

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Björn Wohler (CDU)

vom 19. Januar 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 21. Januar 2022)

zum Thema:

KaBoN 2026 | Mobilitätswende (I)

und **Antwort** vom 04. Februar 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 07. Feb. 2022)

Senatsverwaltung für
Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen

Herrn Abgeordneten Björn Wohlert (CDU)
über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin
über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/10696
vom 19.01.2022
über KaBoN 2026 I Mobilitätswende (I)

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

Frage 1:

Wann wurde die vom Senat beauftragte Mobilitäts- und Verkehrskonzeption für das KaBoN-Gelände beauftragt?

a) Wann wird diese durch wen fertig gestellt?

b) Wann und in welchem Format wird die Konzeption der Öffentlichkeit vorgestellt?

Antwort zu 1:

Die Mobilitäts- und Verkehrskonzeption für das geplante Wohnquartier mit rund 600 Wohnungen auf der westlichen Teilfläche des Geländes der ehemaligen Karl-Bonhoeffer-Nervenklinik wurde Anfang 2021 durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen beauftragt; das Bezirksamt Reinickendorf und die Gesobau AG waren beteiligt.

Der Auftrag sollte die Frage untersuchen, wie das geplante Wohnquartier perspektivisch erschlossen werden soll und ob bzw. in welchem Umfang die auf dem ehemaligen Klinikgelände vorhandenen Straßen genutzt werden können. Die Ergebnisse der Untersuchung liegen seit Ende August 2021 vor.

Eine eigenständige Veröffentlichung der Untersuchung ist bisher nicht vorgesehen. Die Ergebnisse fließen jedoch in die weiteren Planungen zum geplanten Wohngebiet

(Durchführung städtebaulichen Qualifizierungsverfahrens) ein und werden im Rahmen der geplanten Öffentlichkeitsbeteiligung den Bürgerinnen und Bürgern bekannt gemacht.

Frage 2:

Welche verkehrlichen Auswirkungen werden durch das erhöhte Verkehrsaufkommen aufgrund des geplanten Wohnungsbaus bis zum Jahr 2026 erwartet?

a) Welche Lösungen strebt der Senat mit Blick auf die Verkehrsführung auf dem KaBoN-Gelände an?

b) Wie wird der Autoverkehr künftig auf den Eichborndamm und die Ollenhauer Straße abfließen?

c) Wie wird die Verkehrssicherheit erhöht?

Antwort zu 2:

Der Wohnungsbau auf dem KaBoN-Gelände bietet die einmalige Chance ein verkehrsaarmes bzw. autofreies Wohngebiet zu schaffen. Das Gelände ist sowohl mit U- und S-Bahn als auch durch diverse Buslinien erschlossen. Es ist also davon auszugehen, dass sich die Erhöhung des Verkehrsaufkommens durch den geplanten Wohnungsbau in Maßen halten wird und zu keinem signifikant erhöhten Verkehrsaufkommen führen wird. Maßnahmen, wie die Errichtung einer Quartiersgarage oder eines Mobilitätshubs, sind damit sogar gegebenenfalls entbehrlich. Natürlich müssen Stellplätze für evtl. Car-Sharing und für Fahrräder vorgesehen werden. Diese Fragestellung wird auch Bestandteil des noch durchzuführenden städtebaulichen Qualifizierungsverfahrens sein. Die verkehrliche Erschließung des neuen Wohngebietes soll nach derzeitigem Stand von der Oranienburger Straße aus erfolgen. Gemäß der vorliegenden Verkehrsuntersuchung ist eine Leistungsfähigkeit der umliegenden Straßen gegeben, sodass die zu erwartenden Verkehre ohne größere Einschränkungen abfließen können. Es wird zudem eine ausreichende bis sehr gute Qualitätsstufe des Verkehrsablaufes am Knotenpunkt Oranienburger Straße / Blunckstraße / Zufahrt Karl-Bonhoeffer-Nervenklinik attestiert.

Frage 3:

Inwiefern wird der Senat sich dafür einsetzen, dass die finanziellen Mittel für die Unterhaltung des Straßenlandes erhöht werden, damit umliegende marode Straßen wie z.B. die Pannwitzstraße zügig saniert werden können?

Antwort zu 3:

Die Bezirke erhalten eine globale Zuweisung für die Unterhaltung des Straßenlandes, die sie nach eigenem Ermessen und eigener Prioritätensetzung einsetzen. Eine weitere Unterstützung durch den Senat ist aktuell nicht vorgesehen.

Frage 4:

Welche Ergebnisse hatten die Diskussionen des Senats zur Errichtung einer Quartiersgarage / eines Mobilitätshubs an einer Zufahrt zum Wohngebiet?

a) Mit wem wurden diesbezüglich Gespräche geführt?

b) Wie viele Stellplätze werden für Autos, Car-Sharing, Fahrräder und weitere Leihstationen geschaffen?

Antwort zu 4:

Der Gelände der Karl-Bonhoeffer-Nervenlinik ist sowohl mit U-/S-Bahn als auch durch diverse Buslinien erschlossen. Der Standort bietet somit die größte Chance für ein verkehrsaarmes bzw. verkehrsfreies Wohngebiet.

Die Errichtung einer Quartiersgarage an einer Zufahrt zum Wohngebiet wurde umfassend diskutiert und vor dem Hintergrund der geplanten Flächenzuteilungen, der Wahrung der denkmalgeschützten Gesamtanlage und dem Eingriff in den wertvollen Baumbestand zunächst wieder verworfen.

Ob und in welcher Dimension doch noch eine Quartiersgarage /ein Mobility Hub geplant wird, ist Bestandteil des geplanten und noch zu durchzuführenden städtebaulichen Qualifizierungsverfahrens für das neue Wohnquartier. Stellplätze für Car-Sharing-Angebote, etc. und Fahrräder werden natürlich vorgesehen.

Frage 5:

Wann und wie wird ein Kiezbuss als Zubringer zu den Bahnhöfen Karl-Bonhoeffer-Nervenlinik, Eichborndamm und Rathaus Reinickendorf (Ride-Sharing-System) eingerichtet?

Antwort zu 5:

Das Areal der Karl-Bonhoeffer-Nervenlinik ist derzeit laut Flächennutzungsplanung (FNP) eine Gemeinbedarfsfläche mit hohem Grünanteil mit dem Sonderzeichen Krankenhaus. Die Erschließung im ÖPNV erfolgt über den Hauptzugang an der Oranienburger Straße und die dort vorhandenen dichten Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs (Linien U8, S25, M21, X21). Die ÖPNV-Erschließung entspricht für die heutigen Verkehrsbedürfnisse vollständig den Anforderungen des Nahverkehrsplans und ist attraktiv im Sinne des Nahverkehrsplans. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass Teile der Flächen Karl-Bonhoeffer-Nervenlinik derzeit ungenutzt sind und andere Teile als Krankenhaus des Maßregelvollzugs nicht öffentlich zugänglich sind. Die meisten öffentlich zugänglichen Nutzungen befinden sich derzeit im gut fußläufigen erreichbaren Bereich um die im dichten Takt bediente Haltestelle Karl-Bonhoeffer-Nervenlinik.

Die Fußwege von dem neuen Wohnquartier zum ÖPNV an der Haltestelle S+U Karl-Bonhoeffer-Nervenlinik entsprechen nicht den Vorgaben des Nahverkehrsplans, da einerseits die Wegeentfernungen relativ lang sind und andererseits die Fußwegequalität entlang des Krankenhauses des Maßregelvollzugs und der Waldflächen noch nicht den Anforderungen an eine gendergerechte Verkehrsplanung entspricht. Es ist daher in den weiteren Verfahrensschritten ein ÖPNV-Verkehrskonzept in Abstimmung mit dem ÖPNV-Aufgabenträger bei der SenUMVK sowie der BVG zu erarbeiten, welches Lösungsmöglichkeiten für die oben beschriebenen Problemstellungen aufzeigt. Hierbei ist auch die Frage der Schaffung von für Standardlinienbusse befahrbaren (d.h. ausreichend bemessenen)

Straßenzügen auf dem Gelände der Karl-Bonhoeffer-Nervenlinik zu klären. Eine Erschließung mit kleinen Zubringerfahrzeugen zum Angebot des ÖV (Ride-Sharing-System) aufgrund ungeeigneter Straßenflächen – wie in der Frage vorgeschlagen – wird der zu erwartenden Nachfrage vermutlich nicht gerecht und stellt damit auch keinen qualitätsvollen ÖPNV dar. Zum gegenwärtigen Stand können daher noch keine Angaben zu Art und Zeitplan einer über den Status quo hinausgehenden ÖPNV-Erschließung getroffen werden.

Frage 6:

Inwiefern wird sich der Senat als Auftraggeber der Bahn und mit Blick auf die Wohnungsbaupläne auf dem KaBoN-Gelände für eine Beschleunigung des zweigleisigen Ausbaus der S25 sowie die Vorverlegung des S-Bahnhofes Karl-Bonhoeffer-Nervenlinik an die Ollenhauer Straße einsetzen?

a) Wann werden die Maßnahmen nach aktuellem Stand umgesetzt?

b) Was wird der Senat unternehmen, um bereits vor deren Umsetzung die Barrierefreiheit am S-Bahnhof herzustellen?

Antwort zu 6:

Das Vorhaben zum zweigleisigen Ausbau der S25 im Abschnitt Schönholz-Tegel-Hennigsdorf genießt eine hohe Priorität und ist im Nahverkehrsplan Berlin 2019-2023 enthalten. Die Zweigleisigkeit stellt die infrastrukturelle Voraussetzung für die Einführung eines 10-Minuten-Taktes dar.

Dieses Vorhaben steht im unmittelbaren Zusammenhang mit dem ebenfalls gewünschten Ausbau der Kremmener Bahn für eine direkte Führung des Prignitz-Expresses (RE6) von Neuruppin über Hennigsdorf bis Gesundbrunnen. Beide Vorhaben werden zurzeit gemeinsam mit dem Land Brandenburg, dem VBB und der Deutschen Bahn im Rahmen der Untersuchungen für das Entwicklungskonzept i2030 intensiv geprüft.

Darin inbegriffen sind auch Untersuchungen für die Verschiebung des S-Bahnhofes Karl-Bonhoeffer-Nervenlinik in Richtung Osten (Ollenhauerstraße) zur Verbesserung der direkten Umsteigebeziehung zur U-Bahnlinie U8 und den dort verkehrenden Buslinien. Da es sich hierbei um einen kompletten, barrierefrei zugänglichen Bahnhofsneubau mit zwei Bahnsteiggleisen handelt, soll die Stationsverlegung im Zusammenhang mit dem zweigleisigen Streckenausbau im Rahmen von i2030 realisiert werden.

a) Derzeit laufen noch Untersuchungen zur Trassierungsplanung sowie Voreinschätzungen zur Wirtschaftlichkeit des Gesamtvorhabens. Aufgrund von zuletzt deutlich gestiegenen Kostenannahmen für die Realisierung des Gesamtvorhabens in diesem Korridor konnte bislang noch keine Finanzierung der weiteren Planungsphasen gesichert werden. Zielstellung bleibt die Erstellung der Vor- und Entwurfsplanung sowie der erforderlichen Nutzen-Kosten-Untersuchungen in den kommenden Jahren.

Aufgrund der noch erheblichen Planungs-, Genehmigungs- und Finanzierungsprozesse können gegenwärtig keine verbindlichen Aussagen für Umsetzungstermine getroffen werden. Da die Ausbauprojekte für den Regional- und S-Bahn-Verkehr in diesem Korridor sowohl infrastrukturell wie auch betrieblich eng miteinander verknüpft sind, kann auch für die Inbetriebnahme des zweigleisigen Ausbaus und der damit verbundenen Taktverdichtung auf der

nördlichen S25 gegenwärtig nur der unverbindliche Ausblick für Mitte der 2030er Jahre genannt werden.

b) Eine Herstellung der Barrierefreiheit für den S-Bahnhof Karl-Bonhoeffer-Nervenlinik steht aufgrund der geplanten Verschiebung der Station an die Ollenhauerstraße in direktem Zusammenhang zu dem oben erwähnten Stationsneubau im Rahmen des i2030-Vorhabens. Erst mit den Planungen zur Verschiebung und dem zweigleisigen Ausbau der Station kann auch der barrierefreie Zugang exakt positioniert werden.

Eine vorgezogene Errichtung eines Aufzugs am heutigen Zugang würde ebenfalls ein längeres Planungs- und Genehmigungsverfahren durchlaufen und erhebliche Kosten verursachen. Die Finanzierung würde komplett zu Lasten Berlins gehen. Als entscheidender Nachteil käme hinzu, dass der Aufzug bereits einige Jahre später wieder rückgebaut werden müsste, wodurch diese Maßnahme aus Senatsicht nicht zu rechtfertigen wäre.

Berlin, den 4.2.22

In Vertretung

Prof. Petra Kahlfeldt

.....

Senatsverwaltung für
Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen