

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Kristian Ronneburg (LINKE)

vom 12. Dezember 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 13. Dezember 2022)

zum Thema:

Was bleibt vom Ausbau des i2030-Korridors Kremmener Bahn noch übrig?

und **Antwort** vom 23. Dezember 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. 19/14285

vom 12. Dezember 2022

über Was bleibt vom Ausbau des i2030-Korridors Kremmener Bahn noch übrig?

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:

Zu welchem Ergebnis (oder Zwischenergebnis) führte die Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) beim ursprünglich geplanten Ausbau der Kremmener Bahn von Berlin-Schönholz bis Velten für den Regionalverkehr (Prignitz-Express) und die S-Bahn?

Frage 2:

Zu welchem Ergebnis (oder Zwischenergebnis) führte die Nutzen-Kosten-Untersuchung für den im Juni 2022 festgelegten Teil-Ausbau der Kremmener Bahn auf Berliner Gebiet nur für die S-Bahn und nicht für den Regionalverkehr?

Frage 5:

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

Frage 6:

Welche Eingangsdaten zur Verkehrsprognose und zum Verkehrsangebot wurden für den Regionalverkehr verwendet?

Frage 7:

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

Frage 8:

Welche Eingangsdaten zur Infrastruktur wurden für den Regionalverkehr zugrunde gelegt?

Frage 9:

Wie wurde das weitere, nicht fußläufige Einzugsgebiet am Verkehrsknotenpunkt Tegel, einem bedeutenden Ortsteilzentrum des Bezirks Reinickendorf, bei den Umsteigebeziehungen S-Bahn/Bus und Regionalverkehr/Bus in den Eingangsdaten zu 5. bis 8. berücksichtigt?

Antwort zu 1, 2, 5, 6, 7, 8 und 9:

Die Fragen werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für den Abschnitt zwischen Berlin und Velten des Korridors Prignitzexpress/Velten laufen derzeit erste projektinterne Nutzen-Kosten-Grobbewertungen auf Basis der neuen Verfahrensanleitung (2016+) zur standardisierten Bewertung. Einzelne Teilmaßnahmen wurden bereits bewertet. Auf Basis dieser Grobbewertungen wurden die Infrastrukturkosten im Abschnitt von Berlin bis Hennigsdorf als eine wesentliche Herausforderung identifiziert. Durch Fokussierung auf ein Verkehrssystem (S-Bahn) kann der Infrastrukturbedarf reduziert werden. In der Vorplanung soll zudem neben einer durchgehenden Zweigleisigkeit für die S-Bahn zwischen Schönholz und Hennigsdorf auch ein nur teilweise zweigleisiger Ausbau für die S-Bahn als Rückfallebene untersucht werden. Andere Teilmaßnahmen sowie eine Gesamtbewertung stehen noch aus.

Derzeit laufen noch Klärungen in Bezug auf die anzusetzenden Kosten u.a. auf Grund der frühen Leistungsphase der Grundlagenermittlung, des noch nicht festgelegten Laufweges für den Regionalverkehr aus der Prignitz via Berliner Außenring, der Wechselwirkung zwischen den Teilmaßnahmen, den anzusetzenden Fahrzeugkosten für die S-Bahn und der Aufteilung der Infrastrukturkosten für eine Berücksichtigung in der Nutzen-Kosten-Untersuchung.

Eine aussagekräftige Einschätzung für diesen Korridor ist auf Grund der Komplexität erst in einer Gesamtbewertung auf Basis von Infrastrukturkosten aus der Vorplanung möglich. Zudem sind die Prämissen der Nutzen-Kosten-Untersuchung mit dem zuständigen GVFG-Referat des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr abzustimmen.

Annahmen in der Verkehrsprognose berücksichtigen u.a. die offiziellen Bevölkerungsprognosen, darüber hinaus wurden abhängig von der Variante folgende Angebote unterstellt:

- 10-Minuten-Takt der S-Bahn zwischen Berlin und Hennigsdorf,
- 20-Minuten-Takt der S-Bahn zwischen Hennigsdorf und Velten,
- 30-Minuten-Takt (aus RE6 und RB55) ab Gesundbrunnen in Richtung Neuruppin,
- 60-Minuten-Takt eines RE6-Ersatzproduktes von Hennigsdorf in Richtung Berlin-Spandau (für die Varianten der Führung beider Linien aus der Prignitz über den nordöstlichen Außenring).

Je nach Variante wurde zu Grunde gelegt:

- anteiliger Ausbau der Nordbahn zwischen Bornholmer Straße und Abzweig Schönholz für den Regionalverkehr,
- bis zu dreigleisiger Ausbau zwischen Abzweig Schönholz und Berlin-Tegel, davon zwei Gleise für die S-Bahn und ein Gleis für den Regionalverkehr,
- zweigleisiger Ausbau zwischen Tegel und Hennigsdorf für den Gemeinschaftsbetrieb zwischen S-Bahn und Regionalverkehr oder einen ausschließlichen S-Bahn Betrieb,
- zweigleisiger Ausbau zwischen Hennigsdorf und Velten für den Gemeinschaftsbetrieb zwischen S-Bahn und Regionalverkehr oder zusätzliches Gleis für die S-Bahn unter Beibehaltung des bestehenden Gleises für den Regionalverkehr.

In den Annahmen und Berechnungen sind alle Busangebote enthalten, sodass auch Relationen mit Umstieg von/zur S-Bahn oder von/zum Regionalverkehr berücksichtigt wurden.

Für den Ausbau zwischen Schönholz und Hennigsdorf für einen 10-Minuten-Takt der S-Bahn ohne Durchbindung des Regionalverkehrs über Tegel wurde bei einer angenommen deutlichen Reduzierung der Infrastrukturkosten ein besserer Nutzen-Kosten-Indikator abgeschätzt als für den Ausbau zwischen Schönholz und Hennigsdorf für einen 10-Minuten-Takt der S-Bahn mit Einbindung des Regionalverkehrs über Tegel.

Frage 3:

Welche Ziele und Ausbauschritte verfolgen die i2030-Projektpartner aktuell beim Ausbau und künftigen Verkehrsangebot in diesem Korridor?

Antwort zu 3:

Folgende Ziele und Ausbauschritte werden derzeit verfolgt:

- Taktverdichtung zwischen Kremmen und Neuruppin
 - 2. Zug je Stunde im Regionalverkehr Hennigsdorf – Neuruppin durch Verlängerung der RB55
- Einbindung des 2. Regionalzuges über den Berliner Außenring nach Berlin
- Taktverdichtung zwischen Berlin-Schönholz und Hennigsdorf
 - 10-Minuten-Takt der S25 Nord bis Hennigsdorf mit neuer Verkehrsstation Berlin-Borsigwalde
- Angebotsstärkung zwischen Hennigsdorf und Velten
 - S-Bahnverlängerung von Hennigsdorf nach Velten im 20-Minuten-Takt mit optionaler zusätzlicher Station Hennigsdorf Nord
- Dekarbonisierung des Regionalverkehrs
 - Prüfung von Varianten der Elektrifizierung bzw. teilweisen Elektrifizierung der Strecke Hennigsdorf – Wittenberge

Frage 4:

Wie vereinbaren sich die angedachten erheblichen Ausbau- und Angebots-Reduzierungen mit der Zielstellung, den Anteil des öffentlichen Verkehrs am Modal-Split deutlich zu erhöhen, insbesondere in den Pendlerverbindungen Prignitz/Ruppiner Land/Oberhavel – Berlin?

Antwort zu 4:

Eine erhebliche Angebots-Reduzierung liegt nicht vor. Gegenüber dem ursprünglichen Zielen ist vielmehr eine umfangreichere Erweiterung des S-Bahn Angebotes vorgesehen (10- statt 20-Minuten-Takt zwischen Tegel und Hennigsdorf). Für den Regionalverkehr haben sich Laufweg und einzelne Zwischenhalte geändert (via Außenring statt via Tegel), der Umfang des geplanten Angebotes (Einbindung von zwei Zügen nach Berlin) hat sich hingegen nicht verändert.

Frage 10:

Welche Kosten- und Nutzenbestandteile ergaben sich für den Vollausbau mit S-Bahn bis Velten und direktem Regionalverkehr über Tegel?

Antwort zu 10:

Eine Gesamtbewertung mit Reaktivierung der S-Bahn bis Velten und Regionalverkehr via Tegel wurde nicht durchgeführt. Für die Zwischenbeurteilung war eine Bewertung des Ausbaus im Abschnitt von Berlin bis Hennigsdorf ausreichend. Ausschlaggebend waren die sehr hohen Investitionskosten für einen Vollausbau beider Verkehrssysteme im Vergleich zu einer relativ

geringen Verlagerungswirkung vom Motorisierten Individualverkehr (MIV) zum Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) bzw. einer geringen Anzahl neuinduzierter Fahrgäste im ÖPNV der Relation der Kremmener Bahn.

Frage 11:

Welche Kosten- und Nutzenbestandteile ergaben sich für den Teilausbau mit S-Bahn bis Velten, aber ohne direkten Regionalverkehr über Tegel?

Antwort zu 11:

Eine Gesamtbewertung mit Reaktivierung der S-Bahn bis Velten und 10-Minuten-Takt der S-Bahn bis Hennigsdorf wurde bisher nicht durchgeführt.

Frage 12:

Welche Kosten- und Nutzenbestandteile verbleiben für den S-Bahn-Ausbau im 10-min-Takt nur bis Tegel und im 20-min-Takt nur bis Hennigsdorf?

Frage 13:

Welche Kosten- und Nutzenbestandteile ergaben sich für die Varianten mit Nordostkurve am Kreuz Hennigsdorf, a) mit S-Bahn bis Velten, b) mit S-Bahn nur bis Hennigsdorf?

Antwort zu 12 und 13:

Die genannten Varianten wurden bisher nicht bewertet.

Frage 14:

Wann und wo wird die NKU für alle interessierten Organisationen und Personen veröffentlicht?

Antwort zu 14:

Eine Veröffentlichung ist vorgesehen, sobald eine abgeschlossene Untersuchung vorliegt. Über die Art und Weise und den Ort der Veröffentlichung haben sich die i2030-Partner bisher nicht abgestimmt.

Frage 15:

Welche Vorstellungen hat der Senat für den Fall eines nicht auskömmlichen Nutzen-Kosten-Verhältnisses, dieses zum Beispiel durch einen Baukostenzuschuss oder ähnliches zu verbessern?

Antwort zu 15:

Der Senat wird über solch einen Sachverhalt erst entscheiden, wenn eine abgeschlossene Nutzen-Kosten-Untersuchung vorliegt und entsprechende Abstimmungen mit den i2030-Partnern getroffen wurden.

Berlin, den 23.12.2022

In Vertretung
Dr. Meike Niedbal
Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz