

Schriftliche Kleine Anfrage

des Abgeordneten Dr. Wieland Schinnenburg (FDP) vom 15.09.16

und Antwort des Senats

Betr.: Standardisierte Bewertung der S21 nach Kaltenkirchen

Die Firma VIEREGG-RÖSSLER GmbH hat unter dem 29. Juni 2016 eine Überprüfung der Standardisierten Bewertung S21 Hamburg – Kaltenkirchen in einer überarbeiteten Fassung vorgelegt. Danach beträgt der Nutzen-Kosten-Wert nicht wie bisher mitgeteilt 1,12, sondern 0,30. Wenn das stimmt, käme eine Finanzierung aus Bundes- oder Landesmitteln nicht in Betracht.

Ich frage den Senat:

Der Senat beantwortet die Fragen auf der Grundlage von Auskünften der AKN Eisenbahn AG (AKN) sowie der Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH (NAH.SH) wie folgt:

- 1. Was sagt der Senat zu dem Vorwurf, bisher seien die Betriebskosten ohne Energiekosten zu gering angesetzt worden, weil Zweisystem-Fahrzeuge 20 Prozent mehr wiegen und 8 Prozent höhere Unterhaltungskosten als Einsystemfahrzeuge verursachen?*
- 2. Was sagt der Senat dazu, dass durch den in Frage 1. beschriebenen Fehler die Unterhaltskosten um 711.000 Euro p.a. zu niedrig angesetzt wurden?*
- 3. Was sagt der Senat zu dem Vorwurf, dass der Kraftstoff-Verbrauch der derzeitigen Dieselfahrzeuge viel zu hoch veranschlagt wurde, nämlich mit 250 l/100 km statt richtigen 142 l/100km?*
- 4. Was sagt der Senat zu dem Vorwurf, dass mit erheblichen zusätzlichen CO2-Emissionen zu rechnen ist, da die künftigen Züge deutlich länger sein sollen als die bisherigen?*

Die Standardisierte Bewertung (SB) ermöglicht dem Bund einen Vergleich aller Infrastrukturprojekte des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) anhand einer klar definierten Verfahrensanleitung. Daher sind die in eine SB einfließenden Parameter bundesweit einheitlich anzusetzende Durchschnittswerte.

Den Berechnungen der Standardisierten Bewertung liegt zudem ein aufwändiges Verkehrsmodell der Metropolregion Hamburg zugrunde, das für das Projekt „S21“ aktualisiert und kalibriert wurde. Sie werden mit den Ergebnissen des Planfeststellungsverfahrens aktualisiert.

- 5. In welchem Umfang müssen zur Durchführung des Projektes S21 nach Kaltenkirchen Grundstücke enteignet werden? Bitte die Zahl der Grundstücke, deren Lage und den derzeitigen Verkehrswert angeben.*
- 6. Welche Auswirkungen hätte es auf das Enteignungsverfahren, wenn der Nutzen-Kosten-Wert absinkt?*

Im Planfeststellungsabschnitt 1 (Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg) sind von der Elektrifizierungsmaßnahme 28 private Grundstücke durch Erwerb von Teilflächen, vorübergehender Inanspruchnahme von Flächen sowie dingliche Belastung von Flächen betroffen. Den ausschließlichen Erwerb betreffen jedoch nur wenige, relativ kleine Teilflächen. Nach Einschätzung des Maßnahmenträgers sind für den Planfeststellungsabschnitt 1 derzeit keine Enteignungsverfahren zu erwarten.

7. *Ist es möglich, auf einem Teilabschnitt auf die Anlage eines zweiten Gleises zu verzichten, um auf diese Weise die Kosten geringer zu halten und Enteignungen überflüssig zu machen?*

Der zweigleisige Ausbau der heutigen AKN-Strecke ist Voraussetzung für die Umsetzung der mit dem Ausbaivorhaben Projekt „Verlängerung der S21 nach Kaltenkirchen“ verfolgten Projektziele und Grundlage der SB sowie der Kostenschätzung. Die S21 wird das Angebot im Schienenpersonennahverkehr auf der Achse Hamburg – Kaltenkirchen für die nächsten Jahrzehnte nachhaltig verbessern.

Im Übrigen siehe Antwort zu 1. bis 4.