

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Johannes Kraft (CDU)

vom 29. August 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 29. August 2022)

zum Thema:

**Bauarbeiten an der Eisenbahnüberführung Bahnhofstraße / Pankgrafenstraße
im Pankower Ortsteil Karow**

und **Antwort** vom 08. September 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 09. Sep. 2022)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Johannes Kraft (CDU)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

**auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/13038
vom 29.08.2022**

**über Bauarbeiten an der Eisenbahnüberführung Bahnhofstraße / Pankgrafenstraße im Pan-
kower Ortsteil Karow**

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft (zum Teil) Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl um eine sachgerechte Antwort bemüht und hat daher die Deutsche Bahn AG (DB AG) und das Bezirksamt Pankow von Berlin (BA Pankow) um Stellungnahmen gebeten, die bei der nachfolgenden Beantwortung berücksichtigt sind.

Frage 1:

Wann wurden die Bauarbeiten an der Eisenbahnüberführung (EÜ) Pankgrafenstraße begonnen?

Antwort zu 1:

Die DB AG teilt hierzu Folgendes mit:

„Die Baumaßnahmen an der Eisenbahnüberführung (EÜ) Pankgrafenstraße/Bahnhofstraße sind Bestandteil des Projektes Nordkreuz-Karow, 2. Baustufe und begannen im November 2018.“

Frage 2:

Wann war zum Zeitpunkt des Baubeginns das Ende der Baumaßnahmen geplant?

Antwort zu 2:

Die DB AG teilt hierzu Folgendes mit:

„Die Bauzeit war aufgrund der gleisweisen Errichtung in dem Gesamtablauf des Projektes Nordkreuz-Karow, 2. Baustufe für mindestens 2 Jahre konzipiert, zuzüglich nachlaufender Zeiten für die Errichtung der Straßenkonstruktion. Das geplante Ende lag ursprünglich in 08/2020.“

Frage 3:

Wann ist aktuell mit einer Fertigstellung der EÜ zu rechnen?

Frage 4:

Wann wird die Fahrbahn unter der EÜ wieder nutzbar sein?

Antwort zu 3 und 4:

Die Fragen 3 und 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die DB AG teilt hierzu Folgendes mit:

„Der letzte Einhub von Brückenüberbauten erfolgte Ende April 2021. Der Eisenbahnbetrieb wurde im Oktober 2021 erfolgreich aufgenommen. Derzeit sind im Straßenbereich noch umfangreiche Verlegungen von Leitungen und Kabeln sowie die abschließende Herstellung des Straßentroges erforderlich. Diese Arbeiten hängen vom zeitlichen Fortschritt der jeweiligen Arbeiten aller Beteiligten, auch Drittunternehmen wie Telekommunikationsanbieter und den Berliner Wasserbetrieben ab und werden nach aktueller Lage nicht vor Mitte 2023 beendet sein.“

Frage 5:

Was sind die Ursachen für die Verzögerung der Baumaßnahmen?

Antwort zu 5:

Die DB AG teilt hierzu Folgendes mit:

- „Bauverzug im Jahr 2017 im Zusammenhang mit der Erschließung des Baufeldes im Karower Kreuz, dadurch verspäteter Baustart in B-Karow infolge zeitlicher Neueinordnung von Gleissperrungen.
- Teilweise Umplanung/Umstellung des Bauverfahrens (Baugruben- verbauten) am Brückenbauwerk zur Schonung/Sicherung der alten Bausubstanz (Empfangsgebäude / Treppenzugang) nach Auswertung von Schwingungsmessungen notwendig. Die Vorgehensweise war richtig, jedoch zeitintensiver.
- Erhöhte Aufwendungen bei der Entsorgung von kontaminierten Bodenaushub im südlichen Widerlagerbereich.
- Nicht näher bezifferbare Leistungseinbußen infolge der allgemeinen Lockdown-Bedingungen (z. B. reduzierte Personaleinsätze vor Ort, Lieferengpässe).“

Frage 6:

Wer hat neben der DB Netz AG im Bereich der EÜ Pankgrafestraße Baumaßnahmen durchgeführt bzw. führt Baumaßnahmen durch?

Antwort zu 6:

Die DB AG teilt hierzu Folgendes mit:

„Um den Zeitraum der Bauaktivitäten möglichst effizient zu nutzen und deren Auswirkungen auf die Anwohnerinnen und Anwohner zu reduzieren, werden in dem Areal die Baumaßnahmen der DB Netz AG mit denen weiterer Unternehmen, unter anderem den Berliner Wasserbetrieben (BWB), der Netzgesellschaft Berlin/Brandenburg (NBB), der Stromnetz Berlin GmbH und der Deutschen Telekom AG gebündelt.

Ferner erfolgte zeitgleich zu den Brückenbauarbeiten eine Sanierung des Innenbereiches im Empfangsgebäude und des Treppenzugangs zum Bahnsteig durch DB Stationen und Service.“

Frage 7:

Gab es nach Baubeginn Änderungen der Planungen? Wenn ja, durch wen und warum?

Antwort zu 7:

Die DB AG teilt hierzu Folgendes mit:

„Teilweise Umplanung/Umstellung des Bauverfahrens (Baugrubenverbauten) am Brückenbauwerk zur Schonung/Sicherung der alten Bausubstanz (Empfangsgebäude / Treppenzugang) nach Auswertung von Schwingungsmessungen (siehe Punkt 5) notwendig.“

Frage 8:

Ist es zutreffend, dass die Bahnhofstraße/Pankgrafenstraße unter der EÜ um 90cm abgesenkt werden soll? Wenn ja:

- a. Was ist der Grund dafür?
- b. Wer hat diese Absenkung der Fahrbahn (damit verbunden, die Vergrößerung der Durchfahrtshöhe) warum gefordert?
- c. Auf welcher Länge beidseits der EÜ müssen durch die Absenkung bauliche Maßnahmen an der Pankgrafenstraße/ Bahnhofstraße vorgenommen werden?
- d. Welche Auswirkungen wird die Absenkung der Fahrbahn auf die benachbarten Straßen (insbesondere Boenkestraße, Liebenstraße und Streckfußstraße) haben?
- e. Sind bei den Planungen zur Absenkung der Fahrbahn die Auswirkungen auf benachbarte Gebäude berücksichtigt worden? Wenn ja, in welchem Umfang und von wem?
- f. Wird die Absenkung der Fahrbahn Auswirkungen auf das Grundwasser bzw. Schichtenwasser haben? Wenn ja, welche?

Antwort zu 8:

a)

Die DB AG teilt hierzu Folgendes mit:

„Ja. Die Herstellung des Straßentroges dient der Vergrößerung der Durchfahrtshöhe auf zukünftig 4,50 m, die im Rahmen der gemeinsam ausgearbeiteten Kreuzungsvereinbarung durch das Land Berlin bestellt und im Planfeststellungsbeschluss verfügt wurde. Die Absenkung war keine Forderung der DB Netz AG, da sie für den Eisenbahnbetrieb nicht erforderlich ist.“

b)

Die Pankgrafenstraße ist eine sog. Hauptverkehrsstraße mit Verbindungsfunktion. Für diese gilt entsprechend der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), dass eine durchgängige Befahrbarkeit für die nach § 32 Abs. 2 StVZO maximal erlaubte Fahrzeughöhe von 4,00 m mindestens ein oberer Bewegungsspielraum von 0,20 m und immer ein oberer Sicherheitsraum von 0,30 m hinzuzurechnen ist.

Das Land Berlin hat daher unter Berücksichtigung der bedeutenden Verkehrsfunktion, insbesondere der straßenverkehrlichen Anforderungen an die Kreuzung, die Vergrößerung der lichten Durchfahrtshöhe unterhalb der EÜ auf 4,50 m bestellt.

c)

Die DB AG teilt hierzu Folgendes mit:

„Die bauliche Auswirkung der Straßenabsenkung endet westlich im Kreuzungsbereich Boenkestraße und östlich im Einmündungsbereich der Liebenstraße und geht jeweils in die vorhandene Bestandssituation über. Es wird ein wasserdichter Straßentrog installiert.“

d)

Die DB AG teilt hierzu Folgendes mit:

„Die Absenkung der Fahrbahn hat keine verkehrlichen Auswirkungen auf die benachbarten Straßen.“

e)

Die DB AG teilt hierzu Folgendes mit:

„Aufgrund der weiten Entfernung der angrenzenden Bebauung entsteht durch das Baufeld kein Einfluss (wie bspw. Abgrabungen von Fundamenten).“

f)

Die DB AG teilt hierzu Folgendes mit:

„Auswirkungen auf das Grundwasser wurden im Rahmen der Planfeststellung analysiert und bewertet.“

Frage 9:

Wie wird sichergestellt, dass die Schäden an Fahrbahnen und im Straßennebenraum, die durch die Umleitungsverkehre bedingt waren und sein werden zeitnah beseitigt werden?

Frage 10:

Wer hat die Kosten hierfür zu tragen?

Antwort zu 9 und 10:

Die Fragen 9 und 10 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die DB AG teilt hierzu Folgendes mit:

„Gemäß Planrechtsbeschluss wird das öffentliche Straßennetz im Rahmen des Gemeingebrauchs zur Erreichung der Baustelleneinrichtungsflächen benötigt. In den Bereichen, in denen die Baustelleneinrichtungsflächen an das öffentliche Straßennetz anbindet, wurden vor Baubeginn Bestandsaufnahmen durchgeführt. Nach Abschluss der Bauarbeiten wird der somit festgestellte ursprüngliche Zustand wieder hergestellt, wenn feststeht, dass die aufgetretenen Schäden bzw. Veränderungen dem planfestgestellten Vorhaben zuzurechnen sind.“

Frage 11:

Wie wird der Senat das Bezirksamt Pankow von Berlin darin unterstützen, die durch die Umleitungsverkehre induzierten Schäden im über- und untergeordneten Straßennetz zeitnah zu beheben?

Antwort zu 11:

Das BA Pankow teilt hierzu Folgendes mit:

„Bisher wurden keine großen Schäden festgestellt. Deswegen ist eine Unterstützung der Senatsverwaltung aus jetziger Sicht nicht notwendig. Im Vorfeld der Baumaßnahme wurden Teilbereiche der Umleitungsstrecke zu Lasten der Deutschen Bahn AG ertüchtigt.“

Berlin, den 08.09.2022

In Vertretung

Dr. Meike Niedbal
Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz