

19. Wahlperiode

## **Schriftliche Anfrage**

**des Abgeordneten Jan Lehmann (SPD)**

vom 06. Dezember 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 07. Dezember 2021)

zum Thema:

**„Galgen“ sicherer machen – unsichere Verkehrsführung am S-Bahnhof  
Kaulsdorf**

und **Antwort** vom 17. Dezember 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 21. Dez. 2021)

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Jan Lehmann (SPD)  
über  
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

**A n t w o r t**  
**auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/10331**  
**vom 6. Dezember 2021**  
**über „Galgen“ sicherer machen – unsichere Verkehrsführung am S-Bahnhof**  
**Kaulsdorf**

---

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

Frage 1:

Ist eine Änderung der Verkehrsführung für die Überquerung der S-Bahn und der sog. Ostbahn im Bereich des S-Bahnhofs Kaulsdorf vorgesehen? Die jetzige Lösung der Brücke, umgangssprachliche "Galgen" genannt, erfüllt nicht die Voraussetzungen des Mobilitätsgesetzes und begründet somit einen nicht zeit- und gesetzes-gemäßen Zustand.

Antwort zu 1:

Eine Veränderung ist kurzfristig nicht vorgesehen. Die Kaulsdorfer Brücke ist als Ersatzbau 2007 neu hergestellt worden und befindet sich in einem sehr guten baulichen Zustand. Als Teil des Radverkehrs-Ergänzungsnetzes muss jedoch langfristig eine Verbesserung der Verkehrsführung erreicht werden.

Frage 2:

Welche Möglichkeiten könnten zu einer Verbesserung der Lage der Radfahrenden und Fußgängerinnen und Fußgängern beim Überqueren der Gleise am Bahnhof Kaulsdorf führen?

Antwort zu 2:

Gegenwärtig gibt es für den Fußverkehr eine kurze Verbindung zwischen Heinrich-Grüber-Straße nördlich gegenüber der Gutenbergstraße bis zum Heinrich-Grüber-Platz südlich der Bahnanlagen in Form eines Fußgängertunnels. Die barrierefreie Führung erfolgt im Zuge der Kaulsdorfer Brücke. Für den Zugang zum S-Bahnsteig von Norden gibt es weiter östlich gelegen eine Fußgängerbrücke, deren Verlängerung in Richtung Süden (zum Wilhelmsmühlenweg) schon länger eine Planungsoption war. Mit der Projektleitung der DB Station & Service AG wurde abgestimmt, dass die Planung des südlichen Zuganges zum

S-Bahnsteig ab 2023 beginnen soll. Eine Inbetriebnahme wird bis zum Jahr 2030 angestrebt.

Die bestehende Unterführung soll bis zur Inbetriebnahme des südlichen Bahnhofszuganges offen bzw. in Betrieb gehalten werden.

Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn über die Kaulsdorfer Brücke geführt. Die Kfz-Belastung liegt bei 8 500 Kfz werktags. Dieser Wert liegt deutlich unter 10 000 Kfz werktags, bei dieser Größenordnung wäre ein Handlungsbedarf gegeben. Als Route im Ergänzungsnetz des Radverkehrsplans ist langfristig eine Verbesserung der Situation für den Radverkehr herzustellen. Die konkrete Planung dazu ist zu gegebenem Zeitpunkt zu erarbeiten, vorrangig sind zunächst die Maßnahmen im Vorrangnetz Radverkehr. Sowohl südlich als auch nördlich sind keine separaten Radverkehrsanlagen vorhanden. Nördlich entlang der Heinrich-Grüber-Straße will das Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf eine Umgestaltung des Straßenraumes mit Integration von Radverkehrsanlagen erreichen.

Frage 3:

Wie kann das jetzige Brückenbauwerk ggf. schnell und preisgünstig verbreitert werden, um weiteren Raum für Rad- und Fußweg zu schaffen?

Antwort zu 3:

Aufgrund des guten Bauzustandes und der an anderen Stellen in der Stadt deutlich dringenderen Problemstellungen und Bedarfe an der Brückeninfrastruktur gibt es hier kurzfristig keine Priorität zur Änderung des Ingenieurbauwerkes.

Frage 4:

Wäre eine Zusammenlegung beider jetzigen Gehwege zu einem und die Verlegung der Straße an eine bestimmte Seite eine Möglichkeit, um mit jetzigem Bestand einen gemeinsamen Geh- und Radweg zu schaffen, der in beide Richtungen befahrbar wäre?

Antwort zu 4:

Die Vorschläge zur einseitigen Führung des Fußverkehrs würden zu einer eindeutigen Verschlechterung der Bedingungen für den Fußverkehr führen. Die an beide Gehwege anschließenden Areale könnten nicht mehr bedient werden, der Radfahrverkehr müsste auf eine einseitige Anlage geführt und von dort wieder in eine Fahrbahn-Situation ohne Radwege entlassen werden.

Frage 5:

Ist der Beantwortung vonseiten des Senats noch etwas hinzuzufügen?

Antwort zu 5:

Gegenwärtig wird die westlich der Kaulsdorfer Brücke liegende Blumberger Damm-Brücke über die Bahnanlagen erneuert. Hier kann es zwischenzeitlich zu einer stärkeren Nutzung der Kaulsdorfer Brücke kommen. Mit der Fertigstellung der Blumberger Damm-Brücke sind deutliche Entlastungseffekte für die Kaulsdorfer Brücke verbunden. Auch gibt es

entlang des Blumberger Dammes dann durchgängig sichere Radverkehrsanlagen. Auch die Radverkehrsführung über den zu erneuernden Bahnübergang Brebacher Weg führt zu einer sinnvollen Ergänzung im Radroutensystem.

Berlin, den 17.12.2021

In Vertretung

Ingmar Streese  
Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz