

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Petra Pau, Dr. Ilja Seifert,  
Dr. Winfried Wolf und der Fraktion der PDS  
– Drucksache 14/2934 –**

### **Verlängerung der U-Bahnlinie U5 in Berlin**

Im 1994 geschlossenen Hauptstadtvertrag zwischen dem Land Berlin und dem Bund hat sich das Land Berlin verpflichtet, die U-Bahnlinie U5 (Hönow–Alexanderplatz) bis zum Lehrter Stadtbahnhof zu verlängern. Der Bund übernahm im Vertrag eine Teilfinanzierung in Höhe von 295 Mio. DM der damals auf 1,3 Mrd. DM veranschlagten Baukosten.

Durch die Veränderung der gewählten Bauweise – nunmehr sollen die Tunnelanlagen statt in offener Bauweise im Schildvortrieb errichtet werden – sowie aus den bisherigen Erfahrungen mit anderen Tiefbauprojekten im zentralen Bereich von Berlin, ist von einer enormen Kostensteigerung auszugehen.

Ein Teil der Strecke, nämlich vom Lehrter Stadtbahnhof zum Pariser Platz, ist bereits vorhanden, somit ein Teil der Bundesmittel bereits verbaut.

Das Land Berlin kann sich einen Weiterbau dieses Projektes nach Äußerungen verschiedener Senatoren nicht leisten, die damals zugrunde gelegten Prognosen über Fahrgastzahlen wurden bereits revidiert. Die Frage nach dem verkehrspolitischen und finanzpolitischen Sinn der „Kanzler-U-Bahn“ wird in Berlin breit diskutiert.

#### **Vorbemerkung**

Für ÖPNV-Anbindung und -Erschließung des Regierungsviertels ist das Land Berlin zuständig. Die Verlängerung der U-Bahnlinie U5 ist auf Initiative des Landes Berlin in die Verkehrsplanungen im Zentralen Bereich aufgenommen worden, wobei folgende verkehrsplanerischen Aspekte ausschlaggebend waren:

- Schaffung einer durchgehenden U-Bahnverbindung vom Nordosten der Stadt in die City mit der Option der Weiterführung in den Nordwesten,
- maßgebliche Voraussetzung für einen ÖPNV-Anteil von 80 % im Innenstadtbereich,

---

*Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 29. März 2000 übermittelt.*

*Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.*

- Anbindung des neuen Lehrter Bahnhofs an das U-Bahnnetz,
- leistungsgerechte ÖPNV-Anbindung des Regierungsviertels.

Diese Funktionen spiegeln die Bedeutung des Projekts für das Berliner ÖPNV-System wider.

Der Bund beteiligt sich im Rahmen des Hauptstadtvertrages vom 30. Juni 1994 mit Zuwendungen in Höhe von 295 Mio. DM an der Projektfinanzierung.

Ausschlaggebend hierfür ist sein Interesse an der leistungsgerechten ÖPNV-Anbindung des Regierungsviertels. Bisher wurden Bundesmittel in Höhe von 136 Mio. DM in Anspruch genommen.

1. Hat die Bundesregierung Kenntnis von dieser in den Berliner Medien geführten Debatte?

Ja.

2. Wie kommt die Bundesregierung zu ihrer Auffassung, dass „... die verlängerte U-Bahnlinie U5 zeitnah zur Fertigstellung des neuen Lehrter Bahnhofs in Betrieb genommen wird“ (so der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Siegfried Scheffler, in Beantwortung der Fragen 32 bis 35 für die Fragestunde am 23. Februar 2000, Anlagen 8 und 9 des Plenarprotokolls 14/89, S. 8274 C und D)?

Im Hauptstadtvertrag vom 30. Juni 1994 haben der Bund und das Land Berlin gemeinsam das Ziel vereinbart, die verlängerte U5 spätestens bis zum Jahre 2002 fertigzustellen. Maßgebend für diesen Termin war die geplante Inbetriebnahme der neuen Eisenbahn-Nord-Süd-Verbindung einschließlich Lehrter Bahnhof.

Zwischenzeitlich ist die Inbetriebnahme der Eisenbahnverbindung einschließlich Lehrter Bahnhof für Ende 2005 geplant. Vor dem Hintergrund des im Hauptstadtvertrag berücksichtigten baulichen und funktionalen Zusammenhangs des neuen Lehrter Bahnhofs und der U5 geht die Bundesregierung davon aus, dass die verlängerte U5 in zeitlichem Zusammenhang zur Fertigstellung des neuen Lehrter Bahnhofs in Betrieb genommen wird.

3. Trifft es zu, dass der Parlamentarische Staatssekretär Siegfried Scheffler erklärt hat, dass das Land Berlin zurückzahlen müsse, wenn es aus dem Projekt aussteigen sollte (Berliner Zeitung vom 7. Februar 2000), und wenn ja, wie steht die Bundesregierung dazu?

Ich habe hier auf die im Hauptstadtvertrag vom 30. Juni 1994 eingegangenen Verpflichtungen zwischen Bund und Land Berlin hingewiesen.

4. Gab es für solche Rückforderungen Präzedenzfälle (z. B. in Bonn)?

Wie wurde dort verfahren?

Bisher gab es hierfür keinen Anlass.

5. Wäre die Bundesregierung bereit, auf Forderungen zu verzichten, wenn die zwischen Lehrter Bahnhof und Pariser Platz bereits entstandenen U-Bahn-Tunnelanlagen für andere öffentliche Schienenverkehrsmittel genutzt werden können, beispielsweise für eine Anbindung an die bestehenden S-Bahn-Anlagen nördlich des S-Bahnhofs Potsdamer Platz?

Diese Frage stellt sich für die Bundesregierung nicht; der Berliner Senat verneint die technischen Voraussetzungen für eine S-Bahnnutzung der Anlagen.

6. Ist die Bundesregierung bereit, die technischen Möglichkeiten für eine andere Schienenverkehrenutzung der bereits fertiggestellten U-Bahn-Anlagen zwischen Lehrter Bahnhof und Pariser Platz gemeinsam mit dem Land Berlin prüfen zu lassen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

7. Besteht nach Kenntnis der Bundesregierung die Möglichkeit, die für die U-Bahn geplanten Anlagen zwischen Lehrter Bahnhof und Pariser Platz – ggf. mit Ausnahmegenehmigungen – mit S-Bahnen zu befahren, sofern die Tunnelquerschnitte praktisch zwar ausreichend weit, aber geringer bemessen sind, als es die technischen Vorschriften für Neuanlagen gestatten.

Es wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

Gemäß Stellungnahme des Berliner Senats kann ein Verzicht auf die gesetzlich vorgeschriebenen Sicherheitsräume in den Tunneln nicht in Frage kommen.

8. Gibt es Möglichkeiten, die teilweise bereits fertiggestellten U5-Stationen Reichstag und Lehrter Bahnhof für S-Bahn-Vollzüge mit acht Wagen zu erweitern?

Wenn ja, mit welchem zeitlichen Verzug und zu welchen Kosten?

Wenn nein, welche bereits entstandenen baulichen Voraussetzungen schließen diese Möglichkeiten aus?

Für die Beantwortung dieser Frage ist das Land Berlin als Baulastträger des Projekts zuständig.

Generell ist zu berücksichtigen, dass im Abschnitt Pariser Platz – Lehrter Bahnhof bereits über 1 500 m Doppelspur-Tunnel einschließlich des Rohbaus der Bahnhöfe Reichstag und Lehrter Bahnhof weit fortgeschritten oder fertiggestellt sind. Insbesondere in den Bahnhofsbereichen ist sowohl an den Bahnsteigkanten selbst als auch in den vor- und nachlaufenden Rechtecktunneln in

Länge und Höhe eine 35 cm breitere S-Bahn nicht unterzubringen, ohne ganz überwiegend die Rohbauanlage abzureißen und neu zu bauen. Zudem müssten die Bahnsteige für eine S-Bahnnutzung um ca. 40 m verlängert werden.

9. Sind alternative Planungen zur Verkehrserschließung des Regierungsviertels durch den Entwicklungsträger DSK gemacht worden (alternativ zur U5)?

Wenn ja, welche?

Wenn nein, warum nicht?

Für die Verkehrserschließung des Regierungsviertels ist der Berliner Senat zuständig. Ihm obliegt es, entsprechende Planungen in Auftrag zu geben.

10. Wird die Bundesregierung gegenüber der Deutschen Bahn AG aktiv werden, um die Machbarkeit neuer S-Bahn-Stationen (Plenarbereich Reichstagsgebäude/Charité und Moabiter Werder) prüfen zu lassen?

In seiner Verantwortung für den ÖPNV ist es Sache des Berliner Senats, neue Leistungen bei der Deutschen Bahn AG prüfen zu lassen und ggf. zu bestellen.

11. Wäre die Bundesregierung angesichts der Finanzlage des Landes Berlin bereit, ihrerseits auf den Weiterbau der U5 zu verzichten?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, ggf. unter welchen Bedingungen?

Diese Frage stellt sich für die Bundesregierung nicht.

12. Ist die Bundesregierung bereit, im Zuge von Verhandlungen mit dem Land Berlin die noch ausstehenden vorgesehenen Mittel für die U-Bahnlinie U5 stattdessen für die weitaus kostengünstigere und schneller realisierbare ÖPNV-Erschließung des Regierungsviertels mit mehreren Straßenbahnlinien umzuwidmen?

Wenn nein, warum nicht ?

Es wird auf die Antwort zu Frage 11 verwiesen.