

18. Wahlperiode

## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Danny Freymark (CDU)**

vom 10. Januar 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 11. Januar 2019)

zum Thema:

**Baumaßnahmen am Bahnhof Hohenschönhausen**

und **Antwort** vom 28. Januar 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 29. Jan. 2019)

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Danny Freymark (CDU)  
über

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

**A n t w o r t**  
**auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/17 475**  
**vom 10. Januar 2019**  
**über Baumaßnahmen am Bahnhof Hohenschönhausen**

---

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 (BVG) als Bauherr sowie das Bezirksamt Lichtenberg von Berlin (Straßen- und Grünflächenamt (SGA)) um Stellungnahmen gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurden. Das SGA als Straßenbaulastträger hatte hierbei erklärt, es sei in dieses Bauvorhaben nicht involviert. Es können daher nicht alle Fragen in dem gewünschten Umfang beantwortet werden. Die Stellungnahme der BVG ist an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben bzw. direkt in die Antwort eingeflossen.

Frage 1:

Von wann bis wann wurden und werden welche Baumaßnahmen am Bahnhof Hohenschönhausen, durch wen durchgeführt (Bitte um tabellarische Auflistung nach Monaten und Baumaßnahme)?

Antwort zu 1:

Ohne eine Eingrenzung des Zeitraums ist hier eine genaue Antwort nicht möglich. Im Zuständigkeitsbereich der Verkehrslenkung Berlin (VLB) findet auf der Falkenberger Brücke seit dem 15.05.2018 und momentan laufend die Sanierung der Tramgleise im Auftrag der BVG statt. In diesem Zusammenhang erfolgen auch die Sanierungsarbeiten innerhalb des Brückenbauwerkes.

Frage 2:

Wann sind die aktuellen baulichen Maßnahmen beendet und werden sie damit termingerecht fertiggestellt? Wodurch sind mögliche Verzögerungen begründet?

Antwort zu 2:

Die BVG haben wie folgt mitgeteilt:

„Das geplante Bauende verzögert sich aufgrund vorgefundener Schäden in den unteren Lagen der Bausubstanz von November 2018 auf Dezember 2019.“

Frage 3:

Welche bezirklichen und städtischen Verwaltungen bzw. welche Unternehmen sind bei den betreffenden Baumaßnahmen mit welchen Projekten involviert?

Antwort zu 3:

Die Verkehrslenkung Berlin erteilt im Zusammenhang mit der Baumaßnahme die erforderliche verkehrsrechtliche Anordnung zur Absicherung der Baumaßnahme. Als Bauherr wurde zur unter Antwort zu 1 genannten Baumaßnahme der Verkehrslenkung Berlin die BVG genannt. Anhörungspartner der Verkehrslenkung Berlin vor Erteilung der verkehrsrechtlichen Anordnung waren

- Das Bezirksamt Lichtenberg, Straßen- und Grünflächenamt (Straßenbaulastträger),
- Der Polizeipräsident in Berlin (Abschnitt 61),
- Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz - SenUVK (Straßenbaulastträger für das Brückenbauwerk).

Frage 4:

Wann und wie wurden die Anwohner Hohenschönhausens und die umliegenden Institutionen über die Baumaßnahmen in Kenntnis gesetzt? Falls es keine Informationen gegeben hat, warum nicht?

Antwort zu 4:

Die BVG haben wie folgt mitgeteilt:

„Aufgrund der größeren Entfernung zur Baustelle wurde keine Anwohnerinformation durchgeführt. Es wurden jedoch Fahrgastinformationen veranlasst.“

Frage 5:

Gab es möglicherweise Beschwerden zur Durchführung der Baumaßnahmen, zum Beispiel in Bezug zu einem falsch aufgestellten Bauschild? Wenn ja, durch wen gab es die Beschwerde und wie konnte es zu diesem Fehler kommen?

Antwort zu 5:

Die Verkehrslenkung Berlin erreichten sechs Beschwerden zu der unter Antwort zu 1 genannten Baumaßnahme. Hierbei handelte es sich um

- zwei Beschwerden/Hinweise durch den ADFC zur Verkehrsführung,
- zwei Beschwerden/Hinweise durch eine Bürgerin zur Verkehrsführung,
- eine anonyme Beschwerde, es würde an der Baumaßnahme nicht gearbeitet werden,
- eine Beschwerde durch einen Bürger, es würde an der Baumaßnahme nicht gearbeitet werden.

Einzelne Verkehrszeichen wurden in den Beschwerden nicht thematisiert. Der ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (Bundesverband) e. V.) bemängelte das Fehlen eines Baustellenschildes. Die Aufstellung eines Baustelleninformationsschildes ist im Berliner Straßengesetz sowie der Bauordnung Berlin geregelt und obliegt dem Bauherrn. Zuständig für die Überwachung dieser Regelungen ist das jeweils zuständige Bezirksamt.

Die BVG haben wie folgt mitgeteilt:

„Nach einem Offenen Brief der ADFC-Stadtteilgruppe Lichtenberg vom 11.06.2018 an die SenUVK, Frau Senatorin Günther, wurde die Verkehrsführung in Abstimmung mit der Verkehrslenkung Berlin angepasst. Das Baustelleninformationsschild wurde aufgrund von Lieferengpässen des Auftragnehmers leicht verspätet geliefert.“

Frage 6:

Wo und wie werden mit Abschluss der Baumaßnahmen die Haltestellen, die Verkehrsführung und die Lichtsignalanlagen angesiedelt sein (Bitte um eine bildliche Darstellung)?

Antwort zu 6:

Der zuständige Straßenbaulastträger (Bezirksamt Lichtenberg, Straßen- und Grünflächenamt) hat auf Nachfrage erklärt, es sei in das Bauvorhaben nicht involviert und Fehlanzeige gemeldet.

Der VLB sind dort keine Bauplanungen bekannt und somit müsste nach Abschluss der jetzigen Bauarbeiten der ursprüngliche Zustand wiederhergestellt werden. Lediglich in Bezug auf die derzeit in stadtauswärtige Fahrtrichtung eingerichtete BVG-Haltestelle gibt es Anträge, diese nach Bauende in eine stationäre Haltestelle umzuändern.

Frage 7:

Welche Auswirkungen bzw. Beeinträchtigungen hatten die Baumaßnahmen im Hinblick auf die Nutzer des ÖPNV, des Straßenverkehrs, für die Radfahrer und für die Fußgänger und gibt es Erhebungen zu der jeweiligen Passierdauer der oben genannten Gruppen?

Antwort zu 7:

Für die unter Antwort zu 1 genannte Baumaßnahme wurden folgende verkehrliche Maßnahmen angeordnet:

Da sich hier die Buslinien des Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) den Haltestellenbereich mit der Straßenbahn (Tram) teilen, mussten diese für die Dauer der Arbeiten umverlegt werden. Hierfür wurde in stadtauswärtiger Fahrtrichtung eine provisorische Haltestellenbucht baulich angelegt.

Stadteinwärts war kein Provisorium für die Bushaltestellen notwendig, da bereits im Bestand eine Bucht vorhanden war. Für die Tram wurde östlich der Fußgängerfurt eine neue, provisorische Haltestelle baulich angelegt.

Bei der Erarbeitung einer Lösung für diese komplexe Verkehrssituation wurden alle Verkehrsarten berücksichtigt: ÖPNV, Radverkehr, Fußgänger und motorisierter Individualverkehr.

Die Straßenbahn wurde eingleisig geführt und konnte während der Bauzeit durchgehend fahren. Durch die provisorische Verlegung der Haltestelle gab es etwas längere Umsteigewege zur S-Bahn.

Bedingt durch betriebstechnisch notwendige Mindestlängen und -breiten für die Haltestellenbereiche mussten jedoch die dortigen Radfahrerführungen provisorisch verlegt bzw. anders geführt werden. Stadteinwärts wurde im Bereich der Verschwenkung des vorhandenen Radweges ein zusätzlicher Bereich asphaltiert. Zeitweise wird der innere Fahrstreifen stadtauswärts zur Durchführung einzelner Arbeiten gesperrt. Erhebungen über die jeweilige Passierdauer der einzelnen Verkehrsarten existieren nicht. Durch die Baumaßnahmen auf der linken Fahrspur kam es jedoch für den Individualverkehr zeitweise zur Staubildung. Dies betraf mitunter auch den Busverkehr der BVG.

Frage 8:

Wird in Zukunft sichergestellt sein, dass mit Abschluss der baulichen Maßnahmen, der reibungslose Verkehrsfluss insbesondere im Hinblick auf die Ampelschaltung sichergestellt ist?

Antwort zu 8:

Die derzeitige Baumaßnahme bezieht sich auf die von den Bussen benötigte Fläche zum Zurückschwenken in die Kfz-Fahrspuren. Die bisherige Bordausbildung beschränkte diesen Vorgang für die nachrückenden Straßenbahnen, die an den auf die Ausfahrt wartenden Bussen nicht vorbeifahren konnten. Verkehrstechnische Anpassungen sind in diesem Zuge nicht vorgesehen, da im Hinblick auf die Ampelschaltung mit einem reibungslosen Verkehrsfluss gerechnet wird.

Frage 9:

Mit welchen Wartezeiten an den jeweiligen Lichtsignalanlagen müssen die in Frage 7 erwähnten Personengruppen nach Fertigstellung der Baumaßnahmen rechnen?

Antwort zu 9:

Die Fußgängeranforderungsanlage wird verkehrsabhängig betrieben und ist dabei durch die Sonderphasen und die dynamischen Anpassungen infolge der ÖPNV-Abwicklung stark beeinflusst. Daher sind die Wartezeiten sehr von diesen situativen Einflüssen, aber auch der Takt-Frequenz des ÖPNV abhängig. Infolgedessen lassen sich hier keine konkreten Zeiten prognostizieren.

Frage 10:

Mithilfe welcher Technologie wird die Vorrangschaltung des ÖPNV zukünftig betrieben?

Antwort zu 10:

Es findet keine technologische Umstellung statt, so dass es sich nach wie vor um eine Steuerung innerhalb eines koordinierten Umlaufzeitsystems handelt. Diese Steuerung erfolgt nach dem Prinzip der freien Phasenbildung. Es findet eine ÖPNV-Abwicklung durch Sonderphasen statt.

Frage 11:

Gibt es Überlegungen seitens des Senats, den Bahnhof Hohenschönhausen umzugestalten bzw. einen komplett neuen, modernen Bahnhof zu errichten? Wenn ja, bis wann? Wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 11:

Nein, der Senat sieht kein Erfordernis für einen Neubau bzw. eine grundlegende Umgestaltung des Bahnhofs Hohenschönhausen. Der DB Station & Service AG als Betreiber der Station obliegt die Verantwortung für die Gestaltung und die Funktionsfähigkeit der Verkehrsstation.

Frage 12:

Gibt es aktuelle Planungen zur Inbetriebnahme einer Mobilitäts- bzw. Fahrradstation am Bahnhof Hohenschönhausen? Wenn ja, bis wann? Wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 12:

Der SenUVK sind keine Planungen zur Inbetriebnahme einer Fahrradstation am Bahnhof Hohenschönhausen bekannt; SenUVK wird grundsätzlich prüfen, welche Anforderungen aus gesamtstädtischer Sicht an die Auswahl, Planung und Ausgestaltung von Mobilitätshubs zu stellen sind und welche Bahnhöfe sich dafür eignen.

Frage 13:

Welche Planungen existieren seitens des Senates für die Flächen entlang der Bahntrasse (Egon-Erwin-Kisch-Straße), die im Flächennutzungsplan für die Tangentialverbindung Nord vorgehalten werden?

Antwort zu 13:

Die Flächen für die im Flächennutzungsplan dargestellte Tangentialverbindung Nord werden weiterhin langfristig freigehalten.

Berlin, den 28.01.2019

In Vertretung  
Ingmar Streese  
Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz