



## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Markus Ganserer**  
**BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**  
vom 28.04.2017

### 20-Minuten-Takt bei der S-Bahn Nürnberg

Nach Angaben des Artikels „S-Bahn kommt nicht in den Takt“ in den Nürnberger Nachrichten vom 21.02.2017 soll sich nach Auskunft eines Bahn-Fahrplan-Experten ein 20-Minuten-Takt zwischen Nürnberg und Bamberg auch nach der vollständigen Fertigstellung der Strecke (Abschluss aller Arbeiten mit Erweiterung der Strecke von zwei auf vier Gleise) nicht realisieren lassen. Mit der Pressemitteilung vom 29.03.17 teilte die DB mit, dass für die S-Bahn Nürnberg neue Züge bestellt werden. Laut Presseverlautbarung der DB wird nach derzeitigem Stand die Firma ALSTOM die neuen Fahrzeuge im Laufe des Jahres 2020 liefern.

Hierzu frage ich die Staatsregierung:

1. Wie bewertet die Staatsregierung die von dem Bahn-Fahrplan-Experten getroffene Aussage, dass ein 20-Minuten-Takt auch nach Abschluss aller Arbeiten nicht realisierbar wäre?
2. a) Welche Maßnahmen ergreift die Staatsregierung, damit die S-Bahn (Lauf) Nürnberg – Erlangen ab 2019 von Montag bis Freitag tagsüber im 20-Minuten-Takt fahren kann?  
b) Hat die Staatsregierung bereits einen Realisierungsvertrag zur Anbindung des Fürther Bogens mittels des Einbaus von zusätzlichen Weichen (sog. „Interimslösung“) unterzeichnet?  
c) Falls ja, wann kann mit den Bauarbeiten begonnen werden?
3. Bis wann steht die Interimslösung zur Verfügung bzw. sind die Bauarbeiten abgeschlossen?
4. a) Wann wird die Anpassung der Bahnsteighöhen auf der Linie S2 (Altdorf – Roth) auf 76 cm erfolgen?  
b) Wie hoch ist der Investitionsaufwand?  
c) Sind die dafür erforderlichen Mittel bereits im Haushalt eingestellt?
5. a) Ist gewährleistet, dass ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2018 die nötigen Bauarbeiten zur Anpassung der Bahnsteighöhen auf der Linie S2 abgeschlossen sind?  
b) Wenn nein, warum nicht?
6. a) Sind die neuen Züge, welche auf den Linien von Roth nach Altdorf und auf der neuen Linie nach Allersberg zum Einsatz kommen sollen, mit entsprechender Technik für freies WLAN ausgerüstet?  
b) Falls nein, ist die Technik nachrüstbar?  
c) Wie viel würde die Nachrüstung aller Züge bei der S-Bahn Nürnberg kosten?
7. a) Trifft es zu, dass bei der Ausschreibung der Einsatz der Neufahrzeuge ab Beginn der Vertragslaufzeit vorgesehen war?  
b) Bis wann werden die von der DB bestellten neuen Züge im Einsatz sein?  
c) Sind wegen des verspäteten Einsatzes der neuen Züge Vertragsstrafen oder Pönalen zu leisten?
8. a) Wenn Vertragsstrafen oder Pönalen zu leisten sind, in welcher Höhe?  
b) Ist es denkbar, mit den Pönalen die Ausstattung der Züge mit freiem WLAN zu finanzieren?  
c) Falls nein, warum nicht?

## Antwort

des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr  
vom 23.06.2017

1. **Wie bewertet die Staatsregierung die von dem Bahn-Fahrplan-Experten getroffene Aussage, dass ein 20-Minuten-Takt auch nach Abschluss aller Arbeiten nicht realisierbar wäre?**  
Die Staatsregierung kann diese Aussage nicht bestätigen. Nach kompletter Umsetzung der Infrastrukturmaßnahmen (Fürther Bogen, Fürther Verschwenk, Viergleisigkeit ab Eltersdorf) kann auf der gesamten S-Bahn-Strecke ein Taktverkehr gefahren werden. Für den Abschnitt Nürnberg – Erlangen wird durch den Bau eines dritten Gleises (=Verschwenk) ein verlässlicher 20-Minuten-Takt der S-Bahn ermöglicht werden. Zwischen Erlangen und Forchheim wird es zu den Hauptverkehrszeiten ebenfalls einen 20-Minuten-Takt geben, ansonsten einen 20-/40-Minuten-Takt. Zwischen Forchheim und Bamberg ist ein Stunden-Takt vorgesehen.
2. a) **Welche Maßnahmen ergreift die Staatsregierung, damit die S-Bahn (Lauf) Nürnberg – Erlangen ab 2019 von Montag bis Freitag tagsüber im 20-Minuten-Takt fahren kann?**  
b) **Hat die Staatsregierung bereits einen Realisierungsvertrag zur Anbindung des Fürther Bogens mittels des Einbaus von zusätzlichen Weichen (sog. „Interimslösung“) unterzeichnet?**  
c) **Falls ja, wann kann mit den Bauarbeiten begonnen werden?**

### 3. Bis wann steht die Interimslösung zur Verfügung bzw. sind die Bauarbeiten abgeschlossen?

Die S-Bahn (Lauf) Nürnberg – Erlangen kann tagsüber nur mit dem Bau des dritten Gleises zwischen Unterfarnbach und Eltersdorf (Fürther Verschwenk) im 20-Minuten-Takt fahren. Die Realisierung des Fürther Verschwenks verzögert sich seit 2014 aufgrund von Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss vor dem Bundesverwaltungsgericht. Mit der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts wird frühestens Ende 2017 gerechnet. Der Verschwenk kann damit nicht mehr bis 2019 in Betrieb genommen werden.

Der Freistaat hat, um zwischen Nürnberg und Erlangen im Jahr 2019 wenigstens eine Taktverdichtung auf drei Fahrten pro Stunde im Stolpertakt erreichen zu können, die Deutsche Bahn bereits im Frühjahr 2015 mit der Planung des Anschlusses des Fürther Bogens im Wege einer Interimslösung beauftragt.

Im April 2017 hat der Freistaat die Deutsche Bahn beauftragt, die Planungen der Infrastrukturmaßnahmen so auszuführen, dass bei einer bis spätestens Mitte Januar 2018 ergehenden positiven Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts weiterhin eine Inbetriebnahme des S-Bahn-Verschwenks im Dezember 2021 möglich ist bzw. die Interimslösung im Dezember 2019 in Betrieb genommen werden kann. In den Verträgen mit der DB wurde vereinbart, dass die Planungen sowohl für den Verschwenk als auch für die Interimslösung beschleunigt werden.

Sobald durch die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts definitiv feststeht, bis wann der Fürther Verschwenk realisiert werden kann, können somit auch im Hinblick auf die Interimslösung unverzüglich die erforderlichen weiteren Verträge mit der DB geschlossen werden und die Maßnahmen für den Bau ergriffen werden.

### 4. a) Wann wird die Anpassung der Bahnsteighöhen auf der Linie S2 (Altdorf – Roth) auf 76 cm erfolgen?

Für die Bahnsteiganpassungen wurde eine Machbarkeitsstudie erstellt. Diese hat ergeben, dass die ursprünglich vorgesehene Gleisanhebung vsl. nicht in allen Fällen möglich sein wird. Da somit an einzelnen Stationen die Bahnsteige erneuert werden müssen, wird sich die Fertigstellung verzögern. Mit der Deutschen Bahn wurde ein entsprechend angepasster Zeitplan vereinbart. Dieser sieht vor, dass bis Anfang 2022 für alle Stationen Baurecht vorliegt. Direkt im Anschluss sollen die Bauarbeiten starten. Bei einzelnen Stationen, an denen einfache Verhältnisse vorliegen, strebt die Deutsche Bahn eine frühere Genehmigung und Realisierung an.

### b) Wie hoch ist der Investitionsaufwand?

Die Planungskosten bis zur Erlangung des Baurechts betragen voraussichtlich 1,5 Mio. Euro. Die Baukosten können erst nach Vorliegen der Planung belastbar beziffert werden.

### c) Sind die dafür erforderlichen Mittel bereits im Haushalt eingestellt?

Die Planungskosten bis zur Erlangung des Baurechts werden aus Regionalisierungsmitteln bestritten. Die Finanzierung der folgenden Planungs- und Realisierungsschritte wird geklärt, sobald eine belastbare Kostenschätzung vorliegt.

### 5. a) Ist gewährleistet, dass ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2018 die nötigen Bauarbeiten zur

### Anpassung der Bahnsteighöhen auf der Linie S2 abgeschlossen sind?

#### b) Wenn nein, warum nicht?

Die Bauausführung für die Anpassung der Bahnsteighöhen ist wesentlich von den baubetrieblichen Möglichkeiten abhängig. Dementsprechend wird aktuell eine Bauzeit von mindestens zwei Jahren unterstellt. Eine Realisierung bis 2018 ist nicht zielführend, da die Klage von DB Regio gegen die Vergabe der Verkehrsleistungen zu einer Verzögerung bei der Zuschlagserteilung geführt hat. Diese wiederum hat zur Folge, dass erst ab 2020 mit dem Einsatz von Neufahrzeugen mit einer Einstiegshöhe von 76 cm zu rechnen ist. Die Anpassung aller Bahnsteige bis 2020 ist nicht möglich, da bei einigen Stationen ein erhöhter baulicher und genehmigungstechnischer Aufwand identifiziert wurde; auf die Antwort zu Frage 4 a wird verwiesen.

### 6. a) Sind die neuen Züge, welche auf den Linien von Roth nach Altdorf und auf der neuen Linie nach Altdorf zum Einsatz kommen sollen, mit entsprechender Technik für freies WLAN ausgerüstet?

Nein, die neuen Züge der S-Bahn Nürnberg werden nicht mit den für die Bereitstellung von WLAN erforderlichen Komponenten ausgerüstet sein.

#### b) Falls nein, ist die Technik nachrüstbar?

Grundsätzlich ist eine Nachrüstung der WLAN-Technik möglich.

#### c) Wie viel würde die Nachrüstung aller Züge bei der S-Bahn Nürnberg kosten?

Die Kosten für eine Nachrüstung aller Fahrzeuge bei der S-Bahn Nürnberg würden auf Basis der bisher vorliegenden Erkenntnisse in einer Größenordnung von etwa 2,4 Mio. Euro liegen.

### 7. a) Trifft es zu, dass bei der Ausschreibung der Einsatz der Neufahrzeuge ab Beginn der Vertragslaufzeit vorgesehen war?

Für Los 2 (S-Bahn-Linien S3 bis S5) sind mit Beginn der Vertragslaufzeit Neufahrzeuge vorgesehen. Für Los 1 (S-Bahn-Linien S1 und S2) werden die Bestandsfahrzeuge der Baureihe 442 eingesetzt.

#### b) Bis wann werden die von der DB bestellten neuen Züge im Einsatz sein?

Die DB Regio erwartet, dass die neuen Fahrzeuge sukzessive ab 2020 eingesetzt werden können.

#### c) Sind wegen des verspäteten Einsatzes der neuen Züge Vertragsstrafen oder Pönalen zu leisten?

### 8. a) Wenn Vertragsstrafen oder Pönalen zu leisten sind, in welcher Höhe?

#### b) Ist es denkbar, mit den Pönalen die Ausstattung der Züge mit freiem WLAN zu finanzieren?

#### c) Falls nein, warum nicht?

Für den Fall, dass die zum Vertragsbeginn (also ab Ende 2018) tatsächlich eingesetzten Fahrzeuge von den vertraglich angebotenen Fahrzeugen in qualitativer Hinsicht negativ abweichen, kommt eine Minderung des vertraglich vereinbarten Bestellerentgelts infrage. Über die Höhe sowie die Verwendung eines möglichen Minderungsbetrages können keine Angaben gemacht werden.