

17. Wahlperiode

Kleine Anfrage

des Abgeordneten Danny Freymark (CDU)

vom 25. Oktober 2013 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 28. Oktober 2013) und **Antwort**

Bauarbeiten auf der S-Bahn-Brücke in Hohenschönhausen endlich fertigstellen

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

Die Kleine 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 (BVG) um eine Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Sie wird nachfolgend in den Antworten zu 8 und 9 wiedergegeben:

Frage 1: Warum wurde die Installation der Lichtsignalanlage (LSA) auf der S-Bahn-Brücke in Hohenschönhausen trotz diverser Zusagen (u.a. aus der Beantwortung meiner Kleinen Anfrage vom 8.11.2012 - Drucksache 17/11179) bisher nicht fertiggestellt?

Frage 3: Welche Gründe haben zu einer deutlichen Verzögerung bei der Fertigstellung der Maßnahme geführt?

Antwort zu 1 und 3: Die Planung der Lichtsignalanlage wurde im Auftrag der Berliner Verkehrsbetriebe erstellt. Weder von Seiten des Generalübernehmers für das Management der Berliner Lichtsignalanlagen noch von der Verkehrslenkung Berlin bestanden Möglichkeiten zur Einflussnahme auf die zeitliche Umsetzung des Auftrags durch den Planer.

Die verkehrstechnische Planung wurde mehrfach bei der Verkehrslenkung Berlin vorgestellt und präsentiert, musste aber wegen Mängeln in der Qualität mehrfach abgelehnt werden. Die Verkehrstechnik ist sehr komplex und die Anpassungen betreffen nicht nur diese Lichtsignalanlagen, sondern vier weitere im Streckenzug der Falkenberger Chaussee. Sie bilden ein System, das gemeinsam abgestimmt wurde.

Zusätzlich musste die Planung für diese Lichtsignalanlage und das gesamte Lichtsignalanlagen-System noch mehrmals auf Grund neuer Anforderungen angepasst werden, um einen zusätzlichen Teilknoten auf Veranlas-

sung der Berliner Verkehrsbetriebe einzubinden sowie Forderungen aus dem Radwegebauprogramm und den Wegfall der Radwegbenutzungspflicht zu berücksichtigen. Darüber hinaus wurde zwischenzeitlich ein Planerwechsel erforderlich.

Nach Abschluss der Planung kam es in der Umsetzung zu weiteren unvorhersehbaren Verzögerungen. Für die Verkabelung des 3. Teilknoten war vorgesehen, einen Kabelkanal in der Brücke zu benutzen, der allerdings beschädigt war. Die Abstimmungen für die Verkehrsführungen während der Bauzeit nahmen einen längeren Zeitraum in Anspruch. Insbesondere fanden andere konkurrierende Baumaßnahmen statt, die zunächst beendet werden sollten, bevor Arbeiten an der Lichtsignalanlage ausgeführt werden konnten. Darüber hinaus gab es im Umfeld immer wieder Baumaßnahmen von Dritten, bei denen auch benachbarte Lichtsignalanlagen angepasst wurden. Die Verkehrstechnik für den Endzustand bei dieser Lichtsignalanlage war nicht darauf ausgelegt.

Frage 2: Wann sollte das Bauvorhaben ursprünglich abgeschlossen sein?

Antwort zu 2: Mit dem Generalübernehmer ist nach dem Regelablaufplan eine Durchführungszeit von rund 11 Monaten ab Auftragserteilung vereinbart. Diese Zeitspanne gilt jedoch nur, wenn alle erforderlichen Arbeiten in der Verantwortung des Generalübernehmers liegen. Im vorliegenden Fall wurden die verkehrstechnischen Unterlagen von den Berliner Verkehrsbetrieben beigestellt. Ein verbindlicher Fertigstellungstermin wurde daher mit dem Generalübernehmer nicht vereinbart.

Frage 4: Welche Konsequenzen werden aus der erheblichen Verzögerung in Zukunft bei der Beauftragung der zuständigen Firma „Alliander“ gezogen?

Frage 5: Wurden Vertragsstrafen vereinbart?

Frage 6: In welcher Höhe wurden ggf. daraus resultierend an das Land Berlin bzw. den Auftraggeber, die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG), ausgezahlt?

Frage 7: Sofern keine Vertragsstrafen vereinbart wurden, warum wurde dies nicht vereinbart?

Antwort zu 4, 5, 6 und 7: In dem Vertrag mit dem Generalübernehmer sind Vertragsstrafen für den Fall vereinbart, dass durch Verschulden des Generalübernehmers der Inbetriebnahmetermin nicht wie vorgesehen erfolgen kann. Die Verzögerungen sind dem Generalübernehmer jedoch nicht anzulasten, weshalb eine Vertragsstrafe entfällt. Es ist daher nicht erforderlich, Konsequenzen aus dem Ablauf der Maßnahme zu ziehen.

Frage 8: In welcher Höhe sind durch die erhebliche bauliche Verzögerung dem Land Berlin bzw. der BVG Mehrkosten entstanden?

Antwort zu 8: Die BVG teilt mit:

„Den Berliner Verkehrsbetrieben (Anstalt des öffentlichen Rechts) sind durch die bauliche Verzögerung bisher keine Mehrkosten entstanden.“

Frage 9: Was hat die BVG bisher unternommen, um die LSA mit einer erhöhten Priorität in Betrieb zu nehmen?

Antwort zu 9: Die BVG teilt mit:

„Durch die Berliner Verkehrsbetriebe wurden bereits im Januar 2009 die Planung und im November 2011, nach umfangreichen Abstimmungsrunden, die Bauausführung für den 3. Teilknoten beauftragt.“

Aus den Planungsunterlagen ergaben sich jedoch teilweise Unstimmigkeiten, welche zu einer erneuten Überarbeitung sowie zeitlichen Verzögerung führten und letztlich einen Wechsel des Planungsbüros notwendig machten, um die Planung erfolgreich zum Abschluss zu bringen.

Hierfür wurden auch die Polizeidirektion 6, der Blindenverband und örtliche Vertreter zur Unterstützung hinzugezogen. Die Inbetriebnahme der Lichtsignalanlage wird nach Abschluss der Baumaßnahme durch die Verkehrslenkung Berlin erfolgen.“

Frage 10: Auf welche Weise und wann wurden die Bewohner in Hohenschönhausen über die erhebliche bauliche Verzögerung der Fertigstellung der LSA informiert und wenn nein, warum wurden die Bewohner nicht informiert?

Antwort zu 10: Für die Anwohnerinformation ist der jeweilige Bauherr verantwortlich. Sie erfolgt in der Regel nur, wenn konkrete verkehrliche Einschränkungen, wie z.B. Sperrungen von Zufahrtswegen erfolgen. Da dies hier nicht der Fall ist, wurden auch keine Informationen an die Bewohner und Bewohnerinnen in Hohenschönhausen bekanntgegeben.

Frage 11: Mit welcher Begründung dauert die Wartezeit an der provisorischen LSA nach dem Betätigen des Ampelsignalschalters in der Regel mehr als zwei Minuten?

Frage 12: Welche Maßnahmen können ergriffen werden, um diese unnötige Wartezeit zu minimieren?

Antwort zu 11 und 12: Die o.g. Lichtsignalanlage ist, wie alle Lichtsignalanlagen im Verlauf der Falkenberger Chaussee, mit Signalzeitenplänen mit einer Umlaufzeit von 90 Sekunden (nachts 70 Sekunden) versorgt.

Da es sich bei der Lichtsignalanlage um eine Doppel Fußgänger-Lichtsignalanlage handelt, die zudem die Zu- und Abflussbereiche von Bussen in die gemeinsame Haltestelle mit der Tram regeln, ergeben sich zwangsläufig Abhängigkeiten im Ablauf der Signalisierung jeder Einzelquerung sowie beider Querungen untereinander.

Die komplexe verkehrsabhängige Steuerung ist notwendig, um den Öffentlichen Verkehr, den Motorisierten Individualverkehr und den Fußverkehr sicher signalisieren zu können, ohne erhebliche Behinderungen des Öffentlichen Verkehrs (z.B. Wartestellungen vor Einfahrt in die Haltestelle, Überbelegung der Haltestellen u.ä.) oder Überstauung der Fußgängerüberwege durch Rückstau des Motorisierten Individualverkehrs zu erzeugen (sicherheitsrelevant). Ebenso ist die o.g. Umlaufzeit zur Koordination der Lichtsignalanlage mit den Nachbar-Anlagen einzuhalten, da sonst Leistungseinbußen und Rückstau-bildungen auch an den Nachbarknoten auftreten können.

Da zwischen den einzelnen Phasen Sicherheitszeiten zur Freigabe konkurrierender Verkehrsteilnehmer und -teilnehmerinnen ablaufen müssen (Phasenübergänge), lassen sich bei zeitlich ungünstiger Anforderung im Umlauf etwas längere Wartezeiten bis zur entsprechenden Freigabe nicht immer vermeiden.

Frage 13: Kann ausgeschlossen werden, dass nach Inbetriebnahme der regulären LSA eine ähnlich lange Taktung vorgenommen wird?

Antwort zu 13: Bei der Planung der stationären Lichtsignalanlage wurde mehr Wert auf die Vermeidung zu langer Fußgängerwartezeiten gelegt. Extrem lange Wartezeiten sollten nach der Inbetriebnahme nicht mehr auftreten.

Frage 14: Wann wird die bereits vorhandene Lichtsignalanlage in Betrieb genommen?

Antwort zu 14: Die bereits vorhandenen Lichtsignalanlagen sollen im November 2013 in Betrieb genommen werden.

Frage 15: Wann werden die Bauarbeiten endgültig abgeschlossen (mit der Bitte um Angabe des genauen Zeitpunktes)?

Antwort zu 15: Eine endgültige Fertigstellung kann erst erfolgen, wenn die neuen Bauarbeiten der Berliner Verkehrsbetriebe in der Straßenbahntrasse abgeschlossen sind. Diese Bauarbeiten sollen im November 2013 beginnen. Die Benennung eines genauen Termins für den Abschluss der Bauarbeiten ist derzeit nicht möglich.

Berlin, den 02. Dezember 2013

In Vertretung

C h r i s t i a n G a e b l e r

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 09. Dez. 2013)