

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Kristian Ronneburg (LINKE)

vom 24. Januar 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 24. Januar 2022)

zum Thema:

Beseitigung von Bahnübergängen mittels Über- oder Unterführungen

und **Antwort** vom 03. Februar 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 07. Feb. 2022)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Kristian Ronneburg (LINKE)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/10719
vom 24.01.2022
über Beseitigung von Bahnübergängen mittels Über- oder Unterführungen

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

Frage 1:

Wie viele höhengleiche Kreuzungsstellen von Straßen und Eisenbahn (Bahnübergänge) wurden in den vergangenen fünf Jahren mittels Über- oder Unterführungen umgebaut?

Antwort zu 1:

In den letzten 5 Jahren wurde ein Bahnübergang durch eine Eisenbahnüberführung ersetzt. Es handelt sich um den Bahnübergang Säntisstraße der Dresdner Bahn. Diese Eisenbahnüberführung wurde im Jahr 2021 fertiggestellt. 2 Bahnübergänge werden zurzeit durch Eisenbahnüberführungen ersetzt. Es handelt sich hierbei um die Bahnübergänge Bahnhofstraße Lichtenrade und Wolziger Zeile der Dresdner Bahn. Die Bauarbeiten werden voraussichtlich 2023 bzw. 2024 beendet.

Frage 2:

An welchen Kreuzungen ist ein solcher Umbau derzeit geplant? (Ich bitte um Auflistung inklusive voraussichtlicher Fertigstellungstermine.) Welche höhengleichen Bahnübergänge verbleiben dann noch?

Antwort zu 2:

Der Ersatz des Bahnübergangs Buckower Chaussee durch eine Straßenüberführung ist in der Zeit von 2022 bis 2026 vorgesehen. Hierzu wurde im Jahr 2021 eine Kreuzungsvereinbarung abgeschlossen.

Zum Bahnübergang Gorkistraße finden derzeit im Rahmen der Abstimmungen zum Prignitzexpress als i2030-Maßnahme erste Untersuchungen statt. Dieser Bahnübergang wäre voraussichtlich durch eine Straßenüberführung, mit Absenkung des S-Bahnhof Tegel sowie der Bahngleise, zu ersetzen. Der Fertigstellungstermin läge nach 2030.

Zu den folgenden höhengleichen Bahnübergängen wurden seit 1996 Kreuzungsvereinbarungen mit der DB Netz AG und der Niederbarnimer Eisenbahn (NEB), u.a. im Programm des EBO-gerechten Ausbaus von Bahnübergängen, abgeschlossen:

Bahnübergangsmaßnahme	Kreuzungsvereinbarung von
Ahrensfelder Chaussee	2018
Blankenburger Straße	1997
Bohnsdorfer Chaussee	2004
Brebacher Weg	2011
Gorkistraße	1996
Grünbergallee	2004
Hobrichsfelder Chaussee	2002
Köpenicker Allee	2002
Oberfeldstraße	2011
Oberspreestraße	2013
Ostritzer Straße	2013
Rudolf-Rühl-Allee	2002
Schönerlinder Straße	2003
Waldstraße	2008

Im Rahmen der Abstimmungen zu diesen Bahnübergängen wurde sich seinerzeit gegen den Ersatz der Bahnübergänge durch eine Eisenbahnüberführung oder eine Straßenüberführung entschieden.

Frage 3:

Welche Kriterien werden bei der Entscheidung über einen Umbau von Bahnübergängen berücksichtigt?

Antwort zu 3:

Maßgebliche Kriterien sind die Sicherheit und Abwicklung des Verkehrs. Im Rahmen der Vorentwurfsplanung werden hierzu unterschiedliche Varianten untersucht und die technisch-wirtschaftlichste Variante zur Ausführung gebracht. Hierzu erfolgt in jedem Einzelfall eine gesonderte Betrachtung u. a. der Sichtverhältnisse, der Eigentumsverhältnisse, der Verkehrsbelastung, der räumlichen Umgebung und technischen Umsetzbarkeit sowie der Wirtschaftlichkeit.

Frage 4:

Teilt der Senat die Auffassung, dass im Zuge der im Projekt i2030 vorgesehenen Streckenausbauten sämtliche Bahnübergänge (abgesehen von Wirtschaftswegen) mittels Über- oder Unterführungen geplant werden sollten?

Antwort zu 4:

Nein, der Berliner Senat teilt diese Auffassung nicht. Die Beseitigung von Bahnübergängen ist aufgrund der damit erzielbaren Verbesserung von Sicherheit und Leistungsfähigkeit des Verkehrs grundsätzlich sinnvoll. Für eine konkrete Entscheidung hinsichtlich der Beseitigung eines Bahnübergangs ist aber immer im Einzelfall zu bewerten, ob die dafür notwendigen Aufwendungen und die damit verbundenen Folgen (z.B. Umwege, Überwindung von Höhenunterschieden und Auswirkungen auf die Barrierefreiheit, möglicherweise Schaffung von „Angsträumen“) unter den jeweils vorhandenen örtlichen Rahmenbedingungen (z.B. Platz- und Eigentumsverhältnisse, Verkehrsnachfrage, Sichtverhältnisse, Unfallgefährdung) zu rechtfertigen sind.

Frage 5:

Inwiefern gibt es zwischen dem Berliner Senat und der Brandenburger Landesregierung eine Abstimmung oder gemeinsame Planung in Bezug auf den Umbau von Bahnübergängen?

Antwort zu 5:

Es gibt keine generelle Abstimmung zur Beseitigung von Bahnübergängen zwischen den beiden Bundesländern Berlin und Brandenburg, da die Verantwortlichkeit territorial geregelt ist. In gemeinsamen Ausbauprojekten, wie z.B. i2030, finden im Rahmen der Planungsgespräche allerdings auch Abstimmungen zum Umgang mit vorhandenen Bahnübergängen statt.

Berlin, den 03.02.2022

In Vertretung

Markus Kamrad
Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz