

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Torsten Hofer (SPD)

vom 18. Januar 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 18. Januar 2023)

zum Thema:

Heidekrautbahn – Bahnübergänge für den Geh- und Radverkehr

und **Antwort** vom 01. Februar 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 02. Februar 2023)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Torsten Hofer (SPD)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/14631
vom 18. Januar 2023

über Heidekrautbahn - Bahnübergänge für den Geh- und Radverkehr

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

Frage 1:

Wie steht der Senat zur Stellungnahme des Bezirksamts Pankow zur Wiederinbetriebnahme der Stammstrecke der NEB Berlin-Wilhelmsruh-Basdorf (Drucksache VIII-0956 der BVV Pankow), insbesondere zur Forderung, bei km 1,345 „Humboldt-Spur“ einen Bahnübergang gemäß den landesplanerischen Zielen des „Grünen Bandes“ (Mauerweg) für den Geh- und Radverkehr einzurichten, da dieser Weg seit 2019 Bestandteil des Vorrangnetzes der Radverkehrs des Senats von Berlin ist? Wie stellt sich der Senat die Kreuzung dieses Vorrangwegs mit der Bahnlinie vor? Warum hat der Senat die Planung nicht vorangetrieben (denn nach Allgemeinem Zuständigkeitsgesetz fallen die Planung und der Bau von übergeordneten, insbesondere touristischen oder dem überbezirklichen Verkehr dienenden selbstständigen Geh- und Radwegen oder Radschnellverbindungen, sowie kreuzungsrechtliche Vereinbarungen für Kreuzungen von Verkehrswegen in die Zuständigkeit der Hauptverwaltung)?

Antwort zu 1:

Der Senat hatte an dieser Stelle ursprünglich eine Ergänzungsrouten des alten Radverkehrsnetzes („Übergeordnetes Fahrradrouthenetz“) vorgesehen, die im neuen, mit dem Radverkehrsplan von 2021 eingeführten Radverkehrsnetz auch noch vorgesehen und mit einer Vorrangroute kombiniert worden ist. Zudem gab es hier Planungen für einen der grünen Hauptwege für den Fußverkehr („Humboldt-Spur“), für den im Rahmen der Vorabstimmungen zur Wiederinbetriebnahme der Stammstrecke der NEB Berlin-Wilhelmsruh-Basdorf („Heidekrautbahn“) anfangs auch ein Bahnübergang über die Heidekrautbahn vorgesehen

war. Im Laufe der Abstimmungen zur Wiederinbetriebnahme der Heidekrautbahn kam von Seiten des Bezirksamts Pankow der Wunsch nach einem weiter nördlich gelegenen Bahnübergang im Bereich des km 1,704 („Friedhof Pankow/CVJM“), also ca. 350 m weiter nordöstlich. Weiterhin ist in der Nähe der Bahnübergang Lessingstraße vorgesehen (km 1,072, also ca. 270 m weiter südwestlich). Angesichts der relativ geringen Abstände zu diesen Bahnübergängen, der Vorgabe des Eisenbahnrechts, die Zahl der schienengleichen Bahnübergänge möglichst gering zu halten sowie der hohen Kosten für eine solche zusätzliche Bahnquerung wird ein zusätzlicher Bahnübergang im Bereich des km 1,345 derzeit von Seiten der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz nicht mehr favorisiert. Da die betroffene Radverkehrs-Vorrangroute, die etwas weiter östlich ohnehin nach Süden abknicken soll, auch über den Bahnübergang Lessingstraße geführt werden kann, und nur die am Nordgraben weiterführende Radverkehrs-Ergänzungsrouten von dem zusätzlichen Bahnübergang im Bereich des km 1,345 abhängt, ist die Herstellung dieser Querungsmöglichkeit momentan weniger vordringlich. Die Zuständigkeit für Planung und Bau von übergeordneten, dem überbezirklichen Verkehr dienenden selbständigen Geh- und Radwegen wurde erst Ende 2019 der Hauptverwaltung zugewiesen. Die kurze Zeit, die seit der angesprochenen Änderung des Allgemeinen Zuständigkeitsgesetzes im Herbst 2019 vergangen ist, und die oben angesprochene Prioritätensetzung waren Ursachen dafür, dass hier bisher keine Planung für einen Geh- und Radweg erstellt worden ist.

Frage 2:

Wieso ist der Vorrangweg des Radverkehrs, der im Radwegenetz des Senats von 2019 noch von Tegel nach Friedrichsfelde entlang der Trasse der ehemaligen Industriebahn Tegel – Friedrichsfelde führte und die Stammstrecke der Heidekrautbahn bei km 3,3 kreuzte, im Bereich des ehemaligen Grenzstreifens nicht mehr ausgewiesen?

Antwort zu 2:

Weder im alten Radverkehrsnetz („Übergeordnetes Fahrradrouthenetz“) noch im neuen, mit dem Radverkehrsplan von 2021 eingeführten Radverkehrsnetz ist hier eine Routenführung für den Radverkehr vorgesehen. Grund ist die periphere Lage der ehemaligen Industriebahn, die an den Wohngebieten in Rosenthal und am Märkischen Viertel nördlich vorbeiführt, und der hohe bauliche Aufwand, den der Bau eines Radwegs hier nicht nur wegen der neu herzustellenden Querung der Heidekrautbahn bedeuten würde. Hinzu kommen topographische Schwierigkeiten mit dem Höhensprung im Grenzbereich sowie die mittlerweile auf der alten Bahntrasse vorhandenen Fremdnutzungen, die eine durchgehende Begeh- und Befahrbarkeit ausschließen. Es gibt allerdings Überlegungen, für den etwas weiter nördlich die Heidekrautbahn querenden Mauerweg durch den Bau einer Brücke über die Heidekrautbahn eine sicherere und attraktivere Querungsmöglichkeit für den Verkehr zwischen Berlin und

Schildow zu schaffen, von der dann möglicherweise auch der Radverkehr in Ost-West-Richtung profitieren könnte. Angesichts der für jeden Wegebau in diesem Bereich erforderlichen Eingriffe in Natur und Landschaft lässt sich jedoch noch nicht voraussehen, ob hier eine Querung der Heidekrautbahn realisiert werden kann.

Berlin, den 01.02.2023

In Vertretung

Dr. Meike Niedbal
Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz