

19. Wahlperiode

## **Schriftliche Anfrage**

**des Abgeordneten Kristian Ronneburg (LINKE)**

vom 14. November 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 14. November 2024)

zum Thema:

**Nutzen-Kosten-Untersuchung der Heidekrautbahn**

und **Antwort** vom 25. November 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 2. Dezember 2024)

Senatsverwaltung für  
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt  
IV A 2-5  
Fernruf: 9025-1723

Herrn Abgeordneten Kristian Ronneburg (LINKE)  
über  
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t  
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/20877  
vom 14.11.2024  
über Nutzen-Kosten-Untersuchung der Heidekrautbahn

---

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

Frage 1:

Ist es zutreffend, dass die Reaktivierung Wilhelmsruh-Gesundbrunnen in der Nutzen-Kosten-Untersuchung in der Skizze zwar dargestellt, aber im Text nicht erwähnt wird. Wenn ja, warum ist das so?

Frage 4:

Ist es zutreffend, dass in der Nutzen-Kosten-Untersuchung für die Teilstrecke Wilhelmsruh – Gesundbrunnen keine Angebotslinie vorgesehen ist, obwohl offensichtlich ist, dass Direktfahrten nach Gesundbrunnen deutlich mehr Fahrgäste anziehen werden als der Umsteigezwang in Wilhelmsruh? Wenn ja, wie wird das begründet?

Antwort zu 1 und 4:

Die Fragen 1 und 4 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Aus der Frage geht nicht hervor, um welche Skizze und welchen Text es geht. Daher wird davon ausgegangen, dass sich die Frage auf die Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) zur Reaktivierung der Stammstrecke der Heidekrautbahn bezieht.

Die NKU für die Reaktivierung der Stammstrecke und die Verlängerung über die Nordbahn nach Gesundbrunnen erfolgt in zwei Stufen. In der ersten Stufe ist eine Linie zwischen Wilhelmsruh und Basdorf vorgesehen. Die Verlängerung von Wilhelmsruh nach Gesundbrunnen

ist dann in der zweiten Stufe geplant. Demzufolge wird es mit Inbetriebnahme der zweiten Stufe auch Direktfahrten nach Gesundbrunnen geben.

Frage 2:

Ist sichergestellt, dass die Kosten für die Reaktivierung und den Ausbau des Abschnitts Wilhelmsruh – Abzweig Bornholmer Straße nur zu einem geringen Teil dem Projekt Heidekrautbahn angelastet werden, denn der Abschnitt Schönholz (Abstellanlage des Fernverkehrs) – Abzweig Bornholmer Straße soll gleichzeitig oder vorher in Betrieb gehen, und künftige Hauptnutzer werden der Fern- und Regionalverkehr auf dem direkten Weg der Nordbahn Gesundbrunnen – Birkenwerder sein?

Antwort zu 2:

Ja.

Frage 3:

Ist es zutreffend, dass in der Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) die Verkehrszellen Gesundbrunnen (als vorübergehend sinnvollem Endpunkt der Angebotslinie, bevor sie später mit geeigneten Fahrzeugen weiter nach Süden verlängert wird) und die darüber hinaus erreichbaren Verkehrszellen entlang der Nord-Süd-Verbindung (Hauptbahnhof, Potsdamer Platz, Südkreuz) und die mit Umsteigen erreichbaren Verkehrszellen entlang des S-Bahn-Rings nicht einbezogen sind? Wenn ja, warum ist das so? In welcher Weise sind die Quell- und Zielpunkte im Berliner Stadtgebiet berücksichtigt?

Antwort zu 3:

Nein, aufgrund der räumlichen Wirkung der Maßnahme sind alle Verkehrszellen des Berliner Verkehrsmodells berücksichtigt.

Frage 5:

Ist es zutreffend, dass in der Nutzen-Kosten-Untersuchung die Angebotslinie der Stammstrecke ihren nördlichen Endpunkt in Basdorf hat, obwohl sie mit dem Umsteigezwang in Basdorf gegenüber den Karower Linien, die ihre Endpunkte in Groß Schönebeck und Wensickendorf/Schmachtenhagen haben, in ihrer Wirkung benachteiligt wird? Wenn ja, wie wird das begründet?

Antwort zu 5:

Die Linie der ersten Stufe fährt zwischen Wilhelmsruh und Basdorf. Die Integration der Streckenäste nördlich von Basdorf ist erst in der zweiten Stufe vorgesehen. In der ersten Stufe bestehen im Knoten Basdorf direkte Anschlüsse zu den anderen Linien, so dass eine Durchbindung über Basdorf hinaus nicht erforderlich ist.

Frage 6:

Ist es zutreffend, dass in der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung für die Stammstrecke nur ein 30-min-Takt angenommen und zur Inbetriebnahme sogar nur ein 60-min-Takt geplant wird? Wenn ja, wie wird das begründet? Warum wurde nicht ein attraktiver 15-min-Takt angesetzt, zumal die Bahn einen bedeutenden Teil der Großsiedlung Märkisches Viertel mit erschließt?

Antwort zu 6:

Für die Linie Wilhelmsruh-Basdorf ist in der ersten Stufe ein 60-Minuten-Takt kapazitätsmäßig ausreichend, in der zweiten Stufe ist kapazitätsmäßig dann ein 30-Minuten-Takt erforderlich. Der 30-Minuten-Takt ist ausreichend, da das Märkische Viertel lediglich tangiert wird.

Frage 7:

Wie wurde der öffentliche Verkehr im Märkischen Viertel berücksichtigt? Welche Verbesserungen z. B. durch Straßenbahn oder U-Bahn mit Ausrichtung auf die Station Rosenthal der Heidekrautbahn wurden einbezogen?

Antwort zu 7:

Die in den Planwerken des Senats enthaltene potenzielle U-Bahn- und Straßenbahnverlängerung dürfen laut Verfahrensanleitung der standardisierten Bewertung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) nicht unterstellt werden, weil die Stammstrecke deutlich früher realisiert wird. Das bereits bestehende Angebot im Busverkehr ist berücksichtigt.

Frage 8:

Wird sichergestellt, dass bisher unberücksichtigte positive Wirkungen, auf die in den Fragen 1 bis 7 hingewiesen wurde, in eine überarbeitete NKU einfließen? Wird die Senatsverwaltung den Gutachter entsprechend instruieren? Wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 8:

Die positiven Wirkungen durch die Reaktivierung der Heidekrautbahn sind in der NKU berücksichtigt. Alle im Rahmen der Standardisierten Bewertung möglichen und sinnvoll anwendbaren Nutzenkomponenten sind enthalten.

Frage 9:

Welchen Arbeitsstand hat die Aktualisierung der NKU? Wann wird sie fertig?

Antwort zu 9:

Die vorläufige Bewertung der ersten Stufe ist abgeschlossen. Erst mit Vorliegen der Planfeststellungsbeschlüsse für die Streckenanteile in Berlin und Brandenburg kann die NKU finalisiert werden.

Für die zweite Stufe von Wilhelmsruh bis Gesundbrunnen läuft die Untersuchung noch. Der Abschluss der Ersteinschätzung wird im nächsten Jahr erwartet.

Berlin, den 25.11.2024

In Vertretung

Johannes Wieczorek  
Senatsverwaltung für  
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt