

■ Nahverkehr

Spitzenwerte für die S-Bahn

aus SIGNAL 10/1989 (Dezember 1989), Seite 10 (Artikel-Nr: 10000489)
 Senator für Verkehr

Beantwortung der Kleinen Anfrage des Abgeordneten Michael Cramer (AL) über
 "Untersuchungen von S- und U-Bahnbau- Projekten":

1. Welches sind die wesentlichen Einflußgrößen für die Untersuchungen von Bahnprojekten nach dem sogenannten bundeseinheitlichen standardisierten Bewertungsverfahren, und was beschreibt . der Ergebnisfaktor?

Bei der standardisierten Bewertung von Verkehrsweginvestitionen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) werden die Auswirkungen geplanter Projekte u.a. durch folgende Einzelgrößen beschrieben: Reisezeiten im ÖPNV sowie im Individualverkehr, ÖV-Fahrgeld bzw. OV-Erlöse, Betriebskosten im Individualverkehr, Vorhaltungskosten für Fahrwege und Fahrzeuge ..im OV, Betriebsführungskosten im OV, Abgasemissionen, Primärenergieverbrauch, Unfallschäden. Ein wesentlicher Ergebniswert der standardisierten Bewertung ist der Nutzen-Kosten-Indikator, der als Quotient aller (monetär beschriebenen) Nutzenwerte zu den Kostenwerten errechnet wird. Somit wird Z.B. durch einen hohen Nutzen-Kosten-Indikator die besondere Dringlichkeit eines Projektes dokumentiert. Sofern geplante Maßnahmen aus Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes zu finanzieren sind, ist zu beachten, daß der Bundesminister für Verkehr (BMV) zur Genehmigung eines Projektes einen Mindestwert von etwa 1,0 voraussetzt.

2. Für welche Berliner Projekte wurde bisher eine Untersuchung nach dem o.g. Bewertungsverfahren durchgeführt mit welchen Ergebnissen? Bitte einzeln auflisten.

Für folgende Projekte wurden Untersuchungen nach der standardisierten Bewertung durchgeführt:

S-Bahn-Ring (gesamt) und U-Bahn-Linie 8 bis S-Bahnhof Hermannstraße:

Nutzen-Kosten-Indikator 2,95

U-Bahn-Linie 9 bis Lankwitz/Kirche: 0,62

U-Bahn-Linie 9 bis Lankwitz/Kirche und S-Bahn bis Lichterfelde Süd: 0,80

U-Bahn-Linie 9 bis Lichterfelde Süd: 1,28

(Verschwenkung der S2 über Kolonnenstraße nach Gleisdreieck 2,07)

3. Welche Ergebnisse erbrachten entsprechende Untersuchungen in anderen Städten? Bitte Beispiele.

Die Untersuchungen in anderen Städten werden dem BMV vorgelegt und stehen deshalb dem Senat im einzelnen nicht zur Verfügung. Aus Kontaktgesprächen mit dem BMV ist jedoch bekannt, daß auch die meisten im Bundesgebiet geplanten Schnellbahnprojekte den oben genannten Mindestwert für den Nutzen-Kosten-Indikator nur knapp überschreiten.
4. Für welche Berliner Projekte wird o.g. Bewertungsverfahren derzeit durchgeführt, bei welchen Projekten soll in diesem oder dem nächsten Jahr mit der Untersuchung begonnen werden, und wann werden jeweils Ergebnisse vorliegen?

Die zur Zeit noch laufenden Untersuchungen zu den Projekten "U-Bahn-Linie 8 in das Märkische Viertel" sowie "S-Bahn-Strecke Westkreuz - Pichelsberg" werden bis Ende dieses Jahres abgeschlossen sein. Es ist vorgesehen, im nächsten Jahr weitere Untersuchungen nach dem standardisierten Bewertungsverfahren durchzuführen. Hierzu soll zunächst ein aktualisiertes Datengerüst erarbeitet werden, in dem insbesondere die Auswirkungen der in diesem Jahr realisierten Änderungen im BVG-Angebot (u.a. Tarife, Bussspuren) berücksichtigt werden. Folgende Projektbereiche sollen 1990 untersucht werden:

1. Verlängerung der U-Bahn-Linie 9 bis Rathaus Lankwitz
2. S-Bahn von Lichterfelde Süd nach Gleisdreieck (S6)
3. S-Bahn-Strecke von Westkreuz bis Spandau (S5).

Die Untersuchungsergebnisse werden voraussichtlich bis Ende des nächsten Jahres vorliegen.

5. Teilt der Senat die Einschätzung von Fachleuten, daß zur objektiven Beurteilung der Bedeutung und der Dringlichkeit eines Projektes und zur Vergleichbarkeit aller S- und U-Bahn-Projekte stets ein Bewertungsverfahren durchgeführt werden sollte, unabhängig davon, ob durch die Finanzierung mit GVFG-Mitteln ein Bewertungsverfahren zwingend erforderlich ist?

Ja.

6. Gibt es S- und U-Bahn-Projekte, bei denen der Senat auf das Bewertungsverfahren verzichten will? Wenn ja, warum? Welche ungefähren Ergebnisfaktoren wären bei diesen Projekten aufgrund der Erfahrungen mit dem Bewertungsjahren jeweils zu erwarten?

Für das 71 km-Netz der S-Bahn und die im Bau befindlichen U-Bahn-Linien gibt es keine Bewertungen. Für alle in den nächsten Jahren zur Realisierung anstehenden Schnellbahn-Projekte sind Untersuchungen nach dem standardisierten Bewertungsverfahren vorgesehen. Da dieses Verfahren vielschichtige Berechnungen beinhaltet, ist die Angabe von ungefähren Ergebniswerten nicht vertretbar. (LPD, 15.11.1989)

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000489>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten