

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Katja Hessel, Frank Sitta,
Grigorios Aggelidis, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/10951 –**

Zukünftige Planungen bezüglich des München-Nürnberg-Express

Vorbemerkung der Fragesteller

In den Medien (u. a. Nürnberger Zeitung vom 15. Mai 2019) wird über weitere Verzögerungen bei der Modernisierung der Waggonflotte der Regionalbahnstrecke München–Nürnberg berichtet.

1. Wie sieht der Zeitplan für die Lieferungen der Züge, deren Testphase und Zulassung, den Vorlaufbetrieb sowie den Linienbetrieb aus?

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) hat der Hersteller Skoda drei Züge nach München überführt, die jedoch noch nicht im Besitz des Eisenbahnverkehrsunternehmens (EVU) DB Regio AG sind.

Skoda hat beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) für den betrieblichen Einsatz die Inbetriebnahmegenehmigung (IBG) beantragt. Es wird derzeit Personal für die Instandhaltung sowie Triebfahrzeugführer der DB Regio AG ausgebildet. Nach Angaben des Herstellers wird wahrscheinlich bis Ende Juli 2019 das EBA die IBG erteilen. Im Anschluss wird die DB Regio Bayern die Züge schnellstmöglich abnehmen und schrittweise den Vorlaufbetrieb aufnehmen. Der volle Linienbetrieb wird frühestens im Dezember 2019 aufgenommen.

2. Wie erklärt sich die Bundesregierung die derzeitigen Verzögerungen von fast drei Jahren?

Nach Auskunft der DB AG liegt der Grund für eingetretene Verzögerungen beim Hersteller. Dieser konnte die neuentwickelten Fahrzeuges nicht in der vereinbarten Art termingerecht liefern.

3. Wie ist der Stand des Genehmigungsverfahrens, welches beim Eisenbahn-Bundesamt anhängig ist?

Nach Auskunft der DB AG wurden alle erforderlichen Zulassungsunterlagen vom Hersteller Skoda am 2. November 2018 beim EBA eingereicht. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

4. Wie genau wurde der Auftrag an den Hersteller der Doppelstockzüge Skoda Transportation vergeben?
 - a) Spielte bei der Auftragsvergabe eine fristgerechte Erstellung der benötigten Züge eine Rolle?
Wenn ja, welche?
Wenn nein, warum nicht?
 - b) Wurden auch andere Angebote geprüft?
Wenn ja, wie wurde hier die Kompetenz und deren Termintreue eingeschätzt?
Wenn ja, was sorgte für die Entscheidung zugunsten Skodas?
Wenn nein, warum nicht?

Nach Angaben der DB AG erfolgte die Vergabe mit einem EU-weiten Ausschreibungsverfahren auf Basis der Verkehrs-Ausschreibung der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG). Die fristgerechte Lieferung der Züge war Bestandteil der Ausschreibung sowie des Liefervertrages zwischen der DB AG und dem Fahrzeughersteller. Der Lieferant Skoda Transportation hat die Lieferfähigkeit entsprechend den Ausschreibungsregularien der DB AG im Ausschreibungsverfahren nachgewiesen. Die nach den Ausschreibungsbedingungen der BEG geforderten Liefertermine wurden vom Hersteller damals mit dem Angebot bestätigt. Skoda hat die Ausschreibungsbedingungen nach der Bewertungsmatrix mit dem besten Ergebnis erfüllt, sodass gemäß Vergaberecht der Zuschlag an den Hersteller Skoda ging.

5. Wie erklärt sich die Bundesregierung, dass die neuen Züge nach Kenntnis der Fragesteller nur bis zu 190 km/h im Regelbetrieb erreichen sollen, wenn mit Deutschlands schnellstem Bahn-Regionalverkehr bereits jetzt bis zu 200 km/h erreicht werden?
 - a) Welche Anforderungen an die maximale Geschwindigkeit der Züge wurden im Ausschreibungs- und Auswahlverfahren gestellt?
 - b) Wird dadurch damit gerechnet, dass sich die Fahrzeit verlängern wird?

Nach Angaben der DB AG ergab sich die Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit der Fahrzeuge auf 190 km/h aus einer Festlegung im Rahmen der Technischen Spezifikationen zur Interoperabilität in transeuropäischen Netzen, wonach sich für Fahrzeuge mit einer größten zulässigen Geschwindigkeit ab 190 km/h deutlich höhere Anforderungen ergaben; dies hätte erhebliche Mehrkosten verursacht. Den Fahrzeiten im Einsatzgebiet der Züge wird eine Höchstgeschwindigkeit von 190 km/h zugrunde gelegt. Die Fahrzeiten des München-Nürnberg-Express werden sich gegenüber heute mit dem Einsatz der neuen Fahrzeuge nicht verändern. Unabhängig davon streben die BEG gemeinsam mit dem verantwortlichen EVU DB Regio AG und dem Schienenfahrzeughersteller Skoda eine nachträgliche Zulassung der Fahrzeuge für eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h an.

6. Wie viele Bahnreisende sind von den Lieferschwierigkeiten seitens Skoda betroffen?

Nach Auskunft der DB AG sind auf Basis der Daten im Jahr 2018 von Montag bis Freitag im Streckenabschnitt München Hbf–Ingolstadt Hbf insgesamt rund 7 500 Personen und im Streckenabschnitt Ingolstadt Hbf–Nürnberg Hbf rund 4 400 Personen betroffen.

7. Gibt es Erhebungen, wie viele Fahrgäste durch die verspätete Auslieferung der Züge die Bahnstrecke München–Nürnberg und Teilstrecken davon nicht nutzen?

Nach Auskunft der DB AG liegen der DB Regio AG solche Erhebungen nicht vor.

8. Wurden bei der Vertragsausgestaltung auch Vertragsstrafen berücksichtigt?
- a) Wenn ja, welche?
- b) Wenn nein, warum nicht?

Nach Auskunft der DB AG wurden im Vertrag Vertragsstrafen berücksichtigt (beispielsweise für den Verzug bei der Fahrzeuglieferung). Die konkrete Höhe der Vertragsstrafen unterliegt der vertraglich vereinbarten Vertraulichkeitsvereinbarung mit dem Hersteller.

9. Was wird mit den derzeit genutzten älteren IC-Waggons geschehen?

Nach Auskunft der DB AG stehen die IC-Fahrzeuge für den München-Nürnberg-Express weiterhin zur Verfügung. Anschließend werden sie, wenn es die technische und wirtschaftliche Lebensdauer zulässt, eine andere Verwendung im DB-Konzern erhalten.

10. Wurden bei der Ausschreibung auf die besonderen Bedürfnisse von Rollstuhlfahrern oder anderweitig körperlich beeinträchtigten Fahrgästen (besonderer Mehrplatzbedarf, Toilettennutzung etc.) Rücksicht genommen?
- a) Wenn ja, auf welche, und wie sehen die Lösungen aus?
- b) Wenn nein, warum nicht?
- c) Wurden diese mit Interessenvertretungen und Verbänden abgestimmt?
- Wenn ja, wie waren deren Einschätzungen?
- Wenn nein, warum nicht?

Neue Schienenfahrzeuge, die auf Strecken des transeuropäischen Netzes (TEN) eingesetzt werden, müssen die Technischen Spezifikationen zur Interoperabilität in transeuropäischen Netzen für Personen mit reduzierter Mobilität (TSI PRM) erfüllen, die die weitreichenden Anforderungen von Personen mit reduzierter Mobilität abbildet und unter wesentlicher Mitwirkung von Verbänden und Interessenvertretungen für Menschen mit Behinderungen entstand.

11. Wurden Stellflächen für Fahrräder und Kinderwägen bei der Auftragsvergabe mit eingeplant?
- a) Wenn ja, wie viele?
 - b) Wenn nein, warum nicht?
 - c) Wurden diese mit Interessenvertretungen und Verbänden abgestimmt?
Wenn ja, wie waren deren Einschätzungen?
Wenn nein, warum nicht?

Nach Auskunft der DB AG definiert die BEG weitreichende Anforderungen für die Ausgestaltung von Mehrzweckbereichen und legt u. a. Mindestgrößen von Mehrzweckbereichen pro Fahrzeugeinheit fest. Zur Ausgestaltung der Fahrzeuge und insbesondere der Mehrzweckbereiche steht die BEG in regelmäßigem Austausch mit Fahrgastverbänden und Interessenvertretungen wie Pro Bahn, dem Verkehrsclub Deutschland sowie dem Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club e. V. Wesentliche Anregungen der Verbände konnten bereits in die Kriterien zur Ausstattung bayerischer Schienenfahrzeuge einfließen.

12. Werden die neuen Züge WLAN-fähig sein?
Wenn nein, warum nicht?

Nach Auskunft der DB AG ist eine technische Vorrüstung von Neufahrzeugen für WLAN vorgesehen, damit ein eventueller späterer Einbau der WLAN-Technik erleichtert wird.

13. Werden den Fahrgästen in den neuen Züge USB-Ports zur Verfügung gestellt?
- a) Wenn ja, wie viele, und wo?
 - b) Wenn nein, warum nicht?

In den Fahrzeuganforderungen wurde die umfassende Ausstattung mit klassischen Steckdosen, die auch mit allen Eurosteckern nutzbar sind, gefordert. Diese Steckdosen können über entsprechende Netzteile auch für die Aufladung von mobilen Kleingeräten mit USB-Steckern genutzt werden.