

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Kristian Ronneburg (LINKE)

vom 22. Mai 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 26. Mai 2025)

zum Thema:

Sanierung der Ollenhauerstraße und der Eisenbahnüberführung Karl-Bonhoeffer-Nervenklinik (II)

und **Antwort** vom 10. Juni 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 11. Juni 2025)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

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. 19/22690
vom 22.05.2025
über Sanierung der Ollenhauerstraße und der Eisenbahnüberführung Karl-
Bonhoeffer-Nervenklinik (II)

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft (zum Teil) Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl um eine sachgerechte Antwort bemüht und hat daher das zuständige Bezirksamt Reinickendorf von Berlin sowie die Deutsche Bahn AG (DB) um Stellungnahmen gebeten. Sie werden in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Was spricht dagegen, den neuen S-Bahnsteig Karl-Bonhoeffer-Klinik direkt mittig über die Ollenhauerstraße zu verlegen, wenn er ohnehin – richtigerweise – Richtung Osten verlegt wird?

Antwort zu 1:

Der S-Bahnhof Karl-Bonhoeffer-Nervenklinik soll im Rahmen des geplanten zweigleisigen Ausbaus der S25 (Abschnitt Schönholz-Hennigsdorf) um ca. 150 m in Richtung Osten an die Ollenhauerstraße verschoben werden. Zusätzlich soll vom östlichen Bahnsteigende eine Personenüberführung über die Ollenhauerstraße errichtet werden, so dass der Bahnsteig dann künftig direkt von beiden Seiten der Ollenhauerstraße ohne zusätzliche Straßenquerung

erreichbar sein wird. Damit wird insbesondere auch die Umsteigebeziehung zum U-Bahnhof Karl-Bonhoeffer-Nervenklinik verbessert.

Aufgrund der beengten Platzverhältnisse für die Bahntrasse im Bereich der Eisenbahnüberführung (EÜ) Ollenhauerstraße sowie voraussichtlich deutlich höherer Baukosten wurde eine mittige Lage des S-Bahnsteigs über die Ollenhauerstraße nicht in Betracht gezogen. Zudem soll auch nach der Verschiebung der Verkehrsstation ein direkter Zugang zum S-Bahnsteig vom Saalmannsteig/Saalmannstraße angelegt werden.

Frage 2:

Was spricht dagegen, den Bahndamm, die Eisenbahnüberführung und den Bahnsteig so hoch zu legen, dass alles hoch genug für die Straßenbahndurchfahrt ist, wenn die Straße wegen der U-Bahn-Überdeckung nicht abgesenkt werden kann?

Antwort zu 2:

Die Deutsche Bahn AG teilt hierzu mit:

„Für die Deutsche Bahn AG als Vorhabenträgerin und Bauherrin wäre mit einer Höherlegung des Bahndamms ein erheblicher Kosten- und Flächenbedarf verbunden. Im Rahmen der noch zu erstellenden Vor- und Entwurfsplanung für die Verschiebung des S-Bahnhofs Karl-Bonhoeffer-Nervenklinik wird geprüft, ob und unter welchen Bedingungen die Herstellung einer vom Land Berlin bestellten lichten Höhe von 5,00 m unter der EÜ Ollenhauerstraße erreicht werden kann. Dies hängt unter anderem auch davon ab, ob und in welchem Umfang Anpassungen am Bestandsbauwerk möglich bzw. erforderlich sind.“

Frage 3:

Wie sind die Zuständigkeiten beim Kreuzungsbauwerk und der Bahnsteigverlegung? Wie weit sind die Absprachen oder Vereinbarungen zwischen Senat und DB AG gediehen? Wie weit sind die Planungen zur Verlegung bzw. zum Neubau des S-Bahnhofs Karl-Bonhoeffer-Nervenklinik fortgeschritten, um kurze, barrierearme Umsteigewege zwischen S- und U-Bahn zu ermöglichen? Welche Meilensteine sind wann geplant?

Antwort zu 3:

Die Deutsche Bahn AG teilt hierzu mit:

„Das Kreuzungsbauwerk sowie die sonstigen Bahnanlagen befinden sich im Eigentum und in Verantwortung der DB InfraGO AG. Das Land Berlin hat die Verschiebung des S-Bahnhofs Karl-Bonhoeffer-Nervenklinik in Richtung Ollenhauerstraße bei der DB AG bestellt. Die DB AG stimmt mit dem Land Berlin die Prämissen für die Weiterentwicklung dieser Infrastruktur ab. Das Vorhaben zum zweigleisigen Ausbau der S25 befindet sich derzeit im Vergabeverfahren der Vorplanung. Mit dem Abschluss der Vorplanung kann frühestens im Jahr 2027 gerechnet werden.“

Frage 4:

Bleibt das Anschlussgleis von Alt-Reinickendorf zum Industriegelände erhalten? Oder welche Änderungen sind geplant?

Antwort zu 4:

Für die Deutsche Bahn AG und das Land Berlin ist es wichtig, dass die Schienenanbindung für das Gewerbegebiet Miraustraße/Holzhauser Markt auch weiterhin besteht, so dass das Anschlussgleis erhalten bleibt.

Frage 5:

Ist es sinnvoll, die Ollenhauerstraße jetzt ohne Berücksichtigung der künftigen Straßenbahn umzugestalten und einige Jahre später erneut für die Straßenbahn umzubauen? Wäre es nicht besser, eine gemeinsame Planung, die die Straßenbahntrasse freihält, anzugehen?

Antwort zu 5:

Das Bezirksamt Reinickendorf von Berlin antwortet hierzu:

„Es ist in der Regel immer sinnvoll, bei solchen Infrastrukturprojekten eine langfristige und ganzheitliche Planung zu verfolgen. So können Kosten, Ressourcen und Verkehrsbeeinträchtigungen minimiert werden, und die Infrastruktur kann effizienter und nachhaltiger gestaltet werden.

Derzeit ist die Bauplanungsunterlage (BPU) für die Sanierung der Ollenhauerstraße, den Abschnitt Kögelstraße bis Reinickes Hof betreffend, bei der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen zur Prüfung. Eine Bestätigung der BPU sowie eine entsprechende Finanzierungszusage steht noch aus. Der Bereich der Ollenhauerstraße von Kurt-Schumacher-Platz bis Kögelstraße wurde aufgrund der geplanten Straßenbahn mit Aufstellanlage zurückgestellt, da hier noch keine Detailplanung vorliegt. Somit könnte dieser Abschnitt zu einem späteren Zeitpunkt zusammen mit der BVG seitens der Senatsverwaltung umgesetzt werden.“

Frage 6:

Wie wird sichergestellt, dass im Bereich der Abstellanlage nahe dem Kurt-Schumacher-Platz genügend absperreffreie Fußgängerquerungen vorhanden sein werden?

Antwort zu 6:

Das Bezirksamt Reinickendorf von Berlin teilt hierzu mit:

„Wie bereits in Beantwortung der Frage 5 dargestellt, ist dieser Bereich derzeit nicht Bestandteil der Bauplanungsunterlage. Somit kann seitens des Bezirksamtes hierzu noch keine Aussage getroffen werden.“

Frage 7:

Was spricht dagegen, die Radwege im Interesse der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer*innen durchgehend auf der Fahrbahn anzulegen, zumal die Fahrbahn überall ausreichend breit ist?

Frage 8:

Wie wird sichergestellt, dass die Sanierungsplanungen für die Ollenhauerstraße mit den übergeordneten Planwerken (z. B. Nahverkehrsplan, Radverkehrskonzepte) abgestimmt sind? Welche konkreten Maßnahmen sind vorgesehen, um den Belangen des Radverkehrsnetzes Rechnung zu tragen?

Antwort zu 7 und 8:

Das Bezirksamt Reinickendorf von Berlin teilt hierzu mit:

„Die Planung des zukünftigen Radverkehrs auf der Ollenhauerstraße wurde unter Berücksichtigung der Belange aller Verkehrsteilnehmenden (MIV, Rad-/Fußverkehr, Parken) und unter Berücksichtigung der vorhandenen Rahmenbedingungen (z.B. Baumbestand, Beleuchtung, Platzverhältnisse) vorgenommen, um eine optimale und sichere Führung des Radverkehrs unter Beachtung des Mobilitätsgesetzes zu gewährleisten. Beide Formen der Radverkehrsführung (auf der Fahrbahn sowie straßenbegleitend) entsprechen den Regeln der Technik und erfüllen die Sicherheitsstandards. Die Planung wurde mit allen Beteiligten (u.a. Senatsverwaltung, BVG, Berliner Wasserbetriebe, Polizei, Feuerwehr) abgestimmt.“

Frage 9:

Wie sieht der detaillierte Zeitplan für die Sanierung der Ollenhauerstraße aus? Welche Bauabschnitte sind vorgesehen und in welcher Reihenfolge sollen sie in Abstimmung mit dem Senatsvorhaben Straßenbahnplanung laut Nahverkehrsplan umgesetzt werden?

Antwort zu 9.:

Das Bezirksamt Reinickendorf von Berlin teilt hierzu mit:

„Hierzu kann derzeit keine Aussage getroffen werden, da sich die Bauplanungsunterlage noch in Prüfung bei der Senatsverwaltung befindet. Somit stehen Bestätigung sowie Finanzierung der Maßnahme noch aus. Die Straßenbahnplanung erfolgt später in Zuständigkeit der Senatsverwaltung.“

Hinsichtlich der Zeitplanung zur Straßenbahnplanung wird auf Antwort zu 13 verwiesen.

Frage 10.

Sind Straßenquerschnitte und bauliche Vorkehrungen geplant, um eine spätere Verlegung von Straßenbahngleisen zu ermöglichen, ohne die bereits sanierten Flächen erneut aufgraben zu müssen? Wenn ja, welche konkreten Vorkehrungen sind hierfür vorgesehen und wie sollen diese in Abstimmung mit dem Senatsvorhaben Straßenbahnplanung laut Nahverkehrsplan umgesetzt werden?

Frage 11:

Welche Maßnahmen werden ergriffen, um zu verhindern, dass bei einer zukünftigen Gleisverlegung größere Teile der Sanierung noch einmal durchgeführt werden müssen? Bitte nennen Sie konkrete Beispiele aus den aktuellen Planungen!

Antwort zu 10 und 11:

Die Fragen 10 und 11 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Die Planung der Verkehrsanlage erfolgte in enger Abstimmung zwischen der Senatsverwaltung und dem Bezirksamt. Eine Straßenbahnplanung liegt derzeit nicht vor (siehe Antwort zu Frage 13). Im Zuge des geplanten Neubaus werden Leitungsumverlegungen erfolgen und eine Asphaltierung der Fahrbahnen. Dadurch kann später effizient und kostengünstig eine Straßenbahntrasse in die Verkehrsanlage integriert werden.

Frage 12:

Wie viele Baumfällungen sind nach aktuellem Planungsstand erforderlich und wie viele Neuanpflanzungen sind an welchen Standorten und in welchem Zeitraum vorgesehen? Was sind die konkreten Gründe für die geplanten Baumfällungen?

Antwort zu 12.:

Das Bezirksamt Reinickendorf von Berlin teilt hierzu mit:

„Derzeit sind 116 Fällungen und 74 Neupflanzungen vorgesehen, die im Zuge der Baumaßnahme umgesetzt werden. Die Baumfällungen ergeben sich aus Vitalitätsgründen und der Notwendigkeit der Anlegung einer sicheren und effizienten Verkehrsanlage unter Berücksichtigung des Mobilitätsgesetzes. Weiterführende Informationen im Zusammenhang mit den neuen Baumstandorten sind auf der Internetseite des Straßen- und Grünflächenamtes verfügbar: <https://www.berlin.de/ba-reinickendorf/politik-und-verwaltung/aemter/strassen-und-gruenflaechenamt/strassenbau/artikel.1495312.php>.“

Frage 13:

Wie ist der aktuelle Stand der Planungen für die Straßenbahnverbindung vom Kurt-Schumacher-Platz nach Wittenau und welche Schritte sind bis zur Realisierung noch erforderlich?

Frage 14:

Welche Überlegungen oder konkreten Planungen gibt es für eine mögliche Straßenbahnanbindung vom Bahnhof Wittenau ins Märkische Viertel, um Pankow und die Ortsteile Wittenau sowie das Schumacher Quartier und die Urban Tech Republic besser an den ÖPNV anzubinden?

Antwort zu 13 und 14:

Die Fragen 13 und 14 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Im ÖPNV-Bedarfsplan als Teil des Nahverkehrsplans Berlin 2019-2023 ist eine Straßenbahnstrecke Kurt – Schumacher – Platz - Wittenau – Rosenthal als weiterer Bedarf enthalten. Aktuell befindet sich der Nahverkehrsplan 2024-2028 in Fortschreibung, in dem Zusammenhang erfolgt eine Neubewertung aller Bedarfe.

Derzeit liegt die Priorität auf der Erweiterung der U-Bahnlinie U8 zum Märkischen Viertel. Aktuell führt die BVG dafür die Grundlagenuntersuchung durch. Abhängig vom Ergebnis der derzeit laufenden Untersuchung wird über das weitere Vorgehen entschieden. Des Weiteren wird auf die Beantwortung der Schriftlichen Anfrage Nr. 19/22496 verwiesen. Die Planungen für die Straßenbahnstrecke haben deshalb noch nicht begonnen. Eine Detailplanung erfolgt gemäß den künftigen Beschlüssen, Prioritätensetzungen sowie Personal- und Finanzressourcen.

Berlin, den 10.06.2025

In Vertretung

Britta Behrendt
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt