

## Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Christine Stahl, Thomas Mütze BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

vom 10.05.2012

### S-Bahn-Ergänzungsnetz Nürnberg I

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2010 sollten neue Fahrzeuge bei der S-Bahn Nürnberg eingesetzt werden. U. a. aufgrund fehlender Zulassungen seitens des Eisenbahnbundesamtes konnte das Fahrzeugkonzept (Talent II) nicht umgesetzt werden. Zum weiteren Ausbau des Ergänzungsnetzes besteht Informationsbedarf.

In diesem Zusammenhang fragen wir die Staatsregierung:

1. a) Wurden der DB Regio im Bereich S-Bahn-Ergänzungsnetz bereits Bestellerentgelte gekürzt?  
b) Wenn nein, warum nicht?  
c) Wenn ja, in welchem Umfang (Angaben bitte getrennt für die einzelnen Gründe mangelnde Pünktlichkeit, Zugausfall, mangelnde Qualität (Sauberkeit) und unzureichende Fahrgastinformationen)?
2. a) Können die einzelnen Abschnitte zwischen Fürth Nord und Erlangen wie ursprünglich geplant bis 2015 fertiggestellt werden?  
b) Wenn nein, warum nicht?  
c) Bis wann werden dann die einzelnen Abschnitte fertiggestellt?
3. a) Wird die Station Erlangen Paul-Gossen-Straße wie ursprünglich geplant ab 12/2012 bedient?  
b) Wenn nein, warum nicht?  
c) Wenn nein, bis wann wird sie bedient werden?
4. a) Gibt es bereits eine Finanzierungsvereinbarung zum geplanten Güterzugtunnel Fürth – Nürnberg-Großmarkt?  
b) Wann wird das Planfeststellungsverfahren für den geplanten Güterzugtunnel beginnen?  
c) Bis wann rechnet die Staatsregierung mit der Fertigstellung des Güterzugtunnels?
5. a) Wie hoch war die Pünktlichkeit der einzelnen Linien im S-Bahn-Netz Nürnberg im Jahr 2011 (Angaben bitte für die einzelnen Monate und für das gesamte Jahr)?  
b) Welche Pünktlichkeitswerte erwartet die BEG für die einzelnen Linien? Bitte jeweils Monats- und Jahreswerte angeben.  
c) Unterscheiden sich diese geforderten Pünktlichkeitswerte mit den im S-Bahn-Netz München geforderten Pünktlichkeitswerten, und wenn ja, mit welcher konkreten Begründung?

6. a) Welche der fertiggestellten Bauabschnitte wurden bereits vollständig abgerechnet?  
b) Kam es bei bereits fertiggestellten Bauabschnitten zu Kostensteigerungen?  
c) Wenn ja, um welchen Betrag wurden in den einzelnen Bauabschnitten die geplanten Kosten überschritten?
7. a) Wann werden die Bauarbeiten im Abschnitt Ansbach – Dombühl beginnen?  
b) Bis wann ist mit Fertigstellung Ansbach – Dombühl zu rechnen?
8. a) Warum ist der Aufzug an der Rothenburger Straße noch nicht in Betrieb?  
b) Ab wann wird er in Betrieb genommen?

## Antwort

**des Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie**

vom 19.06.2012

Zu 1. a):

Die Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (BEG), die den Schienenpersonennahverkehr im Auftrag des Freistaats Bayern plant, finanziert und kontrolliert, hat das Bestellerentgelt für die S-Bahn Nürnberg im Jahr 2011 aufgrund mangelnder Qualität gekürzt.

Zu 1. b):

Entfällt.

Zu 1. c):

Die BEG hat im Jahr 2011 für die S-Bahn Nürnberg Bestellerentgelt in Höhe von 1,15 Mio. € einbehalten. Eine Aufgliederung der Pönale nach einzelnen Qualitätskriterien ist der Staatsregierung aus rechtlichen Gründen nicht möglich, da hieraus Rückschlüsse auf die Höhe des Bestellerentgeltes gezogen werden könnten.

Zu 2. a):

Nein.

Zu 2. b) und c):

Die Fragen 2. b) und c) werden im Sachzusammenhang gemeinsam beantwortet.

Das Planfeststellungsverfahren für den Planfeststellungsabschnitt 16 (PFA 16, „S-Bahn-Verschwenk Fürth“) ist noch nicht abgeschlossen. Die Fertigstellung der Baumaßnahmen im PFA 16 kann daher nach derzeitigen Erkenntnissen nicht vor Ende 2016 erfolgen.

Die Baumaßnahmen im PFA 15 („Fürther Bogen“) wird die DB AG im Zuge der laufenden Bauarbeiten fertigstellen. Aufgrund des fehlenden Baurechts im nördlich anschließenden PFA 16 („S-Bahn-Verschwenk Fürth“) sei jedoch die Inbetriebnahme der im PFA 15 errichteten S-Bahn-Bauwerke erst gemeinsam mit der Fertigstellung der Baumaßnahmen im PFA 16 frühestens Ende 2016 möglich. Im Rahmen einer Zwischenlösung wäre es denkbar, die neu errichteten S-Bahngleise im „Fürther Bogen“ zur betrieblichen Stabilisierung der S 1 vorübergehend in die vorhandene Fernbahnstrecke einzubinden. Die Staatsregierung führt Gespräche mit der DB AG, um eine solche Zwischenlösung zu erreichen.

Zwischen Eltersdorf und Erlangen erfolgt der viergleisige Ausbau im Rahmen des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit 8.1. Die Baufertigstellung ist für 2016 vorgesehen.

Zu 3. a):  
Nein.

Zu 3. b) und c):  
Die Fragen 3. b) und c) werden im Sachzusammenhang gemeinsam beantwortet.  
Die Fertigstellung der Station Erlangen Paul-Gossen-Straße

ist vom viergleisigen Ausbau des Streckenabschnittes abhängig (vgl. hierzu die Antwort zu Frage 2. c). Die Fertigstellung ist daher ebenfalls für 2016 vorgesehen.

Zu 4. a):  
Nein.

Zu 4. b):  
Nach Mitteilung der DB AG kann das Planfeststellungsverfahren voraussichtlich noch im Jahr 2012 beginnen.

Zu 4. c):  
Nach Auskunft der DB AG ist die Errichtung des Güterzugtunnels von der Haushaltslage des Bundes abhängig. Nach gegenwärtiger Einschätzung wird mit dem Baubeginn nicht vor 2017 gerechnet, die Baumaßnahme wird ca. sechs Jahre in Anspruch nehmen.

Zu 5. a):  
Im Jahr 2011 betrug die Pünktlichkeit des Gesamtnetzes S-Bahn Nürnberg 93,2 %. In der nachstehenden Tabelle sind die monatlichen Pünktlichkeitswerte sowie die Jahrespünktlichkeit für die einzelnen Linien aufgeführt. Aus den Werten für die ersten Monate 2012 lässt sich ein deutlich positiver Trend der Pünktlichkeit auf allen Linien ablesen.

	Nürnberg Hbf	S1 West Erlangen	S2 Ost Ludersheim	S3 Ost Ochenbruck	S4 West Roßtal	S1 Ost Röthenbach	S2 West Schwabach
Jan 2011	92,7%	85,5%	98,6%	92,7%	88,8%	88,4%	98,8%
Feb 2011	94,9%	88,5%	98,1%	95,6%	93,6%	91,5%	99,0%
Mrz 2011	95,8%	92,3%	98,5%	94,7%	92,1%	93,8%	98,6%
Apr 2011	93,9%	88,1%	98,7%	94,1%	93,6%	90,8%	98,8%
Mai 2011	91,1%	78,9%	98,7%	92,7%	95,3%	83,6%	98,5%
Jun 2011	95,5%	89,6%	99,5%	95,2%	95,3%	92,9%	99,5%
Jul 2011	92,4%	82,3%	99,3%	93,6%	94,4%	87,9%	98,8%
Aug 2011	93,4%	85,6%	98,2%	95,4%	95,3%	89,6%	98,3%
Sep 2011	93,6%	82,0%	99,1%	95,9%	95,6%	89,0%	99,0%
Okt 2011	90,1%	78,5%	98,5%	94,9%	91,1%	84,7%	98,1%
Nov 2011	90,1%	78,2%	97,9%	95,4%	91,3%	85,2%	97,6%
Dez 2011	94,7%	87,7%	99,4%	96,7%	93,9%	92,6%	99,4%
<b>Jahr 2011</b>	<b>93,2%</b>	<b>84,8%</b>	<b>98,7%</b>	<b>94,7%</b>	<b>93,4%</b>	<b>89,2%</b>	<b>98,7%</b>
Jan 2012	96,3%	93,3%	99,6%	98,3%	94,5%	94,5%	99,3%
Feb 2012	95,6%	90,9%	99,4%	96,0%	94,1%	94,1%	99,3%
Mrz 2012	97,1%	94,6%	99,1%	97,6%	98,0%	96,5%	98,8%

Zu 5. b):  
Die BEG erwartet grundsätzlich im S-Bahnverkehr eine monatliche Pünktlichkeit von 94 % und eine jährliche Pünktlichkeit von 96 %. Diese Schwellenwerte beinhalten bereits Abschläge, um externe Einflüsse im Eisenbahnverkehr, wie Bauarbeiten, Suizide oder witterungsbedingte Störungen, zu

kompensieren. Die Bewertung der Pünktlichkeit erfolgt über das jeweilige Gesamtnetz und nicht für einzelne Linienäste.

Zu 5. c):  
Die Pünktlichkeitsschwellenwerte gelten für die S-Bahn Nürnberg wie für die S-Bahn München.

Zu 6. a) bis c):

Die Fragen 6. a) bis c) werden im Sachzusammenhang gemeinsam beantwortet.

In den zwischen dem Freistaat Bayern und der DB AG geschlossenen Bau- und Finanzierungsverträgen wurden für das „Ergänzungsnetz S-Bahn Nürnberg“ die folgenden vier Abschnitte gebildet:

- Nürnberg – Forchheim
- Nürnberg – Ansbach
- Nürnberg – Neumarkt
- Lauf a. d. P. – Hartmannshof

Alle vier Abschnitte sind baulich noch nicht vollständig fertiggestellt. Für den vorgesehenen Endzustand des Ergänzungsnetzes sind noch weitere Bauarbeiten erforderlich. Die Schlussabrechnung ist noch nicht erfolgt. Daher kann im gegenwärtigen Zeitpunkt noch keine Aussage zu eventuellen Kostensteigerungen getroffen werden.

Zu 7. a) und b):

Die Fragen 7. a) und b) werden im Sachzusammenhang gemeinsam beantwortet.

Im Herbst 2012 wird die Planfeststellung eingeleitet. Erst nach Vorliegen des Planfeststellungsbeschlusses kann eine belastbare Aussage zur weiteren Terminkette erfolgen. Nach gegenwärtigem Stand wird von der Inbetriebnahme Ende 2014 ausgegangen.

Zu 8. a) und b):

Die Fragen 8. a) und b) werden im Sachzusammenhang gemeinsam beantwortet.

Nach Mitteilung der DB Station & Service AG kam es zu Lieferschwierigkeiten des Herstellers, weshalb sich der Einbau des Aufzuges verzögert habe. Nach derzeitigem Stand soll der Aufzug im Dezember 2012 in Betrieb genommen werden.