

**NKU i2030**

# **Nutzen-Kosten-Untersuchung für die S-Bahn-Verlängerung nach Rangsdorf**

Ausschuss für Bauen und Umwelt der Gemeinde Rangsdorf

Ausschuss für Gemeindeentwicklung und Umwelt der  
Gemeinde Blankenfelde-Mahlow

27. April 2023

# Agenda

- 1 Die Nutzen-Kosten-Untersuchung „Standardisierte Bewertung“
- 2 Die Nutzen-Kosten-Untersuchung für die S-Bahn Rangsdorf

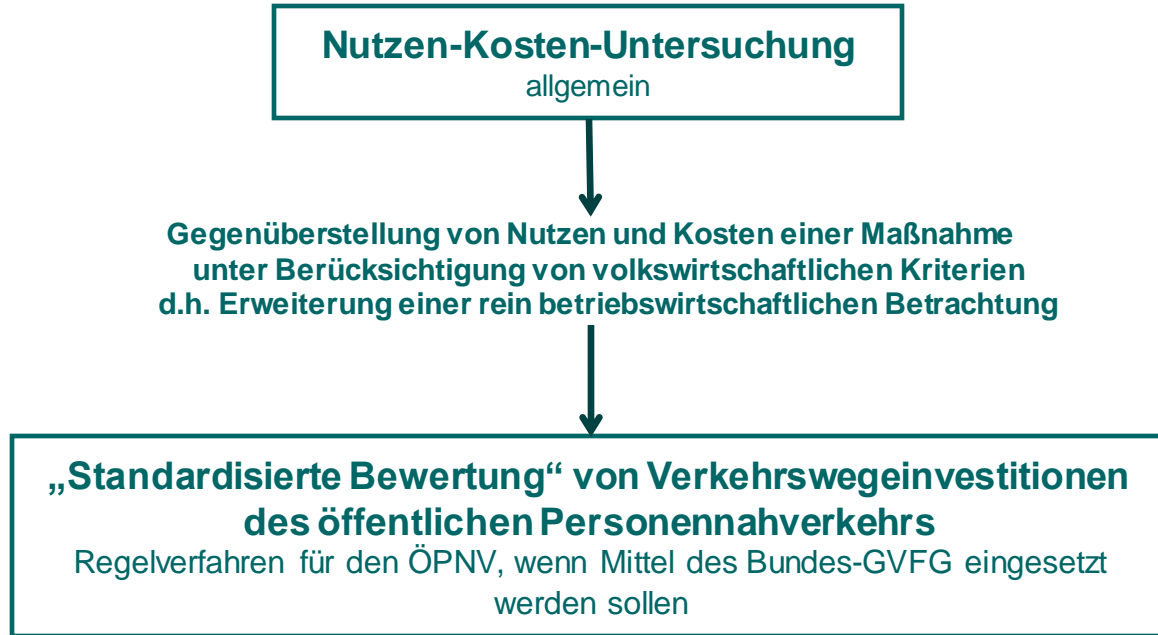
# Die Nutzen-Kosten-Untersuchung „Standardisierte Bewertung“

## Welchen Zweck erfüllt die Standardisierte Bewertung?

- **Vereinbarung zwischen Bundesverkehrsministeriums und den Verkehrsministerien der Länder:**
  - Bei Neubau, Ausbau oder Reaktivierung von Schienenwegen
  - deren zuwendungsfähigen Kosten 10 Millionen Euro übersteigen
  - hat eine Standardisierte Bewertung zu erfolgen.
- **Die Bewertung soll zeigen, ob das Vorhaben gesamtwirtschaftlich vorteilhaft ist, der Nutzen also die Kosten übersteigt.**
- **Die Notwendigkeit ergibt sich aus dem Gesetz über die Grundsätze des Haushaltsrechts und der Haushaltsordnungen des Bundes und der Länder, welche eine angemessene Wirtschaftlichkeit von öffentlich geförderten Maßnahmen fordern.**

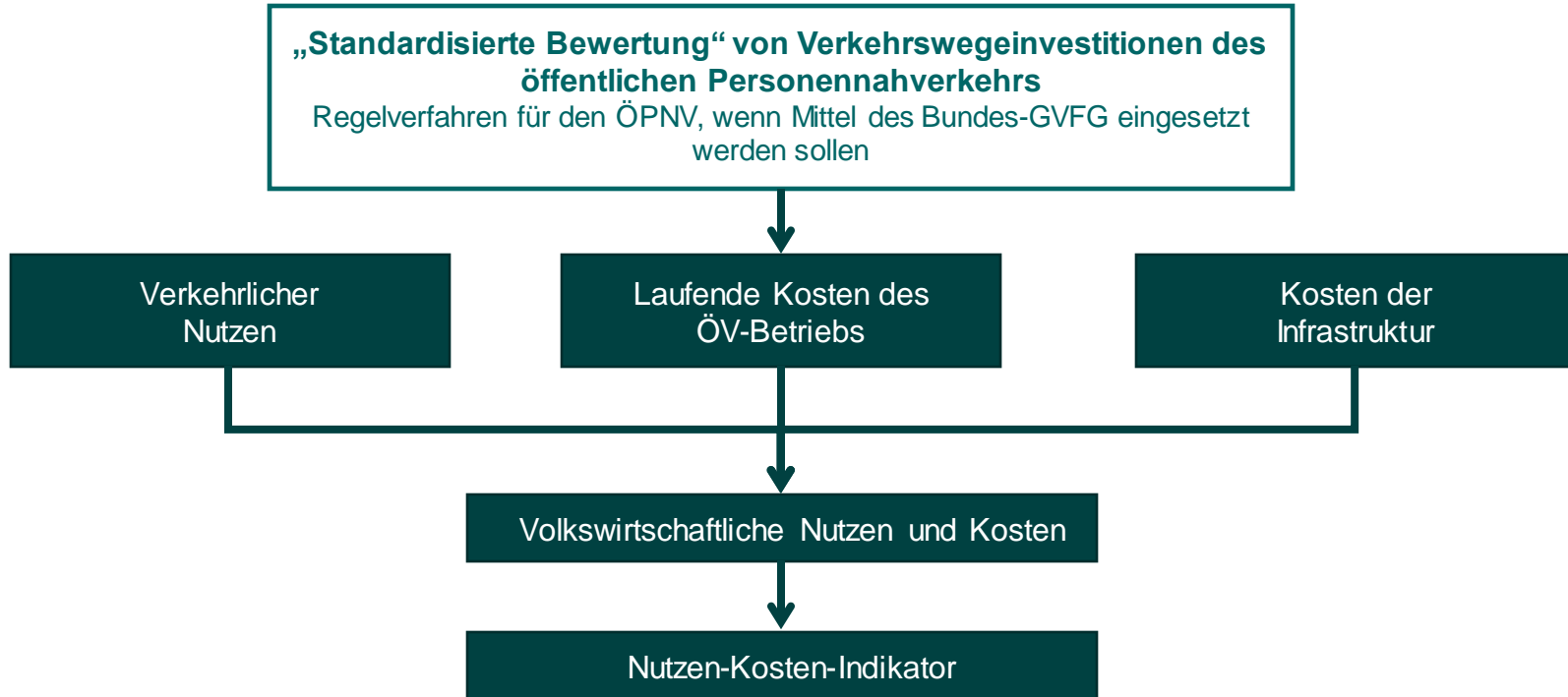
# Die Nutzen-Kosten-Untersuchung „Standardisierte Bewertung“

Grundprinzip Nutzen-Kosten-Untersuchung



# Die Nutzen-Kosten-Untersuchung „Standardisierte Bewertung“

## Grundprinzip „Standardisierte Bewertung“



# Die Nutzen-Kosten-Untersuchung „Standardisierte Bewertung“

## Grundprinzip „Standardisierte Bewertung“



# Die Nutzen-Kosten-Untersuchung „Standardisierte Bewertung“

## Nutzen-Kosten-Indikator (NKI)

$$\text{NKI} = \frac{\text{Verkehrlicher Nutzen im Fokus des Fahrgasts} - \text{Laufende Kosten des ÖV-Betriebs}}{\text{Kosten der Infrastruktur}} > 1$$

! > 1

- Der verkehrliche Nutzen muss größer als die zusätzlichen laufenden Kosten des ÖV-Betriebs sein
- Der Gesamtnutzen der Maßnahme (Zähler) muss größer als die Kosten der Infrastruktur sein
- Das Verhältnis Nutzen zu Kosten muss größer als 1 sein

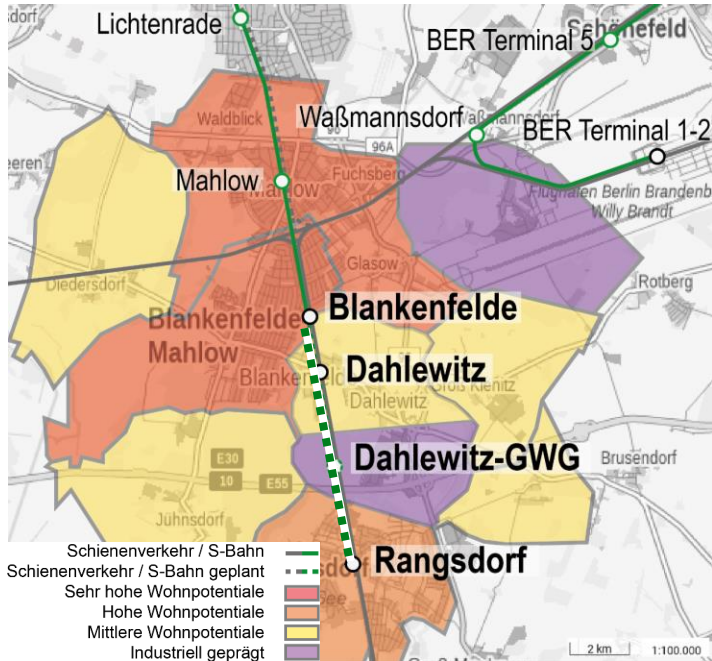
# Agenda

- 1 Die Nutzen-Kosten-Untersuchung „Standardisierte Bewertung“
- 2 **Die Nutzen-Kosten-Untersuchung für die S-Bahn Rangsdorf**



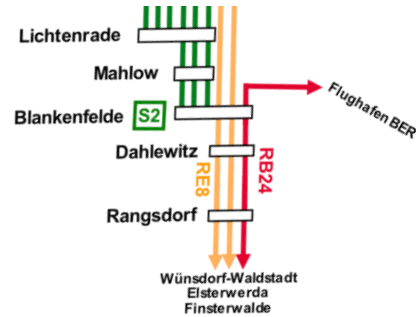
# Nutzen-Kosten-Untersuchung für S-Bahn Verlängerung Rangsdorf

## Maßnahmenbeschreibung & Struktur im Untersuchungsraum



### Liniennetz

#### Ohnefall



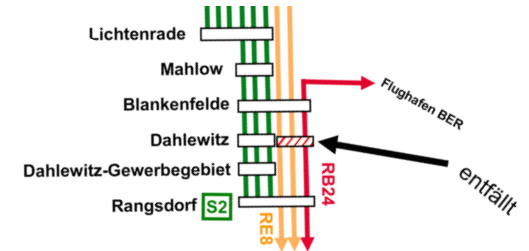
#### S-Bahn

- S 2 bis Blankenfelde im 20'-Takt

#### Regionalbahn

- RE 8/RE 8V im 30'-Takt HVZ
- RV verkehrt auf Berliner Gebiet über Dresdner Bahn
- Regionalbahnhof Dahlewitz

#### Mitfall



#### S-Bahn

- S 2 bis Rangsdorf im 20'-Takt
- Zwischenhalte in Dahlewitz und Dahlewitz-Gewerbegebiet

#### Regionalbahn

- Regionalbahnhof Dahlewitz entfällt
- ansonsten wie Ohnefall

# Nutzen-Kosten-Untersuchung für S-Bahn Verlängerung Rangsdorf

## Veränderung der Fahrzeiten von/nach Rangsdorf

Rangsdorf	Fahrzeit ohne S-Bahn RE (+S)	Fahrzeit mit S-Bahnausbau		Fahrzeit Saldo
		RE (+S)	S	
Wünsdorf-Waldstadt	11	11	-	0
Dahlewitz GWG	20	-	12	-8
Dahlewitz	3	-	4	1
Blankenfelde	5	4	5	-1
BER	12	11	-	-1
Mahlow	13	12	9	-4
Potsdamer Platz	21	20	35	-1
Hauptbahnhof	24	23	38	-1
Friedrichstraße	29	28	40	-1

RE aufgrund deutlich kürzerer  
Fahrzeiten attraktiver als S-Bahn

**Vorteil S-Bahn: Dichtere Taktfolge**

# Nutzen-Kosten-Untersuchung für S-Bahn Verlängerung Rangsdorf

## Veränderung der Fahrzeiten von/nach Dahlewitz

Dahlewitz	Fahrzeit ohne S-Bahn RE (+S)	Fahrzeit mit S-Bahnausbau		Fahrzeit Saldo
		RE (+S)	S	
Wünsdorf-Waldstadt	16	<b>24</b>	-	<b>8</b>
Rangsdorf	3	-	<b>4</b>	<b>1</b>
Blankenfelde	2	-	2	0
BER	9	<b>14</b>	-	<b>5</b>
Mahlow	10	-	<b>5</b>	<b>-5</b>
Potsdamer Platz	18	<b>23</b>	<b>31</b>	<b>5</b>
Hauptbahnhof	21	<b>26</b>	<b>34</b>	<b>5</b>
Friedrichstraße	26	-	<b>36</b>	<b>10</b>

Längere Fahrzeiten auf fast allen Verkehrsbeziehungen,  
da Anbindung an Regionalbahnen entfällt!

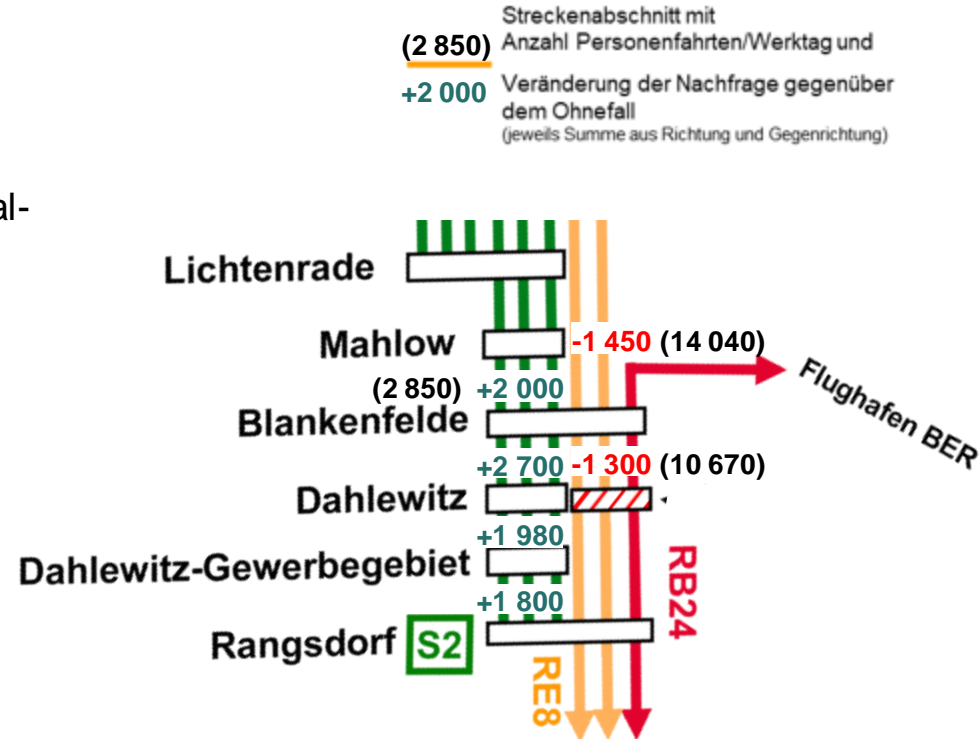
**Vorteil S-Bahn: Dichtere Taktfolge**

# Nutzen-Kosten-Untersuchung für S-Bahn Verlängerung Rangsdorf

## Veränderung der Nachfrage

- Der ÖPNV gewinnt ca. 750 Pers./Werktag  
*Der größte Teil des Mehrverkehrs sind Verlagerungen vom Straßenverkehr*
- Bis zu 1.500 Pers./Werktag werden vom Regionalverkehr auf die S-Bahn verlagert
- Zwischen Dahlewitz und Blankenfelde kommen Verlagerungen vom Busverkehr hinzu
- Die S-Bahn gewinnt ca. 2.700 Pers./Werktag als Summe aus den oben genannten Effekten

Pers. = Personenfahrten



# Die Nutzen-Kosten-Untersuchung für die S-Bahn Rangsdorf

## Nutzen-Kosten-Indikator (NKI)

$$\text{NKI} = \frac{\begin{array}{l} \text{(Nutzen der Maßnahme)} \\ + 2,5 \text{ Mio. € p.a.} \end{array} - \begin{array}{l} \text{(Kosten des ÖV-Betriebs)} \\ - 3,8 \text{ Mio. € p.a.} \end{array}}{\begin{array}{l} \text{(Kosten der Infrastruktur)} \\ 3,6 \text{ Mio. € p. a.} \end{array}} = \frac{- 1,3 \text{ Mio. € p.a.}}{3,6 \text{ Mio. € p. a.}} = - 0,4$$

- Der NKI liegt weit unter 1,0. Damit ist die Maßnahme **nach Bundes-GVFG nicht förderfähig**.
- Der Nutzen der Maßnahme reicht nicht aus, um die laufenden Kosten der Maßnahme zu kompensieren. **Daher ist der volkswirtschaftliche Nutzensaldo (Zähler) insgesamt negativ.**
- **Um den NKI auf einen Wert über 1,0 zu heben, müsste der Nutzen** der Maßnahme größer 7,4 Mio. € p.a., mithin **3 x so groß sein.**

# Die Nutzen-Kosten-Untersuchung für die S-Bahn Rangsdorf

## Warum ist der NKI fern ab vom kritischen Wert 1,0?

### → Die Kosten sehr hoch (> 170 Mio. €, Kostenprognose DB)

- Kosten entsprechen einem kompletten Neubau, obwohl früher die S-Bahn schon mal nach Rangsdorf gefahren ist
- Selbst reduzierte Ausbauparameter (teilweise Eingleisigkeit) führen nur zu geringen Kosteneinsparungen (Quelle: DB Netz, DB Station&Service, DB Energie)
  - aktuelle Kostenkalkulation durchgängig zweigleisig: bis zu 295 Mio. €
  - aktuelle Kostenkalkulation teilweise eingleisig: bis zu 265 Mio. €

### → Den Kosten steht kein ausreichender Nutzen entgegen (Mehrverkehr < 1 000 Fahrgäste/Tag)

- Rangsdorf und Dahlewitz werden nach Inbetriebnahme der Dresdner Bahn sehr gut mit Regionalzügen bedient:
  - Fahrzeit Rangsdorf – Potsdamer Platz mit RE: 21 Minuten
  - Fahrzeit Rangsdorf – Potsdamer Platz mit S-Bahn: 35 Minuten
- Dahlewitz verlöre den Regionalbahn-Halt und damit die direkte Verbindungen zum Flughafen und in den Osten Berlins
- Der Nutzen des zusätzlichen Halts in Dahlewitz-Gewerbegebiet kann das Nutzendefizit der geplanten Gesamtmaßnahme nicht ausgleichen