

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Gabriele Gottwald, Katalin Gennburg und Kristian Ronneburg (LINKE)**

vom 07. Oktober 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 08. Oktober 2019)

zum Thema:

Hines-Hochhaus am Alexanderplatz: Risiken und Nebenwirkungen (II)

und **Antwort** vom 18. Oktober 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 24. Okt. 2019)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Frau Abgeordnete Gabriele Gottwald (Die Linke),
Frau Abgeordnete Katalin Gennburg (Die Linke) und
Herrn Abgeordneten Kristian Ronneburg (Die 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 / 21 202
vom 07. Oktober 2019
über Hines-Hochhaus am Alexanderplatz: Risiken und Nebenwirkungen (II)

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 Berliner Verkehrsbetriebe AöR (BVG) 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:

Welchen Inhalt hat die durch den Aufsichtsrat der BVG bestätigte nachbarschaftliche Vereinbarung mit dem Investor HINES zum Bau des Hochhauses am Alexanderplatz?

Frage 11:

Haftet der Investor auch nach Abschluss der Bauarbeiten für alle Schäden am Tunnel im Bereich des Hochhauses sowie eventueller Folgekosten beispielsweise für Ersatzverkehre?

Antwort zu 1 und 11:

Die BVG hat wie folgt mitgeteilt:

„Der Aufsichtsrat der BVG hat kürzlich zugestimmt, dass zwischen der BVG und der HINES eine nachbarschaftliche Vereinbarung auf der Grundlage der gefundenen technischen Lösung verhandelt wird; mithin existiert noch keine nachbarschaftliche Vereinbarung.“

Frage 2:

Wann wird die technische Aufsichtsbehörde des Senats über das Vorhaben entscheiden? Welche Fragen werden von der technischen Aufsichtsbehörde untersucht und anhand welcher Kriterien erfolgt eine Genehmigung?

Antwort zu 2:

Die Technische Aufsichtsbehörde entscheidet erst nach Eingang eines Antrages über das Bauvorhaben. Bestandteil eines Antrages sind u. a. Ausführungsunterlagen. Diese können erst nach Abschluss des B-Plan-Verfahrens erstellt und eingereicht werden.

Die Technische Aufsichtsbehörde überprüft die Antragsunterlagen auf Einhaltung gesetzlicher Vorschriften und der anerkannten Regeln der Technik (z. B. Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen - BOStrab, DIN-Normen). Die Genehmigung wird erteilt, wenn die anzuwendenden Vorschriften und Regeln eingehalten werden.

Frage 3:

Was sind die konkreten Inhalte des Gutachtens, das nachweisen soll, dass eine technische Lösung für den Bau des Hochhauses über dem Tunnel möglich ist?

Antwort zu 3:

Die gutachterliche Stellungnahme erörtert verschiedene Möglichkeiten der Hochhausgründung unter Berücksichtigung des Fundamentblocks mit dem U-Bahntunnel. Es werden berechnete Setzungs- und Verschiebungsprognosen vorgestellt und deren Auswirkungen bewertet. Für etwaige eintretende Schäden werden Instandsetzungsmöglichkeiten vorgestellt und bewertet.

Frage 4:

Trifft es zu, dass die favorisierte technische Lösung darin bestehen soll, in den vorhandenen Tunnel einen zweiten Tunnel zu bauen? Wenn ja, welche Auswirkungen hat dies auf den zur Verfügung stehenden Spielraum für Tunnelsanierungen in den kommenden Jahrzehnten? Welchen Querschnitt hat der Tunnel aktuell und welchen soll er nach Einbau eines weiteren Tunnels in den bisherigen Tunnel haben?

Antwort zu 4:

Die favorisierte technische Lösung sieht einen Neubau des Tunnels in Form eines sog. Inliners in Verbindung mit einer Fugenertüchtigung vor. Dabei haben die Gutachter das erforderliche Lichtraumprofil der U-Bahn berücksichtigt. Nach Fertigstellung der Baumaßnahme ist davon auszugehen, dass in den kommenden Jahrzehnten keine Tunnelsanierung notwendig wird.

Der Tunnel hat aktuell einen Gewölbequerschnitt. Zu der Frage, welchen Querschnitt der Tunnel nach der Baumaßnahme haben wird, kann nach derzeitigem Planungsstand keine Aussage getroffen werden.

Frage 5:

Wie teuer würde die Realisierung der technisch favorisierten Lösung werden und wer wird diese finanzieren?

Frage 6:

Welche Kosten trägt die BVG?

Antwort zu 5 und 6:

Die BVG hat wie folgt mitgeteilt:

„Der Aufsichtsrat der BVG hat seine Zustimmung unter den Vorbehalt gestellt, dass die Maßnahme für die BVG kostenneutral durchgeführt wird.“

Frage 7:

Ist aus Sicht des Senats und der BVG ausgeschlossen, dass die Last des Hochhauses zu Schäden am Tunnel führen könnte, die wiederum zu erheblichen Betriebseinschränkungen im U-Bahn-Netz führen könnten? Wenn nein, warum wurde die entsprechende Vereinbarung getroffen?

Antwort 7:

Nein, Schäden am Tunnel lassen sich nicht 100%ig ausschließen, aber die gefundene technische Lösung ist eine mit einem geringen und zugleich technisch beherrschbaren Restrisiko.

Frage 8:

Welche Gefahren bestehen aus Sicht des Senats und der BVG bei der Realisierung des Hochhaus-Projektes weiterhin für das U-Bahn-Netz?

Antwort zu 8:

Dem Senat und der BVG sind keine weiteren Risiken für das U-Bahn-Netz bekannt.

Frage 9:

Welche neuen Erkenntnisse haben zur Änderung der Einschätzung der BVG gegenüber früheren Stellungnahmen (z.B. Brief der BVG an den Senat vom April 2018) geführt?

Antwort zu 9:

Die BVG hat wie folgt mitgeteilt:

„Die gefundene technische Lösung hat zu der geänderten Einschätzung der BVG geführt.“

Frage 10:

Welche Verkehrsszenarien hinsichtlich der Störung des Regelbetriebs der U 5 im Falle von Schäden am Tunnel werden im Senat und bei der BVG diskutiert? Wie sieht ein „worst-case“-Szenario aus?

Frage 12:

Welche Auswirkungen hätte die Realisierung der technisch favorisierten Lösung auf den Verkehrsbetrieb der U 5?

Frage 13:

Mit welchen verkehrlichen Einschränkungen ist zu rechnen und halten Senat und BVG diese auf dieser Hauptverkehrsachse für vertretbar?

Frage 14:

Welche Lösungen werden für die Bewältigung der verkehrlichen Einschränkungen seitens des Senats und der BVG verfolgt?

Frage 15:

Wird weiterhin davon ausgegangen, dass es nicht zu oberirdischen Beeinträchtigungen während der Tunnelarbeiten kommen wird?

Antwort zu 10 sowie 12 bis 15:

Hierzu kann nach derzeitigem Planungsstand keine Aussage getroffen werden.

Frage 16:

Wann wird das Bebauungsplanverfahren wieder aufgenommen?

Antwort zu 16:

Das Bebauungsplanverfahren I-B4a-3 wird frühestens nach Vorliegen der verbindlichen Vereinbarung zwischen dem Vorhabenträger Hines und der BVG wieder aufgenommen. Das Vorliegen der verbindlichen Vereinbarung ist eine Voraussetzung für einen abwägungsfehlerfreien Abschluss des Verfahrens.

Berlin, den 18.10.2019

In Vertretung
Stefan Tidow
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz