

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage Nr. 3105

der Abgeordneten Rainer Genilke (CDU-Fraktion) und Barbara Richstein (CDU-Fraktion)
Drucksache 6/7623

Korridoruntersuchung Nauen - Berlin

Namens der Landesregierung beantwortet die Ministerin für Infrastruktur und Landesplanung die Kleine Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung der Fragesteller: Kürzlich wurden die Ergebnisse der von der Landesregierung beim VBB in Auftrag gegebenen Korridoruntersuchungen der Öffentlichkeit vorgestellt. Diese Analyse untersucht die angebotsseitigen Entwicklungsperspektiven auf den zentralen SPNV-Korridoren des Landes. Einer dieser Korridore verläuft von Berlin über Falkensee weiter in Richtung Nauen.

1. Wie lautete die konkrete Zielstellung für die Korridoruntersuchung?

zu Frage 1: Die als „Korridoruntersuchung“ bezeichnete Studie wurde im Auftrag der Länder Berlin und Brandenburg durch den VBB fachlich begleitet und gesteuert. Das als „ÖPNV-Konzept 2030“ bezeichnete Gesamtprojekt bestand aus drei Teilen mit unterschiedlichen Untersuchungsschwerpunkten:

- Grundlagenermittlung und Verkehrsmodell zur Weiterentwicklung des Verkehrsangebots in Berlin und Brandenburg
- Korridoruntersuchung Regionalverkehr Brandenburg (Betrieb und Infrastruktur)
- Konzepte Stadtumlandverkehr Berlin/Brandenburg (Betrieb und Infrastruktur)

Ziel des Projektes „ÖPNV-Konzept 2030“ war es, für insgesamt 33 Korridore die künftige Entwicklung der SPNV-Nachfrage bis 2020 und 2030 zu prognostizieren, Handlungsbedarfe abzuleiten und auf Grundlage dessen angebotsseitige Entwicklungsperspektiven zu erarbeiten.

2. Welche Anforderungen Berlins und Brandenburgs bzw. des Bezirks Spandau und der Stadt Falkensee bzw. des Landkreises Havelland sind vor der Zielformulierung bei wem ermittelt bzw. abgefragt worden und wie sind diese eingeflossen?

3. Wenn keine derartige Abfrage erfolgte und/oder diese keine Berücksichtigung fand: Welche Gründe waren dafür ausschlaggebend?

4. Welche Bedingungen bzw. Voraussetzungen wurden der Korridoruntersuchung zugrunde gelegt und was war dafür jeweils ausschlaggebend?

zu Fragen 2 bis 4: In das Projekt wurden jeweils gleichartige Grundlagendaten übernommen. Damit soll die Vergleichbarkeit der Ergebnisse innerhalb des Projektes gewährleistet werden. Die Daten wurden bei den entsprechenden amtlichen Stellen abgefragt und verwendet – dies betrifft beispielhaft Daten zur Einwohnerentwicklung, zu Arbeitsplatz- und Schulstandorten sowie Einzelhandels- und Gewerbeflächen. Fahrplanseitige Prognosegrundlage bildeten die im Projektverlauf gültigen Nahverkehrspläne der SPNV-Aufgabenträger. Die Anforderungen der Projektpartner wurden in regelmäßigen Projektarbeitskreisen in die Untersuchungen eingespeist. Mit den Kommunen wurden vom Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung zwischen 2015 und 2017 Workshops bzw. Regionaldialoge durchgeführt.

5. Welche Vorgaben wurden zur Wirtschaftlichkeit und zur Machbarkeit (z. B. zu technischen und baulichen Voraussetzungen) gemacht?

zu Frage 5: Aus der Zielstellung des Projektes heraus wurden Kapazitätsengpässe im Netz des Regional- und S-Bahnverkehrs in Berlin und Brandenburg ermittelt. Diesen Engpässen sollte in Szenarien mit einer möglichst wirtschaftlichen Angebotsanpassung begegnet werden. Dies betrifft sowohl die für den SPNV verfügbaren Finanzmittel für Betriebs- und Infrastrukturkosten als auch die Schaffung der notwendigen technischen und baulichen Voraussetzungen der Eisenbahn-Infrastruktur.

6. Inwieweit wurden erforderliche Bauzeiten und ein Realisierungshorizont berücksichtigt? Mit welchen Zeiten ist bei den drei untersuchten Planfällen jeweils zu rechnen?

zu Frage 6: Für die den drei Planfällen zugrunde gelegten Betriebsprogramme wurden Gleispläne schematisch erstellt. Der dafür jeweils erforderliche sowie die erforderlichen Bauzeiten und Realisierungshorizonte wurden auf Grundlage entsprechender Erfahrungswerte grob abgeschätzt. In allen drei Planfällen ist von einem Realisierungszeitraum um bzw. nach 2030 auszugehen. Mögliche Klageverfahren sind dabei nicht berücksichtigt.

7. Handelt es sich bei der Korridoruntersuchung um eine standardisierte Bewertung? Was sind die Merkmale einer standardisierten Bewertung? Wann soll diese ggf. nachgeholt werden?

8. Welche Änderungen haben sich bei der vorliegenden Untersuchung gegenüber der standardisierten Untersuchung von 2008 ergeben?

zu Fragen 7 und 8: Grundlegende Merkmale einer Standardisierten Bewertung betreffen u.a. die Quantifizierung und Bewertung externer Effekte, z.B. die Umweltwirkungen eines verringerten Anteils des motorisierten Individualverkehrs am Gesamtverkehr. Da innerhalb des ÖPNV-Konzeptes 2030 gemäß der Zieldefinition ausschließlich Wirkungen im öffentlichen Verkehr betrachtet wurden, handelt es sich nicht um eine standardisierte Bewertung. Insofern sind die Ergebnisse des ÖPNV-Konzeptes 2030 auch nicht mit der Standardisierten Bewertung einer S-Bahn nach Falkensee aus 2008 vergleichbar.

9. Welche Überlegungen liegen den drei untersuchten Planfällen zugrunde? Warum wurden gerade diese und keine anderen Varianten untersucht?

10. Warum wurde bei den drei Planfällen nicht auch ein zusätzlicher Regionalbahnhof auf Spandauer Gebiet (z. B. "Klosterbuschweg") untersucht (wie bei der S-Bahn)?

zu Fragen 9 und 10: Innerhalb des ÖPNV-Konzeptes 2030 wurden insgesamt 33 Korridore mit zahlreichen untergeordneten Planfällen untersucht. Aus diesem Grund wurde der Detaillierungsgrad jedes einzelnen Korridors reduziert. Die für die jeweiligen Korridore ausgewählten Planfälle entsprechen dabei jeweils den zum Zeitpunkt der Untersuchung zu Debatte stehenden bzw. im Rahmen der Facharbeitskreise konzipierten Szenarien einer Angebots- und Infrastrukturentwicklung. Für den Korridor Berlin-Spandau - Nauen stellen die Erkenntnisse aus den gewählten Planfällen nun eine Grundlage für die weitere Konkretisierung dar.

11. Welche Auswirkungen auf die Kapazität der Fern- und Regionalgleise ergibt sich, wenn die Halte Seegefeld und Albrechtshof im Regionalverkehr wegfallen und die S-Bahn bis Seegefeld bzw. Nauen verlängert wird? Ist dann ein Ausbau der Regionalgleise entbehrlich?

12. Wurde eine Kapazitätserhöhung des Bahnhofs Spandau durch Einbau zusätzlicher Blockteilung und ETCS dabei berücksichtigt?

13. Wie können weitere Varianten untersucht werden?

zu Fragen 11 bis 13: Entsprechende Untersuchungen sollen innerhalb des Nachfolgeprojektes „i2030“ angestellt werden.

14. Welche Überlegungen bestehen hinsichtlich der Finanzierung der zusätzlichen Trasse(n)? Welche Finanzierungsquellen kommen grundsätzlich in Betracht?

zu Frage 14: Grundsätzlich kommen das Bundesschienenwegeausbaugesetz, das Bundes-GVFG, das Regionalisierungsgesetz und die Mittel nach dem Entflechtungsgesetz, Eigenmittel der DB AG sowie ggf. Landesmittel in Frage.

15. An welcher Stelle hat das Land Brandenburg bereits Vorsorge für Planungskosten getroffen und in welcher Höhe? Wann ist beabsichtigt, diese in die Haushaltsplanung einzustellen und in welcher Höhe?

zu Frage 15: Planungskosten sind derzeit im Rahmen der veranschlagten Mittel für Investitionen nach der Richtlinie ÖPNV-Invest verfügbar. Darüber hinaus wurden gesonderte Mittel für das Programm i2030 zum Nachtragshaushalt 2018 sowie im Rahmen der Vorbereitung des Doppelhaushalts 2019/2020 angemeldet.

16. Auf welcher rechtlichen Grundlage kann erwartet werden, dass der Bund die Finanzierung der Trassen (S-Bahn oder Regionalbahn) übernimmt, wenn das Bundesverkehrsministerium bereits mitgeteilt hat, der Regionalverkehr sei Ländersache, als das dritte Gleis für den Bundesverkehrswegeplan 2030 angemeldet, aber abgelehnt wurde?

zu Frage 16: Dem Bund obliegt nach dem Grundgesetz die komplette Infrastrukturverantwortung, nicht nur für den Fernverkehr. Zur Umsetzung dieser Verantwortung bedient er sich der DB Netz AG.

17. Welchen Stand der Verhandlungen mit dem Bund gibt es zur Finanzierung? Gibt es insbesondere eine belastbare Finanzierungszusage und wenn ja, in welcher Höhe? Und welche Bedingungen wurden/werden für die Finanzierungszusage gemacht?

zu Frage 17: Siehe Antwort zu den Fragen 11 bis 13, es gibt derzeit keine Finanzierungsverhandlungen mit dem Bund.