

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Klaus W. Lippold (Offenbach), Dirk Fischer (Hamburg), Eduard Oswald, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der CDU/CSU  
– Drucksache 14/9727 –**

### **Umplanung des Lehrter Bahnhofs in Berlin**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Für die Realisierung des Pilzkonzepts der Bahn im Knoten Berlin stellt der Bund mehr als 5 Mrd. Euro zur Verfügung. Zentraler Bestandteil darin ist die Nord-Süd-Verbindung (vgl. Inbetriebnahme 2006) mit dem zukünftigen Lehrter Bahnhof in unmittelbarer Nähe zum Parlaments- und Regierungsviertel. Im Hinblick auf die Herausgestaltung der Mitte Berlins und den Ausbau Berlins zur Bundeshauptstadt war von Anfang an ein repräsentatives, innovatives und architektonisch einzigartiges Bahnhofsbauwerk geplant. Optisch sollte der neue Lehrter Bahnhof von einer 430 Meter langen, gläsernen Ost-West-Halle sowie den beiden quer dazu in der Achse der unterirdischen Nord-Süd-Verbindung stehenden Bügelbauten bestimmt werden. Nur unter dem Gesichtspunkt eines einmaligen Sonderfalls war es möglich gewesen, für das Bauvorhaben Bundesmittel in einem weit über den bei anderen Bahnhofsbauprojekten üblichen Rahmen hinaus, ca. 58 Mio. Euro (etwa das 10fache des sonst üblichen Betrages für vergleichbare Vorhaben) zur Verfügung zu stellen.

Wegen der von der Deutschen Bahn AG (DB AG) derzeit durchgeführten Verkürzung der Hallendachkonstruktion, die wesentlich den Gesamteindruck des neuen Bahnhofs prägt, ist es fraglich, ob der Lehrter Bahnhof in der jetzt beabsichtigten reduzierten Form als quasi auf Dauer unvollständiges Bauwerk diesem Anspruch überhaupt gerecht wird. Damit ist auch der Sinn des erhöhten Einsatzes von Bundesmitteln in Frage gestellt. Die von der DB AG verkündete Entscheidung, das Dach aus zeitlichen Gründen um ca. ein Drittel zu kürzen, wirft Fragen auf.

#### Vorbemerkung der Bundesregierung

Das Vorhaben Nord-Süd-Verbindung Berlin, das den Bau des neuen Lehrter Bahnhofs enthält, wird von der Deutschen Bahn Netz AG (DB Netz AG) und von der DB Station & Service AG als Vorhabensträger realisiert. Den Vorhabensträgern obliegt Planung, Auftragsvergabe, Bau und Abrechnung des

Vorhabens. Damit im Zusammenhang entstehende Entscheidungen treffen die Vorhabensträger in eigener Verantwortung. Der Bund ist an der Finanzierung des Vorhabens beteiligt. Hierzu hat der Bund mit der DB AG – vor Gründung der v. g. Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes – im August 1997 eine Finanzierungsvereinbarung geschlossen.

Seitens der DB AG wird die Zielstellung verfolgt, die Nord-Süd-Verbindung mit dem Lehrter Bahnhof statt – bei unverändertem Bauablauf – im Jahr 2008 nunmehr im Jahr 2006 zur Fußball-WM in Betrieb zu nehmen (wobei die Bauarbeiten noch nicht abgeschlossen sein werden). Die Bundesregierung begrüßt diese Absicht, denn je früher diese Verbindung in Betrieb genommen wird, desto eher kann das Verkehrsangebot den gewachsenen verkehrlichen Bedürfnissen der Bundeshauptstadt und ihres Umlands gerecht werden.

Maßgeblich für die Terminabläufe am Gesamtvorhaben ist der Baufortschritt am Lehrter Bahnhof. Insofern ist es nachvollziehbar, dass in diesem Projekt die Bauabläufe straff organisiert und ggf. die den Planungen zu Grunde liegenden Anlagen in einem vertretbaren Umfang reduziert werden. Unter diesem Aspekt ist auch die Verkürzung des Ost-West-Daches zu betrachten. Die Auswirkungen dieser Verkürzung auf den gesamtarchitektonischen Komplex des Bahnhofs begründet nach Auffassung der Bundesregierung allerdings nicht die Behauptung in der Vorbemerkung der Fragesteller zur Kleinen Anfrage, wonach es sich um ein dauerhaft unvollständiges Bauwerk handeln soll, bei dem es fraglich ist, dass es sich um ein repräsentatives, innovatives und architektonisch einzigartiges Bahnhofsbauwerk handelt.

1. War die Bundesregierung in die Entscheidung der DB AG, das Ost-West-Dach des im Bau befindlichen Lehrter Bahnhofs auf der Ostseite um acht und auf der Westseite um drei Binder zu kürzen, einbezogen?

Die Entscheidung, das Ost-West-Dach gegenüber den bisherigen Planungen um rund ein Viertel der Länge zu verkürzen, haben die Vorhabensträger in eigener Zuständigkeit getroffen.

2. Wurden diese Fragen auch unter dem Aspekt der hohen Förderung durch den Bund mit der Bundesregierung erörtert, und hat sich die Bundesregierung mit den von der DB AG durchgeführten Planungsänderungen einverstanden erklärt?

Welche Maßnahmen gedenkt die Bundesregierung zu ergreifen, um den gerechtfertigten Einsatz der über das normale Maß hinausgehende Bundesmittel sicherzustellen und das Bauwerk entsprechend den ursprünglichen Planungen zu vollenden?

Die Verkürzung des Ost-West-Daches bedeutet eine Veränderung der der Finanzierungsvereinbarung zu Grunde liegenden Planungen. Nach den geltenden Finanzierungsregularien hat das zuständige Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) vor Baubeginn die Zustimmung zur beabsichtigten Planungsänderung einzuholen. Am 15. Januar 2002 hat die DB Station & Service AG beim EBA Antrag auf Zustimmung zur Planungsänderung im Hinblick auf die Bundesfinanzierung gestellt, hilfsweise auf Abgabe einer Erklärung, dass der Beginn der Realisierung der geänderten Planung im Hinblick auf die grundsätzliche Gewährung von Zuwendungen des Bundes in noch festzulegender Höhe unbedenklich ist. Da vor Zustimmung zur Planungsänderung in finanzieller Hinsicht seitens DB Station & Service AG noch zusätzliche Angaben zu liefern waren, wurde vom EBA am 21. Januar 2002 vorerst die hilfsweise beantragte Unbedenklichkeitserklärung abgegeben.

Sobald die weiteren Angaben vorliegen werden und nach Prüfung als ausreichend erachtet worden sind, kann das EBA einer Planungsänderung zustimmen.

Die Bundesregierung beabsichtigt, eine Zustimmung zur Planänderung mit einer Anpassung der Bundesmittel zu verbinden, bei der dem verkürzten Dach Rechnung getragen wird. Die Bundesregierung besteht nicht auf einer späteren Verlängerung des Daches bis zur ursprünglich geplanten Länge, zumal der Nachbau aus Sicherheitsgründen während der Bauzeit vermutlich eine monatelange Sperrung des gesamten Eisenbahnbetriebs (Fern- und S-Bahn) erfordern wird, die angesichts der Bedeutung der Ost-West-Verkehrsachse für die Abwicklung des Bahnverkehrs nicht vertretbar wäre.

3. Welche planungsrechtlichen Notwendigkeiten ergeben sich aus der Bauänderung, insbesondere auch hinsichtlich städtebaulicher und architektonischer Gesichtspunkte?

Die beabsichtigten baulichen Änderungen machten eine Änderung des Planfeststellungsbeschlusses vom 12. September 1995 für die Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich Berlin (VZB) erforderlich. Das EBA hat die erforderliche Plangenehmigung am 14. Juni 2002 erteilt.

4. Wie bewertet die Bundesregierung diese Entscheidung, bei der die wartenden Reisenden der 1. Klasse bei ICE-Zügen im wahrsten Sinne des Wortes im Regen stehen gelassen werden?

Gibt es dafür seitens der DB AG eine Ersatzlösung?

Es liegt in der unternehmerischen Verantwortung der DB Station & Service AG, welchen Komfort sie ihren Kunden zur Verfügung stellt. Nach Kenntnis der Bundesregierung prüft die DB Station & Service AG derzeit, welcher Schutz für die im westlichen Bereich des Bahnhofs liegenden Aufzugs- und Treppenanlagen nunmehr erforderlich wird.

5. Ist die Bundesregierung bereit, einzig aus Gründen einer Bauzeitverkürzung von drei Monaten wegen der beabsichtigten Inbetriebnahme des Lehrter Bahnhofs zur Fußball-WM 2006 ein auf Dauer unvollständiges Bauwerk in unmittelbarer Nähe zum Parlaments- und Regierungsviertel hinzunehmen?

Die Bundesregierung teilt die Bewertung, dass der Lehrter Bahnhof angesichts des verkürzten Ost-West-Daches ein unvollständiges Bauwerk darstellt, nicht.

6. Besteht seitens der Bundesregierung die Überlegung, auf die DB AG einzuwirken, das Dach, wenn nicht sofort, dann jedoch spätestens nach der Fußball-WM 2006 und der Inbetriebnahme der Nord-Süd-Verbindung zu vervollständigen?

Nein. Auf die Antwort zu Frage 2 wird verwiesen.

7. Ist die Bundesregierung bereit, an dem von vielen Menschen in Berlin und Lehrte gewünschten Namen „Lehrter Bahnhof“ festzuhalten?

Ja. Über die Namensgebung der Bahnhöfe zu entscheiden, gehört aber in den unternehmerischen Handlungsbereich. Anliegen der Bahnreform war es, eine strikte Trennung zwischen den verkehrspolitischen Zielstellungen und den unternehmerischen Aufgaben der Eisenbahnen des Bundes vorzunehmen, um diesen ein von politischen Vorgaben freies und marktkonformes Handeln zu ermöglichen.