

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Lars Düsterhöft (SPD)**

vom 24. April 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 02. Mai 2018)

zum Thema:

Barrierefreiheit während des Umbaus des Bahnhofes Schöneweide

und **Antwort** vom 16. Mai 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 22. Mai 2018)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Lars Düsterhöft (SPD)
über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin
über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/14882
vom 24. April 2018
über Barrierefreiheit während des Umbaus des Bahnhofes Schöneweide

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

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 Frage zukommen zu lassen und hat daher die Deutsche Bahn AG (DB AG) um eine Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Sie wird nachfolgend entsprechend gekennzeichnet wiedergegeben.

Frage 1:

Wie bewertet die Senatsverwaltung den Umstand, dass nach derzeitiger Planung der Bahnhof Schöneweide während der drei Jahre dauernden Bauphase nicht barrierefrei erschlossen sein wird?

Antwort zu 1:

Während der dreijährigen Bauzeit kann durch die Nutzung der Buslinien 163 und 265 vom Bahnhof Schöneweide eine barrierefreie Reisebeziehung zu den Bahnhöfen Adlershof und Baumschulenweg erreicht werden. Bei Bedarf ist, zur Vermeidung von zu hohen Belastungsgraden der Linienbusse, eine Ausweitung des Angebotes der betroffenen Buslinien zu prüfen.

Bei einer Planungsentscheidung zur bauzeitlichen Barrierefreiheit erfolgt stets ein Abwägungsprozess, bei dem die örtlichen Gegebenheiten sowie die betroffenen Belange mit einbezogen werden. Da die Barrierefreiheit durch die genannten Buslinien gegeben ist, ist das Verhältnis von Nutzen und Kosten einer barrierefreien provisorischen Fußgängerüberführung unverhältnismäßig.

Frage 2:

Welche Maßnahmen, wie beispielsweise die Einrichtung eines Bus-Shuttles oder die temporäre Installation von Fahrstühlen, wurden seitens der Deutschen Bahn AG sowie der Senatsverwaltung untersucht, um die Barrierefreiheit an diesem Knotenpunkt des ÖPNV-Systems auch während der Bauarbeiten zu gewährleisten?

Antwort zu 2:

Die DB AG teilt hierzu folgendes mit:

„Durch die DB AG wurden unterschiedliche Maßnahmen zur bauzeitlichen Barrierefreiheit untersucht.

Zum einen wurde das erweiterte Programm des Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), bestehend aus Tram und Bus nebst Relationen nach Baumschulenweg sowie Adlershof näher betrachtet (1).

Zum anderen wurde die bauzeitliche Einrichtung einer festen Busverbindung zwischen den Bahnhöfen Baumschulenweg und Adlershof zur Hauptverkehrszeit (HVZ) als Zusatzangebot zum bestehenden ÖPNV (2) betrachtet.

Weiter wurde untersucht, ob Servicepersonal für in ihrer Bewegung eingeschränkte Reisende über den neu errichteten Zugang Sterndamm eingesetzt werden kann (3). Abschließend hat die DB AG die Errichtung temporäre Aufzüge (drei unterschiedliche Varianten), als Mietmodell geprüft (4).“

Frage 3:

Welche Kosten wurden für die jeweiligen Maßnahmen zur Gewährleistung der Barrierefreiheit während der dreijährigen Bauphase auf welcher Basis errechnet und wie wurde die Wirtschaftlichkeit der jeweiligen Alternativen bewertet?

Antwort zu 3:

Die DB AG teilt hierzu folgendes mit:

„Die Nutzung des bestehenden Angebots von Tram und Bus erfordert keine zusätzlichen Kosten und gewährleistet die barrierefreie Nutzung des ÖPNV.

Für die Maßnahme einer ergänzenden Busverbindung wurden durch die DB AG Busverkehrsdienstleister angefragt, welche Leistungen während der gesamten Bauzeit von drei Jahren i.H.v. ca. 1,0 Mio € angeboten haben.

Die Variante der Unterstützung der Reisenden durch Servicepersonale wirft versicherungstechnische Probleme auf und würde Personalaufwendungen in Höhe von ca. 250 T € für die gesamte Bauzeit verursachen.

Hier haben wir unterschiedliche Bauweisen für die Gesamtbauzeit von drei Jahren angeboten bekommen:

Bauweise 1: Zugang außerhalb des Bahnbereiches (Schöneweide), Andienung eines S-Bahnsteiges, kurze Stahlüberführung ca. 600 T € (2 temporäre Aufzugsanlagen);
Bauweise 2: Zugang außerhalb des Bahnbereiches (Schöneweide), Andienung eines S-Bahnsteiges, lange Stahlüberführung ca. 800 T € (2 temporäre Aufzugsanlagen);
Bauweise 3: Zugang außerhalb des Bahnbereiches (Schöneweide), Andienung zweier S-Bahnsteiges, Stahlüberführung ca. 1,2 Mio € (3 temporäre Aufzugsanlagen).“

Frage 4:

Zu welchem Ergebnis ist die Senatsverwaltung in Abwägung der Alternativen gekommen und welche dieser Maßnahmen soll ab zu welchem Zeitrahmen umgesetzt werden, damit der Bahnhof Schöneweide dauerhaft barrierefrei erschlossen bleibt?

Antwort zu 4:

Die Abwägung der Alternativen liegt im Verantwortungsbereich der DB AG als Infrastrukturbetreiber und Vorhabenträger.

Die Senatsverwaltung wurde seitens der DB AG hinsichtlich einer Kostenbeteiligung für eine temporäre Aufzugslösung während der Baumaßnahme angefragt. Nach erfolgter Prüfung des Sachverhaltes, wurde der DB AG mitgeteilt, dass die temporäre Aufzugslösung leider nicht durch das Land Berlin mitfinanziert werden kann.

Frage 5:

Wäre nach Ansicht der Senatsverwaltung der Verzicht auf die Schaffung einer Barrierefreiheit des Bahnhofes während des Umbaus mit dem neuen Mobilitätsgesetz §22, Absatz 3 vereinbar?

Antwort zu 5:

Laut § 22, Absatz 3 des Entwurfs des Mobilitätsgesetzes müssen temporäre Eingriffe in die Verkehrsinfrastruktur der öffentlichen Verkehrsmittel durch die DB AG als Infrastrukturbetreiber und Vorhabenträger so gestaltet werden, „dass die Behinderungen und Gefährdungen für die Nutzerinnen und Nutzer minimiert werden und eine sichere barrierefreie Führung und Nutzbarkeit auch während des Eingriffs gewährleistet ist. Gleichzeitige Eingriffe in Alternativrouten sind nach Möglichkeit zu vermeiden.“ (SenUVK, 2018: Berliner Mobilitätsgesetz (Entwurf) § 22, Absatz 3, S. 15).

Zwar ist der Bahnhofskomplex während der Baumaßnahme nicht barrierefrei, jedoch sind durch die Buslinien 163 und 265 barrierefreie Mobilitätsalternativen verfügbar. Um die Baumaßnahme mit dem Mobilitätsgesetz in Einklang zu bringen, ist der Senat darauf bedacht, während der Bauzeit keine Baumaßnahmen auf den Alternativrouten zu planen.

Berlin, den 16.05.2018

In Vertretung

Jens-Holger Kirchner
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz