SIGNALARCHIV.DE

Aktuell

Wiederherstellung des S-Bahn-Netzes

aus SIGNAL 02/2006 (April/Mai 2006), Seite 10 (Artikel-Nr: 10002863)

Jutta Matuschek (Die Linkspartei.PDS), MdA Berlin

Kleine Anfrage vom 28. September 2005

Frage: Gilt die Finanzierungszusage der Bundesregierung zur Wiederherstellung des S-Bahn-Netzes, wie es bis zum 13. August 1961 bestanden hatte? Wenn nein, wann wurde sie verändert? Wann wird sie eingelöst?

Antwort: Die Finanzierungszusage des Bundes zurGrunderneuerung der BerlinerS-Bahn besteht fort. Mit der im Dezember 2002 abgeschlossenen Finanzierungsvereinbarung »Sammelvereinbarung Nr. 14/2002 Grunderneuerung der S-Bahn Berlin (SV 14)" erklären der Bund und die DB AG, die Grunderneuerung der S-Bahn Berlin fortzuführen. Ziel ist, das Netz der S-Bahn Berlin zum Bezugszeitpunkt 12. August 1961 weitestgehend wiederherzustellen und das zum Zeitpunkt der Wiedervereinigung von der Deutschen Reichsbahn im ehemaligen Ostteil der Stadt betriebene Netz zu sanieren und zu modernisieren.

Frage: Für die nachfolgenden Strecken: S-Bahn von Spandau nach Falkensee (ca. 8 km und weiter nach Finkenkrug!) (...) - a) Wie ist der Sachstand?
b) Welche Finanzierung ist geplant bzw. vorgesehen?
c) Wie ist der Stand der Prüfung der verkehrlichen Notwendigkeit, welche Gutachten und Prüfungen liegen mit welchem Ergebnis vor und wo können sie nachgelesen werden?
d) Wie ist der Auslastungsgrad bei den jeweiligen Regionalverbindungen in den entsprechenden Spitzenzeiten?
e) Welche Vorteile hat der Ausbau der Schienenverbindung im Verhältnis zum jeweiligen Straßenausbau?

Antwort: Der Senat ist für die auf dem Stadtgebiet von Berlin befindlichen S-Bahnstrecken zuständig und kann daher nur die Fragen zu den entsprechenden Teilstrecken beantworten.

- zu a): Für die Berliner Strecken liegt folgender Sachstand vor: Nach der SV 14 ist die S-Bahn von Spandau nach Falkensee (eingleisig) eine Maßnahme der Grunderneuerung der S-Bahn Berlin. Der Bund stellt jedoch die Finanzierung des Vorhabens unter den Vorbehalt, dass im Rahmen der laufenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen ein entsprechendes Nutzen-Kosten-Verhältnis ermittelt wird. Das zweite Gleis von Spandau nach Falkensee wird dagegen in der SV 14 als Neu- und Ausbaumaßnahme eingestuft. Bevor eine Förderung aus dem GVFG-Bundesprogramm möglich wird, muss auch für diese Maßnahme ein Nutzen-Kosten-Verhältnis größer 1 nachgewiesen werden. (...)
zu b): Die Finanzierung der Infrastruktur für die nachgefragten Berliner S-Bahnstrecken ergibt sich aus der Zuordnung der Vorhaben zu den Festlegungen der SV 14 zwischen Bund, DB Netz AG und DB Station & Service AG: Das Vorhaben Spandau--Falkensee (eingleisig) wird - ein entsprechendes Ergebnis der laufenden

Standardisierten Bewertung vorausgesetzt - mit Baukostenzuschüssen des Bundes finanziert, wobei die Grunderneuerungsanteile ein Verhältnis von 1:1 zum Status von vor 8/1961 aufweisen müssen. Die Neubauanteile für das zweite Gleis sowie für die S-Bahnhöfe Hackbuschstraße und Nauener Straße werden bei Nachweis des erforderlichen Nutzen-Kosten-Verhältnisses aus dem GVFG-Bundesprogramm, d.h. zu 60 % durch den Bund und zu 40 % durch die Länder finanziert, die auch die Planungskosten übernehmen müssen. (...)
zu c): Die verkehrliche Notwendigkeit wurde im Rahmen folgender Untersuchungen für zwei der nachgefragten S-Bahnstrecken geprüft: Die »Untersuchungen zum Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im Korridor Spandau--Nauen", Intraplan Consult GmbH, 2001, enthalten auch die erstmalige Bewertung der Verlängerung der S-Bahn von Spandau nach Falkensee durch die DB AG und den Bund. Sie wurden ohne Beteiligung der Länder durchgeführt. Das ermittelte Nutzen-Kosten-Verhältnis war für die beiden untersuchten Ausbauvarianten negativ. Berlin, Brandenburg und der Bund führen zurzeit eine zweite Standardisierte Bewertung dieser Strecke durch, die die Planungsansätze der Länder berücksichtigt.
zu d): Der Regionalverkehr bedient in Berlin nur zwei der nachgefragten S-Bahnstrecken. Die Auslastung beträgt in der Spitzenzeit (nachmittags von 13 bis 16 Uhr) jeweils in Höhe der Landesgrenze auf der Strecke von Spandau nach Falkensee in Richtung Brandenburg ca. 69 % und in Richtung Berlin ca. 35 %. (...) Die Auslastung wurde auf der Grundlage der Ergebnisse der Verkehrserhebung 2002 des Senats und der im Erhebungszeitraum angebotenen Plätze ermittelt.
zu e): Bund und Länder gingen nach 1989 davon aus, dass die Wiederherstellung des 61er S-Bahnnetzes eine wichtige Voraussetzung für eine Stadt- und umweltverträgliche Verkehrsabwicklung im Ballungsraum Berlin-Brandenburg ist. Der Senat setzt aus diesen Gründen auch heute noch auf den Ausbau der Schienenverbindungen und zwar dort, wo eine entsprechende Nachfrage zu erwarten ist und die Investitionen für die Infrastruktur aus volkswirtschaftlicher Sicht gerechtfertigt sind.

Frage: Wie hoch sind die täglichen Pendlerströme und der Ausflugsverkehr von und nach Falkensee(...)?

Antwort: Dem Senat stehen nur Zähldaten des Gesamtverkehrs an der Landesgrenze aus der Verkehrserhebung 2002 zur Verfügung. Darin sind die Pendlerströme und der Ausflugsverkehr enthalten. Das Verkehrsaufkommen beträgt in Höhe der Landesgrenze auf der Strecke von und nach Falkensee ca. 12.000 Fahrgäste pro Tag. (...) Das Verkehrsaufkommen der die Landesgrenze passierenden Buslinien ist in diesen Angaben enthalten. (...)

Berlin, den 28. Oktober 2005
Staatssekretärin Maria Krautzberger
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung

[Red.] Aus aktuellem Anlass haben wir uns auf den Abdruck der Antworten zu Falkensee beschränkt. Die ebenfalls sehr interessanten Antworten zu den anderen Strecken reichen wir nach.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
http://signalarchiv.de/Meldungen/10002863.

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