

Herrn Bezirksverordneten Schröder

über

den Vorsteher der Bezirksverordnetenversammlung  
Pankow von Berlin

über

den Bezirksbürgermeister

### **Kleine Anfrage 0505/VI**

über

### **Turmbahnhof Karow**

Das Bezirksamt wird um folgende Auskunft gebeten:

Die zuständige Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Abteilung VII, und das Bezirksamt Pankow haben zu den aufgeworfenen Fragen wie folgt geantwortet:

1. *Welchen Kenntnisstand hat das Bezirksamt zu den Planungen eines Kreuzungs-/Turmbahnhofs am Karower Kreuz?*

Bereits im Jahr 2007 gab es die Bitte der Senatsverwaltung um Stellungnahme zu einer Untersuchung der Deutschen Bahn. Daraus resultierte ein sehr unverbindlicher Kenntnisstand zu den Planungen, da es sich (lediglich) um eine „Ergänzung zu einer Untersuchung“ handelte. (siehe Beantwortung zu Frage 2).

Im Auftrag der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung wurde zwischenzeitlich eine Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) für den Turmbahnhof Karower Kreuz (TKK) erarbeitet. Die Auswertung der Ergebnisse ist noch nicht vollständig abgeschlossen und damit liegen auch noch keine Entscheidungen, also für den Bezirk relevante Informationen, vor.

*2. Wann und durch wen wurde das Bezirksamt informiert?*

Das Bezirksamt wurde bereits im Mai 2007 von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung über die von der DB ProjektBau GmbH, Niederlassung Ost, PZ Berlin Nord vorgelegte Ergänzung zur „Untersuchung zur Vorsorgemaßnahme 05/2000 - Turmbahnhof Karower Kreuz“ mit der Bitte um Stellungnahme und ergänzende Kostenbetrachtung zur Erschließung an das öffentliche Straßennetz informiert und eingebunden.

Diese Stellungnahme wurde am 02. November 2007 inkl. Kostenschätzung gegenüber der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, VII C 3, abgegeben.

Lediglich ein Auszug aus dem Zwischenbericht zur in 1. genannten NKU für den TKK, insbesondere zur Erschließung des Turmbahnhofes, liegt dem Bezirksamt seit Ende 2008 vor.

*3. Wie und wann wurden diese Informationen an die BVV weitergegeben?*

Der Ausschuss für Öffentliche Ordnung, Verkehr und Verbraucherschutz wurde umgehend in seiner Sitzung am 22.05.2007 im Bericht des Bezirksamtes unter Punkt 5 weitere Planungen – 3. Anstrich über den Eingang der Untersuchungsergänzung und über das Stellungnahmeersuchens informiert.

Bereits am 06. November 2007, also unverzüglich, wurde der Ausschuss für Öffentliche Ordnung, Verkehr und Verbraucherschutz im Bericht des Bezirksamtes unter dem Punkt „Informationen zu Straßenbau und –planung“ im 2. Absatz über die Abgabe der Stellungnahme und die Betrachtungsschwerpunkte in den 4 Erschließungsquadranten informiert.

Nachfragen gab es laut bestätigtem Protokoll keine.

Zur NKU kann das Bezirksamt die BVV bzw. den Ausschuss erst informieren, wenn das Bezirksamt auch offiziell darüber in Kenntnis gesetzt wurde. Das ist bisher nicht geschehen.

*4. Welche Kosten werden für den Bau des Bahnhofes veranschlagt und aus welchen Mitteln soll die Finanzierung erfolgen?*

Die Kosten für den TKK einschließlich der Kosten für die Anbindung des Bahnhofes an das Umland werden mit ca. 11 Mio. € veranschlagt. Davon entfallen ca. 4,2 Mio. € auf den Turmbahnhof (und die Vorleistungen) ohne Zuwegung, ca. 4 Mio. € auf die Busanbindung, einschließlich des erforderlichen Straßenbaus, ca. 1,5 Mio. € auf die Rad- und fußläufige Erschließung sowie 1,2 Mio. € auf den Bau von bahntechnischen Anlagen am Berliner Außenring.

5. *Die Planungen gehen auf ursprüngliche DDR-Planungen aus den 1980er Jahren zurück, als der Westteil der Stadt umfahren wurde. Heute verlaufen die Verkehrsströme jedoch ganz anders! Welches Fahrgastaufkommen aus welchen Ziel- und Quellgebieten sind für den Bahnhof aus Sicht des Bezirksamtes zu erwarten?*

Am zukünftigen TKK werden von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung ca.

- 5.000 Umsteiger
- 1.000 Einsteiger und Aussteiger

erwartet. Quell- und Zielgebiete des Verkehrsaufkommens sind vor allem die Großwohngelände am Berliner Außenring und die Ortsteile Blankenburg, Karow und Buch des Bezirkes Pankow sowie die Umlandgemeinden mit Naherholungsgebieten, wie Wandlitzsee und Schorfheide.

6. *Wie viele Bahnsteige für was für eine Art von Verkehr sollen errichtet werden?*

Im TKK erhalten sowohl die Fern- als auch die S-Bahngleise der Stettiner Bahn und die Ferngleise des Berliner Außenrings jeweils eigene Bahnsteigkanten.

7. *Welche der derzeit am Karower Kreuz vorbeikommenden S-Bahn- und Regionalbahnlinien würden am geplanten Bahnhof anhalten, welche würden auch weiterhin vorbeifahren? Welche kommen hinzu oder fallen ganz weg?*

Zum geplanten Betriebskonzept für den TKK wird sich der Senat erst nach Abschluss der Nutzen-Kosten-Untersuchungen zur Anbindung der Heidekrautbahn nach Berlin äußern. Auch dann ist zu beachten, dass geplante Betriebskonzepte sich in Abhängigkeit von der Veränderung der zum Zeitpunkt ihrer Erarbeitung geltenden Randbedingungen verändern können. Zu solchen Veränderungen gehört z.B. die Entwicklung des Güterverkehrs auf dem Berliner Außenring im Zusammenhang mit Anforderungen, die sich aus den Vorgaben der EU zu Gütervorrangstrecken ergeben, und das nach der Revision zum Regionalisierungsgesetz zur Verfügung stehende Zugkilometerkontingent.

8. *Wie viele Einwohner könnten im unmittelbaren Einzugsbereich (z. B. im üblicher Weise vom VBB angesetzten Radius für einen S-Bahnhof) von Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten profitieren?*

Aus dem unmittelbaren Einzugsbereich des Turmbahnhofs können rund 3.000 Personen den Turmbahnhof nutzen.

9. *Über den Tiergartentunnel/Berliner Hauptbahnhof wird der Flughafen BBI künftig in der Regel im 15-Minuten-Takt angefahren. Wie beurteilt das Bezirksamt den Nutzen einer stündlich über den Außenring zum BB verkehrenden Regionalbahnlinie für den Bezirk, angesichts der Planungsgrundlage, dass diese Regionalbahnlinie im Bezirk nur am geplanten Turmbahnhof halten würde?*

Der TKK wird nach Aussagen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung nicht realisiert, um die ÖPNV-Anbindung des Bezirkes Pankow an den Flughafen BBI zu verbessern.

Die Senatsverwaltung plant mindestens einen 30-Minuten-Takt auf dem Berliner Außenring nach Inbetriebnahme des TKK. Der Nutzen des Turmbahnhofs für den Bezirk Pankow resultiert daraus, dass Potenziale in der Größenordnung von ca. 450.000 Einwohnern (Lichtenberg; Marzahn/Hellersdorf) mit einmaligem Umsteigen auf kurzem Wege die Ortsteile Blankenburg, Karow und Buch erreichen und einen erheblichen Beitrag zur Stärkung der Pankower Infrastruktur leisten können (z.B. Helios-Klinikum Buch).

*10. Welche Auswirkungen auf andere verkehrliche Projekte im Bezirk (z. B. Reaktivierung der Heidekrautbahn über ihre Stammstrecke, Ausbau Straßenbahnnetz, Regionalbahnhof am Bf. Pankow und/oder Buch) und deren Finanzierbarkeit erwartet das Bezirksamt?*

Die Wechselwirkungen zur Einbindung der Heidekrautbahn können von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung derzeit noch nicht abschließend beurteilt werden. Verkehrliche Auswirkungen auf den Ausbau des Straßenbahnnetzes sind bis zum Planungshorizont 2025 nicht zu erwarten. Vom Bezirk geplante Regionalbahnhalte in Pankow und Buch können zurzeit verkehrlich nicht begründet werden. Darüber hinaus steht deren Planung im Widerspruch zu den Zielen der Regionalbahnplanung des Landes Brandenburg, weil jeder zusätzliche Halt mit Reisezeitverlängerungen verbunden ist und die Brandenburger Planungsansätze kürzeste Reisezeiten aus dem Umland in die Berliner Stadtmitte beinhalten.

*11. Der Berliner Außenring ist eine stark befahrene Hauptgüterstrecke. Eine Verdichtung mit Personenverkehr führt zur Verlagerung von Güterverkehren auf anderen Strecken und in die Nachtstunden! Welche Auswirkungen ergeben aus Sicht des Bezirksamtes für die Anwohner an Bahntrassen im Bezirk?*

Der Senat ist über die Planungen der DB AG für den Berliner Außenring nicht im Detail informiert. Im Zusammenhang mit den laufenden Nutzen-Kosten-Untersuchungen (Heidekrautbahn und TKK) wird die Senatsverwaltung jedoch eine Fahrplanstudie bei der DB AG in Auftrag geben, die die Wirkungen des geplanten 30-Minuten-Taktes auf dem Berliner Außenring unter Berücksichtigung des dort von der DB AG erwarteten Güterverkehrs untersuchen wird. Darin von der DB AG zugrunde gelegte Güterzugzahlen werden erste Rückschlüsse über die Auswirkungen des zukünftigen Güterverkehrs auf die Anwohner des Berliner Außenrings erlauben.

*12. Bisher wäre der Turmbahnhof über die Straße nicht für Autos und Busse erreichbar. Welche Möglichkeiten der Anbindung sieht das Bezirksamt, um eine mindestens benötigte Erschließung zu ermöglichen und ausreichend Park&Ride-Parkplätze für Fahrgäste zu errichten?*

Für eine mindestens benötigte Erschließung des TKK wird vorrangig die für den Kfz-Verkehr erforderliche straßenbezogene Anbindung und damit auch eine Einbindung an das bestehende straßengebundene ÖPNV-Netz gesehen. Eine Wegeführung für Fußgänger und Radfahrer wäre damit automatisch auch gegeben. Eine ÖPNV-Erschließung des TKK durch die Verlängerung einer bestehenden Buslinie (wie z.B. Buslinie 350 über die Boenkestraße) wäre denkbar, wobei hier die Investitionsaufwendungen verhältnismäßig hoch sind.

Park&Ride - Parkplätze sollten nach Aussage der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung generell vorrangig an der Stadtgrenze zu Brandenburg bzw. an Bahnhöfen mit einem VBB-Tarifwechsel zum BC-Tarif konzentriert werden, um den Pkw-Verkehr aus dem Umland nicht in die Stadt hineinzuführen. Am TKK sind daher und aus Gründen der bisher ungeklärten Erschließung über Wohn-Anliegerstraßen keine P&R Parkplätze angedacht.

Vorrangig wäre die Einrichtung von umfassenden Fahrradabstellanlagen, um auf diese Weise den Einzugsbereich des TKK auf ökologisch verträgliche Weise deutlich zu erweitern.

*13. Welche bisher als Anliegerstraßen einzustufenden Verbindungen müssten dafür mit welchem Ausbaustandard (z. B. für Gelenkbusse der BVG) umgebaut werden?*

Eine weitere Erschließungsmöglichkeit für den Kfz-Verkehr über Anliegerstraßen als die im Rahmen der ÖPNV-Erschließung in der Antwort zu Frage 12 genannte Boenkestraße (OT Karow) wäre über die Jungbornstraße (OT Blankenburg) im südlichen Quadrant, allerdings mit einem sehr hohen Investitionsaufwand aus eigenen Mitteln. Ein entsprechendes Erfordernis muss noch überprüft werden.

Der TKK sollte aus allen vier Richtungen für Fußgänger und Radfahrer erschlossen werden. Dazu bedarf es einer Erweiterung bzw. Erneuerung der Geh- und Radwege bis zum Turmbahnhof (behindertengerecht ggf. über Rampen), kombinierte Fußgängerunter- bzw. -überführungen.

*14. Mit welchen Baukosten ist für diesen Straßenausbau zu rechnen? Wer wird diese Kosten aus welchen Mitteln übernehmen?*

Für die Mindest-Erschließung mit Linienbusverkehr und damit auch für den allgemeinen Kfz-Verkehr sind finanzielle Mittel i.H.v. ca. 4 Mio. Euro und für den Fuß- und Radverkehr ca. 1,5 Mio. Euro erforderlich. Diese Mittel werden über Bundesmittel bereitgestellt.

*15. Ist dabei das Straßenausbaubeitragsgesetz anzuwenden? Wenn ja, warum und wer wird das wie den Anwohner vermitteln? Wenn nein, warum nicht?*

Ob das StrABG zur Anwendung kommt - und dann auch wegen der umfassenden Fördermittel in welcher Höhe - wird derzeit noch geprüft. Erst dann kann und wird über die Verfahrenshoheit bei der Anliegerbeteiligung entschieden werden.

*16. Welche Auswirkungen erwartet das Bezirksamt für diese bisher sehr ruhigen Anwohnerstraßen in Blankenburg und Karow?*

Die Senatsverwaltung erwartet keine relevanten Auswirkungen durch die Inbetriebnahme des TKK auf die sehr ruhigen Anwohnerstraßen in Blankenburg und Karow.

17. *Welche Auswirkungen ergeben sich für die Linienführungen der Busse im Bereich Karow? Wie dann ggf. die derzeit in Errichtung befindliche Busanlage am Bf. Karow nicht mehr benötigt?*

Wie zu Frage 7 dargelegt, wird sich der Senat zum geplanten Betriebskonzept für den TKK erst nach Abschluss der Nutzen-Kosten-Untersuchungen zur Anbindung der Heidekrautbahn nach Berlin äußern. Die Auswirkungen der zu erwartenden geringfügigen Änderungen der heutigen Buslinienführung auf die in Bau befindliche Busanlage am Bahnhof Karow werden ebenfalls erst in den weiteren Planungsschritten näher untersucht. Es kann aber davon ausgegangen werden, dass die Busanlage weiterhin als Busendhaltestelle und -wendeanlage am S-Bahnhof Karow benötigt wird.

18. *In welcher Weise hat sich das Bezirksamt gegenüber der Senatsverwaltung bereits zum Turmbahnhof geäußert?*

Siehe Beantwortung zur Frage 2 und laut Senatsverwaltung für Stadtentwicklung wird nach Vorlage des Abschlussberichtes das Bezirksamt um Stellungnahme gebeten.

19. *Welche Vor- und Nachteile werden vom Bezirksamt bei der Errichtung des Bahnhofes gesehen?*

Der TKK ist aufgrund der damit verbundenen Erreichbarkeit und Umsteigemöglichkeiten/Verknüpfungen des S-Bahn- und Regionalverkehrs sowohl für potentielle Fahrgäste aus dem unmittelbaren als auch erweiterten Umfeld interessant. Insbesondere für Reisende aus dem unmittelbaren Umfeld verkürzen sich die bisher langen Wege zum nächsten Bahnhof (S-Blankenburg, S-Karow). Darüber hinaus erhielten die bisher durch Bahntrassen sehr stark voneinander getrennten und isolierten Siedlungsbereiche ein verknüpfendes Wegenetz, welches insbesondere für den umwegempfindlichen Fußgänger- und Fahrradverkehr sehr förderlich wäre.

Nachteile sind während der Baumaßnahmen aufgrund von Lärmbelastungen, Umleitungen u.ä. zu erwarten. Vermutlich würden aber die genannten Vorteile (z.B. Schaffung eines neuen Wegesystems) auch von einigen Anliegern negativ bewertet werden.

20. *Wie beurteilt das Bezirksamt den geplanten Nutzen des Bahnhofs im Vergleich zu den Bau- und Erschließungskosten sowie anderen noch nicht realisierten Verkehrsprojekten in Berlin und im Bezirk? In welchem Verhältnis stehen diese zueinander?*

Voraussetzung zur Realisierung des TKK ist ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von  $>1$ , was durch die NKU im Auftrag der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung untersucht wird. Auch bei anderen noch nicht realisierten Verkehrsprojekten des Schienenverkehrs (z.B. Heidekrautbahn, Ostbahn) ist dieses Verhältnis Voraussetzung für eine Realisierung. Grundsätzlich sollten also zunächst die endgültigen Ergebnisse der laufenden NKU abgewartet werden.

*21. Wie wird sich das Bezirksamt künftig in Bezug auf das Thema Turmbahnhof Karow verhalten?*

Siehe Antwort zur Frage 18.

Selbstverständlich wird die BVV bei der Meinungsbildung beteiligt.

Jens-Holger Kirchner