Zug) auf den Abschnitten München – Schwandorf und München – Kempten • **100 %** (= mindestens ein Zugbegleiter pro Zug) auf allen anderen Abschnitten

Die Länderbahn

Deutliche Änderungen im ALX N im Vergleich zu 2017

2h-Takt nach Prag und Flügeln und Kuppeln in Schwandorf

- Los Süd (1,646 Mio. Zkm)
  - Keine Änderungen im Betriebsprogramm
  - München – Kempten – Immenstadt – Lindau/Oberstdorf
  - 2h-Takt – minimale Anpassung des Fahrplans
  - Erhöhung der Kapazitäten und Wegfall der Bistrowagen

- Los Nord (2,769 Mio. Zkm)
  - E-Traktion im Abschnitt München - Regensburg
  - D-Traktion in den Abschnitten Regensburg – Hof / Pilsen
  - 2h-Takt nach Prag – Ausweitung des Angebotes ggü. heute (2,476 Mio Zkm)
  - aufwändiges Flügeln und Zugvereiningen in Schwandorf
  - Beschleunigung des Abschnitts München – Regensburg
  - Erhöhung der Kapazitäten und Wegfall der Bistrowagen

Die Länderbahn

Deutlich höhere Bedienhäufigkeit im Los Nord

Insbesondere mehr Direktverbindungen nach Prag

- **Flügelkonzept im Los Nord** (Züge nach Hof und Furth im Wald verkehren in Zukunft vereinigt bis Schwandorf und teilen sich dann auf) anstatt Einzelzügen
- **Mehrverkehre** im *alex* NEU auf der Strecke München – **Furth im Wald/Prag**
  - 7 tägliche Direktverbindungen von München nach Furth im Wald (bisher 4)
  - Regelmäßiger 2h-Takt auf dieser Verbindung zwischen München und Furth im Wald
  - Neuer umsteigefreier Frühzug Schwandorf – München (Abfahrt 03:58) (bisher 05:02)
  - Neuer umsteigefreier Spätzug München – Schwandorf (Abfahrt 22:44) (bisher 21:44)
- **Mehrverkehre** im *alex* NEU in Richtung **Hof**
  - 8 statt 6 täglichen Direktverbindungen zwischen München und Hof
  - 9 statt 6 täglichen Direktverbindungen zwischen München und Marktredwitz
- Im **Los Süd durchgehender, gleichmäßiger 2h-Takt** am Wochenende ohne Lücken
  - Anpassung der jeweils ersten Fahrt am Samstag und Sonntag ab München (15 Minuten später)

Die Länderbahn

2 Richtungswechsel, 3 Loks, 2 EVU, 2 Staaten

Der alex ist eines der komplexesten Produkte im SPNV in Deutschland

Start	Ziel	Zugkomposition	Richtung	Traktion	Lok
München	Regensburg		→	15000 V 1000 V~ 16,7 Hz	BR 183 (E-Lok)
Regensburg	Schwandorf		←	Diesel 1000 V~ 22 Hz	BR 223 (D-Lok)
Schwandorf	Hof		←	Diesel 1000 V~ 22 Hz	BR 223 (D-Lok)
Schwandorf	Pilsen		→	Diesel 1000 V~ 22 Hz	BR 223 (D-Lok)
Pilsen	Beroun		→	25000 V 1500 V~ 50 Hz	BR 363 (E-Lok)
Beroun	Prag		→	3000 V 3000 V	BR 363 (E-Lok)

Die Länderbahn

Stammzugkonzept mit festen Zugverbänden

Kein Rangieren von Einzelwagen mehr, Zugteilung in Schwandorf

Zugteil Prag = 250 Sitze

Zugteil Hof = 250 Sitze

CD	CD	Bmz	ABbmdz	ABvmz	DBpz	BM235
• CD-Wagen (Bdmpee) • Großraumwagen mit = 80 Sitze	• CD-Wagen (Bdmpee) • Großraumwagen mit = 80 Sitze	• 2. Klasse Abteilwagen = 66 Sitze • keine Layoutanpassung • Modernisierung in Verona bei TI	• TSI-Toilette, Catering, Mehrzweckbereich, Bistro • 24 Sitze 2. Kl., 18 Sitze 1. Kl. • Umbau in Neustrelitz	• Umbau Cateringecke = Entfall 2. WC • 40 Sitze 2. Kl., 15 Sitze 1. Kl.	• Doppelstockwagen = 126 Sitze • keine Layoutanpassung	• 75 Sitzplätze 2. Klasse • keine Layoutanpassung

Die Länderbahn

Stammzugkonzept mit festen Zugverbänden

Kein Rangieren von Einzelwagen mehr, Zugteilung in Immenstadt

Zugteil Oberstdorf

ABvmz	Bomdz	Bmz
• Umbau Cateringecke = Entfall 2. WC • 40 Sitze 2. Kl., 15 Sitze 1. Kl.	• 61 Sitzplätze 2. Klasse, Mehrzweckabteil • ohne Layoutanpassung	• 2. Klasse Abteilwagen = 66 Sitze • keine Layoutanpassung • Modernisierung in Verona bei TI

Zugteil Lindau

ABvmz	Bomdz	Bmz
• Umbau Cateringecke = Entfall 2. WC • 40 Sitze 2. Kl., 15 Sitze 1. Kl.	• 61 Sitzplätze 2. Klasse, Mehrzweckabteil • ohne Layoutanpassung	• 2. Klasse Abteilwagen = 66 Sitze • keine Layoutanpassung • Modernisierung in Verona bei TI

Die Länderbahn

Umfangreiche Modernisierung und neue Wagen

Im Vergleich zum alex ALT sind jetzt 10 Wagen mehr im Einsatz

Wagentyp	Beschreibung	Anzahl
ABvmz	1. und 2. Klasse, Mehrzweckbereich, behinderten gerechtes WC	17
DBpz	Doppelstockwagen	7
Bm235	Abteilwagen 2. Klasse	14
Bomz	Abteilwagen 2. Klasse	8
Bomdz	Abteilwagen 2. Klasse mit Mehrzweckbereich	8
Abvmdz	1. und 2. Klasse, Mehrzweckbereich	6
ABbmdz	1. und 2. Klasse, Mehrzweckbereich, TSI-PRM-WC, Bistro	10
Bmz	Abteilwagen 2. Klasse	19
GESAMT		**89**

Lokomotiven	Beschreibung	Anzahl
BR 223 (D-Lok)*	9 Loks im Los Nord und 6 Loks im Los Süd	15
BR 183 (E-Lok)	Alle Loks für den E-Umlauf München-Regensburg	5
GESAMT		**20**

*Zusätzlich ist im ALEX Süd noch die Staudenbahn mit einer eigenen Lok BR 2143 als Subunternehmer im Einsatz für den ALEX im Abschnitt Immenstadt - Oberstdorf

Lösung für alle italienischen Wagen in Sicht

Für alle 29 RZW gibt es eine technische Lösung, die umgesetzt wird

- Alle 29 Wagen stehen in Schwandorf – Endabnahme der letzten zwei RZW abgeschlossen
  - 13 Wagen sind aktuell im Einsatz
- Für jeden der drei Umrichtertypen gibt es nun eine stabile Lösung
- Aktuell werden die Wagen repariert; danach erfolgt die Behebung der Folgeschäden
- Wöchentliche Telkos mit Trenitalia um den Fortschritt zu begleiten und die nächsten Schritte abzustimmen

Nächste Schritte:

✓ Ausrollen der Lösung für alle unterschiedlichen Umrichterbauarten

✓ Behebung der Folgefehler, insbesondere im Bereich WC, Türsteuerung, Klima / Heizung

Die Länderbahn

Fahrgastkomfort: W-LAN und Echtzeitfinfo in allen Zügen

W-LAN und FIS befinden sich noch in der Umsetzungsphase

- Ziel: Kostenfreies **W-LAN** auf allen Zügen*
- **Echtzeitfahrgastinformation** zu Anschlüssen und Verspätungen
  (In jedem Wagen zwei LED-Anzeigen und zwei hochauflösende Farbbildschirme)
- **Höheres Sitzplatzangebot** im Vergleich zu *alex* ALT auf den meisten Verbindungen, insbesondere zur Hauptverkehrszeit
- **Ersatz der Speisewagen** und einiger älterer Bestandswagen durch modernere Reisezugwagen in Fernverkehrsqualität (aus Italien)
  - Steckdosen an jedem Sitzplatz
  - Große Tische in der 1. Klasse
  - Leistungsstarke Klimaanlagen
  - Automatische Türen mit Drucktastern

*W-LAN setzt entsprechende streckenseitige Netzabdeckung durch die Mobilfunkbetreiber voraus

Die Länderbahn

Fahrgastkomfort: Zwei ZUB auf den Hauptästen

Mindestens zwei ZUB in den Abschnitten NSCH – MH und MH – MKP

- **Zugbegleitquote**
  - **200 %** auf den Abschnitten München – Schwandorf und München – Kempten
  - 100 % auf allen anderen Abschnitten

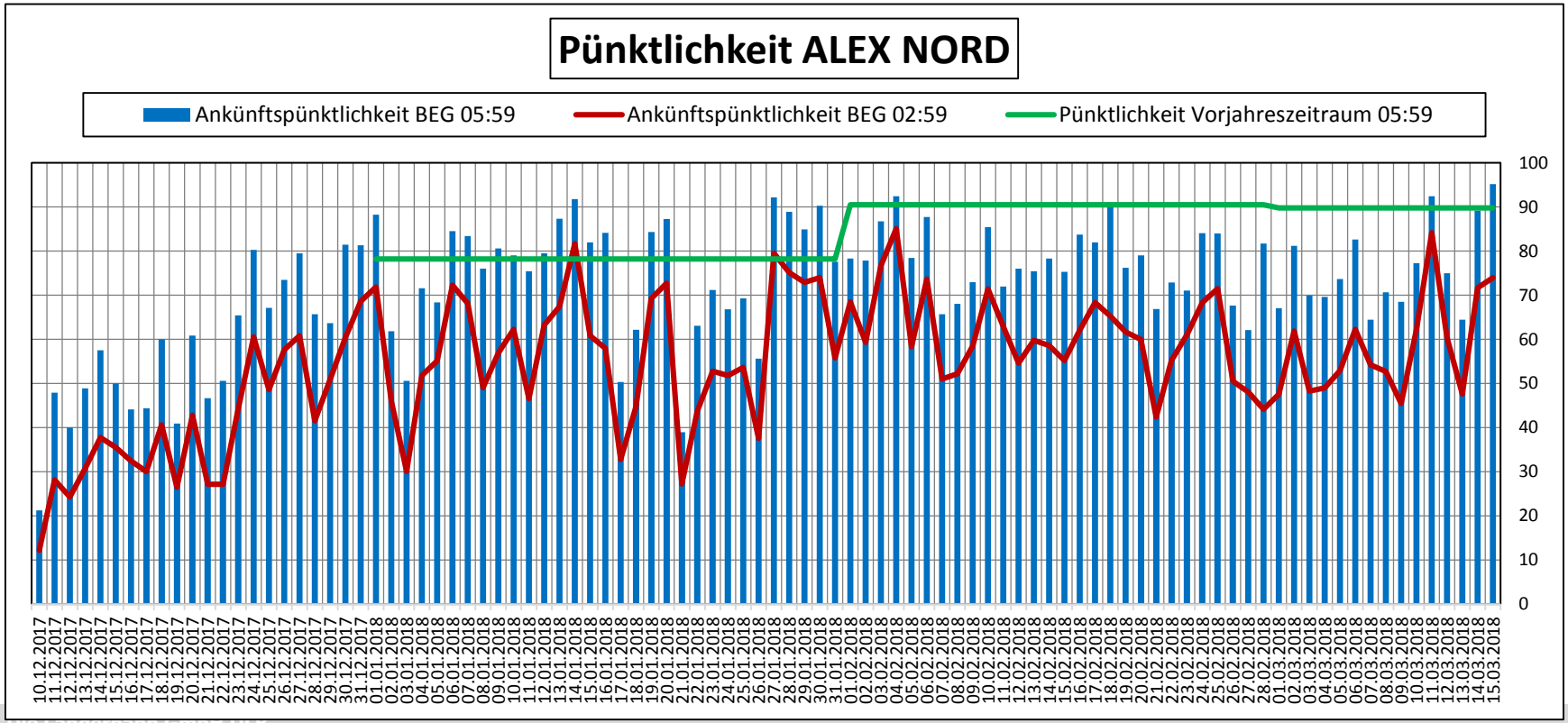
- Weiterhin **Verkauf von Fahrscheinen** im alex

- Weiterhin **Verkauf von Getränken** und kleinen Snacks an Bord
  - Auf Grund des höheren Sitzplatzangebotes können in Zukunft keine Speisewagen mehr eingesetzt werden
  - Auf jedem Zug wird es mindestens einen Snackpoint geben, in dem Fahrgäste bedient werden

Die Länderbahn

Sehr störanfälliges Betriebskonzept ohne jegliche Puffer

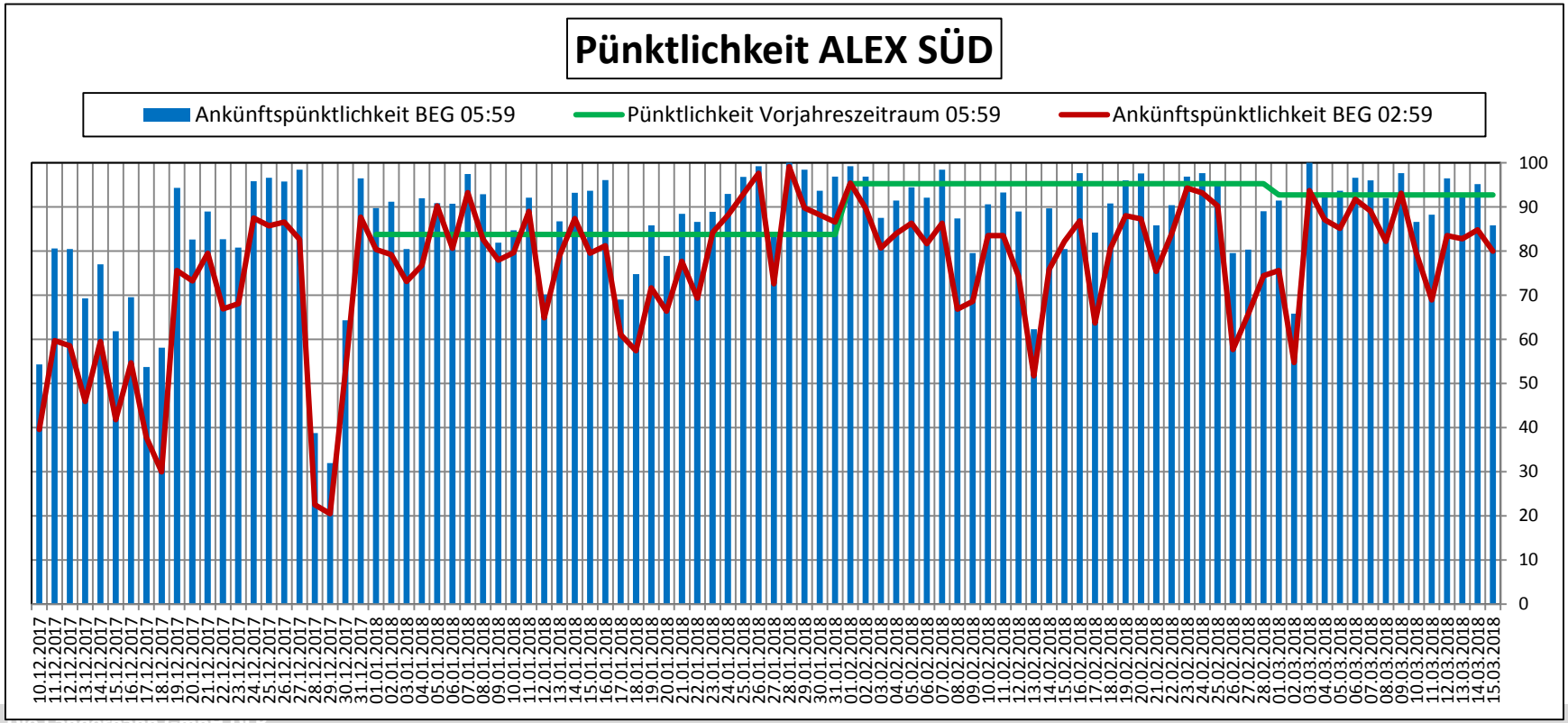
Infrastr., Betriebskonzept und fehlende RZW führen zu Verspätungen



Die Länderbahn

Pünktlichkeit deutlich oberhalb des ALEX NORD

Insbesondere Infrastrukturstörungen verantwortlich für Verspätung



Die Länderbahn

Verspätungsursachen beim alex NORD

Gründe und Erklärungen zur niedrigen Pünktlichkeit

- Sehr empfindlicher Fahrplan im Vergleich zu 2017, beispielsweise kürzere Fahrzeiten München – Regensburg
- 90 % mehr Infrastrukturstörungen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum (Aussage DB Netz AG)
- Verdopplung der Fahrten auf der eingleisigen Strecke zwischen Furth im Wald und Schwandorf mit Reduzierung der Kreuzungsmöglichkeiten und erhöhter Haltefrequenz der OPB
- Zeitliche Verdichtung der einzelnen Züge (alex, OPB, agilis) im Knoten Regensburg bei knapper Bahnsteigverfügbarkeit
- Flügel- und Kuppelkonzept in Schwandorf in den Taktstunden mit dazwischen stattfindenden Zugfahrten

BACK UP

Die Länderbahn

Gotteszell-Viechtach

Wiederaufnahme Zugbetrieb seit September 2016

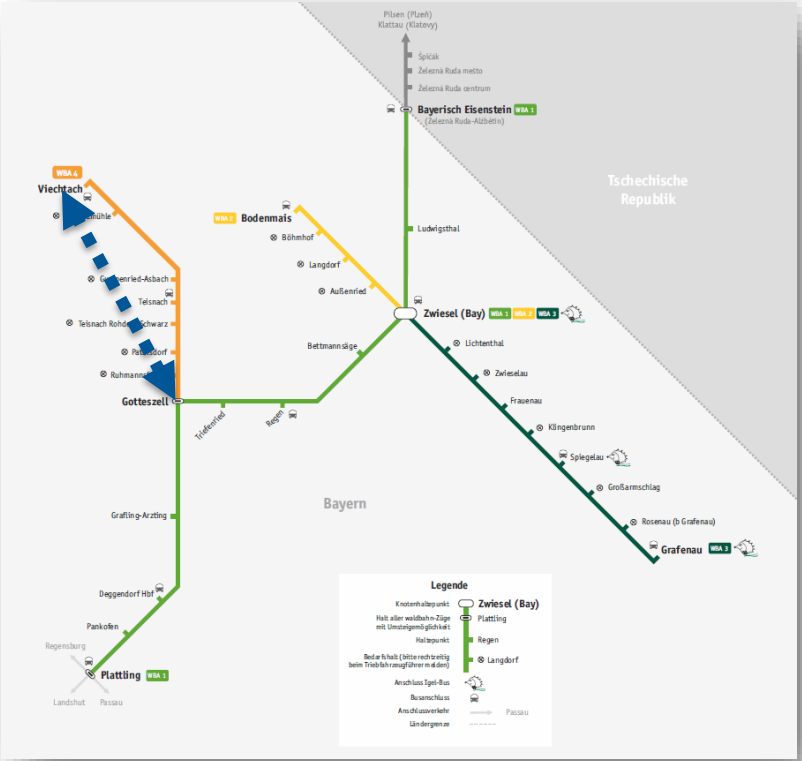
Die Länderbahn

Anbindung Viechtach über waldbahn Bestandstrecke

im Stundentakt an Deggendorf/Plattling und überregionalen Verkehr

WBA 1	Plattling – Bay. Eisenstein
WBA 2	Zwiesel – Bodenmais
WBA 3	Zwiesel – Grafenau
WBA 4	Gotteszell – Viechtach

Betriebsaufnahme September 2016



[Impressionen waldbahn-Strecke >>](#)

Die Länderbahn

Eine breit gefächerte Zielgruppe ist das Streckenpotential

Best-Ager

Mutti-Taxi-Ersatz

Pendler-Alternative

Freizeit/Nationalpark-Urlauber

Die Länderbahn

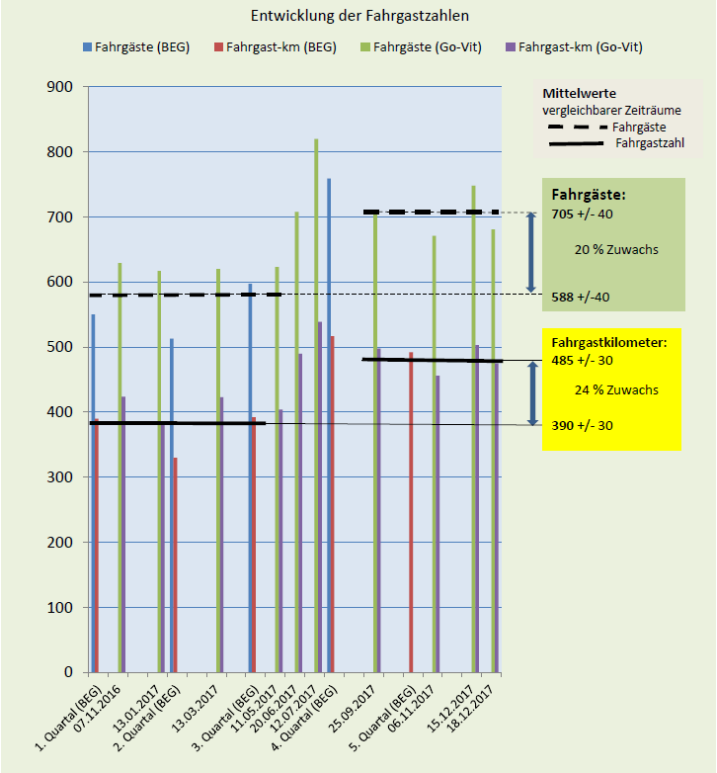
Steigerung Fahrgäste um 24% innerhalb eines Jahres

(Fahrgastzahl Nov 2016 mit Nov 2017)

- täglich etwa 750 Fahrgäste auf dieser Strecke und nähert sich nach ca. 1 Jahr bereits dem 1000 Reisenden-Kriterium an

Jedoch:

- Pkm-Kriterium des Ministeriums – d.h. 1000 Fahrgäste müssen die komplette Strecke Gotteszell-Viechtach (25 km) befahren ist kaum erreichbar



Quelle: Dr. Wolfgang Schlüter, Vorsitzender Go-Vit e.V.

Die Länderbahn

14. März 2018 erstes Gespräch mit Joachim Herrmann

& und Vertretern aus der Region zum Dauerbetrieb Go-Vit

Weiteres Hoffen auf den Dauerbetrieb

Landrätin Rita Röhrl und Minister Helmut Brunner sprachen bei Staatsminister Joachim Herrmann vor

München. „Wir hatten positive Gespräche, konnten aber kein konkretes Ergebnis erzielen", so lautet eine erste Bilanz von Landrätin Rita Röhrl nach einem Gespräch im Innenministerium. Landwirtschaftsminister Helmut Brunner hatte den Termin bei seinem Kabinettskollegen Joachim Herrmann organisiert und neben der Landrätin, ihrem Stellvertreter Willi Killinger und ihrem Büroleiter Günther Weinberger nahmen auch Dr. Wolfgang Schlueter (Go Vit), Arnulf Baier (Wanderbahn im Regental e.V.), MdL Max Gibis, sowie MdL Eberhard Rotter (Aufsichtsrat Bayerische Eisenbahngesellschaft, kurz BEG) und Vertreter des Innenministeriums am Gespräch teil. Die Gruppe aus dem Landkreis setzte sich beim Innenminister dafür ein, dass aus dem Probebetrieb auf der Bahnstrecke Gotteszell-Viechtach, ein Dauerbetrieb wird.

Staatsminister Herrmann betonte, dass der Freistaat alle Regionen gleich behandeln müsse, insofern brauche man für alle Regionen tragbare Lösungen. Landrätin Rita Röhrl zeigte auf, dass die Fahrgastzahlen weiterhin ansteigen. „Der Trend geht klar aufwärts", betont sie, und dies bekräftigten auch Schlueter und Beier. „Es wäre den Menschen in der Region schwer zu verkaufen, dass man nun Millionen Euro in eine Strecke investiert hat, die Bahn immer besser angenommen wird, und wir dann den Wiederbelebungsversuch nach nur zwei Jahren beenden", betonte Röhrl. Unterstützung bekam sie von Landwirtschaftsminister Brunner, der sich als direkt gewählter Stimmkreisabgeordneter stets für die Reaktivierung eingesetzt hat.

Staatsminister Herrmann lobte die Bemühungen vor Ort. Es sei sehr positiv zu bewerten, dass sich der Landkreis Regen in herausragender Weise um einen öffentlichen Personennahverkehr bemühe. Er wisse, dass dies im ländlichen Raum wesentlich schwerer zu organisieren ist, als in dichtbesiedelten Gebieten. Der Landkreis Regen wird aber sehr zeitnah ein Konzept erarbeiten, wie der Öffentliche Personennahverkehr im Landkreis Regen am besten aufgestellt werden kann und definieren, was der Landkreis hier noch machen kann.

„Wir werden uns in drei, vier Wochen noch einmal im Innenministerium treffen", sagt Landrätin Röhrl, weil die Landrätin eine schnelle Entscheidung herbeiführen will. Solange das letzte Wort zum Thema Streckenreaktivierung nicht gesprochen ist, werden sie und alle Mitstreiter weiter kämpfen. Bis dahin heißt es, „nicht aufgeben."

Meldung vom: 15.03.2018

Pressemeldung Landratsamt Regen am 15.03.2018

Viechtach | 14.03.2018 | 22:00 Uhr

Probebetrieb steht vor mehrjähriger Verlängerung

Lesenswert (8) | kommentieren | Weitersagen | drucken | merken

Artikel | Artikel 3 / 21

Politiker aus der Region waren Anfang März auf einer Informationstour in der Waldbahn unterwegs, hier ist ein Teil am Bahnhof Viechtach zu sehen. Nun fand ein Gespräch mit dem zuständigen Minister Joachim Herrmann in München statt, nach dem mit einer Verlängerung des Probebetriebs über den September 2018 hinaus zu rechnen ist. – Foto: Schlamminger

Das abrupte Aus des Bahnbetriebs zwischen Viechtach und Gotteszell im Herbst scheint abgewendet: Diesen Eindruck teilte Staatsminister Helmut Brunner auf Anfrage des Viechtacher Bayerwald-Boten am Mittwochabend mit. Vielmehr sollen in den nächsten Wochen die Voraussetzungen für die Genehmigung eines weiteren, mehrjährigen Probebetriebs geklärt werden.

Auf dieses Vorgehen hätten sich die Beteiligten an einem Gespräch geeinigt, zu dem am frühen Mittwochabend der zuständige Verkehrsminister Joachim Herrmann in München mit Brunner und weiteren Vertretern aus der Region zusammen gekommen war.

Ursprünglich war der Probebetrieb für zwei Jahre geplant und sollte nach dem Start im September 2016 im September 2018 enden, falls das vom Freistaat Bayern selbst gewählte Kriterium von 1000 Fahrgästen im Streckenquerschnitt nicht erreicht würde. Laut Zählungen liegt das Fahrgastaufkommen derzeit deutlich unter diesem Wert, im Vergleich zu anderen Nebenstrecken in Bayern schneidet die Strecke allerdings gut ab.

Weitere Details zu den Ergebnissen der Besprechung wurden zunächst nicht bekannt.

– gsc

Dokumentinfo | +1 | Tweet | Empfehlen 94

Pressemeldung PNP 14.03.2018

- Aus unserer Sicht - Schritt in die richtige Richtung
- Darstellung der Entwicklung der Fahrgastzahlen und Potential war überzeugend

Nächster Termin in ca. 4 Wochen:

➔ Vorstellung Nahverkehrskonzept für den Landkreis Viechtach sowie Maßnahmen zur weiteren Steigerung der Fahrgastzahlen

Die Länderbahn

Wiederaufnahme der Kriteriendiskussion für Dauerbetrieb

& Gleichstellung der Mobilität für alle im ländlichen Raum

- ➔ eine regionale Betrachtung des 1000er Pkm-Kriteriums ist notwendig
- ➔ Warum wird für eine Strecke im ländlichen Raum eine höhere Auslastung verlangt im Vergleich zur Auslastung des Regionalverkehrs in Deutschland (ca. 23%)?
- ➔ Warum wird ein Kriterium angesetzt, das bereits durch mehr als 35 Bestandsstrecken in Bayern nicht erreicht wird?
- ➔ Gleichstellung der Mobilität im ländlichen Raum: ein regelmäßiger, umweltschonender und von jedem nutzbarer öffentlicher Personennahverkehr sollte sich nicht nur auf die Ballungsräume beschränken!