



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Dr. Herbert Kränzlein SPD**
vom 25.04.2016

Zeitplan für den dreigleisigen Ausbau der S4 und die zweite Stammstrecke

Nach der wöchentlich stattfindenden Pressekonferenz der Staatsregierung im Anschluss an die Kabinettsitzung vom 19.04.2016 verkündete Innenminister Herrmann, dass das Bahnknotenkonzept für den Großraum München, mit dem 13 Punkte-Sofortprogramm, als auch der Ausbau der 2. Stammstrecke eine der großen Herausforderungen ist, um den Schienenpersonenverkehr in der Metropolregion zu gewährleisten. Unter anderem erwähnt er in seiner Presseerklärung auch den Ausbau der S4 zwischen Pasing und Eichenau.

Daher frage ich die Staatsregierung:

1. Wurden, wie Herr Innenminister Herrmann am 13.05.2014 bei einem Ortstermin in Fürstenfeldbruck ankündigte, bereits Planungen für den Ausbau der S4 zwischen Pasing und Eichenau begonnen?
 - a) Wenn ja, warum werden im Infrastrukturplan für den Bahnknoten München der BEG nach inzwischen zwei Jahren immer noch Vorplanungen als Projektstand genannt?
 - b) Wenn nein, warum nicht?
2. Warum wird der Ausbau der S4 zwischen Pasing und Eichenau in dem von der BEG herausgegebenen Infrastrukturplan für den Bahnknoten München weder als Teil des 13-Punkte-Sofortprogramms, noch in der Liste der mit der 2. Stammstrecke in Betrieb gehender Projekte genannt?
3. Wurden bereits Ausschreibungen für Bauleistungen für den 1. und 2. Abschnitt der 2. Stammstrecke getätigt?
 - a) Wenn nein, warum nicht?
 - b) Wenn ja, bis wann ist mit den konkreten Ergebnissen und dem Beginn der Arbeiten zu rechnen?

Antwort

des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr
vom 04.07.2016

1. **Wurden, wie Herr Innenminister Herrmann am 13.05.2014 bei einem Ortstermin in Fürstenfeldbruck ankündigte, bereits Planungen für den Ausbau der S4 zwischen Pasing und Eichenau begonnen?**

Damit die Planungen für den dreigleisigen Ausbau zwischen Pasing und Eichenau von der Deutschen Bahn als Vorhabenträgerin vorangetrieben werden können, hat der Freistaat 12 Mio. € Planungsmittel zur Verfügung gestellt. Des Weiteren hat die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) eine Verkehrliche Aufgabenstellung (VAST) erarbeitet und mit allen am Planungsprozess Beteiligten abgestimmt, welche die Planungsvorgaben aus Sicht des Schienenpersonennahverkehrs festlegt. Darauf aufbauend und unter Hinzuziehung weiterer eisenbahnbetrieblicher sowie -technischer Vorgaben werden derzeit von der Deutschen Bahn im Rahmen der Vorplanung die betrieblichen Anforderungen erarbeitet, um die konkreten Planungen für den dreigleisigen Ausbau der S4 West einleiten zu können.

- a) **Wenn ja, warum werden im Infrastrukturplan für den Bahnknoten München der BEG nach inzwischen zwei Jahren immer noch Vorplanungen als Projektstand genannt?**

Die Ermittlung der verkehrlichen, eisenbahnbetrieblichen sowie -technischen Aufgaben für den Streckenausbau sind wesentliche und zugleich sehr komplex zu ermittelnde Bestandteile des Vorplanungsstadiums. Vor diesem Hintergrund sind die Darstellungen der BEG zutreffend.

- b) **Wenn nein, warum nicht?**

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 1 und 1 a verwiesen.

2. **Warum wird der Ausbau der S4 zwischen Pasing und Eichenau in dem von der BEG herausgegebenen Infrastrukturplan für den Bahnknoten München weder als Teil des 13-Punkte-Sofortprogramms, noch in der Liste der mit der 2. Stammstrecke in Betrieb gehender Projekte genannt?**

Der Ausbau der S4 West ist Bestandteil des Bahnknotenkonzeptes der Staatsregierung und wird in diesem Rahmen vorangetrieben. Aufgrund des noch frühen Planungsstadiums und der auf der Grundlage einer Vielzahl von potenziellen Betroffenheiten zu erwartenden anspruchsvollen Genehmigungsverfahren sind belastbare Aussagen zur Projektrealisierung derzeit nicht möglich. Vor diesem Hintergrund kann die Maßnahme weder Bestandteil des 13-Punkte-Sofortprogramms sein noch kann sichergestellt werden, dass der Ausbau der S4 West zusammen mit der 2. Stamm-

strecke in Betrieb gehen kann. Damit sind die Darstellungen der BEG derzeit zutreffend.

3. Wurden bereits Ausschreibungen für Bauleistungen für den 1. und 2. Abschnitt der 2. Stammstrecke getätigt?

Die Deutsche Bahn hat nach Vorliegen der Planfeststellungsbeschlüsse für den mittleren und westlichen Abschnitt der 2. Stammstrecke die ersten Hauptbaumaßnahmen europaweit ausgeschrieben. Ausgeschrieben wurden die sogenannten Vergabeeinheiten (VE) 30 Baulos Tunnel West mit Station Hauptbahnhof und VE 41 Baulos Station Marienhof.

a) Wenn nein, warum nicht?

Es wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

b) Wenn ja, bis wann ist mit den konkreten Ergebnissen und dem Beginn der Arbeiten zu rechnen?

Die Staatsregierung strebt noch heuer eine Entscheidung über die Durchfinanzierung und damit über die endgültige Realisierung der 2. Stammstrecke an. Voraussetzungen für die Entscheidung sind unter anderem eine von der Deutschen Bahn vorzulegende Kostenermittlung unter Einbeziehung der Ausschreibungsergebnisse erster Hauptbaumaßnahmen im westlichen Abschnitt der 2. Stammstrecke und die darauf aufsetzende Sicherung der Kostenbeteiligung des Bundes.

Eine positive Entscheidung zur Realisierung der 2. Stammstrecke vorausgesetzt, wird die Deutsche Bahn noch Ende 2016 mit ersten bauvorbereitenden Arbeiten (z.B. Spartenverlegungen) im Bereich Hauptbahnhof und Marienhof starten. Diese sind Voraussetzung, damit ab 2018 mit den Hauptbaumaßnahmen für die 2. Stammstrecke begonnen werden kann.