

19. Wahlperiode

## **Schriftliche Anfrage**

**des Abgeordneten Björn Wohlert (CDU)**

vom 03. August 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 04. August 2022)

zum Thema:

**KaBoN 2026 | Mobilitätswende (II)**

und **Antwort** vom 23. August 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 24. August 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. 19/12787  
vom 03.08.2022  
über KaBoN 2026 I Mobilitätswende (II)

---

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

Frage 1:

Welche Ergebnisse hatte die vom Senat beauftragte Mobilitäts- und Verkehrskonzeption für das KaBoN-Gelände?  
Warum wurden diese Ergebnisse nicht nach Fertigstellung im August 2021 der Öffentlichkeit vorgestellt?

Antwort zu 1:

Die Mobilitäts- und Verkehrskonzeption für das geplante Wohnquartier mit rd. 600 Wohnungen auf der westlichen Teilfläche des Geländes der ehemaligen Karl-Bonhoeffer-Nervenlinik wurde Anfang 2021 durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen beauftragt. Das Bezirksamt Reinickendorf und die GESOBAU AG waren beteiligt. Die Konzeption legt dar, wie das geplante Wohnquartier perspektivisch erschlossen werden kann und ob bzw. in welchem Umfang die auf dem ehemaligen Klinikgelände vorhandenen Straßen genutzt werden können. Zudem wurden überschlägige Kosten für einen möglichen Ausbau der Erschließungsstraße benannt.

Eine eigenständige Veröffentlichung der Untersuchung ist bisher nicht vorgesehen. Die Ergebnisse fließen jedoch in die weiteren Planungen zum geplanten Wohngebiet (Durchführung eines Werkstattverfahrens) ein.

Frage 2:

Welchen Vorteil sieht der Senat für Berufspendler, gehbehinderte Menschen und Familien mit mehreren Kindern bei der Entwicklung eines weitgehend autofreien Quartiers?

- a. Welche Maßnahmen plant der Senat, um den Autoverkehr mit emissionsarmen Antriebstechnologien rund um das KaBoN-Gelände zu fördern?
- b. Wie viele Ladesäulen für Elektrofahrzeuge sollen entstehen?

Antwort zu 2:

Das Gelände der Karl-Bonhoeffer-Nervenklinik ist sowohl mit U-/S-Bahn als auch durch diverse Buslinien erschlossen. Die sehr gute Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) bietet nicht nur eine besondere Chance, das Quartier autoarm und in Teilen autofrei zu entwickeln, sondern für die genannten Gruppen sehr gute Möglichkeiten, die Mobilität über öffentliche Verkehrsmittel sicherzustellen. Das erhöht auch den Wohnwert des geplanten Wohnquartiers.

Die Quartiersentwicklung ist eingebettet in die stadtweiten Programme zur Entwicklung der Elektromobilität und der Versorgung mit ausreichender Ladeinfrastruktur. Bei der weiteren Planung des Wohnquartiers wird im Zusammenhang mit der Erstellung von notwendigen Stellplätzen deren Ausstattung mit Lademöglichkeiten geprüft werden.

In unmittelbarer Nähe des Karl-Bonhoeffer-Quartiers befindet sich derzeit im öffentlichen Raum ein Standort für eine Ladeeinrichtung mit zwei Ladepunkten im Auftrag des Landes Berlin in Prüfung.

Frage 3:

Welche Gespräche mit welchem Inhalt hat der Senat mit der BVG, um sich auf das städtebauliche Qualifizierungsverfahren vorzubereiten, bislang geführt?

- a. Wie bewerten der Senat und die BVG nach aktuellem Planungsstand die Schaffung von für Standardlinienbusse befahrbaren Straßenzügen auf dem KaBoN-Gelände?
- b. Wieso würde ein Kiezbuss als Zubringer zu den Bahnhöfen Karl-Bonhoeffer-Nervenklinik, Eichborndamm und Rathaus Reinickendorf (Ride-Sharing-System) aus Sicht des Senats und ggf. der BVG keine geeignete Alternative mit Blick auf die zu erwartende Nachfrage und einen qualitätsvollen ÖPNV darstellen?

Antwort zu 3:

Dem Senat liegen hierzu keine Informationen vor. Es sind senatsseitig aktuell keine Gespräche mit der BVG zur Vorbereitung des städtebaulichen Qualifizierungsverfahren bekannt.

Frage 4:

Was hat der Senat im Jahr 2022 bislang unternommen, damit eine Beschleunigung des zweigleisigen Ausbaus der S25 sowie die Vorverlegung des S-Bahnhofes Karl-Bonhoeffer-Nervenklinik an die Ollenhauer Straße erfolgen kann?

- a. Welche Ergebnisse hatten die gemeinsamen Prüfungen des Landes Berlin mit Brandenburg, dem VBB und der Deutschen Bahn im Rahmen der Untersuchungen für das Entwicklungskonzept i2030?
- b. Wann werden die Untersuchungen zur Trassierungsplanung sowie Voreinschätzungen zur Wirtschaftlichkeit des Gesamtvorhabens, die Erstellung der Vor- und Entwurfsplanung und die erforderlichen Nutzen-Kosten-Untersuchungen abgeschlossen?

- c . Wie lange würde die Herstellung von Barrierefreiheit im derzeitigen Bestandsgebäude des S-Bahnhofes Karl-Bonhoeffer-Nervenlinik dauern?
- d . Wie hoch wären die Kosten für eine solche kurzfristige Maßnahme im Verhältnis zu den Kosten des Gesamtvorhabens auf der S25?
- e . Inwiefern führt der "unverbindliche Ausblick für Mitte der 2030er" für den Abschluss des Gesamtvorhabens auf der S25 zu der Erkenntnis, dass sich ein barrierefreier Ausbau des S-Bahnhofes Karl-Bonhoeffer-Nervenlinik nicht lohnen würde?
- f . Welches alternative Mobilitätsangebot wird für gehbehinderte Menschen und Familien mit Kinderwagen bis dahin geschaffen?

Antwort zu 4:

Im Rahmen der in i2030 für den Korridor Nord-West durchgeführten Untersuchungen wurden die Umsetzungsmöglichkeiten der verkehrlichen Ziele „Direkteinbindung der Regionalverkehrslinien des Prignitz-Express (RE6, RB55) von Hennigsdorf über Berlin Tegel nach Berlin Gesundbrunnen“ sowie „Ausbau der S25 zwischen Schönholz und Tegel für einen 10-Minuten-Takt“ geprüft.

Im Ergebnis der im Rahmen der Grundlagenermittlung durchgeführten Untersuchungen musste in diesem Jahr vom i2030-Lenkungskreis die Zielstellung „Direkteinbindung der Regionalverkehrslinien des Prignitz-Express (RE6, RB55) von Hennigsdorf über Berlin Tegel nach Berlin Gesundbrunnen“ verworfen werden. Grund sind die hohen Ausbaukosten im innerstädtischen Umfeld, die für den Ausbau des Regionalverkehrs parallel zur S25 nötig wären. Damit wäre der Nachweis einer notwendigen volkswirtschaftlichen Förderwürdigkeit gegenüber dem Bund verfehlt worden. Neben der Förderwürdigkeit haben sich zunehmende Schwierigkeiten bei den größeren Eingriffen im innerstädtischen Bereich sowie bezüglich Fahrplanrobustheit und Leit- und Sicherungstechnik bei Mischbetrieb zwischen S-Bahn und Regionalverkehr auf einer gemeinsamen Strecke – wie für den Abschnitt nördlich von Tegel ursprünglich vorgesehen – herauskristallisiert. Zur Verbesserung der Schienenverbindung von Hennigsdorf in die Berliner Innenstadt wurde durch den i2030-Lenkungskreis beschlossen, die Ausbauplanungen für die S25 zu erweitern und den 10-Minuten-Takt der S-Bahn zwischen Berlin-Schönholz und Hennigsdorf mit neuer Verkehrsstation Berlin Borsigwalde zu planen.

Im Ergebnis der vorgenannten Entscheidung des i2030-Lenkungskreises ist vorgesehen, in diesem Jahr einen Finanzierungsvertrag zwischen den Ländern Berlin und Brandenburg und den beteiligten Eisenbahninfrastrukturunternehmen der DB über die Vorplanung abzuschließen, um mit der Vorplanung beginnen zu können. Im Zuge der Vorplanung wird als eine Teilleistung die Trassierung erstellt. Aktuell ist davon auszugehen, dass die Vorplanung bis Ende 2025 abgeschlossen wird. Nach der Erstellung der Vorplanung schließt sich der Prozess der abschließenden Variantenentscheidung und Finanzierungssicherung für die folgenden Planungsphasen (Entwurfsplanung / Genehmigungsplanung) an. Verlässliche Zeitpläne für den Abschnitt dieser Planungsphasen liegen daher zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht vor. Die Bewertung der Wirtschaftlichkeit ist ein laufender Prozess, in den kontinuierlich Erkenntnisse aus der fortschreitenden Planung einfließen, der mit dem Bund als Fördermittelgeber abgestimmt werden muss und der erst auf Basis der Ergebnisse der Genehmigungsplanung abgeschlossen werden kann.

Für die Planung der S25-Nord wird derzeit zur Verbesserung der Umsteigesituation und Verkürzung der Umsteigewege eine Verschiebung der Verkehrsstation „Karl-Bonhoeffer-Nervenlinik“ in Richtung Ollenhauerstraße unterstellt. Im Zuge der Errichtung der Verkehrsstation an einem geänderten Standort wird dort auch die Barrierefreiheit hergestellt. Ein barrierefreier Umbau der bestehenden Verkehrsstation „Karl-Bonhoeffer-Nervenlinik“ ist nicht Teil der aktuellen Untersuchungen im Zusammenhang mit dem Ausbau der S25-Nord, so dass dafür keine Erkenntnisse zu Zeitdauer und Kosten vorliegen.

Berlin, den 23.8.22

In Vertretung

Gaebler

.....

Senatsverwaltung für  
Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen