



Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Thomas Gehring, Dr. Markus Büchler, Gabriele Triebel**
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
vom 16.09.2021

S4 Kosten-Nutzen-Analyse

Laut Eurailpress_ETR_Konzept_Bahnausbau_Muenchen.pdf (intraplan.de) ist eine Studie zum Thema drei- vs. viergleisiger Ausbau der S4 West geplant.

Wir fragen die Staatsregierung:

- 1.1 Wird es zwei Bewertungen des viergleisigen Ausbaus geben, einmal mit dem minimalen Bezugsfall (zweigleisige Strecke) und dem maximalen Bezugsfall (dreigleisige Strecke, bitte mit Begründung)? 3
- 1.2 Werden dem maximalen Bezugsfall (dreigleisiger Ausbau) die Kosten in Höhe von geschätzten 35 Mio. Euro für die Aufwärtskompatibilität zugerechnet? 3
- 1.3 Von welcher Bewertungsgrundlage (unter Angabe des Bezugsfalls) wird die Finanzierbarkeit eines viergleisigen Ausbaus vonseiten des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr abhängig gemacht? 3

- 2.1 Werden bei der Bewertung des dreigleisigen Ausbaus unter der Prämisse des minimalen Bezugsfalls (zweigleisige Strecke) die Kosten in Höhe von geschätzten 35 Mio. Euro für die Aufwärtskompatibilität dem dreigleisigen Ausbau zugerechnet? 3
- 2.2 Wie setzen sich diese Kosten in Höhe von 35 Mio. Euro zusammen (bitte für jede einzelne Maßnahme Kosten und Projektziel angeben)? 3
- 2.3 Wieso wird das Prognosejahr 2035 festgelegt für einen Ausbau, der nach aktuellem Stand der Dinge frühestens 2033 realisiert werden kann? 4

- 3.1 Sieht das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) einen Konflikt zwischen dem sehr engen Abstand zwischen Umsetzungs- und Prognosejahr? 4
- 3.2 Welche Daten fehlen für eine Berechnung auf Basis eines Prognosejahrs 2040/2045? 4
- 3.3 Wann ist mit diesen zu rechnen? 4

- 4.1 Welches SPNV/SPFV/GV-Angebot wird in den Studien unterstellt (Unterteilung bitte nach Regeltakt und Verstärkerfahrten mit exakter Bezeichnung der Linien, der Verkehrshalte, der Zugzahlen unterteilt nach Uhrzeiten [stundengenau] und der zu untersuchenden Variante)? 4
- 4.2 Wie viele Direktverbindungen aus dem Allgäu nach München sind in dieser Berechnung bei den beiden Varianten (drei- bzw. viergleisiger Ausbau) unterstellt (bitte genaue Linien und Ankunfts-/Abfahrtsminuten an den Betriebsstellen für beide Varianten angeben)? 5
- 4.3 Ist in der Untersuchung des viergleisigen Ausbaus eine gegenüber dem 3. Entwurf des Deutschlandtakts beschleunigte Express-S-Bahn vorgesehen, die lange Haltezeiten in Puchheim bzw. München-Pasing eliminiert (bitte mit Begründung)? 5

Hinweis des Landtagsamts: Zitate werden weder inhaltlich noch formal überprüft. Die korrekte Zitierweise liegt in der Verantwortung der Fragestellerin bzw. des Fragestellers sowie der Staatsregierung.

5.1	Welche Version der Standardisierten Bewertung wird zu Grunde gelegt?	5
5.2	Wird die für Ende dieses Jahres / Anfang nächsten Jahres angekündigte Novellierung der Standardisierten Bewertung für das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) abgewartet (bitte mit Begründung)?	5
5.3	Wird der fakultative Modellbaustein „Betriebsqualität“ der Standardisierten Bewertung bei dem geplanten Variantenvergleich berücksichtigt (bitte mit Begründung)?	5
6.1	Wieso sieht das StMB die allgemeine Notwendigkeit einer Neubewertung des viergleisigen Ausbaus?	6
6.2	Wieso ist eine Finanzierung basierend auf der bereits abgeschlossen und positiven Kosten-Nutzen-Rechnung des viergleisigen Ausbaus aus dem Jahr 2012 nicht möglich bzw. nicht möglich gewesen, obwohl ein dreigleisiger Ausbau die verkehrlichen Ziele eines viergleisiger Ausbaus nicht vollständig erfüllen kann (RE-Halte Kaufering, Betriebsqualität, Leistungsfähigkeit)?	6
7.1	Sieht das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr weiterhin die allgemeine Notwendigkeit einer Neubewertung des viergleisigen Ausbaus, nachdem dieser im Zuge des Deutschlandtakts am 18.08.2021 in den potenziellen Bedarf des Bedarfsplans für Bundesschienenwege aufgenommen wurde und nach der positiven volkswirtschaftlichen Bewertung des Deutschlandtakt-Maßnahmenpakets auch für eine Finanzierung nach dem GVFG kein weiterer Wirtschaftlichkeitsnachweis notwendig ist (siehe § 11 Abs. 2 GVFG)?	6
7.2	Verfolgt das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr nun folglich nur noch den vollständigen und sofortigen viergleisigen Ausbau der Strecke Pasing – Eichenau?	6
7.3	Wann wird DB Netz mit der Planung des viergleisigen Ausbaus beauftragt?	6
8.1	Sind bei einem dreigleisigen Ausbau bis nach Fürstenfeldbruck (nach: Eurailpress_ETR_Konzept_Bahnausbau_Muenchen.pdf (intraplan.de)) Zugkreuzungen der Regional-/Fernzüge und von Güterzügen in einem Bahnhof, z. B. Eichenau, vorgesehen (bitte Ort der Eigenkreuzung angeben)?	7
8.2	Wie könnte ein etwa 15 Kilometer langer eingleisiger Abschnitt von München-Pasing nach Fürstenfeldbruck zu mehr SPNV in das Allgäu beitragen? ...	7
8.3	Wann ist mit einer Bewertung dieser Maßnahmen zu rechnen (jeweilige Randbedingungen, Bezugsfälle, unterstellte Verkehre und Fahrplankonzepte bitte angeben)?	7

Antwort

des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr
vom 28.10.2021

1.1 Wird es zwei Bewertungen des viergleisigen Ausbaus geben, einmal mit dem minimalen Bezugsfall (zweigleisige Strecke) und dem maximalen Bezugsfall (dreigleisige Strecke, bitte mit Begründung)?

Im Rahmen des Programms „Bahnausbau Region München“ wurde eine nochmalige Überprüfung des bei der Deutschen Bahn (DB) planerisch schon weit fortgeschrittenen Ausbaus der S4 West zwischen Pasing und Eichenau veranlasst.

Ziel der Untersuchung war es, sich mit den strukturellen Entwicklungen entlang der S4 West zu befassen und aufzuzeigen, ob die bisherigen Annahmen, auf die sich die von der DB erarbeiteten Planungen für den dreigleisigen Ausbau der Strecke beziehen, weiterhin mit den aktuellen Entwicklungen zusammenpassen. Die gutachterlichen Arbeiten umfassten die Teile Verkehrsprognose, Angebotsplanung und Infrastrukturplanung. Eine Standardisierte Bewertung (Nutzen-Kosten-Bewertung) war nicht Bestandteil der gutachterlichen Arbeiten.

1.2 Werden dem maximalen Bezugsfall (dreigleisiger Ausbau) die Kosten in Höhe von geschätzten 35 Mio. Euro für die Aufwärtskompatibilität zugerechnet?

Die Zusatzkosten, die die zur Sicherstellung der Aufwärtskompatibilität erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen bedingen, würden im Rahmen einer Standardisierten Bewertung den Baumaßnahmen zum aufwärtskompatiblen dreigleisigen Ausbau zugerechnet.

1.3 Von welcher Bewertungsgrundlage (unter Angabe des Bezugsfalls) wird die Finanzierbarkeit eines viergleisigen Ausbaus vonseiten des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr abhängig gemacht?

Es darf auf die Antwort zu Frage 1.1 verwiesen werden.

2.1 Werden bei der Bewertung des dreigleisigen Ausbaus unter der Prämisse des minimalen Bezugsfalls (zweigleisige Strecke) die Kosten in Höhe von geschätzten 35 Mio. Euro für die Aufwärtskompatibilität dem dreigleisigen Ausbau zugerechnet?

Ja.

2.2 Wie setzen sich diese Kosten in Höhe von 35 Mio. Euro zusammen (bitte für jede einzelne Maßnahme Kosten und Projektziel angeben)?

Die Kosten in Höhe von geschätzt 35 Mio. Euro sind überwiegend Vorabmaßnahmen zur Gewährleistung der Aufwärtskompatibilität bei einem dreigleisigen Ausbau. Die Kosten setzen sich aus verschiedenen Bausteinen zusammen:

- Geänderte Bauwerke gegenüber einer rein dreigleisigen Planung: breitere Bauwerke, die auch vier Gleise aufnehmen können, oder Vorrüstung, damit eine sehr einfache Verbreiterung möglich ist (rd. 22 Mio. Euro).
- Mittelbahnsteige inkl. Zugänge (Treppen, Aufzug) in endgültiger Lage, um die endgültige Gleislage bereits in der Dreigleisigkeit herstellen zu können und das vierte Gleis ohne Änderungen an der Lage der vorhandenen drei Gleise nachbauen zu können (rd. 5 Mio. Euro).
- Herstellung der Erdkörper für die Viergleisigkeit, wo dies möglich ist (rd. 3 Mio. Euro).
- Herstellung insbesondere der bahnparallelen Wege und Straßen für einen möglichen viergleisigen Zustand, um möglichst eine erneute Verlegung der Wege zu vermeiden (rd. 0,3 Mio. Euro).

- Anordnung der Leit- und Sicherungstechnik (LST) kompatibel zu einer später möglichen Viergleisigkeit (rd. 1 Mio. Euro).
- Planungskosten (rd. 4 Mio. Euro).

2.3 Wieso wird das Prognosejahr 2035 festgelegt für einen Ausbau, der nach aktuellem Stand der Dinge frühestens 2033 realisiert werden kann?

Die Wahl des Prognosejahrs 2035 ist in den derzeit laufenden Untersuchungen üblich und stellt einen Kompromiss zwischen der Verfügbarkeit und Validität feineräumiger Strukturdatenprognosen, dem rechtlich gebotenen Prognosehorizont von 10 bis 15 Jahren und dem geplanten Realisierungszeitpunkt der Maßnahme dar.

3.1 Sieht das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) einen Konflikt zwischen dem sehr engen Abstand zwischen Umsetzungs- und Prognosejahr?

Nein. Es darf auf die Antwort zu Frage 2.3 verwiesen werden.

3.2 Welche Daten fehlen für eine Berechnung auf Basis eines Prognosejahrs 2040/2045?

3.3 Wann ist mit diesen zu rechnen?

Es darf auf die Antwort zu Frage 2.3 verwiesen werden, ergänzt um den Hinweis auf die höchstrichterliche Rechtsprechung, nach der Prognosen, die sich über mehrere Jahrzehnte erstrecken, zu einem hohen Maße die Gefahr fehlerzuschlagen in sich tragen (Bundesverwaltungsgericht [BVerwG] 9 C 2.06, Urteil vom 7. März 2007, Rn. 20).

4.1 Welches SPNV/SPFV/GV-Angebot wird in den Studien unterstellt (Unterteilung bitte nach Regeltakt und Verstärkerfahrten mit exakter Bezeichnung der Linien, der Verkehrshalte, der Zugzahlen unterteilt nach Uhrzeiten [stundengenau] und der zu untersuchenden Variante)?

Für den Schienenpersonennahverkehr können folgende Informationen zur Verfügung gestellt werden:

- 2-Stunden-Takt RE mit Abfahrt nach München in Buchloe ca. zur Minute 55 (Ankunft aus München ca. zur Minute 04); Zwischenhalt in München-Pasing
- 2-Stunden-Takt RE in der anderen Stunde mit Abfahrt nach München in Buchloe ca. zur Minute 55 (Ankunft aus München ca. zur Minute 04); Zwischenhalt in München-Pasing
- 2-Stunden-Takt RE mit Abfahrt nach München in Buchloe ca. zur Minute 26 (Ankunft aus München ca. zur Minute 34); Zwischenhalt in München-Pasing
- 30-Minuten-Takt Regional-S-Bahn S24X Buchloe – München mit Abfahrt nach München in Buchloe ca. zu den Minuten 08 und 38 (Ankunft aus München ca. zu den Minuten 20 und 50); Zwischenhalte in Kaufering, Geltendorf, Buchenau, Fürstenfeldbruck und Puchheim
- 30-Minuten-Takt Express-S-Bahn Geltendorf – München mit Abfahrt nach München in Geltendorf ca. zu den Minuten 09 und 39 (Ankunft aus München ca. zu den Minuten 19 und 49); Zwischenhalte in Buchenau und Puchheim
- 30-Minuten-Takt S-Bahn Geltendorf – München mit Abfahrt nach München in Geltendorf ca. zu den Minuten 27 und 57 (Ankunft aus München ca. zu den Minuten 01 und 31); alle Zwischenhalte
- 30-Minuten-Takt S-Bahn Buchenau – München (Ergänzung zum 15-Min.-Takt) mit Abfahrt nach München in Buchenau ca. zu den Minuten 25 und 55 (Ankunft aus München ca. zu den Minuten 03 und 33); alle Zwischenhalte; in der Hauptverkehrszeit (HVZ) Verlängerung aus/nach Grafrath.

Die Abfahrts- und Ankunftsminuten zu möglichen weiteren Betriebsstellen liegen der Staatsregierung nicht vor, da sich Langfristplanungen grundsätzlich an Knotenbahnhöfen orientieren. Die Planungen werden im Rahmen der Untersuchungen zum Programm „Bahnausbau Region München“ weiter konkretisiert.

In Abstimmung mit der DB und den Vorgaben des Bundesverkehrswegeplans wird im Güterverkehr eine zweistündliche Trasse von Lindau über Memmingen nach München resp. in der Gegenrichtung unterstellt, im Fernverkehr eine zweistündliche Fahrplantrasse (Abfahrt nach München in Buchloe ca. zur geraden Stunde Minute 24; Ankunft aus München ca. zur ungeraden Stunde Minute 34).

4.2 Wie viele Direktverbindungen aus dem Allgäu nach München sind in dieser Berechnung bei den beiden Varianten (drei- bzw. viergleisiger Ausbau) unterstellt (bitte genaue Linien und Ankunfts-/Abfahrtsminuten an den Betriebsstellen für beide Varianten angeben)?

Entsprechend den Angaben aus dem Bundesverkehrswegeplan zur Fernverkehrsentwicklung und den Planungen der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) für den Schienenpersonennahverkehr sind die folgenden Direktverbindungen aus dem Allgäu nach München unterstellt:

Linienverlauf	dreigleisiger Ausbau	viergleisiger Ausbau
EC Zürich – Memmingen – München	2h-Takt	2h-Takt
RE Lindau – Memmingen – München	2h-Takt	2h-Takt
RE Memmingen – München	2h-Takt	2h-Takt
RE Lindau/Oberstdorf – Kempten – München	2h-Takt	2h-Takt
Regional-S-Bahn Buchloe – München	30-Min.-Takt	30-Min.-Takt

4.3 Ist in der Untersuchung des viergleisigen Ausbaus eine gegenüber dem 3. Entwurf des Deutschlandtakts beschleunigte Express-S-Bahn vorgesehen, die lange Haltezeiten in Puchheim bzw. München-Pasing eliminiert (bitte mit Begründung)?

Der in der Frage beschriebene Sachverhalt kann nicht nachvollzogen werden. Die Express-S-Bahn ist in den aktuellen Planungen des maximalen Bezugsfalls des Programms „Bahnausbau Region München“ gegenüber der Regional-S-Bahn im Abschnitt Geltendorf – Pasing um 3 Minuten schneller, wobei sich Regional- und Express-S-Bahn in Pasing zu einem exakten 15-Min.-Takt ergänzen. Im 3. Gutachterentwurf Deutschlandtakt ist die Express-S-Bahn um 7 Minuten langsamer; bedingt durch zusätzliche Halte in Türkenfeld, Grafrath, Schöngesing und Puchheim. Eine Beschleunigung der Express-S-Bahn ist aufgrund der in diesem Konzept vorhandenen Fahrlagen der S-Bahnen, die den Korridor Pasing – Geltendorf – Buchloe bedienen, in den beiden Stammstrecken nicht erzielbar. Im Rahmen des Programms „Bahnausbau Region München“ ermöglichte ein weiterentwickeltes Raster auf den Stammstrecken eine Optimierung der Express-S-Bahn.

5.1 Welche Version der Standardisierten Bewertung wird zu Grunde gelegt?

Es darf auf die Antwort zu Frage 1.1 verwiesen werden.

5.2 Wird die für Ende dieses Jahres / Anfang nächsten Jahres angekündigte Novellierung der Standardisierten Bewertung für das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) abgewartet (bitte mit Begründung)?

Es darf auf die Antwort zu Frage 1.1 verwiesen werden.

5.3 Wird der fakultative Modellbaustein „Betriebsqualität“ der Standardisierten Bewertung bei dem geplanten Variantenvergleich berücksichtigt (bitte mit Begründung)?

Es darf auf die Antwort zu Frage 1.1 verwiesen werden.

6.1 Wieso sieht das StMB die allgemeine Notwendigkeit einer Neubewertung des viergleisigen Ausbaus?

Es darf auf die Antwort zu Frage 1.1 verwiesen werden.

6.2 Wieso ist eine Finanzierung basierend auf der bereits abgeschlossen und positiven Kosten-Nutzen-Rechnung des viergleisigen Ausbaus aus dem Jahr 2012 nicht möglich bzw. nicht möglich gewesen, obwohl ein dreigleisiger Ausbau die verkehrlichen Ziele eines viergleisigen Ausbaus nicht vollständig erfüllen kann (RE-Halte Kaufering, Betriebsqualität, Leistungsfähigkeit)?

Die von der DB erstellten Vorplanungen für einen viergleisigen Ausbau der S4 West konnten im März 2012 mit einem nur knapp positiven Ergebnis der Nutzen-Kosten-Untersuchung (Nutzen-Kosten-Verhältnis: 1,04) abgeschlossen werden. Aufgrund des noch sehr frühen Planungsstadiums und dem zu diesem Zeitpunkt nur knapp erreichten positiven Nutzen-Kosten-Verhältnis lagen keine belastbaren Voraussetzungen vor, um auch im Weiteren vom Erhalt der Fördervoraussetzungen ausgehen zu können. Auf dieser Grundlage gab es also keine Ausbauperspektive für die S4 West und somit keine Perspektive für Angebotsverbesserungen im Schienenpersonennahverkehr und hier insbesondere der S-Bahn.

7.1 Sieht das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr weiterhin die allgemeine Notwendigkeit einer Neubewertung des viergleisigen Ausbaus, nachdem dieser im Zuge des Deutschlandtakts am 18.08.2021 in den potenziellen Bedarf des Bedarfsplans für Bundesschienenwege aufgenommen wurde und nach der positiven volkswirtschaftlichen Bewertung des Deutschlandtakt-Maßnahmenpakets auch für eine Finanzierung nach dem GVFG kein weiterer Wirtschaftlichkeitsnachweis notwendig ist (siehe § 11 Abs. 2 GVFG)?

Den Deutschlandtakt sieht die Staatsregierung als wichtiges verkehrspolitisches Signal des Bundes. Vor diesem Hintergrund ist das Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) vom 18. August 2021 und die in diesem Zusammenhang veröffentlichte Liste mit rund 180 Schieneninfrastrukturmaßnahmen, deren Realisierung für die vollständige Umsetzung des Deutschlandtaktes Voraussetzung sind, zu begrüßen. Aus Sicht der Staatsregierung wäre es unbestritten die beste und weitestgehendste Lösung, die Strecke zwischen Pasing und Eichenau viergleisig auszubauen. Jedoch muss sichergestellt sein, dass ein solcher Ausbau im vom Freistaat zusammen mit der DB angestrebten Zeitfenster unter den Aspekten der Finanzierbarkeit und Baurechtserlangung realisiert werden kann. Weitere Zeitverzögerungen kann die Staatsregierung im Interesse der davon betroffenen zahlreichen Fahrgäste nicht vertreten. Das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr hat sich daher an das BMVI gewandt, um die noch offenen fachlichen Fragen zügig zu klären und ein gemeinsames Verständnis zum weiteren Vorgehen zu entwickeln.

7.2 Verfolgt das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr nun folglich nur noch den vollständigen und sofortigen viergleisigen Ausbau der Strecke Pasing – Eichenau?

Es darf auf die Antwort zu Frage 7.1 verwiesen werden.

7.3 Wann wird DB Netz mit der Planung des viergleisigen Ausbaus beauftragt?

Es darf auf die Antwort zu Frage 7.1 verwiesen werden.

8.1 Sind bei einem dreigleisigen Ausbau bis nach Fürstenfeldbruck (nach: Eurailpress_ETR_Konzept_Bahnausbau_Muenchen.pdf (intraplan.de)) Zugkreuzungen der Regional-/Fernzüge und von Güterzügen in einem Bahnhof, z. B. Eichenau, vorgesehen (bitte Ort der Eigenkreuzung angeben)?

Vor dem Hintergrund der zu untersuchenden Maßnahme U40 des Programms „Bahnausbau Region München“ (drei- versus viergleisiger Ausbau Pasing – Eichenau) wurde die Untersuchung eines dreigleisigen Ausbaus bis nach Fürstenfeldbruck (U33) zurückgestellt. Aufgrund des Schreibens des BMVI vom 18. August 2021 sind offene Fragen zum Ausbau der S4 West noch zu klären und ein gemeinsames Verständnis zum weiteren Vorgehen zu entwickeln. So lange bleibt die zu untersuchende Maßnahme U33 zurückgestellt.

8.2 Wie könnte ein etwa 15 Kilometer langer eingleisiger Abschnitt von München-Pasing nach Fürstenfeldbruck zu mehr SPNV in das Allgäu beitragen?

Es darf auf die Antwort zu Frage 8.1 verwiesen werden.

8.3 Wann ist mit einer Bewertung dieser Maßnahmen zu rechnen (jeweilige Randbedingungen, Bezugsfälle, unterstellte Verkehre und Fahrplankonzepte bitte angeben)?

Es darf auf die Antwort zu Frage 8.1 verwiesen werden.