



Rede des Bayerischen Staatsministers des
Innern, für Bau und Verkehr, Joachim Herrmann,

anlässlich Pressekonferenz Neuvergabe S-Bahn München

am 3.2.2016 in AIV, Sitzungssaal 111

—
—
—

Es gilt das gesprochene Wort!

Anrede!

Einleitende
Worte

Die **S-Bahn München** ist mit **840.000** Fahrgästen an einem durchschnittlichen Werktag das mit Abstand **größte Netz** im **Schienenpersonennahverkehr** im Freistaat. Etwa **61%** des **bayernweiten Fahrgastaufkommens** im SPNV fallen bei der S-Bahn München an. Um dieser Nachfrage gerecht zu werden, bestellt der Freistaat hier jedes Jahr ca. **20 Millionen** von bayernweit **insgesamt 121 Millionen Zugkilometern**.

Der **aktuelle Verkehrsdurchführungsvertrag** zwischen der DB Regio AG und der **Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH (BEG)** endet für die Verkehrsleistungen der S-Bahn München im **Dezember 2017**. Deshalb muss die BEG diese Verkehrsleistungen für die Jahre ab 2018 neu vergeben.

Drei-Stufen-
Konzept für
Neuvergabe

Die S-Bahn München ist nicht nur das **größte Schienennahverkehrsnetz** in Bayern, sondern wegen der Stammstrecke, über die in enger Taktung alle Linien geführt werden, auch das **komplexeste S-Bahn-System** in ganz Deutschland, wenn nicht sogar in Europa.

Um auch für die Zeit nach 2018 einen stabilen und zuverlässigen Betrieb zu gewährleisten, haben wir für die **Neuvergabe** ein **Drei-Stufen-Konzept** entwickelt:

Stufe 1: Zweijähriger Übergangsvertrag

Ab Januar 2018 soll dem heutigen Verkehrsdurchführungsvertrag ein **zweijähriger Übergangsvertrag** folgen.

Stufe 2: Erster Münchner S-Bahn-Vertrag

Ab Dezember 2019 wird die BEG in einem Ersten Münchner S-Bahn-Vertrag die **gesamten Verkehrsleistungen** zunächst ohne Aufteilung in Lose für **ca. zwölf Jahre** neu vergeben.

Stufe 3: Zweiter Münchner S-Bahn-Vertrag

Nach der Inbetriebnahme der **2. Stammstrecke** und dem **Ersatz** der heutigen Fahrzeugflotte durch **Neufahrzeuge** sowie einer **Stabilisierungsphase** für das neue Betriebskonzept mit einem **deutlich erweiterten Verkehrsangebot** werden die Verkehrsleistungen in einem **2. Münchner S-Bahn-Vertrag** ab **Anfang der 2030er Jahre** erneut vergeben. Diese **Vergabe** soll für voraussichtlich wiederum rund zwölf Jahre und dann in **mehreren Teillosen** erfolgen.

Unser Ziel ist es, **attraktive Bedingungen** für Wettbewerb zu schaffen und so das Netz der S-Bahn München auch **für andere Betreiber** zu öffnen. Die Sicherstellung der **Betriebsstabilität** hat jedoch angesichts der **Rückgratfunktion** der S-Bahn für die Mobilität in der **Landeshauptstadt** und in den **umliegenden Landkreisen oberste Priorität**.

Aufteilung in
mehrere Lose
erst nach Inbe-
triebnahme 2.
Stammstrecke

Als Folge der extrem hohen Belastung der bestehenden Infrastruktur ist die S-Bahn München ein **äußerst sensibles System**. Die **Option**, das S-Bahn-Netz **in Lose aufzuteilen** und von mehreren Eisenbahnverkehrsunternehmen betreiben zu lassen, halte ich **vor der Inbetriebnahme einer 2. Stammstrecke für nicht praktikabel**.

Da die Bau- und Inbetriebnahmephase der zweiten Tunnelröhre mit erheblichen betrieblichen Einschränkungen einhergeht, die bei der **Gewährleistung der notwendigen Betriebsstabilität** zu berücksichtigen sind, wäre es ein **unkalkulierbares Wagnis**, diesen Zeitraum zusätzlich mit der Aufteilung des Netzes in mehrere Lose zu belasten. Angesichts dieser diffizilen infrastrukturellen und betrieblichen Bedingungen soll es deshalb in der ersten Vertragsperiode keine Losbildung geben.

Unser Stufenkonzept basiert **entscheidend** auf der **Realisierung der zweiten Stammstrecke**. Wir rechnen mit ihrer

Inbetriebnahme für das Jahr 2025. Mit ihr soll dann das jährliche Leistungsangebot von heute **rund 20 Millionen Zugkilometer** stufenweise auf **rund 26 Millionen Zugkilometer** ausgeweitet werden.

Damit einhergehen soll selbstverständlich auch eine **Erweiterung der Fahrzeugflotte** von heute **253** auf etwa **300 Fahrzeuge**. Zudem muss mittelfristig auch die Bestandsflotte durch **Neufahrzeuge** ersetzt werden. Dies soll im Zeitraum von **2025 bis etwa 2030** erfolgen. Für diese **Flotten-erneuerung** wird ein ausreichender **zeitlicher Vorlauf** benötigt, da neue Fahrzeuge, welche die **spezifischen Besonderheiten** des Münchner S-Bahn-Netzes wie **Bahnsteighöhe** oder **Leit- und Sicherungstechnik** erfüllen eigens entwickelt werden müssen.

2-jähriger Übergangsvertrag

Um weitreichende Grundsatz- und komplexe Detailfragen wie die erwähnte **Fahrzeugneubeschaffung**, das **zukünftige Betriebsprogramm** oder etwa die Umstel-

lung vom bisherigen Nettovertrag auf einen **Bruttovertrag** mit **Anreizelementen** zu klären, soll deshalb beginnend mit Januar **2018** zunächst ein **zweijähriger Übergangsvertrag** abgeschlossen werden.

Bereits für diesen Zeitpunkt prüfen wir aber **punktueller Fahrplanverbesserungen** und **vereinzelter Kapazitätserweiterungen**.

Der Übergangsvertrag soll mit dem derzeitigen Betreiber, also der **DB Regio AG**, geschlossen werden. Nur diese verfügt über die **erforderliche Anzahl** geeigneter **Fahrzeuge**, so dass **kein anderes Eisenbahnverkehrsunternehmen** für die Übernahme der Verkehrsleistungen ab Januar 2018 und für den kurzen Zeitraum von zwei Jahren in Frage kommt. Das dafür **vorgesehene Verfahren** wird zeitnah mit der **Ankündigung im EU-Amtsblatt** auch formal eingeleitet.

Wettbewerbs- Die Verkehrsleistungen für diesen 1. Mün-
rechtliches chner S-Bahn-Vertrag mit einer Laufzeit
Vergabeverfah- von **Dezember 2019** bis nach Inbetrieb-
ren nahme von zweiter Stammstrecke und
neuer Fahrzeugflotte sollen **zwar in einem
Los**, aber im Rahmen eines **wettbewerb-
lichen Verfahrens** vergeben werden. Die-
ses wird ebenfalls jetzt vorbereitet.

Das **Vergabeverfahren** für den sich daran
**anschließenden 2. Münchner S-Bahn-
Vertrag** kann durchgeführt werden, nach-
dem die zwei S-Bahn-Stammstrecken mit
der neuen Fahrzeugflotte problemlos in
Betrieb gegangen sind. Wettbewerbern soll
zudem durch geeignete **Regularien**, die
bereits Bestandteil des 1. Münchner S-
Bahn-Vertrag sein müssen, ermöglicht
werden, auf die **neuen Fahrzeuge zuzu-
greifen** und diese auch nach einem Betrei-
berwechsel **weiter zu nutzen**.

Der 2. Münchner S-Bahn-Vertrag soll nach
derzeitigem Planungsstand **2032** mit einer
Laufzeit von ebenfalls **12 Jahren** starten.

Eine finale Entscheidung, ob dieser Vertrag tatsächlich in Losen ausgeschrieben wird und wie diese gestaltet werden, kann zum heutigen Zeitpunkt noch nicht getroffen werden – die **Voraussetzungen** hierfür müssen jedoch bereits mit dem **1. Münchner S-Bahn-Vertrag** geschaffen werden.

Bruttovertrag
mit Anreizelementen

Schon mit diesem soll zudem ein **Bruttovertrag mit Anreizelementen** zur Anwendung kommen. Bei diesem Vertragsprinzip verbleiben die **Fahrgelderlöse beim Freistaat** bzw. der **BEG** als Aufgabenträgerin, die dem Eisenbahnverkehrsunternehmen die entstandenen **Betriebskosten** erstattet sowie einen **angemessenen Gewinnanteil** zahlt.

Angesichts der **grundlegenden Neuordnung** und der **erheblichen Ausweitung des Leistungsangebots** mit unsicheren Erlösparametern würden die Eisenbahnverkehrsunternehmen bei einem Nettovertrag wohl **hohe Risikozuschläge** kalkulieren. Ein vergleichsweise effizienter

Angebotspreis und damit ein wirtschaftlicher Finanzmitteleinsatz sind bei diesen Rahmenbedingungen mit einem Bruttovertrag besser realisierbar.

Der **prognostizierte Bevölkerungszuwachs** im Ballungsraum München in den nächsten Dekaden lässt zudem eine positive Entwicklung der Fahrgeldeinnahmen erwarten, die bei einem **Bruttovertrag** der Freistaat abschöpfen würde.

Durch **geeignete Anreize** wollen wir auch bei einem Bruttovertrag sicherstellen, dass das Eisenbahnverkehrsunternehmen **auch ohne Erlösrisiko hohe Anstrengungen** unternimmt, **bestmögliche Qualität** zu erbringen. Details hierzu werden derzeit entwickelt.

Schlussworte Meine Damen und Herren, ich bin überzeugt, dass es uns mit diesem Stufenmodell gelingt, den **Übergang zu mehr Wettbewerb** bei der S-Bahn München so hinzubekommen, dass **in allen Phasen** die

größtmögliche Betriebsstabilität gewährleistet ist.