

17. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Stefan Gelbhaar (GRÜNE)

vom 10. April 2014 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 16. April 2014) und **Antwort**

Über Spandau hinaus: Wann und wie geht es weiter auf der S-Bahnlinie S5?

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

Frage 1: Wie ist der Stand der Planungen bezüglich der Verlängerung der S-Bahnlinie S5 von Spandau bis nach Falkensee, wie sie im Einigungsvertrag vorgesehen und mehrfach von Bahn und S-Bahn begrüßt wurde?

Frage 11: Was besagt die aktuelle Planung der Senatsverwaltung zur Finanzierung des Projektes, der Varianten zum Bahnhof Falkensee oder zum Falkenhagener Feld bzw. einzelner Teilstrecken?

Antwort zu 1 und 11: Die Fragen 1 und 11 werden wegen ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet:

Das Land Brandenburg hat die Planung einer S-Bahn nach Falkensee aufgegeben. Sie ist im Landesnahverkehrsplan Brandenburg 2013–2017 nicht enthalten. Das Land Berlin hat daraufhin die Planung entsprechend auf das Stadtgebiet begrenzt und führt derzeit eine Aktualisierung der Nutzen-Kosten-Untersuchung aus dem Jahr 2008 durch.

Der Bund hat zugesagt, das Vorhaben nach Vorliegen der entsprechenden Voraussetzungen (u.a. Nachweis der Wirtschaftlichkeit, zeitnahe Realisierung) aus dem GVFG¹-Bundesprogramm zu finanzieren. Der Bund würde Mittel in Höhe von 60 % der zuwendungsfähigen Kosten bewilligen. 40% der zuwendungsfähigen Kosten und die nicht zuwendungsfähigen Kosten müssten vom Land Berlin als Komplementärfinanzierung bereitgestellt werden.

Frage 2: Gibt es einen Zeitplan, und wenn ja, wie sieht dieser aus? Für welchen Zeitraum ist das Planfeststellungsverfahren geplant?

Antwort zu 2: Sobald ein politischer Beschluss für die Realisierung einer S-Bahnverlängerung vorliegt, sind die weiteren Planungsschritte zeitnah einzuleiten. Für eine Finanzierung im Rahmen des GVFG-Bundesprogrammes wäre eine Inbetriebnahme in 2019 vorgesehen. Die Einreichung der Planfeststellungsunterlagen ist in 2015 geplant. Für die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens wird mit einer Dauer von ca. zwei Jahren gerechnet.

Frage 3: Mit welchem Ergebnis werden in der Kosten-Nutzen-Analyse des Gutachtens von 2008 die Varianten zum Bahnhof Falkensee bzw. zum Falkenhagener Feld beurteilt?

Antwort zu 3: Die Untersuchung einer S-Bahn nach Falkensee in 2008 ergab Nutzen-Kosten-Faktoren in Höhe von 1,27 (Regionalverkehr aus Nauen endet in Falkensee, Fahrgäste in die Berliner Innenstadt steigen in die S-Bahn um) bis 1,31 (Regionalverkehr von Nauen ist durchgebunden bis Berlin Charlottenburg). Die erste Variante wurde auf Grund negativer verkehrlicher Wirkungen vom Bund für eine Realisierung abgelehnt.

Die Variante einer Verlängerung zum Falkenhagener Feld wurde in der Untersuchung 2008 nicht berücksichtigt.

Frage 4: Wird in der bisherigen Planung auch die Variante zum Falkenhagener Feld in Betracht gezogen und geprüft?

Antwort zu 4: Ja. Im Rahmen der Überprüfung der Untersuchung aus dem Jahr 2008 wird die Variante zum Falkenhagener Feld einbezogen und geprüft.

¹ GVFG = Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz

Frage 5: Welche Ergebnisse erbrachte die Kosten-Nutzen-Analyse des Gutachtens für die Verlängerung der S5 entlang der RB10 und RB14 jeweils für die einzelnen Bahnhöfe Nauener Straße, Klosterbuschweg und Finkenkruger Weg bzw. Hackbuschstraße sowie Albrechtshof? Wie ist die Bewertung der Verlängerung für die S-Bahnhöfe Seegefild und Bahnhof Falkensee?

Antwort zu 5: Die einzelnen Bahnhöfe wurden nicht separat bewertet. Die Ergebnisse sind in der Gesamtbewertung der Maßnahme enthalten.

Frage 6: Wo sind das Gutachten bzw. die Ergebnisse veröffentlicht?

Antwort zu 6: Die Ergebnisse der „Standardisierten Bewertung der S-Bahn nach Falkensee“ wurden vom Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg (www.mil.brandenburg.de) veröffentlicht.

Frage 7: Wurde die Entlastung des momentan durch MIV und Busverkehr stark belasteten Zentrums Spandau in die Bewertungen mit einbezogen bzw. eine nötige Verlagerung des Busverkehrs als Zubringer zur S-Bahn berücksichtigt?

Antwort zu 7: Ja. Für Untersuchungen zum verkehrlichen Nutzen und Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen werden die Betriebskonzepte sowohl für die neue Strecke als auch die anderen Verkehrsmittel, hier beispielsweise den Bus, mit dem Ziel einer optimierten Erschließung, der Verlagerungen vom Motorisierten Individualverkehr (MIV) zum Öffentlichen Verkehr (ÖV) und zur Steigerung der Nachfrage im ÖV angepasst.

Frage 8: Wie viele und welche Bauabschnitte sind geplant und warum?

Antwort zu 8: Die Zahl der Bauabschnitte ist noch nicht festgelegt.

Frage 9: Welche Teilstrecken müssen einspurig ausgeführt werden und warum?

Antwort zu 9: Für einen leistungsfähigen, ungestörten und möglichst flexiblen S-Bahn-Betrieb wird in der Regel ein zweigleisiger Streckenausbau vorgesehen. Aufgrund der vorhandenen Zwangspunkte zwischen den Bahnhöfen Spandau und Nauener Straße kann dort voraussichtlich nur ein Gleis für die S-Bahn errichtet werden. Die genaue Lage eingleisiger Teilstrecken wird erst mit der weiteren Planungsvertiefung festgelegt.

Frage 10: Wie begegnet der Senat der vielfach geäußerten Befürchtung, dass die Taktdichte der Regionalbahn bei Engpässen wegen des priorisierten Fernverkehrs verringert werden könnte?

Antwort zu 10: Das Land Berlin nutzt zusammen mit dem Land Brandenburg alle gegebenen Möglichkeiten, die sich aus den Rahmenbedingungen der einschlägigen Gesetze und Verordnungen ergeben, damit die bestellten Verkehrsleistungen der Regionalverkehrszüge auch realisiert werden können.

Die DB Netz hatte beispielsweise in der Folge der vorgeschriebenen Untersuchung für den Plan zur Erhöhung der Kapazität des überlasteten Schienenverkehrsknotens Spandau Auflagen mit Einschränkungen bei den Verkehrsleistungen der Regionalverkehrszüge vorgesehen. Das Land Berlin konnte sich im Rahmen des Verfahrens erfolgreich dagegen wehren, dass diese Einschränkungen von der DB Netz umgesetzt werden.

Berlin, den 29. April 2014

In Vertretung

Christian Gaebler

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 05. Mai 2014)