

17. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Marion Platta (LINKE)

vom 28. September 2015 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 29. September 2015) und **Antwort**

TVO und/oder NVO – alle Grundlagen für Entscheidungen schon ausreichend präsentiert?

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

Frage 1: Wie hat sich der Senat bisher bei welchen Stellen für die Planung und Bauausführung zur Nahverkehrstangente (NVO) als Schienenverbindung zur direkten Anbindung der östlichen Bezirke entlang der Trasse Springpfuhl, Biesdorf-Süd, Spindlersfeld, Grünau bis zum BER eingesetzt, die Bestandteil des demokratisch beschlossenen Flächennutzungsplanes ist?

Antwort zu 1: Die Maßnahme zur Schaffung der infrastrukturellen Voraussetzungen eines Angebots für den Personenverkehr entlang des östlichen Berliner Eisenbahnaußenringes ist sowohl im langfristigen Flächennutzungsplan für Berlin als auch im vom Senat verabschiedeten Stadtentwicklungsplan Verkehr 2025 (StEP Verkehr) berücksichtigt.

Im StEP Verkehr wird sie als Langfristmaßnahme, d.h. mit einem Realisierungszeitpunkt nach 2025 geführt („Bau einer SPNV¹-, „Nahverkehrstangente“ auf eigenem Gleis: Neubau der Strecke Springpfuhl – Grünauer Kreuz, inkl. Bahnhöfe“). Grundlage dieser Einstufung in die Langfristmaßnahmen waren die Erkenntnisse aus den Abstimmungen mit der Deutschen Bahn.

Der Senat hat sich insofern für die Realisierung eingesetzt, als durch die DB AG in Absprache mit der damaligen Senatsverwaltung für Stadtentwicklung eine „Kapazitätsbetrachtung zur Nahverkehrstangente auf dem östlichen Berliner Außenring“ durchgeführt wurde. Ergebnis dieser Untersuchungen war, dass aufgrund der Vorhaltetrasse für die transeuropäischen Güterverkehrskorridore keine durchgängigen Kapazitätsreserven für ein zusätzliches Schienenpersonennahverkehrsangebot (z.B. für die Nahverkehrstangente) auf der bestehenden Infrastruktur vorhanden sind. Die zeitlichen Vorläufe von Infrastrukturergänzungen für ein entsprechendes Angebot schließen einen Realisierungszeitpunkt vor 2025 aus.

Die Maßnahme wird auch weiterhin abgesichert. Aufgrund der bisherigen Prioritätensetzungen zur Umsetzung von Maßnahmen aus dem StEP Verkehr (s. „Mobilitätsprogramm 2016“ als Extrakt des StEP Verkehr mit den vorrangig in dieser Legislatur zu bearbeitenden Maßnahmen) konnten weitergehende Untersuchungen bisher nicht veranlasst werden.

Frage 2: Sind die Untersuchungen zum Ausbau des Knotenpunktes Wuhlheider Kreuz inzwischen beauftragt? Wenn ja, wann ist mit Ergebnissen zu rechnen? Wenn nein, wie sind die Hemmnisse zur Beauftragung der Untersuchungen zu überwinden?

Antwort zu 2: Das Land Berlin hat die Maßnahme „Ausbau des Eisenbahnknotens Wuhlheider Kreuz“ als ein Vorhaben zur Bewertung für eine Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP) angemeldet. Im Rahmen der Bewertung wurden von Bund und DB auch weitere Untersuchungen zum Wuhlheider Kreuz durchgeführt. Die Ergebnisse liegen dem Senat nicht vor. Der Kabinettsbeschluss zum derzeit in der Endphase befindlichen BVWP wird bis Ende diesen Jahres erwartet.

Frage 3: Welche Untersuchungen liegen bisher zur Entlastung des motorisierten Verkehrs vor, die mit der Realisierung dieser Nahverkehrstangente erzielt werden kann?

Antwort zu 3: Im Rahmen der Erarbeitung des StEP Verkehr wurde die Wirkung unterschiedlicher Netzmaßnahmen im öffentlichen Verkehr und in Kombination mit Maßnahmen im Straßennetz untersucht. Dabei war die Nahverkehrstangente ebenso als eine Infrastrukturmaßnahme in die Verkehrsprognosen einbezogen wie beispielsweise auch die Tangentiale Verbindung Ost (TVO) oder die A 100.

¹ Schienenpersonennahverkehr

Frage 4: Wie sind bei einer Kosten-Nutzen-Berechnung bisher Auswirkungen der möglichen Nutzung von NVO und Tangentiale Verbindung Ost (TVO) auf Verkehrssicherheit, Gesundheit und Freizeit berücksichtigt?

Antwort zu 4: Nutzen-Kosten-Untersuchungen für notwendige Infrastrukturergänzungen zur Ermöglichung einer Nahverkehrstangente liegen nicht vor. Bei einer derartigen Maßnahme des Schienenpersonennahverkehrs würde gemäß der „Standardisierten Bewertung“ verfahren werden. Die Verfahrensvorschriften sehen u.a. auch die Errechnung von Nutzenwerten für Verkehrsverlagerungen (Verlagerungen vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Personennahverkehr) und der Verkehrssicherheit (z.B. Verringerung der Unfallkosten) vor. Auswirkungen auf Gesundheit und Freizeit werden im Rahmen von weitergehenden vertiefenden planungsrechtlichen Verfahren einbezogen. Dort werden beispielsweise Lärm-, Schall- und Erschütterungsgutachten durchgeführt.

Die Bewertung von Straßenbauvorhaben erfolgt üblicherweise vor Erteilung des Planungsauftrags gemäß der „Empfehlungen für Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen von Straßen“ (EWS) von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. Auch hierbei sind entsprechende Beiträge zum Nutzen aufgrund von Verkehrssicherheit, Lärm-, Schadstoff- und CO²-Belastung sowie Flächenverfügbarkeit für Radfahrerinnen und Radfahrer und Fußgängerinnen und Fußgänger vorgesehen.

Frage 5: Ist beabsichtigt, die Kosten-Nutzen-Analyse dieser Verkehrstrassen nach dem ‚Total Economic Value‘-Ansatz (TEV) durchzuführen (z. B. als Kombination von Projekt- und Regionalwerten über einen Zeitraum von 20 Jahren)? Wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 5: Die Ausgestaltung möglicher Untersuchungen zu einer Nahverkehrstangente ist noch nicht festgelegt. Siehe hierzu auch Antwort auch Frage 4.

Frage 6: Welche Zeitersparnis ist rechnerisch für Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer durch die Nutzung der Verkehrsmittel auf der geplanten Nahverkehrstangente zwischen Springpfuhl und dem BER erreichbar? In welchem Verhältnis stehen diese Einsparungen zu den bisher ermittelten 4-6 Minuten Zeitersparnis für motorisierte Verkehrsteilnehmer auf der geplanten TVO gegenüber der Nutzung von bisherigen Verkehrsstrassen?

Antwort zu 6: Hierzu können zum jetzigen Zeitpunkt keine Angaben gemacht werden, da ein Angebot auf der bestehenden Infrastruktur nicht möglich ist. Die Funktion oder Bedeutung der TVO auf die Reisezeitersparnis zum Flughafen Berlin-Brandenburg (BER) zu reduzieren, greift zu kurz und ist nicht sachgerecht.

Berlin, den 12. Oktober 2015

In Vertretung

Christian Gaebler

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 14. Okt. 2015)