



## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Markus Ganserer**  
**BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**  
vom 07.11.2013

### Wettbewerbsprojekte S-Bahn Nürnberg und München

Die von der Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH (BEG) bestellten Verkehrsleistungen für die S-Bahnen in Nürnberg und München sind Bestandteil des Verkehrsdurchführungsvertrages II mit der Deutschen Bahn. Bis Ende 2017 sind die Verkehre bestellt. Beim zukünftigen Wettbewerbsprojekt S-Bahn Nürnberg geht die BEG von einem voraussichtlichen Bestellumfang von 7,2–7,3 Mio. Zugkm pro Jahr, bei der S-Bahn München von 20–26 Mio. Zugkm pro Jahr aus.

In diesem Zusammenhang frage ich die Staatsregierung:

1. In welchen wettbewerblichen Verfahren sollen die S-Bahnen in Nürnberg und München nach Auslaufen der aktuellen Verträge vergeben werden?
2. Welchen Status haben die Wettbewerbsprojekte S-Bahn Nürnberg und S-Bahn München?
3. Welche einzelnen Verfahrensschritte sind bis zur Betriebsaufnahme im Dezember 2017 zu durchlaufen?
4. Von welchen Vertragslaufzeiten ist auszugehen?
5. Welche konkreten Infrastrukturausbauten, Netzerweiterungen, Angebotserweiterungen und Taktverdichtungen sollen bei den Wettbewerbsprojekten berücksichtigt werden?
6. Welche Losgrößen stehen zur Debatte?
7. Welche Fahrzeugkonzepte stehen zur Debatte?
8. Welche Betriebskonzepte liegen den von der BEG genannten Zugkm-Zahlen zugrunde?

## Antwort

des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr  
vom 18.02.2014

### 1. In welchen wettbewerblichen Verfahren sollen die S-Bahnen in Nürnberg und München nach Auslaufen der aktuellen Verträge vergeben werden?

#### S-Bahn Nürnberg:

Die Leistungen der „S-Bahn Nürnberg“ werden in einer „Freihändigen Vergabe mit vorgeschaltetem Teilnahmewettbewerb“ vergeben, also wie gewohnt in einem europaweiten Wettbewerbsverfahren. Im Unterschied zur klassischen „Öffentlichen Ausschreibung“ ermöglicht diese Verfahrenart Gespräche mit den Bietern über die Vertragsinhalte während des Verfahrens; dies erscheint vorliegend angesichts der komplexen, vorab nicht abschließend beschreibbaren Vertragsbedingungen (das vorgesehene Finanzierungsinstrument der Kapitaldienstgarantie steht unter dem Vorbehalt der Billigung durch den Haushaltsgesetzgeber im Nachtragshaushalt 2014) geboten.

#### S-Bahn München:

Der Vertrag mit DB Regio über die Leistungen auf der S-Bahn München läuft Ende 2017 aus. Im Anschluss daran sollen die Leistungen der S-Bahn München vergeben werden. Dieses Verfahren wird derzeit von der BEG vorbereitet. Aufgrund der Größe und Komplexität des Netzes sind die einzelnen Verfahrensschritte noch nicht festgelegt. Derzeit werden die technischen, wirtschaftlichen sowie vertrags- und vergaberechtlichen Voraussetzungen geprüft.

### 2. Welchen Status haben die Wettbewerbsprojekte S-Bahn Nürnberg und S-Bahn München?

#### S-Bahn Nürnberg:

Der Teilnahmewettbewerb wurde im Dezember 2013 im Amtsblatt der EU veröffentlicht.

#### S-Bahn München:

Siehe Antwort auf Frage 1.

### 3. Welche einzelnen Verfahrensschritte sind bis zur Betriebsaufnahme im Dezember 2017 zu durchlaufen?

#### S-Bahn Nürnberg:

Der weitere Zeitplan für die „S-Bahn Nürnberg“ sieht wie folgt aus: Die Frist für die Teilnahmeanträge soll bis Mitte März 2014 laufen. Nach Auswertung der Teilnahmeanträge werden die Vergabeunterlagen an die erfolgreichen Bewerber versandt. Die Angebotsabgabe soll im Oktober 2014 erfolgen. Die Zuschlagserteilung ist für Januar 2015 vorgesehen.

Nach der Zuschlagserteilung bereitet das Verkehrsunternehmen die Betriebsaufnahme vor. Wesentliche Punkte sind dabei die Fahrzeugbeschaffung, Werkstatteinrichtung (soweit erforderlich) und die Personaleinstellung. Die BEG überprüft dabei in der Vorbereitungszeit regelmäßig die Fortschritte.

S-Bahn München:

Siehe Antwort auf Frage 1.

**4. Von welchen Vertragslaufzeiten ist auszugehen?**S-Bahn Nürnberg:

Der Zeitpunkt der Betriebsaufnahme wurde auf Dezember 2018 verschoben. Das Vertragsende ist für Dezember 2029 vorgesehen.

S-Bahn München:

Siehe Antwort auf Frage 1.

**5. Welche konkreten Infrastrukturausbauten, Netzerweiterungen, Angebotserweiterungen und Taktverdichtungen sollen bei den Wettbewerbsprojekten berücksichtigt werden?**S-Bahn Nürnberg:

Für das Wettbewerbsprojekt sind drei Betriebsstufen vorgesehen, die auf der S1 Nord zwischen Nürnberg und Bamberg den Fortgang der Baumaßnahmen im Rahmen des Infrastrukturprojekts VDE 8.1 (ABS/NBS Nürnberg – Erfurt) widerspiegeln sowie teilweise auf der S3 einen um etwa 30 Minuten verschobenen Regionalverkehr der Relation Nürnberg – Regensburg zur Herstellung des Anschlusses von Berlin nach Regensburg unterstellen:

| Betriebsstufe | Unterstellte Infrastrukturneu- und -ausbauten   | Mögliches Betriebsprogramm   |
|---------------|---|--|
| 0             | NBS Ebensfeld – Nürnberg<br>ABS Nürnberg – Bamberg<br>viergleisig im Abschnitt Eltersdorf – Erlangen, ohne NBS Stadeln – Eltersdorf („Fürther Verschwenk“).                           | Fahrplan auf Basis des Status quo mit notwendigen Anpassungen an neue Fernverkehre aus Erfurt (Rückfallebene)                                      |
| 1             | NBS Ebensfeld – Nürnberg<br>ABS Nürnberg – Bamberg<br>viergleisig in den Abschnitten Fürth – Stadeln und Eltersdorf–Erlangen, mit NBS Stadeln – Eltersdorf („Fürther Verschwenk“).    | Durchgehender 20-Minuten-Takt Nürnberg – Erlangen  |
| 2             | NBS Ebensfeld – Nürnberg<br>ABS Nürnberg – Bamberg<br>viergleisig in den Abschnitten Fürth – Stadeln und Eltersdorf – Forchheim, mit NBS Stadeln – Eltersdorf („Fürther Verschwenk“). | Durchgehender 20-Minuten-Takt Nürnberg – Erlangen, im Berufsverkehr bis Forchheim<br>Regionalverkehr Nürnberg – Regensburg aus Nullknoten Nürnberg |

Für die kommenden Jahre sind nach derzeitigem Planungsstand folgende Infrastrukturprojekte vorgesehen:

- Viergleisiger Ausbau Fürth Hbf – Abzweig Knoblauchsland (Regnitzbrücke) sowie Neubau einer eingleisigen S-Bahnstrecke durchs Knoblauchsland („Fürther Verschwenk“) mit neuen S-Bahn-Haltepunkten Fürth-Stadeln und Fürth-Steinach.
- Viergleisiger Ausbau Eltersdorf – Erlangen – Forchheim (zwei S-Bahn-, zwei Fernbahngleise) mit S-Bahnsteigen in Eltersdorf, Erlangen-Bruck, Erlangen, Bubenreuth, Baidersdorf, Kersbach, Forchheim, Eggolsheim, Buttenheim, Hirschaid, Strullendorf sowie neuem S-Bahn-Haltepunkt Erlangen Paul-Gossen-Straße; Option auf neue S-Bahn-Haltepunkte Forchheim-Nord und Bamberg-Süd (fahrplantechnisch erst mit Fertigstellung der Viergleisigkeit Forchheim – Bamberg möglich) bleibt gewahrt.
- Neuer S-Bahn-Haltepunkt Petersaurach-Nord

- Vereinheitlichung der Bahnsteighöhe auf 76 cm durch Anpassung der Bahnsteige auf der heutigen S-Bahnlinie S2 (mit Übergangszuständen, bei denen sowohl Bahnsteighöhen von 76 cm als auch von 96 cm bedient werden müssen).

S-Bahn München:

Während der Laufzeit des neuen Vertrages werden voraussichtlich folgende Infrastrukturen in Betrieb genommen:

- 2. S-Bahn-Stammstrecke,
- alle Maßnahmen, die im von der Staatsregierung beschlossenen 13-Punkte-Sofortprogramm enthalten sind (Wendegleis Weßling, niveaufreier Abzweig Westkreuz, LZB im Bahnhof Pasing, zusätzlicher Bahnsteig Markt Schwaben, Ausbau der S8 Ost auf 140 km/h, Sendlinger Spange, S7-Verlängerung nach Geretsried, Elektrifizierung Linie A, Werk Steinhausen, Neufahrner Kurve, Lückenschluss Erding, Walpertskirchner Spange, barrierefreier Ausbau im MVV-Raum),
- Begegnungsabschnitte Seefeld-Hechendorf und St. Koloman.

Im Übrigen siehe Antwort auf Frage 1.

**6. Welche Losgrößen stehen zur Debatte?**S-Bahn Nürnberg:

Es sind zwei Lose vorgesehen. Vom Gesamtumfang (7,2–7,3 Mio. Zugkilometer pro Jahr) entfallen auf das Los 1 je nach Betriebsstufe 4,2–4,8 Mio. Zugkilometer pro Jahr.

S-Bahn München:

Siehe Antwort auf Frage 1.

**7. Welche Fahrzeugkonzepte stehen zur Debatte?**S-Bahn Nürnberg:

Die Ausgestaltung des Fahrzeugkonzepts obliegt grundsätzlich den Verkehrsunternehmen. Die BEG gibt in den Vergabeunterlagen Mindestanforderungen vor. Mindeststandards, Fahrdynamik und Kapazitäten orientieren sich an den heute auf den Linien S1, S3 und S4 eingesetzten Fahrzeugen der Baureihe 442.

S-Bahn München:

Siehe Antwort auf Frage 1.

**8. Welche Betriebskonzepte liegen den von der BEG genannten Zugkm-Zahlen zugrunde?**S-Bahn Nürnberg:

Die Betriebskonzepte der einzelnen Linien orientieren sich weitgehend am Status quo, soweit nicht die in der Antwort auf Frage 5 genannten Infrastrukturausbauten grundlegende Verbesserungen ermöglichen. Die bisherigen Regionalzüge Nürnberg – Allersberg werden in das Nürnberger S-Bahn-Netz integriert.

Detailliertere Angaben können aus vergaberechtlichen Gründen nicht vor Veröffentlichung der Vergabeunterlagen an die Bewerber (siehe Antwort auf Frage 3) gemacht werden.

S-Bahn München:

Siehe Antwort auf Frage 1.