



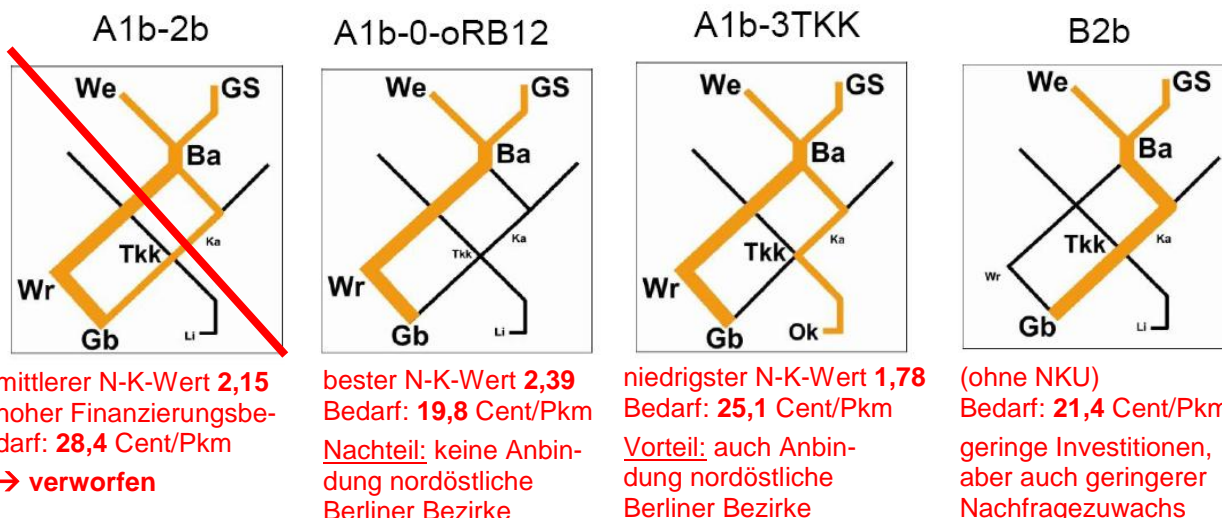
Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) „Einbindung der Heidekrautbahn nach Gesundbrunnen / Karower Kreuz“ – Zwischenstand vom 22. September 2010

In der Untersuchung zur Einbindung der Heidekrautbahn nach Gesundbrunnen/ Karower Kreuz wurden der verkehrliche Nutzen und die Wirtschaftlichkeit verschiedener Planungsvarianten zur verbesserten Einbindung der Heidekrautbahn nach Berlin überprüft. Dabei wurden folgende zwei Planungsstränge sowie ein Mix aus diesen beiden mit einem insgesamt breiten **Variantspektrum** betrachtet:

- Planungsstrang A** Wiederinbetriebnahme der historischen Stammstrecke nach Berlin-Wilhelmsruh bzw. Gesundbrunnen – mit / ohne Verzicht auf die Strecke Schönwalde - Karow
- Planungsstrang B** Weiterführung von Karow zum Karower Kreuz bei Verzicht auf Stammstrecke – mit und ohne Weiterführung nach Gesundbrunnen und / oder Lichtenberg

Im Frühjahr 2009 wurden von dem projektbegleitenden Arbeitskreis, an dem u.a. die Niederbarnimer Eisenbahn und die Kreisverwaltung Barnim teilnehmen, acht Untersuchungsvarianten hinsichtlich ihres Nutzens (u.a. Reisezeitverkürzung, Verringerung des motorisierten Individualverkehrs.) und der Kosten (einmalige Infrastrukturinvestitionen und jährlicher Zuschussbedarf) vorbewertet, um je Planungsstrang die zwei erfolgversprechendsten Varianten zu ermitteln. Die A-Varianten wurden einer standardisierten **Nutzen-Kosten-Untersuchung** zugeführt, wohingegen im Strang B angesichts der relativ geringen baulichen Investitionskosten (unter 3 Mio. €) nur die betriebliche Machbarkeit geprüft wurde. Die B-Variante mit alternierender Weiterführung nach Gesundbrunnen und Lichtenberg über das Karower Kreuz musste daraufhin verworfen werden. Jedoch wurde eine dritte A-Variante mit gleichzeitiger Anbindung des Berliner Nordostens (Ostkreuz) auf dem Planungsstrang B in die Untersuchung aufgenommen. **Ergebnis ist, dass alle Varianten mit Einbindung nach Gesundbrunnen und / oder Lichtenberg bzw. Ostkreuz einen gesamtwirtschaftlichen Nutzen bringen, aber die Variante A1b-0-o-RB12 (Weiterführung nach Gesundbrunnen auf der Stammstrecke unter Verzicht auf die Strecke Schönwalde - Karow) mit einem Nutzen-Kosten-Wert von 2,39 den höchsten Gesamtnutzen aufweist.**

Im nächsten Schritt wurde eine **Folgekostenrechnung** durchgeführt, welche auch den dauerhaften Zuschussbedarf der Länder Berlin und Brandenburg für den Bahnbetrieb untersucht. Im Arbeitskreis am 22.09.2010 wurden die Ergebnisse erörtert: Trotz einer erheblichen Mehrbelastung durch zusätzliche Bestellerentgelte (Bandbreite 2,3 bis 4,5 Mio. € / Jahr) erscheinen alle Varianten angesichts des im üblichen Rahmen befindlichen Finanzierungsbedarfs pro Personen-km (Bandbreite 19,8 Cent bis 28,4 Cent / Pkm) als realisierungswürdig. Die Variante A1b-2b hat zwar nicht den schlechtesten NK-Wert, aber aufgrund ihres geringeren Nachfragezuwachses und den dadurch hohen Finanzierungsbedarf pro Pkm wird sie verworfen. **Das beste Verhältnis zwischen Mehrnachfrage und Finanzmitteleinsatz weist erneut die Variante A1b-0-o-RB12 auf. Sie hat von allen Varianten den geringsten Finanzierungsbedarf pro Pkm.**



Bevor **weiterführende Entscheidungen** getroffen werden können, sollen laut den zuständigen Verwaltungsstellen neben der Finanzierbarkeit – in Abwägung mit anderen Verkehrsprojekten – auch externe Einflussfaktoren zu prüfen sein wie der Wiederaufbau eines Teils der Nordbahn durch die Deutsche Bahn und die noch ungesicherte Realisierung des Turmbahnhofs Karower Kreuz.