

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Kristian Ronneburg (LINKE)

vom 25. Januar 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 25. Januar 2023)

zum Thema:

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

und **Antwort** vom 06. Februar 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 08. Februar 2023)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

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

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/14728
vom 25. Januar 2023
über Nutzen-Kosten-Untersuchung der S-Bahnstrecke Berlin-Spandau – Finkenkrug (II)

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

Frage 1:

Beziehen sich die negativen Nutzen-Bestandteile nur auf den aussortierten Abschnitt Falkensee – Finkenkrug oder auf die Gesamtstrecke Spandau – Finkenkrug oder auch auf den Abzweig zum Falkenhagener Feld? Wie setzen sie sich zusammen?

Antwort zu 1:

Wie bereits in der Schriftlichen Anfrage Nr. 19/14281 ausgeführt, bezieht sich die Grobabschätzung nur auf den Abschnitt der S-Bahn von Falkensee nach Finkenkrug. Die Nutzenkomponenten können der Bewertungsunterlage entnommen werden (Veröffentlichung Anfang Februar 2023 auf <https://www.i2030.de>).

Frage 2:

Wie vereinbart sich das Herauslösen eines Projektteils (Falkensee – Finkenkrug) aus dem Gesamtprojekt (Spandau – Finkenkrug / Falkenhagener Feld), bei dem von vornherein ein geringerer Nutzen zu erwarten ist als bei Gesamtbetrachtung, mit der NKU-Methodik?

Antwort zu 2:

Eine Betrachtung von Teilmaßnahmen ist im Rahmen der Nutzen-Kosten-Untersuchungs-Methodik (NKU) möglich.

Dieses Vorgehen ermöglicht eine Projektbeschleunigung und dient der Reduzierung zu untersuchender Varianten.

Frage 3:

Beabsichtigt der Senat, im weiteren Verlauf der Nutzen-Kosten-Untersuchung auch die Projektteile Spandau – Falkensee und Spandau – Falkenhagener Feld separat und nicht gesamthaft zu betrachten, obwohl dann wieder geringere Nutzenbestandteile zu erwarten sind als bei einer Gesamtbetrachtung?

Antwort zu 3:

Es sind sowohl separate Einzelbetrachtungen als auch eine Gesamtbetrachtung vorgesehen.

Frage 4:

Berücksichtigt die NKU die Vorteile, wenn die S-Bahn-Züge von der Stadtbahn nach Falkensee und ins Falkenhagener Feld bis zu einem Verzweigungsbahnhof Nauener Straße gemeinsam fahren und dort geflügelt werden (halbe Streckenbelastung der kritischen Engstelle zwischen Spandau und Nauener Straße, möglicher 10-Minuten-Takt für beide Streckenäste)? Falls bisher nicht, ist der Senat bereit, diese Variante in die weiteren Untersuchungen einzubeziehen? Wenn nicht, warum nicht?

Antwort zu 4:

Die Flügelung von S-Bahnzügen an der Verkehrsstation Nauener Straße ist in den derzeit zu untersuchenden Varianten der Grobabschätzung nicht enthalten. Diese ist möglichen, noch zwischen den i2030-Projektpartnern abzustimmenden Untervarianten vorbehalten.

Frage 5:

Wie wurden die Fahrgastmehrungen und andere Nutzenbestandteile durch Ausbau der Hamburger Bahn für den Regionalverkehr und der Nutzen der S-Bahn bis Falkensee oder Finkenkrug den beiden Projekten zugeordnet und aufgeteilt?

Antwort zu 5:

Der Ausbau der Fernbahngleise (inkl. Regionalverkehr) der Hamburger Bahn und ein dadurch verändertes Angebotskonzept war nicht Bestandteil der Bewertung. Für den Regionalverkehr

wurde die bestehende Infrastruktur und das Angebot gemäß Netz Elbe-Spree ab Inbetriebnahme Dresdner Bahn (Zustand ab 12/2025) im Ohne- und Mitfall unterstellt. Dies stellt eine vorteilhafte Annahme aus Sicht der S-Bahn Bewertung dar.

Frage 6:

Wurde die Möglichkeit gleichmäßigerer Halteabstände durch eine Station am Finkenkruger Weg – die den Ortsteil Staaken besser erschließen würde und sich gut als Umsteigepunkt zum Bus eignen würde – anstelle der heutigen Station Albrechtshof, die recht nahe an der Station Seegefild liegt, betrachtet? Wenn nicht, ist der Senat bereit, im weiteren Verlauf diese Variante in die Untersuchung einzubeziehen?

Antwort zu 6:

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

Zu möglichen Untervarianten einer Grobabschätzung haben sich die i2030-Projektpartner noch nicht verständigt, da diese abhängig von der ersten Bewertung dieses Abschnittes sind.

Frage 7:

Warum wurde bisher das Busangebot gemäß Status quo unterstellt? Wird es nicht für sinnvoll gehalten, das Busangebot zu reduzieren und die Linienführungen auf Zubringerfunktionen zu den S-Bahn-Ästen umzustellen und damit auch eingesparte Bus-Betriebskosten als Nutzen der S-Bahn einzuspeisen?

Antwort zu 7:

Im Rahmen der Nutzen-Kosten-Untersuchung ist grundsätzlich ein plausibles Buskonzept zu unterstellen, das auf die untersuchte Maßnahme abgestimmt ist. Die Bedienungsstandards des Nahverkehrsplans sind dabei im Land Berlin stets zu beachten. Dies wird bei der Bewertung der i2030-Projekte in jedem Einzelfall geprüft. Eine Anpassung des Busnetzes ist insbesondere dann sinnvoll, wenn eine bestehende Busverbindung durch ein höherwertigeres Verkehrsmittel wie eine Straßenbahn, U-Bahn etc. abgelöst oder neue Schienenpersonennahverkehr-Zugangstellen errichtet werden.

Für den betrachteten Abschnitt der S-Bahn von Falkensee nach Finkenkrug waren nach Prüfung und Einschätzung des NKU-Dienstleisters keine Anpassungen des Busverkehrs angezeigt.

Frage 8:

Wie wurden die im Koalitionsvertrag vorgesehenen Maßnahmen zur Verkehrswende berücksichtigt, bei deren Umsetzung eine wesentlich höhere Nutzung des ÖPNV anstelle des MIV zu erwarten ist?

Antwort zu 8:

Die in den Richtlinien der Regierungspolitik 2021 - 2026 vorgesehenen Maßnahmen sind - soweit im Rahmen des Standardisierten Bewertungsverfahrens möglich - in die Bewertung eingeflossen.

Der Bund gibt allerdings für die im Rahmen einer GVFG-Förderung notwendige Vorhabenbewertung einen engen Rahmen vor. Alle getroffenen Annahmen müssen u.a. eine hohe planerische Verbindlichkeit aufweisen oder gemäß Abstimmungen mit dem potentiellen späteren Fördermittelgeber als berücksichtigungswürdig eingestuft sein.

Frage 9:

Wie ist der Stand der Planungen oder Absichten zur unterirdischen Verlängerung der S-Bahn ab Spandau durch einen Tunnel unter Spandauer Stadtgebiet?

Antwort zu 9:

Die Untersuchungen zu einer unterirdischen Verlängerung der S-Bahn durch Spandau dauern noch an.

Frage 10:

Wann werden weitere Zwischenergebnisse für die Projektteile ab Spandau vorliegen? Wann und wie ist die Veröffentlichung vorgesehen?

Antwort zu 10:

Erste Einschätzungen für weitere Projektteile werden in diesem Jahr erwartet. Über die Art und Weise der Kommunikation werden sich die i2030-Partner zu gegebener Zeit abstimmen.

Eine Veröffentlichung des NKU-Berichtes ist vorgesehen, sobald eine abgeschlossene Untersuchung vorliegt.

Berlin, den 06.02.2023

In Vertretung

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