

18. Wahlperiode

## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Kristian Ronneburg (LINKE)**

vom 21. Januar 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 22. Januar 2020)

zum Thema:

**Bauarbeiten im Bereich des Bahnhofs Kaulsdorf**

und **Antwort** vom 05. Februar 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 07. Februar 2020)

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr 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. 18 / 22209**  
**vom 21. Januar 2020**  
**über Bauarbeiten im Bereich des Bahnhofs Kaulsdorf**

---

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:

Teilt der Senat die Auffassung, dass zur Bewältigung des steigenden Verkehrsbedarfs auf der Ostbahn der Takt von Berlin bis Müncheberg von 60 Minuten auf 30 Minuten verdichtet werden muss und dass dazu im Bereich zwischen Biesdorfer Kreuz und Mahlsdorf ein zweigleisiger Abschnitt erforderlich ist, auf dem sich die Züge während der Fahrt ohne Wartezeiten begegnen können?

Antwort zu 1:

Der Verkehrsvertrag, über den die Verkehrsleistung der RB 26 erbracht werden, wird im Jahr 2024 neu vergeben. Im Rahmen der Neuausschreibung wird berücksichtigt, in welchem Rahmen bereits auf der vorhandenen Infrastruktur eine Verdichtung des Fahrplanangebotes umsetzbar ist.

Der Senat hat im Rahmen der Anmeldungen zum Bundesverkehrswegeplan 2030 den zweigleisigen elektrifizierten Ausbau der Ostbahn im Abschnitt Biesdorfer Kreuz bis Landesgrenze Berlin/Brandenburg ins Verfahren eingebracht. Die Einbindung in die Bedarfsprojekte der Bundesregierung wurde jedoch im Verfahren abgelehnt. Aufgrund der Langfristigkeit der Umsetzung des zweigleisigen elektrifizierten Ausbaus der Ostbahn liegt noch keine Detailplanung vor.

Frage 2:

Ist dem Senat bekannt, dass die Deutsche Bahn AG im Rahmen der Bauarbeiten für ein elektronisches Stellwerk auf der freien zweiten Gleisachse einen Kabelkanal errichtet?

Antwort zu 2:

Ja, das ist dem Senat bekannt.

Frage 3:

Inwiefern wurde der Senat darüber seitens der DB AG informiert?

Antwort zu 3:

Die DB AG teilt hierzu Folgendes mit:

„Der Senat wurde im Rahmen des Planrechts-/Plangenehmigungsverfahrens über die beiden Vorhaben

- Neubau des Elektronischen Stellwerks (ESTW) auf der S5 Ost (ESTW S-Bahn)
- ESTW Berlin-Lichtenberg (Fernbahn), 4. Baustufe, Bahnhof Kaulsdorf  
Eingleisstelle im Bezirk Marzahn-Hellersdorf von Berlin

beteiligt.

Der Planrechtsbeschluss zum ESTW S5 Ost (S-Bahn) wurde am 21.03.2019 erteilt.

In der Planrechtsunterlage ist die neue Kabelgefäßanlage im Bereich des Bahnhofs Kaulsdorf zwischen den beiden F-Bahn-Gleisen 3 und 5 (und somit in der Lage des alten nicht mehr vorhandenen Gleises 4) dargestellt.

Der Planrechtsbeschluss des ESTW 4. Baustufe (Fernbahn) – erteilt am 21.03.2019 - enthält im Wesentlichen die Ergänzung der Kabelkanalanlage aus dem Verfahren „S5 Ost“ für die Belange der Fernbahn und die Errichtung einer Eingleisstelle im Bahnhof Kaulsdorf.“

Frage 4:

Welche Erkenntnisse hat der Senat darüber, dass die Wiedererrichtung des zweiten Gleises dadurch erschwert, verteuert oder verzögert wird?

Antwort zu 4:

Im Zuge des zweigleisigen elektrifizierten Ausbaus ist eine Umverlegung des Kabelkanals nötig, da die Leit- und Sicherungstechnik ohnehin an die dann neue Situation angepasst werden muss. Die zwischenzeitliche Nutzung der Gleisachse des 2. Gleises ist daher hinnehmbar.

Frage 5:

Warum wird der neue Kabelkanal nicht auf der genügend großen Fläche südlich der Gleise angelegt?

Antwort zu 5:

Die DB AG teilt hierzu Folgendes mit:

„Die Wiedererrichtung des 2. Gleises war zum Zeitpunkt der Planerstellung (2016-2018) und ist bis heute bei der DB Netz AG nicht bestellt. Die Kabelkanalanlagen werden in der Regel gleisnah errichtet, um die Anbindungen an die Außenelemente (Weichen, Signale,

Achszähler) möglichst platzsparend und auf Bahngelände zu ermöglichen. Nur so können die Auswirkungen bei der Errichtung der Kabelkanalanlagen (Rodung von Vegetation im Randbereich, Inanspruchnahme Flächen Dritter, Grunderwerb) in einem vertretbaren Rahmen gehalten werden.

Für das ESTW S5 Ost (S-Bahn) kommt noch ergänzend hinzu, dass aufgrund der engen Platzverhältnisse die Hauptkabeltrasse zwischen den Fernbahn-Gleisen und nicht bahnlinks der S-Bahn errichtet werden musste. Unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse sowie mit dem Ziel der Reduzierung der notwendigen Querungen erfolgte die Planung zwischen den F-Bahn-Gleisen.“

Frage 6:

Welche Vorstellungen hat der Senat im Zusammenwirken mit der Deutschen Bahn AG, künftig die Zweigleisigkeit der Ostbahn im Bereich des Bahnhofs Kaulsdorf herzustellen?

Antwort zu 6:

Der Senat hält weiterhin an der Planung fest und wird im Prozess zur Aufstellung eines Folge-Bundesverkehrswegeplans das Vorhaben erneut für eine Aufnahme in die Bedarfsplanprojekte des Bundes vorschlagen.

Die DB AG teilt hierzu Folgendes mit:

„Der Bahnhof Kaulsdorf hat heute neben den beiden Streckengleisen der S-Bahn zwei F-Bahngleise. Eine Bestellung seitens des Landes Berlin die Zweigleisigkeit über den Bahnhof Kaulsdorf hinaus in Richtung Biesdorfer Kreuz bzw. Mahlsdorf auszubauen, liegt der DB Netz AG bisher nicht vor. Sobald diese Bestellung vorliegt, ist ein komplexer Ausbau zur Herstellung der Zweigleisigkeit erforderlich, der dann auch mit Kabelumverlegung verbunden sein wird.“

Frage 7:

Wie wird die Notwendigkeit beurteilt, die Bauarbeiten vor dem Hintergrund der dargelegten Probleme vorerst zu stoppen und eine Umplanung zu veranlassen, um Mehrkosten, Zeitverzögerungen und eventuelle Betriebseinschränkungen beim nochmaligen Umbau zu vermeiden?

Antwort zu 7:

Vor dem Hintergrund der Langfristigkeit der Realisierung des zweigleisigen elektrifizierten Ausbaus der Strecke ist ein Stoppen der aktuellen Bauarbeiten nicht zielführend. Die Erneuerung der Stellwerkstechnik in dem Abschnitt war zwingend erforderlich, um die Leit- und Sicherungstechnik der S-Bahn an die heutigen Bestimmungen anzupassen und die Betriebsgenehmigung des S-Bahn-Netzes aufrecht zu erhalten.

Die DB AG teilt hierzu Folgendes mit:

„Für beide ESTW-Maßnahmen wurde die Hauptkabeltrasse bereits errichtet und die Kabelverlegung hat begonnen bzw. wurde schon abgeschlossen.

Für das ESTW 4. Baustufe (Fernbahn) hat die Firma Siemens bereits in 12/19 mit der Ausrüstung begonnen. Für das ESTW S5 Ost (S-Bahn) startet die Firma Siemens mit der Ausrüstung in 02/20. Die Inbetriebnahme des ESTW S5 Ost ist in 10/2020 und die

Inbetriebnahme der 4. Baustufe (Fernbahn) sowie des ESTW Biesdorfer Kreuz (Fernbahn) erfolgt in 11/2020.“

Berlin, den 05.02.2020

In Vertretung

Ingmar Streese  
Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz