



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Markus Ganserer**
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
vom 09.03.2016

Ausschreibungspraxis der Bayerischen Eisenbahngesellschaft

Die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) bestellt im Auftrag des Freistaates Bayern den Schienenpersonennahverkehr in Bayern. Im tenders electronic daily (TED) des Amtsblattes der Europäischen Union veröffentlicht die BEG ihre Vergabeabsichten.

In diesem Zusammenhang frage ich die Staatsregierung:

1. Aus welchen Gründen hat sich die BEG bei der Vorankündigung im TED vom 26.12.2015 für die Vergabe der RE-Leistungen auf der Linie „Nürnberg – Coburg – Landesgrenze (– Sonneberg)“ über die Neubaustrecke ab Dezember 2017 auf Doppelstockzüge und damit auf die DB Regio AG festgelegt?
2. Welches Fahrplankonzept verfolgt die BEG für die Vergabe der RE-Leistungen auf der Linie „Nürnberg – Coburg – Landesgrenze (– Sonneberg)“ über die Neubaustrecke ab Dezember 2017?
3. Gibt es Überlegungen, den schnellen RE von München nach Nürnberg über die Neubaustrecke nach Erfurt zu verlängern oder ein ähnliches Angebot zwischen Nürnberg und Erfurt gemeinsam mit Thüringen zu bestellen?
4. Welches Fahrplankonzept verfolgt die BEG für die Vergabe der Linie München – Memmingen – Lindau ab Dezember 2018 (siehe TED vom 02.02.2016)?
5. Aus welchen Gründen sieht die geänderte Ankündigung der Vergabe von Schienenpersonennahverkehr (SPNV)-Leistungen im Netz der S-Bahn München ab dem 15.12.2019 über einen Zeitraum von voraussichtlich 12 Jahren im TED vom 06.02.2016 nur einen Umfang von ca. 20 Mio. Zugkilometern pro Jahr und damit keine Leistungsausweitungen gegenüber aktuell 20,3 Mio. Zugkilometern pro Jahr vor?
6. Warum kündigt die BEG im TED vom 06.02.2016 die Vergabe eines Übergangsvertrages für die S-Bahn München für den Zeitraum vom 01.01.2018 bis 14.12.2019 an, nachdem die Vorankündigung im TED vom 10.10.2014 faktisch auch schon einen Übergangsvertrag enthielt?
7. Welches Fahrplankonzept verfolgt die BEG für die Vergabe des Regionalverkehrs zwischen Augsburg und Langenneufnach (siehe TED vom 04.07.2015)?
8. Welches Fahrplankonzept verfolgt die BEG für die Vergabeleistungen auf der Strecke Regensburg Hbf – Landshut Hbf – Freising – München Flughafen (siehe TED vom 01.04.2015)?

Antwort

des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr
vom 19.05.2016

1. **Aus welchen Gründen hat sich die BEG bei der Vorankündigung im TED vom 26.12.2015 für die Vergabe der RE-Leistungen auf der Linie „Nürnberg – Coburg – Landesgrenze (– Sonneberg)“ über die Neubaustrecke ab Dezember 2017 auf Doppelstockzüge und damit auf die DB Regio AG festgelegt?**

Die Nutzung der Neubaustrecke (NBS) Breitengüßbach – Erfurt (Verkehrsprojekt Deutsche Einheit VDE 8.1) im Abschnitt Unterleiterbach – Abzweigung Weißenbrunn (– Coburg) erfordert aufgrund der dort realisierten zweigleisigen Tunnel besonders druckfeste Züge für hohe Begegnungsgeschwindigkeiten. Zudem müssen diese Fahrzeuge erstmalig in Bayern über die Ausrüstung mit der europaweit standardisierten Sicherungstechnik ETCS verfügen. Diese vom Infrastrukturbetreiber DB Netz vorgegebenen Zugangskriterien wurden zusammen mit den erforderlichen Sitzplatzkapazitäten einer Marktanalyse zugrunde gelegt. Diese ergab, dass für eine Inbetriebnahme Ende 2017 nur aus Doppelstockwagen bestimmter Bauart gebildete Züge die erforderlichen Voraussetzungen erfüllen. Deutschlandweit verfügt nur DB Regio über freie Garnituren solcher Bauart. Auch die europaweite Bekanntmachung im EU-Amtsblatt mit Datum vom 26. Dezember 2015 erbrachte keine anderen Erkenntnisse und keine weiteren Bewerber für die geplanten Coburg-Verkehre über die Neubaustrecke.

2. **Welches Fahrplankonzept verfolgt die BEG für die Vergabe der RE-Leistungen auf der Linie „Nürnberg – Coburg – Landesgrenze (– Sonneberg)“ über die Neubaustrecke ab Dezember 2017?**

Basis des RE-Fahrplankonzepts ist eine möglichst attraktive Nahverkehrsanbindung Coburgs unter Nutzung der neuen Infrastruktur. Mit der Umstellung auf Doppelstockzüge und der Verdichtung zu einem ganztägigen Zusatzangebot soll für die wachsende Nachfrage im Zulauf auf Nürnberg die dringend notwendige Kapazitätsverbesserung geschaffen

werden. Welches konkrete Fahrplankonzept die BEG bestellen wird, hängt allerdings davon ab, welche Angebote im Zuge des derzeit laufenden Vergabeverfahrens unterbreitet werden, welche Begegnungsverkehre vom Bund in den Tunneln erlaubt werden und ab wann der DB Regio das technisch notwendige Wagenmaterial zur Verfügung stehen wird. Voraussichtlich am 24. Juni 2016 wird Staatsminister Herrmann in einer gemeinsamen Pressekonferenz mit der DB AG in Coburg das neue Bedienkonzept für die Region Coburg vorstellen.

3. Gibt es Überlegungen, den schnellen RE von München nach Nürnberg über die Neubaustrecke nach Erfurt zu verlängern oder ein ähnliches Angebot zwischen Nürnberg und Erfurt gemeinsam mit Thüringen zu bestellen?

Eine Verlängerung der Züge Nürnberg – Coburg als Nahverkehr nach Erfurt setzt eine anteilige Mitfinanzierung durch Thüringen voraus. Thüringen hat erklärt, auf seinem Territorium nicht als Besteller von Nahverkehrszügen auf der VDE 8 aufzutreten.

4. Welches Fahrplankonzept verfolgt die BEG für die Vergabe der Linie München – Memmingen – Lindau ab Dezember 2018 (siehe TED vom 02.02.2016)?

Die Abstimmung der Planungen mit Baden-Württemberg ist noch nicht abgeschlossen. Belastbare Aussagen zu den Planungen liegen daher nicht vor.

5. Aus welchen Gründen sieht die geänderte Ankündigung der Vergabe von Schienenpersonennahverkehr (SPNV)-Leistungen im Netz der S-Bahn München ab dem 15.12.2019 über einen Zeitraum von voraussichtlich 12 Jahren im TED vom 06.02.2016 nur einen Umfang von ca. 20 Mio. Zugkilometern pro Jahr und damit keine Leistungsausweitungen gegenüber aktuell 20,3 Mio. Zugkilometern pro Jahr vor?

Die Betriebsstufe 1 des ersten Münchner S-Bahn-Vertrags sieht grundsätzlich die Beibehaltung des Status quo vor, weshalb ein Leistungsumfang von ca. 20 Mio. Zugkilometern pro Jahr angekündigt wurde. Die Leistungsmehrungen in der Betriebsstufe 2, also nach Inbetriebnahme der zweiten Stammstrecke, sind noch nicht abschließend geprüft. In der Ankündigung wurden deshalb hierzu keine Aussagen getroffen.

6. Warum kündigt die BEG im TED vom 06.02.2016 die Vergabe eines Übergangsvertrages für die S-Bahn München für den Zeitraum vom 01.01.2018 bis 14.12.2019 an, nachdem die Vorankündigung im TED vom 10.10.2014 faktisch auch schon einen Übergangsvertrag enthielt?

Am 10. Dezember 2014 veröffentlichte die BEG im EU-Amtsblatt eine Vorinformation über die geplante Vergabe der Leistungen der S-Bahn München ab dem 1. Januar 2018. Unter Ziffer VI.2 dieser Vorinformation ist angegeben, dass der Betrieb der S-Bahn München in einem wettbewerblichen Verfahren vergeben werden soll. Seit dieser Vorinformation im Herbst 2014 hat die BEG das Vergabekonzept zur Münchner S-Bahn in Gestalt eines Drei-Stufen-Konzepts weiter präzisiert. Danach soll ein wettbewerbliches Vergabeverfahren erst für den 1. Münchner S-Bahn-Vertrag mit Betriebsbeginn zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 durchgeführt werden. Für den Über-

gangszeitraum vom 1. Januar 2018 bis zum 15. Dezember 2019 ist eine Direktvergabe an die DB Regio AG vorgesehen. Diese Information war in der Vorinformation vom 10. Oktober 2014 noch nicht enthalten, weshalb die BEG diesbezüglich eine neue Vorinformation veröffentlichte.

7. Welches Fahrplankonzept verfolgt die BEG für die Vergabe des Regionalverkehrs zwischen Augsburg und Langenneufnach (siehe TED vom 04.07.2015)?

Für die Staudenbahn Gessertshausen – Langenneufnach hat der Freistaat Bayern eine Bestellgarantie ab Ende 2021 abgegeben. Diese steht unter der Prämisse, dass von der Region und vom Infrastrukturbetreiber folgende Voraussetzungen erfüllt werden:

- eine qualitativ hochwertige Infrastruktur muss ohne Zuschüsse des Freistaats bereitgestellt werden,
- die Infrastrukturkosten müssen vergleichbar mit den derzeitigen Konditionen der DB AG sein,
- die Busanbindung muss optimal auf den Schienenpersonennahverkehr zugeschnitten werden.

Derzeit wird das Angebotskonzept für das Wettbewerbsprojekt „Augsburger Netze“ erstellt, das Ende 2021 seinen Betrieb aufnehmen soll. Die Staudenbahn wird dabei Bestandteil des Loses 2. Dieses umfasst dieselbetriebene Regionalbahnen von Augsburg nach Ingolstadt/Eichstätt und in Richtung Geltendorf/Weilheim/Schongau. Geplant ist grundsätzlich ein Stundentakt mit Durchbindungen von und nach Augsburg und weiter von und zur Ammerseebahn zu den Hauptverkehrszeiten.

8. Welches Fahrplankonzept verfolgt die BEG für die Vergabeleistungen auf der Strecke Regensburg Hbf – Landshut Hbf – Freising – München Flughafen (siehe TED vom 01.04.2015)?

Für den überregionalen Flughafenexpress („ÜFEX“) ist ein Angebot im Stundentakt vorgesehen. Die Züge sollen in Regensburg Hbf um 3:19 und 4:19 sowie stündlich von 5:14 bis 20:14 und 22:14 Uhr starten, die Abfahrten am Flughafen sind stündlich von 5:28 bis 22:28 und um 0:28 Uhr vorgesehen. Somit werden je Richtung 19 Fahrten angeboten. Der ÜFEX soll die Zwischenhalte Obertraubling, Köfering, Hagelstadt, Eggmühl, Neufahrn (Ndb.), Landshut Hbf, Moosburg und Freising bedienen. Lediglich die ersten beiden Fahrten ab Regensburg sollen nicht an den Stationen Köfering, Hagelstadt, Eggmühl und Neufahrn (Ndb.) halten. Bei einzelnen Zügen sind Taktabweichungen möglich. Die Fahrzeit zwischen Regensburg Hbf und dem Flughafen wird in der Regel ca. 1 ¼ Stunden betragen.

Der ÜFEX wird in Regensburg Anschlüsse von und zur Oberpfalzbahn Richtung Marktredwitz sowie von und zu agilis Richtung Neumarkt (Opf.) erhalten, in Landshut sind Anschlüsse vom und zum Donau-Isar-Express in Richtung Plattling/Passau vorgesehen.

Der Alex Hof – München und der RE Nürnberg – München fahren zwischen Regensburg und Freising etwa um eine halbe Stunde versetzt zum ÜFEX. Somit ergeben sich zwischen Regensburg, Neufahrn, Landshut und Freising täglich von früh bis spät etwa halbstündlich Fahrmöglichkeiten. Den Fahrgästen des Alex und des RE bietet sich weiterhin der Umstieg zum MVV-Bus 635 in Freising an.