

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Kristian Ronneburg (LINKE)

vom 12. Januar 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 12. Januar 2023)

zum Thema:

Fahrzeugverfügbarkeit auf den S-Bahn-Netzen Nord-Süd und Stadtbahn

und **Antwort** vom 24. Januar 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 26. Januar 2023)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Kristian Ronneburg (LINKE)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/14534
vom 12.01.2023
über Fahrzeugverfügbarkeit auf den S-Bahn-Netzen Nord-Süd und Stadtbahn

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Frage 1:

Welche Verzögerungen gab es bislang im Rahmen der Ausschreibung des S-Bahn-Betriebs auf den Teilnetzen Stadtbahn und Nord-Süd?

Frage 2:

Was waren jeweils die Gründe für die Verzögerungen?

Antwort zu 1 und 2:

Die Fragen 1 und 2 werden im Zusammenhang beantwortet

In der am 10.11.2018 veröffentlichten Vorinformation zum SBSNS-II-Vergabeverfahren wurde als Beginn des Betriebsaufnahmeprozesses September 2026 genannt. Aufgrund noch ausstehender politischer Abstimmungsprozesse wurde die Bekanntmachung mit dem Aufruf zum Teilnahmewettbewerb erst am 07.08.2020 veröffentlicht. Der Beginn der geplanten Betriebsaufnahme hatte sich zu diesem Zeitpunkt auf Dezember 2027 verschoben. Angesichts weiterer politischer Abstimmungsprozesse sowie Auswirkungen der Covid-19-Pandemie verzögerte sich der Aufruf indikativer Angebote auf den März 2021. Die sich ab Dezember 2021 anschließende intensive Verhandlungsphase mit den Bietern – unter Beeinträchtigung

durch die Covid-19-Pandemie – gestaltete sich länger als ursprünglich vorgesehen bis Mitte April 2022. Neben der Auswertung und Umsetzung der Erkenntnisse aus den Verhandlungen beanspruchte das begleitende Nachprüfungsverfahren verstärkt Bearbeitungskapazitäten, sodass die Bieter schließlich am 30.11.2022 zur Abgabe der verbindlichen Angebote aufgerufen werden konnten. In diesem Zuge mussten aufgrund geänderter infrastruktureller Rahmenbedingungen die Betriebsaufnahmezeitpunkte in beiden Teilnetzen nach hinten verschoben werden. Die Betriebsaufnahme im Teilnetz Stadtbahn erfolgt zum Juni 2029, die Betriebsaufnahme im Teilnetz Nord-Süd erfolgt zum Juni 2030. Die Verzögerung resultiert aus einem deutlich höheren Zeitbedarf, den die DB Netz AG für die Anbindung der optional anzubietenden Werkstattstandorte veranschlagt.

Frage 3:

Welche Auswirkungen haben die Verzögerungen auf die Ausweitung von Transportleistungen auf bestehenden Verbindungen oder Neubaustrecken?

Antwort zu 3:

Durch die Verschiebung der Betriebsaufnahmezeitpunkte können grundsätzlich auch die mit der Vergabe des Neufahrzeugvertrages (SBSNS II) geplanten Mehrleistungen erst später angeboten werden. Dies betrifft jedoch nicht alle Angebotsausweitungen. Vielmehr können einige Mehrleistungen ungeachtet der o.g. Verschiebung sogar deutlich früher erbracht werden. Die Länder Berlin und Brandenburg planen, mit den für den Weiterbetrieb ertüchtigten Fahrzeugen der BR 480 (insg. 65 Viertelzüge) auch Mehrleistungen (verlängerte Linien, dichtere Takte, längere Züge) zu beauftragen (siehe Antwort zu Frage 8). Diese Mehrleistungen sind Teil des S-Bahn-Zielkonzepts gemäß aktuellem Berliner Nahverkehrsplan. Sie hätten eigentlich erst schrittweise ab Betriebsaufnahme in den Neufahrzeugverträgen (SBSNS II) umgesetzt werden können. Dank der ertüchtigten Fahrzeuge der BR 480 können diese bereits auf Basis des laufenden Interimsvertrages II ab Ende 2023 realisiert werden. Ab Juni 2027 werden diese Mehrleistungen auf Basis des „Brückenvertrages“ SBSNS I fortgeführt und schließlich mit der SBSNS-II-Betriebsaufnahme durch Neufahrzeuge übernommen. Bei anderen Mehrleistungen ist hingegen ein zeitlicher Versatz nicht auszuschließen. Hier werden sich die Länder in den weiteren Abstimmungen mit der S-Bahn Berlin GmbH zum „Brückenvertrag“ SBSNS I dafür einsetzen, dass – sofern möglich – noch weitere Mehrleistungen bereits vorab mit Bestandsfahrzeugen realisiert werden können. Bei einem Teil der Mehrleistungen ist dies aber auch davon abhängig, inwieweit hier jeweils der Infrastrukturausbau zeitgerecht umgesetzt wird. Wenn Neubaustrecken vor der Betriebsaufnahme von SBSNS-II fertig gestellt werden sollten, werden die neuen Angebote zunächst mit Bestandsfahrzeugen erbracht und später mit Neufahrzeugen fortgesetzt.

Frage 4:

Wann ist nach aktuellem Stand mit dem Zulauf neuer S-Bahn-Wagen auf den Teilnetzen Stadtbahn und Nord-Süd zu rechnen?

Antwort zu 4:

Die ersten im Rahmen der SBSNS-II-Ausschreibung zu beschaffenden Neufahrzeuge werden ab der jeweiligen Betriebsaufnahme in den beiden Teilnetzten (Stadtbahn: 06/2029, Nord-Süd: 06/2030) sukzessive eingesetzt. Nach derzeitigem Stand und ohne die Bestellung weiterer Optionsfahrzeuge ist der Zulauf im Teilnetz Stadtbahn im Jahr 2034 und im Teilnetz Nord-Süd im Jahr 2036 abgeschlossen.

Frage 5:

Wie sollen sich nach aktuellen Planungen die verfügbaren Fahrzeuge auf den drei verschiedenen Teilnetzen (Ring/Süd-Ost, Stadtbahn, Nord-Süd) bis 2035 entwickeln? (Bitte um Angabe des aktuellen Standes sowie der Planungen je Jahr und Aufgliederung der Verfügbarkeit nach Baureihen.)

Antwort zu 5:

Im S-Bahn-Netz kommen sowohl Viertelzüge, als auch Halbzüge (entspricht der Kapazität von zwei Viertelzügen) zum Einsatz. Insofern ist bei der folgenden Darstellung jeweils erläutert, auf welchen Fahrzeugtyp sich die Zahlenangaben beziehen.

Für das Teilnetz Ring/Süd-Ost stehen im Rahmen des Neufahrzeugvertrages SBR-VV ab Oktober 2023 bis 2035 21 Fahrzeuge der BR 483 (Viertelzüge) und 85 Fahrzeuge der BR 484 (Halbzüge) zur Verfügung.

Für die Teilnetze Stadtbahn und Nord-Süd stehen im Rahmen des Interimsvertrages II und des noch zu beauftragenden Folgevertrages (SBSNS I) 500 Fahrzeuge der BR 481 (Viertelzüge), 65 Fahrzeuge der BR 480 (Viertelzüge) und 29 Fahrzeuge der BR 485 (Viertelzüge) zur Verfügung. Die Fahrzeuge der BR 485 werden vsl. 2023/2024 sukzessive ausgemustert, da sie nicht über das für den Einsatz im Berliner S-Bahnnetz erforderliche Zugsicherungssystem ZBS verfügen. Die Fahrzeuge der BR 481 und 480 sollen sukzessive, abgestimmt mit dem Zulauf an Neufahrzeugen im Rahmen des VV SBSNS-II, ausgemustert werden. Die Beschaffung dieser Neufahrzeuge erfolgt im Rahmen eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens, das noch nicht abgeschlossen ist. Die Fahrzeugbaureihe(n) steht/stehen deshalb noch nicht fest. Der Bestand dieser Neufahrzeuge (Halbzüge) wird sich wie folgt entwickeln:

Jahr	Stadtbahn	Nord-Süd
2029	22	
2030	43	21
2031	68	39
2032	92	76
2033	128	105
2034	165	120
2035	165	168
2036	165	185

Sofern Bieter in ihrem Angebot die vorgegebene Mindestinstandhaltungsreservequote von 10 % überschreiten, verändert sich die Fahrzeuganzahl entsprechend.

Darüber hinaus bestehen Optionen für die Beschaffung von bis zu 107 zusätzlichen Fahrzeugen (Halbzüge) im Teilnetz Nord-Süd und von bis zu 105 zusätzlichen Fahrzeugen (Halbzüge) im Teilnetz Stadtbahn. Diese weiteren Bestelloptionen können wie folgt ausgeübt werden:

- a) Auslieferung zusätzlicher Halbzüge zusammen mit den vorgesehenen Betriebsaufnahmestufen:

Jahr	Stadtbahn	Nord-Süd
2030	15	3
2032	3	10
2033		5
2034		7
2035		3

- b) Sukzessive Auslieferung weiterer Halbzüge nach Erreichung des Vollbetriebs:

ab Monat/Jahr	Stadtbahn	Nord-Süd
09/2034	47	
08/2036		39

- c) Auslieferung von bis zu 80 weiteren Halbzügen bis maximal 15 Jahre nach Beginn der Betriebsaufnahme (40 im Teilnetz Nord-Süd und 40 im Teilnetz Stadtbahn)

Frage 6:

Sind aufgrund der Verzögerungen bei der Ausschreibung weitere Ertüchtigungsmaßnahmen an bestehenden S-Bahn-Baureihen erforderlich?

Frage 7:

Wenn weitere Ertüchtigungsmaßnahmen erforderlich sind, mit welchen voraussichtlichen Kosten sind diese verbunden?

Antwort zu 6 und 7:

Zum aktuellen Zeitpunkt liegen keine Kenntnisse über das Erfordernis weiterer Ertüchtigungsmaßnahmen vor, die über die aktuellen Ertüchtigungsprogramme an den Baureihen 480 und 481 hinausgehen. Die Länder haben dazu einen Abstimmungsprozess mit der S-Bahn Berlin GmbH eingeleitet.

Frage 8:

Welche Ausweitung des S-Bahn-Betriebs bis 2030 ist auf der Basis der verfügbaren Fahrzeuge geplant?

Antwort zu 8:

Auf den Linien S41/S42 erfolgt ab Dezember 2022 bis zur vollständigen Einflottung der Neufahrzeuge (BR 483/484) zum 13.10.2023 eine schrittweise Erhöhung der Zuglänge von 6- auf 8-Wagen-Züge.

Mit der für Ende 2023 geplanten Inbetriebnahme der Interimsanbindung des Hauptbahnhofes wird eine neue Linie S15 von Hauptbahnhof (tief) nach Gesundbrunnen (Angebot im 10-Minuten-Takt) eingeführt.

Ab Ende 2023 sind über den Interimsvertrag II mit Weiterbetrieb der Baureihe 480 folgende Mehrleistungen in Planung:

- S1: Tageszuggruppe (Frohnau – Wannsee) mit längeren Zügen (8-Wagen-Züge statt heute 6-Wagen-Züge),
- S1: Taktverdichtung (5-Minuten-Takt) in der HVZ zwischen Zehlendorf und Potsdamer Platz,
- S2: Tageszuggruppe (Buch – Lichtenrade) mit längeren Zügen (8-Wagen-Züge statt heute 6-Wagen-Züge),
- S26: Tageszuggruppe (Teltow Stadt – Blankenburg) mit längeren Zügen (6-Wagen-Züge statt heute 4-Wagen-Züge) und Führung bis Blankenburg (dabei Tausch des nördlichen Linienastes mit der S85), dies ergibt zusammen mit der S2 und S8 eine Taktverdichtung auf einen 5-Minuten-Takt statt heute 5/5/10-Minuten-Takt zwischen Blankenburg und der Innenstadt,

- S3: Angebotsausweitung Stadtbahn (Ostbahnhof – Charlottenburg) durch Führung der S3-Tageszuggruppe in der HVZ als 7. Zuggruppe auf die Stadtbahn (10-Minuten-Takt auf der S3 in die Innenstadt),
- S5: Taktverdichtung (5-Minuten-Takt) in der HVZ zwischen Mahlsdorf und Ostbahnhof und
- S85: Führung von Grünau bis Frohnau (dabei Tausch des nördlichen Linienastes mit der S26), ergibt zusammen mit der S1 eine Taktverdichtung auf einen 5/5/10-Minuten-Takt statt heute 10-Minuten-Takt zwischen Frohnau und der Innenstadt).

Mit der voraussichtlich Ende 2025 zu erwartenden Fertigstellung der Dresdner Bahn und deren Nutzung für den Eisenbahnregionalverkehr erfolgt eine Anpassung bei der S-Bahn-Anbindung des Flughafens BER. Anstelle der direkten S-Bahn-Verbindung vom Flughafen auf den Südring (Linie S45) soll daher die zweite Zuggruppe der S-Bahn vom Flughafen auf den Ostring (Linie S85) geführt werden. Mit dem Zulauf zusätzlicher S-Bahn-Fahrzeuge soll die Linie S45 als zusätzliche dritte S-Bahn-Linie vom Südring zum Flughafen BER geführt werden.

Für den Endzustand des 1. Bauabschnitts der Neubaustrecke S21 mit Anbindung des Nordrings aus Richtung Westhafen und Wedding bis zum Berliner Hauptbahnhof kann der Inbetriebnahmeterrmin 2026 nach Angaben der DB Netz AG nicht gehalten werden. Ein neuer Termin befindet sich derzeit in Prüfung. Es ist vorgesehen, den Hauptbahnhof dann zusätzlich aus Westen mit der Linie S46 anzubinden.

Mit der für Ende 2029 vorgesehenen Inbetriebnahme der Siemensbahn ist die Einführung einer neuen Linie S21 (Hauptbahnhof – Gartenfeld) im 10-Minuten-Takt geplant. Die Linie S46 verkehrt dann wieder nach Westend (anstatt Hauptbahnhof).

Die Betriebsaufnahmen der Linien S8 und S75 mit Neufahrzeugen im Rahmen von SBSNS-II sind nach gegenwärtigem Stand für Sommer 2030 vorgesehen. Dabei sind folgende Mehrleistungen geplant:

- S75: Angebotsausweitung Stadtbahn (Ostbahnhof – Charlottenburg) in der HVZ durch Führung der S75 als 8. Zuggruppe auf die Stadtbahn (Direktverbindung Wartenberg-Innenstadt im 20-Minuten-Takt) und
- S8: im Abschnitt Bucher Straße – Wildau mit längeren Zügen (8-Wagen-Züge statt heute 6-Wagen-Züge).

Frage 9:

Welche Möglichkeiten gibt es aus Sicht des Senats, die für das Teilnetz Ring/Süd-Ost entwickelten Fahrzeuge auch auf anderen Teilnetzen einzusetzen oder für andere Teilnetze herstellen zu lassen?

Antwort zu 9:

Es gibt die Möglichkeit, die für das Teilnetz Ring/Süd-Ost entwickelten Fahrzeuge unter den im Folgenden dargestellten Maßgaben auch in anderen Teilnetzen einzusetzen. Eine Möglichkeit, Fahrzeuge für andere Teilnetze herstellen zu lassen, ohne dass dies mit einer entsprechenden Bestellung von Verkehrsleistungen im Rahmen des SBR-VV einherginge, besteht nicht. Im Einzelnen:

Die über den Verkehrsvertrag für das Teilnetz Ring/Südost (SBR-VV) beschafften Fahrzeuge der BR 483/484 sind grundsätzlich für die vertragsgegenständlichen Verkehrsleistungen auf den entsprechenden Linien dieses Teilnetzes vorgesehen. Im Rahmen der vertraglichen Leistungsänderungsrechte könnten Verkehrsleistungen auch außerhalb des Teilnetzes Ring/Südost umbestellt werden, was jedoch auf bestimmte Strecken (1. Adlershof - Flughafen Berlin-Brandenburg; 2. Hauptbahnhof (tief) - Anhalter Bahnhof; 3. Hauptbahnhof (tief) - Wedding; 4. Gesundbrunnen – Frohnau – Oranienburg) beschränkt ist. Soweit allerdings ein Betreiber eines anderen Teilnetzes nicht mehr über eine ausreichende Anzahl von betriebsbereiten Fahrzeugen oder von Personal für die Erbringung der Verkehrsleistungen auf dem jeweiligen Teilnetz verfügen sollte, sind zudem Bestellungen auf angrenzenden Strecken des Berliner S-Bahn-Netzes möglich (1. Wannsee – Friedrichstraße – Gesundbrunnen; 2. Spandau – Friedrichstraße – Erkner; 3. Anhalter Bhf. – Priesterweg; 4. Ostbahnhof – Strausberg Nord; 5. Halensee – Charlottenburg; 6. Treptower Park – Warschauer Straße). Die Umbestellungen auf den benannten Strecken außerhalb des Teilnetzes Ring/Südost sind dabei mengenmäßig auf 10 % der definierten Ur-Leistungspflichten (Fahrplankilometer und Kapazität gemäß dem ursprünglichen Angebot der S-Bahn Berlin GmbH) für das Kalenderjahr in den jeweiligen Betriebsstufen beschränkt.

Der Neufahrzeugvertrag für das Teilnetz Ring/Südost (SBR-VV) bietet den Ländern grundsätzlich auch die Möglichkeit, von der S-Bahn Berlin GmbH die Bereitstellung zusätzlicher Neufahrzeuge der Neubaureihe 483/484 zu verlangen, soweit diese für die Erbringung zusätzlicher Leistungen einschließlich der Erhöhung der Kapazität erforderlich sind. Die Bestellung solcher Leistungen außerhalb des Teilnetzes Ring/Südost ist – wie oben angegeben – jedoch ebenfalls auf bestimmte Strecken und mengenmäßig auf einen prozentualen Anteil der definierten Ur-Leistungspflichten beschränkt.

Im Gegensatz zu Neufahrzeugen der Baureihe 483/484, deren Aufwuchs sich aus den o. g. vertragsspezifischen Leistungsausweitungen im Teilnetz Ring/Südost und wenigen angrenzenden Teilabschnitten ableiten müsste, können die Länder die ertüchtigten Altfahrzeuge der BR 480 frei außerhalb des Teilnetzes Ring/Südost einsetzen (siehe Antworten

zu Frage 3 und 8). Und dies mit einem Mitteleinsatz, der deutlich unter dem für Leistungen mit Neufahrzeugen liegt.

Berlin, den 24.01.2023

In Vertretung

Markus Kamrad
Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz