Abgeordnetenhaus BERLIN

Drucksache 18 / 24 972
Schriftliche Anfrage

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Torsten Hofer (SPD)

vom 14. September 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 18. September 2020)

zum Thema:
Heidekrautbahn – Finanzierungszusage des Senats

und **Antwort** vom 06. Oktober 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 07. Okt. 2020)

Die Drucksachen des Abgeordnetenhauses sind bei der Kulturbuch-Verlag GmbH zu beziehen.
Hausanschrift: Sprosserweg 3, 12351 Berlin-Buckow · Postanschrift: Postfach 47 04 49, 12313 Berlin, Telefon: 6 61 84 84; Telefax: 6 61 78 28.

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Torsten Hofer (SPD)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/24972
vom 14. September 2020
über Heidekrautbahn – Finanzierungszusage des Senats

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

Vorbemerkung der Verwaltung:
Die Schriftliche Anfrage betrifft Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Anfrage zukommen zu lassen und hat daher die Niederbarnimer Eisenbahn AG (NEB) um Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Wann wird die Genehmigungsplanung für die Wiederinbetriebahme der Heidekrautbahn (Stammstrecke) fertig gestellt sein?

Antwort zu 1:

Die NEB führt aus:
„In Absprache mit dem beauftragten Planungsbüro geht die NEB derzeit davon aus, dass die Unterlagen der Genehmigungsplanung nach sorgfältiger Prüfung spätestens Ende November/Anfang Dezember 2020 bei den zuständigen Genehmigungsbehörden in Brandenburg und Berlin zeitgleich eingereicht werden."

Frage 2:

Inwiefern trifft es zu, dass es für den Bau der Heidekrautbahn (Stammstrecke) derzeit keine Finanzierungszusage seitens des Senats gibt? Was sind die Gründe dafür?

Antwort zu 2:

Für den Bau der Heidekrautbahn kann es beim derzeitigen Projektstand noch keine formale Finanzierungszusage geben, da die hierfür gesetzlich vorgeschrieben

Voraussetzungen – insbesondere die Einreichung und Prüfung der nötigen Bauplanungsunterlagen sowie der dazu passfähigen Zuwendungsanträge durch die Niederbarnimer Eisenbahn AG (NEB) bei den zuständigen Bewilligungsstellen in den Ländern Berlin und Brandenburg – noch nicht erfüllt sind. Es wird davon ausgegangen, dass die nötigen Unterlagen und Anträge nach ausreichendem Projektfortschritt vom Vorhabenträger NEB eingereicht werden, so dass auch die formalen Finanzierungszusagen der Länder in Form von Zuwendungsbescheiden für den Bau der Strecke erteilt werden können.

Frage 3:

Inwiefern ist es zutreffend, dass seitens der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz eine Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) mit zusammenhängender Betrachtung der Nordbahn nach der Standartisierten Bewertungsmethode des BMVI verlangt wird? Was sind die Gründe dafür?

Antwort zu 3:

Eine Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) nach der Methode der Standardisierten Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen im schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), die einen Nutzen-Kosten-Faktor größer als eins erreicht, ist gesetzlich vorgeschriebene Fördervoraussetzung für die Gewährung von Fördermitteln des Bundes nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). Da die Länder Berlin und Brandenburg die Nutzung dieser Fördermittel für die anteilige Finanzierung der Reaktivierung der Stammstrecke der Heidekrautbahn mit Durchbindung bis zum Bahnhof Berlin-Gesundbrunnen beabsichtigen, wird derzeit die bereits im Jahr 2009 erarbeitete NKU aktualisiert und auf den derzeit gültigen Verfahrensstand 2016 fortgeschrieben.

Frage 4:

Welche zeitlichen Auswirkungen für die geplante Wiederaufnahme des Personenverkehrs zum zukünftigen Bahnhof Wilhelmsruh ergeben sich hieraus?

Frage 5:

Welche zeitlichen Auswirkungen ergeben sich für die Erstellung und Einreichung der Unterlagen für ein Planfeststellungsverfahren der Stammstrecke zur Wiederherrichtung der Infrastruktur für den Personenverkehr?

Antwort zu 4 und 5:

Nach derzeitigem Kenntnisstand keine.

Frage 6:

Inwiefern hat der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) eine Bewertung der Trassen (Stammstrecke und Karower Kreuz) vorgenommen, die die Grundlage für die Aufnahme der Planungen der Wiederaufnahme des Personenverkehrs der Stammstrecke ist?

Antwort zu 6:

Die in Abstimmung mit den Ländern Berlin und Brandenburg durchgeführten und im Jahr 2016 abgeschlossenen Untersuchungen des VBB zu den Stadt-Umland-Verkehren waren eine wesentliche Grundlage für den Abschluss der Rahmenvereinbarung über das

Entwicklungskonzept für die Infrastruktur des Schienenverkehrs in Berlin und Brandenburg – „i2030“ zwischen den Ländern Berlin und Brandenburg mit der Deutschen Bahn AG und die darin vereinbarten Maßnahmen zur Verbesserung der Pendlerbeziehungen im Schienenverkehr in der Hauptstadtregion.

Frage 7:

Welche Aktivitäten unternimmt die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz derzeit, um die Vorhabensträgerin NEB (Niederbarnimer Eisenbahn) bei der Wiederaufnahme des Personenverkehrs aktiv zu unterstützen?

Antwort zu 7:

Die Länder Berlin und Brandenburg unterstützen die NEB bei der Reaktivierung der Stammstrecke der Heidekrautbahn, indem sie derzeit bereits die dafür nötigen Planungskosten finanzieren.
Darüber hinaus engagiert sich die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz in den notwendigen Abstimmungen mit allen Projektbeteiligten und hilft bei der Klärung von Fragestellungen des Kreuzungs- und Planrechts.

Frage 8:

Inwiefern wird die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz am Spatenstich für den neuen Bahnsteig in Wilhelmsruh im Dezember 2020 teilnehmen, verzögert aber gleichzeitig mit der Forderung nach einer NKU den Baubeginn weiter, sodass zeitnah kein wesentlicher Beitrag zur Verlagerung der Pendler/innenverkehre im Raum Wandlitz – Schildow vom Pkw auf die umweltfreundliche Regionalbahn der NEB erfolgen wird?

Antwort zu 8:

Wie in den Antworten zu den Fragen 3-5 ausgeführt wurde, ist die Aktualisierung der NKU notwendige Voraussetzung für die Einwerbung von Bundesmitteln aus dem GVFG und wird nach derzeitigem Kenntnisstand nicht zu Verzögerungen in der Reaktivierung der Stammstrecke der Heidekrautbahn führen.
Eine Teilnahme der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz am Spatenstich für den Bau des neuen Regionalbahnhofs Berlin-Wilhelmsruh ist vorgesehen.

Frage 9:

Inwiefern trifft es zu, dass in den Jahren 2018 und 2019 Mittel für den Nahverkehr in Höhe von 66,46 Mio. EUR nicht von der Senatsverkehrsverwaltung ausgegeben wurden, und inwiefern wird dies auch 2020 und 2021 der Fall sein? Inwiefern lassen sich solche Mittel für die Reaktivierung der Stammstrecke der Heidekrautbahn sowie für die Legalisierung „wilder“ Übergänge ins Märkische Viertel einsetzen?

Antwort zu 9:

Der überwiegende Teil der in den Jahren 2018 und 2019 in den Haushaltstiteln 0730/54220 und 0730/89102 vorliegenden Diskrepanz zwischen veranschlagten und zum Jahresende verausgabten Mitteln von 66,46 Mio. Euro wurde durch den Umstand verursacht, dass der tatsächliche Mittelbedarf für die aus dem GVFG-Bundesprogramm finanzierten Maßnahmen deutlich unter den zum Zeitpunkt der Aufstellung des

Haushaltsplans kalkulierten Ansätzen lag und damit die entsprechenden Bundesmittel für diese Vorhaben auch nicht abgerufen werden konnten.
Die angeführten GVFG-Projekte werden aber in vollem Umfang realisiert und die benötigten Bundesmittel werden abhängig vom Projektfortschritt in den Folgejahren abgerufen und für die vorgesehenen Vorhaben verausgabt. Eine Verwendung dieser Mittel für andere Vorhaben ist nicht möglich.

Grundsätzlich ist bei Betrachtung und Diskussion von Ausgaberesten zu beachten, dass aufgrund von Verzögerungen von Bauprojekten, z.B. bedingt durch notwendige Abstimmung mit anderen Gewerken oder Bauprojekten, Schlechtwetter, oder neuer Erkenntnisse beim Bauen im Bestand, der im jeweiligen Haushaltsjahr für das jeweilige Projekt benötigte Finanzmittelbedarf Veränderungen unterworfen ist und keine vollständige Verausgabung der veranschlagten Mittel für jedes einzelne Projekt erfolgen kann. Da es sich bei den Mitteln in diesem Titel z.T. um zweckgebundene Mittel handelte, fielen diese 2018-2019 nicht verausgabten zweckgebundenen Mittel nicht, wie sonst in kameralen Haushalten üblich, dem allgemeinen Haushalt zu („verfielen“), sondern wurden innerhalb des Titels auf das folgende Haushaltsjahr vorgetragen und bleiben so für die konkreten, vorgesehenen ÖPNV-Investitionen erhalten.

Berlin, den 06.10.2020

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz