

18. Wahlperiode

## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Christian Zander (CDU)**

vom 26. August 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 26. August 2021)

zum Thema:

**Ersatzbahnsteig am S-Bahnhof Lichtenrade**

und **Antwort** vom 08. September 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 09. Sep. 2021)

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Christian Zander (CDU)  
über  
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

**A n t w o r t**  
**auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/28456**  
**vom 26.08.2021**  
**über Ersatzbahnsteig am S-Bahnhof Lichtenrade**

---

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Anfrage zukommen zu lassen und hat daher die Deutsche Bahn AG (DB AG) um Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

War der nach den Sommerferien in Betrieb genommene Ersatzbahnsteig am S-Bahnhof Lichtenrade bereits Teil des ursprünglichen Planfeststellungsbeschlusses?

Antwort zu 1:

Die DB AG teilt hierzu Folgendes mit:

„Im Planfeststellungsbeschluss Az. 511ppa/003-459 vom 13.11.2015 wurde mit der A.4.8.4 i.V.m der zugehörigen Begründung unter B.5.1.1.5 (- km 13,2+20 bis km 13,6-40 (UA2)) im Bereich der Verkehrsstation Lichtenrade die Herstellung eines Betontrog zum Erschütterungsschutz neben der Fernbahn auch für den Abschnitt der S-Bahngleise festgelegt. Mit dieser Festsetzung wurde bereits mit Erteilung des Planrechtes vom Eisenbahnbundesamt (EBA) niedergeschrieben, dass es dadurch als ein mögliches Szenario zu einer 6-monatigen Vollsperrung der S-Bahn kommen kann. In diesem Zusammenhang wurde der Vorhabenträgerin seitens des EBA gleichzeitig der Freiraum gelassen, den konkreten Bauablauf sowie den Einsatz der notwendigen Baubehelfe dahingehend zu realisieren, dass die temporären betrieblichen Einschränkungen im S-Bahnverkehr so weit als möglich vermieden werden können (siehe hierzu Seite 142 ff. des o.g. Beschlusses).

Daher ist im Ergebnis der Auflage A.4.8.4, und der im Vorfeld der Erstellung der Vergabeunterlagen untersuchten Varianten, der Behelfsbahnsteig als Variante mit den geringsten betrieblichen Einschränkungen der S-Bahn als Vorzugsvariante festgelegt worden. Mit diesem Behelfsbahnsteig ist es möglich die für die Errichtung des Betontroges notwendige S-Bahnsperre des Bf. Lichtenrade auf unter einen Monat zu reduzieren (eingetaktet vom 04.04.-02.05.2022), und so die Umsetzung der o.g. Auflagen durch das EBA gewährleistet. Alle anderen untersuchten Bauablaufvarianten hätten deutlich längere Betriebsunterbrechungen mit sich gebracht.“

Frage 2:

Falls nicht, weshalb war er ursprünglich nicht vorgesehen und wann erfolgte der Planänderungsantrag zum Planfeststellungsbeschluss?

Antwort zu 2:

Die DB AG teilt hierzu Folgendes mit:

„Der Behelfsbahnsteig war nicht in dem o.a. Beschluss enthalten, da die Ausführungsplanung für das Vorhaben allgemein und für die Errichtung der Betontröge der S-Bahn im Besonderen zum Zeitpunkt der Planfeststellung noch nicht vorlag (siehe hierzu ebenso Begründung Seite 412 ff. des o.g. Beschlusses). Die Vorhabensträgerin stand im Rahmen der Bauablaufplanung in einem engen Austausch mit dem EBA. Da die Vorhabensträgerin fußend auf der Auflage A.4.8.4, Ihrer zugehörigen Begründung unter B.5.1.1.5 des Planfeststellungsbeschlusses (Az. 511ppa/003-459 vom 13.11.2015) und dem Behelfsbahnsteig eine wesentliche Verbesserung für die Bahnkunden während der Bauzeit gefunden haben, ist der Behelfsbahnsteig als Ergebnis des Planfeststellungsbeschlusses zu werten, weshalb eine ergänzende planrechtliche Würdigung nicht notwendig ist. Dieser Auffassung ist auch das EBA gefolgt.“

Frage 3:

Welche Kosten sind für den Bau entstanden und welche Kosten werden für den Rückbau veranschlagt?

Antwort zu 3:

Die DB AG teilt hierzu Folgendes mit:

„Für die Erstellung, Vorhaltung und den Rückbau des bauzeitlichen Behelfsbahnsteiges des S-Bahn-Haltes Berlin-Lichtenrade entstehen für den gesamten Zeitraum der Maßnahme unter Berücksichtigung notwendiger Zusammenhangsmaßnahmen (z.B. Strom, Telekommunikation, Leit- und Sicherungstechnik sowie im Oberbau) Leistungen im Volumen von ca. 2 Mio. Euro.“

Frage 4:

Wie lange wird die Situation so bestehen bleiben, dass ein Zugang zum Ersatzbahnsteig des S-Bahnhofs Lichtenrade ausschließlich über die provisorische Zuwegung mit Zugang an der Steinstraße erfolgen kann?

Antwort zu 4:

Die DB AG teilt hierzu Folgendes mit:

„Der Behelfsbahnsteig ist für die Bauzeit des neuen Bahnhofes (ca. 2 Jahre) errichtet. Die Zuwegung erfolgt von der Bahnhofstraße über einen Gehweg und einen Zugang mit Anschluss an den Bahnsteig auf Bahngelände. Zur besseren Passantenführung erfolgt die Wegweisung durch eine angebrachte Beschilderung. Die westliche Zuwegung erfolgt über die bauzeitlich eingerichtete Quermöglichkeit des S-Bahngleise und führt um die Pfarrer-Lütkehaus-Platz, wo die Passantenführung auf die o.g. Wegeführung trifft.“

Frage 5:

Wurde geprüft, inwiefern ein Zugang der Fahrgäste von und nach der westlichen Seite der Bahntrasse ohne einen solchen großen Umweg möglich wäre? Wenn ja, welche Alternativen wurden geprüft und aus welchem Grund verworfen?

Antwort zu 5:

Die DB AG teilt hierzu Folgendes mit:

„Die untersuchten Verkürzungen der westlichen Zuwegung zum Behelfsbahnsteig Lichtenrade durch Querung des Baufeldes wurden von der Vorhabensträgerin als nicht umsetzbar eingestuft. Dies liegt darin begründet, dass die Flächen in der Vergangenheit für den Rückbau des alten Bahnsteigs Bf. Lichtenrade benötigt wurden. Im Anschluss werden die Flächen nun dauerhaft für den Umschlag von Baustoffen und Ausbaustoffen benötigt. Darüber hinaus kommt es ebenfalls zum Einsatz von Kränen, weshalb aus sicherheitsrelevanten Aspekten eine Personenführung direkt durch das Baufeld für die Vorhabensträgerin nicht vertretbar ist.“

Frage 6:

Gibt es Überlegungen, die Wegebereiche von der Hilbertstraße bis zum Zugang an der Steinstraße im Sinne einer besseren Barrierefreiheit zu überarbeiten und dies insbesondere an den Bordsteinen und an den unebenen Stellen?

Antwort zu 6:

Die DB AG teilt hierzu Folgendes mit:

„Die Vorhabensträgerin misst der Herstellung der barrierefreien Zuwegung einen hohen Stellenwert bei. Aus diesem Grunde wurden bereits in der Vergangenheit Rampen hergestellt, die ein Überwinden der Bordsteinhöhe erleichtern (so bspw. am Pfarrer-Lütkehaus-Platz in Richtung der Zuwegung des Behelfsbahnsteigs). Gleiches soll am östlichsten Bereich des Pfarrer-Lütkehaus-Platz erfolgen (Absatz Bordstein hier momentan noch ca. 3 cm). Hinsichtlich dem Ausgleich von unebenen Stellen steht die Vorhabensträgerin ebenfalls in Abstimmungen mit dem Auftragnehmer.“

Frage 7:

Gibt es Überlegungen, wie man Fahrgästen, für die die nunmehr deutlich längere Strecke zum Bahnsteig kaum noch zu bewältigen ist, eine Möglichkeit verschaffen kann, deutlich näher an den Bahnsteig zu gelangen bspw. über eine Zugangsmöglichkeit vom benachbarten Grundstück der Alten Mälzerei?

Antwort zu 7:

Die DB AG teilt hierzu Folgendes mit:

„Die Vorhabensträgerin hat die Möglichkeiten einer Verkürzung der östlichen Zuwegung intensiv geprüft. Hinsichtlich einer Verkürzung über das Gelände der Alten Mälzerei wurden Abstimmungen mit der UTB Projektmanagement GmbH durchgeführt. Dabei hat sich ergeben, dass auf dem Gelände der alten Mälzerei in den kommenden Jahren ebenfalls umfangreiche Bauarbeiten stattfinden und zwei neue Gebäude gebaut werden. Die Vorhabensträgerin ist daher zu dem Schluss gekommen, dass die Gewährleistung der Verkehrssicherung fraglich ist. Die Verkehrssicherungspflicht auf fremdem Gelände mit Baubetrieb kann nicht von der DB Netz AG übernommen werden.

Die Vorhabensträgerin möchte Sie darauf hinweisen, dass es sich bei der durch die DB Netz AG eingerichteten Zuwegung um die einzig mögliche Lösung auf planfestgestellten Flächen handelt, bei der diese für die Herstellung der Verkehrssicherheit Sorge tragen und bei der eine Breite der Zuwegung von ca. 3 Meter gewährleistet werden kann.“

Berlin, den 08.09.2021

In Vertretung

Ingmar Streese  
Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz