17. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Gerwald Claus-Brunner (PIRATEN)

vom 27. August 2014 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 01. September 2014) und **Antwort**

Wiederinbetriebnahme der Stammbahn

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

Frage 1: Wie ist der Stand der Planungen bezüglich der Wiederinbetriebnahme der Stammbahn (Zehlendorf – Dreilinden) auf den Teilstrecken innerhalb des Landes Berlin?

Frage 2: Besteht hierfür noch eine Umsetzungsmöglichkeit, nachdem das Land Brandenburg die Wiederinbetriebnahme durch die S-Bahn nicht in den Landesverkehrswegeplan 2013-2017 aufgenommen hat?

Antwort zu 1 und 2: Die Wiederinbetriebnahme der Potsdamer Stammbahn kann nach der vorliegenden Nutzen-Kosten-Untersuchung aus den Jahre 2008 (siehe Antwort zu Frage 6), die einen nicht ausreichenden Nutzen ergeben hat, nach derzeitigem Kenntnisstand und derzeitigen Potenzialen nicht als Regionalbahn erfolgen. Die für den Wiederaufbau nötigen Flächen werden aber über den Flächennutzungsplan (FNP) weiterhin gesichert.

Der Stadtentwicklungsplan Verkehr (StEP Verkehr) sieht vor dem Hintergrund der Erkenntnisse der vergangenen Jahre (Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen, Haltung Brandenburgs u. ä.) unter den Langfristmaßnahmen den Wiederaufbau „Zehlendorf-Düppel-Kleinmachnow“ (als Alternative zur Potsdamer Stammbahn)“ (s. ebd. S. 141) vor.

Es besteht das Ziel, die Erschließung des Süd-West-Raums und alternative Gestaltungen älterer Planungen zu Wiederinbetriebnahmen zu untersuchen. Basierend auf den zu ermittelnden Entwicklungspotentialen wären geeignete Trassen- und Systemalternativen zur bestmöglichen Erschließung der identifizierten Nachfragepotentiale zu ermitteln.

Kernfragen wären:

- Was ist für das Gebiet die richtige Lösung?
- Wo befinden sich Erschließungs- und Anbindungsdefizite?
- Wo sind Potentiale vorhanden?

- Welche Kosten kämen hierbei auf das Land Berlin zu?

Derartige Untersuchungen würden mit dem Land Brandenburg abgestimmt.

Aufgrund der Langfristperspektive (nach 2025) und der unveränderten Erkenntnisse zur Stammbahn wurde die Maßnahme in den vergangenen Jahren im Vergleich zu anderen Vorhaben nicht prioritär behandelt.

Frage 3: Gibt es einen Zeitplan, und wenn ja, wie sieht dieser aus? Für welchen Zeitraum ist das Planfeststellungsverfahren geplant?

Antwort zu 3: Nein.

Frage 4: Wie viele und welche Bauabschnitte sind geplant und warum?

Antwort zu 4: Eine verbindliche Aussage könnte erst mit einer vertiefenden Planung erfolgen.

Frage 5: Welche Planungen gibt es hinsichtlich der Finanzierung der Wiederinbetriebnahme der Stammbahn?

Antwort zu 5: Für alle künftigen Netzergänzungen im Land Berlin gilt:

Sofern diese Maßnahmen die allgemeinen Voraussetzungen (technische Machbarkeit, Wirtschaftlichkeit etc.) erfüllen und bis 2019 umgesetzt sein können, können sie mit anteiliger Finanzierung des Bundes aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) finanziert werden, wobei ein entsprechender Eigenanteil aus Landesmitteln zu bestreiten ist. Die Fördermöglichkeiten nach GVFG laufen nach derzeitigem Stand jedoch 2019 aus. Ob es Folgeprogramme geben wird, ist derzeit ungeklärt. Sollte es keine Folgeprogramme zur Finanzierung geben, sind alle weiteren Vorhaben künftig komplett aus dem Landeshaushalt Berlins zu bestreiten.

Zurzeit laufen darüber hinaus die Verhandlungen zur Revision der Regionalisierungsmittel, d.h. auch für das Finanzvolumen des Betriebs auf den Strecken des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) bestehen derzeit erhebliche Unsicherheiten.

Frage 6: Wurde diesbezüglich seit der Wiedervereinigung Gutachten mit Kosten-Nutzen-Analysen in Auftrag gegeben? Wenn ja, wann wurden diese in Auftrag gegeben, zu welchem Ergebnis kommen diese und wo sind diese abrufbar?

Antwort zu 6: Aus der Befassung mit der Thematik liegen unterschiedliche Untersuchungen vor.

„Verkehrliche Voruntersuchung und Standardisierte Bewertung für die Wiederinbetriebnahme der Potsdamer Stammbahn“ (als Regionalverkehr), bearbeitet durch Intraplan im Auftrag der beiden Ministerien in Berlin und Brandenburg, aus 2008, abrufbar unter: <http://www.mil.brandenburg.de/cms/detail.php/bb1.c.142.067.de>.

1.

Erkenntnisse hieraus:

- „Eine Reaktivierung der Potsdamer Stammbahn war nicht Gegenstand der Vereinbarungen zum zwischenzeitlich realisierten Pilz-Konzept Stufe 1 zwischen dem Bund, den Ländern Berlin und Brandenburg und der DB AG Anfang der 90er Jahre. Der Wiederaufbau und die Wiederinbetriebnahme der Potsdamer Stammbahn ist Bestandteil des Pilz-Konzeptes Stufe 2 (...). Die Wiederinbetriebnahme der Potsdamer Stammbahn erfordert einen Neubau der Eisenbahninfrastruktur inkl. Elektrifizierung zwischen dem Bahnhof Griebnitzsee (Land Brandenburg) und Abzweig Landwehrkanal (Land Berlin). Die Infrastrukturmaßnahmen sollen über § 8 Abs. 2 Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG) finanziert werden. Voraussetzung hierfür ist eine Nutzen-Kosten-Untersuchung mit einem Nutzen-Kosten-Indikator > 1,0.“ (ebd. S. 1)
- „Die (...) vorgestellte Bewertung für eine Mitfall-Vorzugsvariante führte mit einem Nutzen-Kosten-Indikator von 0,64 zu einem aus gesamtwirtschaftlicher Sicht unzureichenden Ergebnis.“ (ebd. S. 134)

2. „Vorstudie S-Bahn Zehlendorf – Düppel-Kleinmachnow“ durch die DB AG im Auftrag Europarc Dreilinden GmbH mit Beteiligung der Gemeinde Kleinmachnow und des Bezirks Steglitz-Zehlendorf aus 2009, abrufbar unter: <http://www.stammbahn.de/planung.html>. Ziel war die Identifizierung einer optimalen Lösung zur Einbindung der Gemeinde Kleinmachnow in das Netz der Berliner S-Bahn.

Erkenntnisse hieraus:

- „Basierend auf den vorliegenden Untersuchungsergebnissen kann entsprechend dem gegenwärtigen Erkenntnis- und Bearbeitungsstand sowie der kurzfristigen Bearbeitungszeit noch keine abschließende detaillierte Nutzen-Kosten-Analyse vorgenommen werden. Seitens der Gutachter kann demzufolge keine endgültige Bewertung der vorgesehenen S-Bahn-Anbindung Zehlendorf nach Kleinmachnow/ Dreilinden abgegeben werden.“ Es „wird eine vertiefende Untersuchung für eine S-Bahn Anbindung Zehlendorf – Kleinmachnow – Dreilinden in Form einer Nutzen-Kosten-Untersuchung empfohlen.“ (ebd. S. 34).

Frage 7: Ist auf dieser Strecke ggf. auch der Einsatz von Regionalverkehr vorgesehen?

Antwort zu 7: Die Wiederinbetriebnahme der Potsdamer Stammbahn wird nach dem Ergebnis der vorgenommenen Kosten-Nutzen-Untersuchung, die mit den unterstellten Randbedingungen einen nicht ausreichenden Nutzen ergeben hat, nicht als Regionalbahn erfolgen können. Daher wären alternative Gestaltungen einer Wiederinbetriebnahme zu untersuchen. Zur Priorisierung derartiger Überlegungen s. Antwort zu 1 und 2.

Berlin, den 11. September 2014

In Vertretung

Christian Gaebler

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 16. Sep. 2014)