

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Kristian Ronneburg (LINKE)

vom 12. Dezember 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 12. Dezember 2022)

zum Thema:

**Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) der S-Bahnstrecke Berlin-Spandau –
Finkenkrug**

und **Antwort** vom 23. Dez. 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 28. Dez. 2022)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Kristian Ronneburg (Die Linke)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/14281
vom 12. Dezember 2022

über Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) der S-Bahnstrecke Berlin-Spandau – Finkenkrug

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft (zum Teil) Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl um eine sachgerechte Antwort bemüht und hat daher die VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (VBB), die für die i2030-Partner die Durchführung der Nutzen-Kosten-Untersuchungen steuert, um Stellungnahme gebeten, die bei der nachfolgenden Beantwortung berücksichtigt ist.

Frage 1:

Welche Eingangsdaten zur Verkehrsprognose und zum Verkehrsangebot wurden für die S-Bahn verwendet?

Frage 2:

Welche Eingangsdaten zur Verkehrsprognose und zum Verkehrsangebot wurden für den parallel verlaufenden, ebenfalls auszubauenden Regionalverkehr verwendet?

Frage 3:

Welche Eingangsdaten zur Infrastruktur wurden für die S-Bahn zugrunde gelegt?

Frage 4:

Welche Eingangsdaten zur Infrastruktur wurden für den parallel auszubauenden Regionalverkehr zugrunde gelegt?

Frage 5:

Wie wurden die Eingangsdaten für den S-Bahn-Ausbau zu denen des parallel verlaufenden Regionalverkehrs abgegrenzt?

Antwort zu 1 bis 5:

Die Fragen werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Rahmen der Vorarbeiten für die Nutzen-Kosten-Untersuchung der S-Bahn Verlängerung über Berlin-Spandau hinaus wurde durch den Dienstleister eine Grobabschätzung ausschließlich für den Abschnitt Falkensee bis Finkenkrug vorgenommen. Auch unter für die S-Bahn vorteilhaften Annahmen wurde für den Abschnitt Falkensee bis Finkenkrug ein negativer Nutzen-Kosten-Indikator ermittelt. Investitions- und Betriebskosten der S-Bahn sowie die begrenzten verkehrlichen Wirkungen aufgrund des guten Angebotes des parallel verkehrenden Regionalverkehrs mit drei Fahrten je Stunde sowie Halt in Falkensee und Finkenkrug führen dazu, dass für die S-Bahn von Falkensee nach Finkenkrug als zusätzliches Angebot kein ausreichender Nutzen generiert werden kann. Auf Grund dieser eindeutigen Ergebnisse wurde durch den i2030-Lenkungskreis entschieden, diesen konkreten Abschnitt der S-Bahn nicht weiter zu verfolgen und dadurch die in der weiteren Bearbeitung zu untersuchenden Varianten zu reduzieren.

Für die S-Bahn-Verlängerung von Spandau in Richtung Falkensee/Finkenkrug wurde ein 10-Minuten-Takt angenommen. Zusätzlich wurde eine Sensitivitätsbetrachtung für einen 20-Minuten-Takt vorgenommen. Die S-Bahn ins Falkenhagener Feld fährt in dieser Variante nicht.

Für den Regionalverkehr wurde das Angebot gemäß Netz Elbe-Spree ab Inbetriebnahme Dresdner Bahn (Zustand ab 12/2025) angenommen.

Für die Betrachtung der S-Bahn zwischen Falkensee und Finkenkrug wurden nur Ausbaurkosten für eine zweigleisige S-Bahn und die Errichtung der S-Bahn-Station Finkenkrug angenommen. Für den Regionalverkehr wurde die bestehende Infrastruktur unterstellt (vorteilhafte Annahme aus Sicht der S-Bahn Bewertung).

Für den Ausbau der Fernbahngleise (inkl. Regionalverkehr) ist eine Finanzierung im Rahmen des Deutschlandtakts durch den Bund angestrebt.

Frage 6:

Wie wurden die Kosten für die Variante der unterirdischen S-Bahn-Verlängerung berücksichtigt?

Antwort zu 6:

Zwischen Falkensee und Finkenkrug wurde ein oberirdischer Ausbau unterstellt.

Frage 7:

Wie wurde das weitere, nicht fußläufige Einzugsgebiet der angedachten S-Bahn-Stationen bzw. Regionalbahn-Stationen, insbesondere durch Zubringer-Buslinien, berücksichtigt?

Antwort zu 7:

In der Grobabschätzung für die S-Bahn zwischen Falkensee und Finkenkrug wurde ein Busangebot gemäß Status quo unterstellt.

Für die weiteren Varianten/NKU-Betrachtungen wird auf die Antworten zu 9 und 10 verwiesen.

Frage 8:

Welche Kosten- und Nutzenbestandteile ergaben sich für den S-Bahn-Ausbau bis Finkenkrug?

Antwort zu 8:

Die Summe der Nutzenbeiträge als Saldo zum Ohnefall beträgt -418 T €/Jahr, die Kosten (Saldo Kapitaldienst für die ortsfeste Infrastruktur) betragen 2061 T €/Jahr.

Frage 9:

Welche Kosten- und Nutzenbestandteile ergaben sich für den S-Bahn-Ausbau nur bis Falkensee?

Antwort zu 9:

Die Kosten-Nutzen-Betrachtung für den S-Bahn-Ausbau nur bis Falkensee ist noch ausstehend.

Frage 10:

Welche Kosten- und Nutzenbestandteile ergaben sich für den S-Bahn-Ausbau ins Falkenhagener Feld und wie beeinflussten diese die Ergebnisse zu 8. und 9.?

Antwort zu 10:

Die Kosten-Nutzen-Betrachtung für den Abzweig ins Falkenhagener Feld ist noch ausstehend.

Frage 11:

Wann und wo wird die NKU für alle interessierten Organisationen und Personen veröffentlicht, so dass diese ihr Auskunftsrecht gemäß Berliner Informationsfreiheitsgesetz wahrnehmen können?

Antwort zu 11:

Eine Veröffentlichung der Betrachtungen ausschließlich für den Abschnitt der S-Bahn von Falkensee bis Finkenkrug ist für Februar 2023 unter www.i2030.de vorgesehen.

Berlin, den 23.12.2022

In Vertretung

Dr. Meike Niedbal

Senatsverwaltung für

Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz