

## 16. Wahlperiode

### Kleine Anfrage

#### des Abgeordneten Oliver Friederici (CDU)

vom 19. Mai 2010 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 25. Mai 2010) und **Antwort**

#### Wann fährt die Heidekrautbahn nach Gesundbrunnen?

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

Frage 1: Welche neuen Erkenntnisse ergeben sich für den Senat aufgrund der von den Ländern Berlin und Brandenburg in Auftrag gegebenen Nutzen-Kosten-Analyse zur Einbindung der Heidekrautbahn nach Berlin?

Antwort zu 1: Die Nutzen-Kosten-Untersuchung zur Einbindung der „Heidekrautbahn“ nach Berlin hat zwei grundsätzliche Varianten betrachtet:

- Wiederinbetriebnahme der Stammstrecke Basdorf-Wilhelmsruh und Weiterführung bis zum Bahnhof Gesundbrunnen (A-Varianten)
- Verlängerung über bestehende Gleisanlagen (Stettiner Bahn) über den jetzigen Endbahnhof Karow hinaus bis Bahnhof Gesundbrunnen und/oder Bahnhof Lichtenberg (B-Varianten).

Aus insgesamt 19 Varianten zur Einbindung der Heidekrautbahn nach Berlin wurden in den Voruntersuchungen 4 Vorzugsvarianten ermittelt.

##### Variante A 1:

- Wiederinbetriebnahme der Stammstrecke Basdorf-Wilhelmsruh
- Die Umlandgemeinden werden attraktiv an die Berliner Innenstadt angebunden.
- Das Märkische Viertel erhält eine zusätzliche, komfortable Verbindung nach Gesundbrunnen.
- Die Variante erlaubt kein Umsteigen vom Regionalverkehr auf dem Berliner Außenring (BAR) zur Heidekrautbahn. Pendler/innen aus den Bezirken Lichtenberg und Marzahn erreichen die Umlandgemeinden daher weiterhin nicht auf der Schiene. Die Schorfheide kann bei Realisierung dieser Variante ebenfalls nicht aus den Großwohngebieten am BAR erreicht werden.
- Es wurde ein Nutzen-Kosten-Faktor von 2,44 ermittelt.
- Es entstehen Investitionskosten in Höhe von 26,1 Mio. €

##### Variante A 2:

- Wiederinbetriebnahme der Stammstrecke Basdorf-Wilhelmsruh mit zusätzlicher Anbindung des Bahnhofs Gesundbrunnen über die Stettiner Bahn (mit Turmbahnhof Karower Kreuz)
- Wiederinbetriebnahme der Stammstrecke Basdorf-Wilhelmsruh
- Zusätzliche Anbindung des Bahnhofs Gesundbrunnen über die Stettiner Bahn (mit Turmbahnhof Karower Kreuz)
- Die Umlandgemeinden werden attraktiv durch Direktverbindungen an die Berliner Innenstadt angebunden.
- Das Märkische Viertel erhält eine zusätzliche, komfortable Verbindung nach Gesundbrunnen.
- Die Variante erlaubt kein Umsteigen vom Regionalverkehr auf dem BAR zur Heidekrautbahn. Pendler aus den Bezirken Lichtenberg und Marzahn erreichen die Umlandgemeinden daher über den (künftigen) Turmbahnhof Karower Kreuz mit einmaligem Umsteigen auf der Schiene. Die Schorfheide kann bei Realisierung dieser Variante ebenfalls mit einmaligem Umsteigen aus den Großwohngebieten am BAR und erreicht werden. Aus dem Bezirk Pankow bestehen bei Umsetzung dieser Variante Direktverbindungen für Pendler/innen und Ausflügler/innen.
- Es wurde ein Nutzen-Kosten-Faktor von 2,21 ermittelt.
- Es entstehen Investitionskosten in Höhe von 24,6Mio. €

##### Variante B 1:

- Die Stammstrecke Basdorf-Wilhelmsruh wird nicht reaktiviert.
- Die Heidekrautbahn wird über den derzeitigen Endpunkt Karow hinaus über die Stettiner Bahn bis zum Bahnhof Gesundbrunnen geführt (mit Turmbahnhof Karower Kreuz).
- Die Umlandgemeinden werden auch ohne Wiederinbetriebnahme der Stammstrecke durch Direktverbindungen attraktiv an die Berliner Innenstadt angebunden.

- Pendler/innen aus den Bezirken Lichtenberg und Marzahn erreichen die Umlandgemeinden über den Turmbahnhof Karower Kreuz mit einmaligem Umsteigen auf der Schiene (stündlicher Verkehr). Die Schorfheide kann bei Realisierung dieser Variante ebenfalls mit einmaligem Umsteigen aus den Großwohngebieten am BAR und erreicht werden.
- Eine Verbesserung der Anbindung des Märkischen Viertels an die Innenstadt bzw. des Bezirks Pankow in Richtung Schorfheide wird nicht erreicht.
- Wegen nur geringer Investitionskosten wurde auf eine Nutzen-Kosten-Untersuchung verzichtet.
- Es entstehen Investitionskosten in Höhe von 2,0 Mio. €

Variante B 2:

- Die Stammstrecke Basdorf-Wilhelmsruh wird nicht reaktiviert.
- Die Heidekrautbahn wird über den derzeitigen Endpunkt Karow hinaus über die Stettiner Bahn alternierend bis zum Bahnhof Gesundbrunnen bzw. zum Bahnhof Lichtenberg geführt (mit Turmbahnhof Karower Kreuz).
- Die Umlandgemeinden werden durch zwei unterschiedliche Direktverbindungen nach Gesundbrunnen und nach Lichtenberg-Ostkreuz an die Berliner Innenstadt angebunden.
- Pendler/innen aus den Bezirken Lichtenberg und Marzahn erreichen die Umlandgemeinden ohne Umsteigen. Die Schorfheide kann bei Realisierung dieser Variante ebenfalls ohne Umsteigen aus den Großwohngebieten am BAR und erreicht werden.
- Nachteilig ist, dass aus den Großwohngebieten nur eine stündliche Verbindung über die bestehende RB 12 über Umsteigen am Turmbahnhof Karower Kreuz in Richtung Buch-Bernau besteht, ohne dass der neue Regionalbahnast von Ostkreuz-Lichtenberg-Hohenschönhausen zu einer Attraktivitätssteigerung beitragen würde.
- Eine Verbesserung der Anbindung des Märkischen Viertels an die Innenstadt bzw. des Bezirks Pankow in Richtung Schorfheide wird nicht erreicht.
- Wegen nur geringer Investitionskosten wurde auf eine Nutzen-Kosten-Untersuchung verzichtet.
- Es entstehen Investitionskosten in Höhe von 2,8 Mio. €

Frage 2: Welche Ergebnisse haben die in der Beantwortung zu Frage 5 der Kleinen Anfrage (Drs. 16/13 754) vom 22. Oktober 2009 genannten Folgekostenrechnungen für die vier Vorzugsvarianten gebracht und welche Rückschlüsse zieht der Senat im Hinblick auf die Variante, die aus verkehrswirtschaftlicher Sicht zur Umsetzung zu empfehlen ist?

Antwort zu 2: Die Varianten mit den geringsten Barwerten des Finanzierungsbedarfs sind B-Varianten (ausschließlich Bestellerentgelte, geringe Investitionskosten). Die Variante A 2, die den größten Nutzen bringt, benötigt aufgrund der deutlich höheren Verkehrsleistung die weitestgehenden Bestellerentgelte. Da aber vergleichsweise wenig zusätzliche Fahrgäste gewonnen werden, ist der

Zuschussbedarf relativ gesehen höher als bei den anderen Varianten (ca. 30 Cent/Personen-km gegenüber ca. 20 Cent bei allen anderen Varianten).

Bezogen auf die Finanzierung des zukünftigen Verkehrsangebotes (Bestellerentgelt) ist voraussichtlich die Variante A 1 am günstigsten.

Eine abschließende Bewertung der Ergebnisse steht noch aus, da wesentliche Fragen, die für die Realisierung der einen oder anderen Variante erforderlich sind, derzeit noch ungeklärt sind (z.B. Realisierung des Turmbahnhofs Karower Kreuz, Strecke südlich von Wilhelmsruh).

Frage 3: Gibt es bereits einen Zeitplan für Planung und Bau der Reaktivierung bzw. Verlängerung der Heidekrautbahn zum Karower Kreuz und/oder nach Berlin-Gesundbrunnen? Wenn ja, wie sieht dieser aus?

Antwort zu 3: Es gibt derzeit noch keinen Zeitplan, da vor einer abschließenden Bewertung noch Fragen zu klären sind. Darüber hinaus ist die Finanzierung des Vorhabens zu sichern. Die Niederbarnimer Eisenbahn (NEB) ist keine bundeseigene Bahn. Die Investition müsste damit durch die Länder Berlin und Brandenburg übernommen werden. Eine Einordnung der Investitionsmaßnahme in das Investitionsprogramm des Landes Berlin für den ÖPNV käme nach aktueller Beurteilung frühestens ab 2017 in Frage. Soll die Realisierung schneller erfolgen, wäre über eine Vorfinanzierung durch die NEB und Rückzahlung durch Berlin über den Trassenpreis zu verhandeln.

Frage 4: Treffen Berichte zu, wonach vorerst auf einen Ausbau der sog. Nordbahn zwischen dem Nordkreuz und Birkenwerder verzichtet werden soll? Wenn ja, wie soll die Weiterführung der Heidekrautbahn vom Ende der Stammstrecke in Wilhelmsruh nach Gesundbrunnen erfolgen?

Antwort zu 4: Die DB AG kann zurzeit noch keine konkreten Angaben über den Zeitpunkt der Wiederherstellung der Nordbahn zwischen Nordkreuz und Frohnau bzw. Landesgrenze/ Hohen Neuendorf machen. Diese Strecke wird allerdings weiterhin optional freigehalten.

Sollte es zu einer Entscheidung seitens des Landes Berlin zugunsten eines Wiederaufbaus und einer Wiederinbetriebnahme der NEB-Stammstrecke (Heidekrautbahn) von Basdorf nach Wilhelmsruh kommen, muss für eine verkehrlich und betrieblich sinnvolle Durchbindung nach Gesundbrunnen ein Teil der Nordbahn zwischen Wilhelmsruh und Bahnhof Schönholz neu wieder aufgebaut und ein Teil zwischen Bahnhof Schönholz und Nordkreuz/Gesundbrunnen angepasst werden.

Berlin, den 22. Juni 2010

In Vertretung

K r a u t z b e r g e r

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 28. Juni 2010)