

17. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Gerwald Claus-Brunner (PIRATEN)

vom 31. März 2014 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 03. April 2014) und **Antwort**

Grundsaniierung der U9-Bahnhöfe

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 Anfrage zukommen zu lassen und hat daher die BVG um eine Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat überliefert wurde. Sie wird nachfolgend in den Antworten zu 1. bis 4. und 9. bis 11. wiedergegeben:

Frage 1: Wie wird während des je nach Bauzustand bedingten Einsatzes von Schienenersatzverkehrs durch Omnibusse zwischen S+U-Bahnhof Rathaus Steglitz und U-Bahnhof Walther-Schreiber-Platz die vorgesehene Taktung und Pünktlichkeit bei allen in diesem Abschnitt fahrenden Buslinien sichergestellt?

Antwort zu 1.: Da das Sperrkonzept für die U-Bahn noch nicht abschließend abgestimmt ist, können auch noch keine darauf abgestimmten Leistungen des Schienenersatzverkehrs (SEV) beschrieben werden.

Frage 2: Wird zur Sicherstellung der vorgesehenen Taktung und der Pünktlichkeit im Bereich des betroffenen Straßenabschnitts die Einrichtung einer eigenen Busspur in Betracht gezogen?

Antwort zu 2.: Eine Busspur wird nicht in Betracht gezogen.

Frage 3: Wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 3.: Der Straßenquerschnitt mit der modifizierten Aufteilung für die unterschiedlichen Nutzerinnen und Nutzer lässt die Anlage einer Busspur nicht zu.

Frage 4: Welche Maßnahmen können getroffen werden, sollte es notwendig sein, die Tunnelröhre aufzugraben?

Antwort zu 4.: Der Zustand des Tunnels erfordert keine großflächige Freilegung.

Frage 5: Wie hoch wären die Kosten, die durch eine Taktverdichtung der S1 zwischen S-Bahnhof Anhalter Bahnhof und S-Bahnhof Zehlendorf auf 5 Minuten während der Hauptverkehrszeiten entstehen würden?

Frage 6: Wie schnell kann eine solche Mehrleistung bei der S-Bahn Berlin GmbH bestellt werden kann und welche Schritte sind dazu nötig?

Antwort zu 5. und 6.: Das Land Berlin hat bei der S-Bahn Berlin GmbH bereits im regulären Verkehrsangebot auf der Linie S1 im Abschnitt Zehlendorf – Potsdamer Platz eine Taktverdichtung in der Hauptverkehrszeit vom 10- auf einen 5/5/10-Minuten-Takt (3 Fahrten in 20 Minuten) bestellt. Dieses bestellte Verkehrsangebot kann derzeit von der S-Bahn Berlin GmbH in der Hauptverkehrszeit wegen des seit 2009 bestehenden Fahrzeugmangels nicht erbracht werden. Die Bestellung möglicher weiterer Taktverdichtungen in der Hauptverkehrszeit würde daher die Verfügbarkeit zusätzlicher S-Bahn-Fahrzeuge erfordern, die bei der derzeit vorhandenen Fahrzeugflotte nicht gegeben ist.

Frage 7: Wer kommt für die Kosten einer solchen Mehrleistung auf?

Antwort zu 7.: Für die Kosten der Bestellung zusätzlicher Verkehrsleistungen kommt der jeweilige Besteller auf. Beim regulären Verkehrsangebot auf Berliner Gebiet wäre dies das Land Berlin. Bei Baumaßnahmen anderer Verkehrsmittel besteht zudem die Möglichkeit, dass das durch die Sperrung der Infrastruktur betroffene Verkehrsunternehmen Ersatzangebote bei anderen Verkehrsunternehmen bestellt.

Frage 8: In welchen Titeln/Kapiteln des Haushaltsplanes muss der Mehraufwand durch entsprechende Titelverstärkung berücksichtigt werden?

Antwort zu 8.: Sollte eine zusätzliche Bestellung von Verkehrsleistungen im S-Bahn-Verkehr angestrebt werden, wäre dies im Kapitel 1270 Titel 54081 „Leistungen des S-Bahnverkehrs“ im Haushaltsplan zu berücksichtigen (zu den weiteren Umsetzungsrestriktionen siehe Antwort zu den Fragen 5 und 6).

Frage 9: Wie lange sind der BVG die Bauwerkschäden an den jetzt grundsaniierungsbedürftigen U-Bahnhöfen offiziell bekannt?

Wurde die Erkennung von Bauwerkschäden schuldhaft verzögert, um Regress-/Gewährleistungsfristen zu umgehen?

Antwort zu 9.: Es handelt sich bei der Baumaßnahme um eine reguläre Grunderneuerung der baulichen und technischen Ausstattung nach über 40 Betriebsjahren. Dieses ist ein normaler Abnutzungszeitraum. Hierbei werden die Anlagen den aktuellen Regeln der Technik (z. B. Brandschutz) angepasst. Die Bauwerke werden regelmäßig überprüft, eine „Verschleppung“ von Bauwerkschäden existiert also nicht.

Anmerkung des Senats: Schon allein aufgrund der nur wenige Jahre geltenden Gewährleistungspflicht für Bauwerke erscheint es abwegig, der BVG eine um mehrere Jahrzehnte verzögerte schuldhaftige Erkennung von Bauwerkschäden zu unterstellen.

Frage 10: Können die Baufirmen, die damals am Bau der von der Grundsaniierung betroffenen U9-Bahnhöfe beteiligt waren, noch in Regress genommen werden? Wenn nein, bis zu welchem Zeitpunkt war dies noch möglich? Wenn diese nicht zu 100 % in Regress genommen werden können, zu welchem Anteil ist dies dann noch möglich?

Frage 11: Wie lange können die Baufirmen, die an der Grundsaniierung der U9-Bahnhöfe beteiligt sind, in Regress genommen werden?

Antwort zu 10. und 11.: Die Anlage wurde in den Jahren um 1970 errichtet. Ein Regress ist in der Regel bis 5 Jahre nach Fertigstellung möglich. Es haben keine Gründe für Regressforderungen vorgelegen (s. auch Antwort zu Frage 9).

Berlin, den 14. April 2014

In Vertretung

Christian Gaebler

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 22. Apr. 2014)