

16. Wahlperiode

Kleine Anfrage

des Abgeordneten **Heiko Melzer (CDU)**

vom 22. Juli 2010 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 27. Juli 2010) und **Antwort**

S-Bahnverlängerung nach Staaken - Wie ist der Stand?

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

Frage 1: Wie ist der aktuelle Planungsstand hinsichtlich der Verlängerung der S-Bahn vom Bahnhof Spandau westwärts nach Staaken?

Antwort zu 1: Die Schaffung der Planungsgrundlagen, die Durchführung von Machbarkeitsuntersuchungen und der Vorplanung sowie die volkswirtschaftliche Bewertung (Nutzen-Kosten-Untersuchung nach der „Standardisierten Bewertung für Verkehrswegeinvestitionen“) sind abgeschlossen.

Gegenwärtig erfolgt im Rahmen des Entscheidungsprozesses über die Umsetzung der Maßnahme die Bewertung der Ergebnisse der Nutzen-Kosten-Untersuchung sowie der zugehörigen Folgekostenrechnung. Dabei sind u.a. auch noch Fragen der Finanzierung der Maßnahmen sowie der erforderlichen Bestellerentgelte zu klären.

Bei positivem Ausgang des Entscheidungsprozesses für eine Umsetzung der Verlängerung der S-Bahn über den Bahnhof Spandau hinaus, stehen vor einer Realisierung weitere vertiefende Planungsschritte (Entwurfs- und Genehmigungsplanung, Ausführungsplanung) sowie die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens an.

Frage 2: In der Beantwortung der Kleinen Anfrage am 8. Februar 2010 wurde angekündigt, dass "Der Entscheidungsprozess zur Umsetzung der S-Bahnverlängerung vom Bahnhof Berlin-Spandau zum geplanten S-Bahnhof "Hackbuschstraße" in Kürze abgeschlossen" sein wird, zu welcher Positionierung des Senats hat dieser Entscheidungsprozess zwischenzeitlich geführt?

Frage 3: Mit welchem Ergebnis sind die berechtigten Befürchtungen der Staakener Bevölkerung vor einem S-Bahn-Endbahnhof "Hackbuschstraße" in diesem Entscheidungsprozess berücksichtigt worden?

Antwort zu 2 und 3: Der Entscheidungsprozess zur Umsetzung der S-Bahnverlängerung vom Bahnhof Berlin-Spandau zum geplanten S-Bahnhof "Hackbuschstraße" ist noch nicht abgeschlossen.

Die durchgeführten Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen für eine Fortführung über die Hackbuschstraße hinaus ergaben, dass die verkehrlichen Wirkungen aufgrund verlängerter Reisezeiten infolge des teilweisen Wegfalls des heutigen Regionalverkehrsangebots - trotz insgesamt steigender Nachfrage - negativ ausfallen würden. Vor diesem Hintergrund hat der Bund signalisiert, dass er keine Förderfähigkeit für einen Wiederaufbau sähe. Die Maßnahme wurde deshalb zunächst zurückgestellt. Da sich bei den Untersuchungen auch ergeben hat, dass sich für den Teilabschnitt auf Berliner Gebiet ein positiver Nutzen ergeben würde, wurde für die Teilreaktivierung bis Hackbuschstraße eine entsprechende Untersuchung veranlasst. Dies geschah auch um sicherzustellen, dass eine Finanzierung der Teilreaktivierung nach wie vor über die zwischen Bund und DB AG abgeschlossenen Sammelvereinbarung (SV) 14/2002, Grunderneuerung der S-Bahn Berlin GmbH, bzw. der seit Januar 2009 geltenden Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) erfolgen kann (zuständig für die Fördermittelverteilung ist seitdem die DB AG).

Frage 4: Mit welchen Bahnhöfen ab Spandau westwärts kann nunmehr gerechnet werden?

Antwort zu 4: In der dem gegenwärtigen Abwägungsprozess zugrundeliegenden Nutzen-Kosten-Untersuchung (Planfall „B“) wurden die Bahnhöfe Nauener Straße und Hackbuschstraße berücksichtigt, so dass bei positivem Ausgang des Entscheidungsprozesses von der Errichtung der beiden o.g. Bahnhöfe ausgegangen werden kann.

Frage 5: Mit welchem zusätzlichen Fahrgastaufkommen rechnet der Senat durch die Verlängerung der S-Bahn vom Bahnhof Spandau in der nunmehr favorisierten

Form und wie verteilt sich das zusätzliche Fahrgastaufkommen auf die Ortsteile bzw. an Berlin angrenzende Gemeinden (z.B. Falkensee)?

Antwort zu 5: Die zugrundeliegende Nutzen-Kosten-Untersuchung (Planfall „B“) hat ein zusätzliches Verkehrsaufkommen von 2.700 Personenfahrten je Werktag ermittelt.

Die Herkunftsorte des Fahrgastaufkommens sind in dem Bericht „Standardisierte Bewertung S-Bahn Falkensee“ nicht dokumentiert. Hier wäre eine Einbindung des beauftragten Ingenieurbüros erforderlich, die in der Kürze der Bearbeitungszeit nicht möglich war.

Frage 6: Wie werden sich die zusätzlichen Fahrgäste auf die neuen Bahnhöfe verteilen und wie werden die Fahrgäste nach Meinung des Senats zu diesen Bahnhöfen gelangen (bitte aufteilen in fußläufig, per ÖPNV, per Auto)?

Antwort zu 6: In der zugrundeliegenden Nutzen-Kosten-Untersuchung (Planfall „B“) wurde ein werktägliches Fahrgastaufkommen für den Abschnitt S-Bahnhof Hackbuschstraße bis Nauener Straße von ca. 10.000 Fahrgästen und für den Abschnitt ab S-Bahnhof Nauener Straße von ca. 17.000 Fahrgästen ermittelt.

Die Zahlen der Ein- und Aussteiger/innen an den Bahnhöfen sowie die Verkehrsmittelwahl sind in dem Bericht „Standardisierte Bewertung S-Bahn Falkensee“ nicht dokumentiert. Hier wäre eine Einbindung des beauftragten Ingenieurbüros erforderlich, die in der Kürze der Bearbeitungszeit nicht möglich war.

Frage 7: Wie sieht das Zubringerkonzept über den ÖPNV aus, welche Linien werden aus welchen Bereichen die Fahrgäste zu den Bahnhöfen führen?

Antwort zu 7: Die S-Bahnhöfe Hackbuschstraße und Nauener Straße werden in der Hauptverkehrszeit (HVZ) von den S-Bahn-Linien S9 und S75 bedient, die sich zu einem 10 min-Takt überlagern. Außerhalb der HVZ verkehrt die S75 bis zum Bahnhof Hackbuschstraße (20 min-Takt).

Im ergänzenden Buslinienverkehr werden einzelne Buslinien auf die beiden neuen S-Bahnhöfe ausgerichtet.

Die Erschließung des Bahnhofs Hackbuschstraße erfolgt durch die Linien:

- M32 aus den Ortsteilen Falkenhagener Feld, Spandau und Staaken
- 131 aus den Ortsteilen Falkenhagener Feld, Spandau und Wilhelmstadt
- 237 aus den Ortsteilen Falkenhagener Feld, Spandau und Staaken
- 337 aus Falkensee sowie dem Ortsteil Staaken.

Die Erschließung des Bahnhofs Nauener Straße erfolgt durch die Linien:

- M37 aus den Ortsteilen Falkenhagener Feld, Spandau, Staaken und Wilhelmstadt
- 130 aus den Ortsteilen Falkenhagener Feld, Hakenfelde und Spandau.

Frage 8: Wird der Senat Parallelverkehr zur S-Bahnstrecke, beispielsweise durch den aktuellen Streckenverlauf der Buslinie 237, finanzieren?

Antwort zu 8: Die Buslinie 237 verkehrt vom S- und U-Bahnhof Rathaus Spandau nach Staaken, Fachinger Straße. In der zugrundeliegenden Nutzen-Kosten-Untersuchung (Planfall „B“) übernimmt sie in den Ortsteilen Falkenhagener Feld, Spandau und Staaken die Erschließung der Räume zwischen den Bahnhöfen Rathaus Spandau, Nauener Straße und Hackbuschstraße mit Anbindung zum Bahnhof Hackbuschstraße.

Frage 9: Kann der Senat ausschließen, dass zur Eindämmung des Parkplatzsuchverkehrs im Umfeld der Bahnhöfe Maßnahmen der Parkraumbewirtschaftung/Parkraummanagements eingerichtet werden?

Antwort zu 9: Nein, ein Parkraummanagement kann vom Senat nicht ausgeschlossen werden, da dies in der Verantwortung der Bezirke liegt.

Berlin, den 13. August 2010

In Vertretung

Krautzberger

.....
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 19. August 2010)