

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Dr. Valerie Wilms, Renate Künast, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 18/4254 –

Verwendung des eingelagerten Daches für den Hauptbahnhof Berlin

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Berliner Hauptbahnhof wurde im Jahr 2006 in Betrieb genommen. Das Dach, das die Hochbahnsteige überspannt, wurde um 140 Meter kürzer ausgeführt als ursprünglich vorgesehen. Davon betroffen sind beide Bahnsteigenden. Die Fahrgäste in diesen Bereichen sind vor Witterungseinflüssen ungeschützt und der Bahnhof entspricht nicht den ursprünglich an ihn gestellten architektonischen Ansprüchen.

Hintergrund für die Dachverkürzung war, dass es Terminverzögerungen im Bauablauf und Zweifel an der Fertigstellung rechtzeitig zur Fußballweltmeisterschaft im Jahr 2006 gab. Bereits im Jahr 2001 hatte der Bahnvorstand daher eine Verkürzung des Daches beschlossen. Das Land Berlin hatte vor dem Bundesverwaltungsgericht vergeblich gegen das verkürzte Dach geklagt.

Das Dach wird seither beim Ostbahnhof in Berlin eingelagert. Ob das vorproduzierte Material noch verwendbar ist, gilt als unsicher. Dies gilt insbesondere für das Glas, da sich die statischen Vorgaben inzwischen verändert haben. Außerdem gilt die Baustellenlogistik, nachdem der Hauptbahnhof zunehmend eng umbaut ist, als anspruchsvoll. Nach Angaben der Deutschen Bahn AG (DB AG) müsste für die Vervollständigung des Daches für einen Zeitraum von neun Monaten eine Vollsperrung aller oberirdischen Gleise angeordnet werden (Studie der DB AG „Berlin Hauptbahnhof: Bewertung einer nachträglichen Verlängerung des ost-westlichen Hallendaches aus heutiger Sicht“, 28. März 2014, Machbarkeitsstudie des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung „Machbarkeitsstudie Hallendachverlängerung Hbf. Berlin“ vom 25. Februar 2008).

Jetzt braucht es Klarheit von der Bundesregierung, was die Einlagerung kostet und ob es überhaupt noch Alternativen für eine Verwendung der eingelagerten Elemente gibt oder eine weitere Einlagerung keinen Sinn mehr macht.

1. Wie hoch waren nach Kenntnis der Bundesregierung die eingesparten Mittel für die Verkürzung des Daches, und wofür wurden diese Gelder verwendet?

Es wurden keine Bundesmittel für die Verkürzung des Hallendaches eingespart.

2. Welchen Wert hat das eingelagerte Dach nach Kenntnis der Bundesregierung?

Der Wert der nicht verbauten Dachteile ist wirtschaftlich inzwischen abgeschrieben, da keine Verwendung mehr geplant ist.

3. Welche Kosten für die Einlagerung sind nach Kenntnis der Bundesregierung bislang angefallen, welche Kosten entstehen derzeit pro Jahr, und wofür fallen diese Kosten im Detail an?

Keine. Nach Angaben der DB AG zahlt die DB Station&Service AG derzeit eine geringfügige bahninterne Verrechnung pro Jahr für die Mietfläche.

4. In welchem Zustand befindet sich nach Kenntnis der Bundesregierung das eingelagerte Dach, insbesondere das Glas, und wie lange ist aus heutiger Sicht ein Aufbau des vorhandenen Materials möglich?

Nach Angaben der DB AG sind die nicht mehr benötigten Teile einschließlich der Dachverglasung heute im wesentlichen noch in dem Zustand vorhanden, wie sie hergestellt waren und ordnungsgemäß am Ostbahnhof eingelagert wurden. Das vorhandene Material müsste im Einzelnen vor einer Verwendung erneut geprüft werden.

5. Ist das eingelagerte Glas nach dem inzwischen veränderten technischen Regelwerk (insbesondere in Bezug auf die statischen Vorgaben) für eine Verwendung am Berliner Hauptbahnhof nach Kenntnis der Bundesregierung noch verwendbar?

Ist das eingelagerte Glas für den Aufbau an anderen Bahnhöfen mit geringerer Dachhöhe und -fläche verwendbar?

Nein. Nach Angaben der DB AG ist die eingelagerte Glaseindeckung für die Hallendachverlängerung am Berliner Hauptbahnhof nicht oder nicht mehr vollständig verwendbar. Eine Verwendung für andere Bahnhöfe scheidet aus, da die Konstruktion des Daches speziell auf den Berliner Hauptbahnhof abgestimmt ist.

6. Mit welchen Kosten und mit welchem Zeitbedarf für eine Vollsperrung der oberirdischen Gleise ist nach Kenntnis der Bundesregierung für die Verlängerung des Daches am Hauptbahnhof zu rechnen?

Laut Gutachten der DB AG vom 28. März 2014 werden die Kosten für die Verlängerung des Hallendaches auf rund 82 Mio. Euro geschätzt zuzüglich betrieblicher Folgekosten von 55 Mio. Euro und Einnahmeverluste von 10 Mio. Euro. Der Zeitbedarf für eine Vollsperrung der oberirdischen Fern- und S-Bahngleise beträgt ca. neun Monate.

7. Verfolgt die DB AG nach Kenntnis der Bundesregierung das Ziel, das Dach am Hauptbahnhof in Berlin um das derzeit eingelagerte Dach zu verlängern, und wenn ja, wann?

Wenn nicht, warum?

Nein. Aufgrund der massiven betrieblichen Einschränkungen im Vorfeld und während der 9-monatigen Totalsperrung und der zu erwartenden Kosten ist eine nachträgliche Hallendachverlängerung weder verkehrlich zu verantworten noch wirtschaftlich.

8. Hält die Bundesregierung die Verlängerung des Daches am Hauptbahnhof in Berlin um das derzeit eingelagerte Dach für sinnvoll, und wenn ja, wann sollte dies aus ihrer Sicht geschehen?

Nein.

9. Wurden die Verwendungsmöglichkeiten der eingelagerten Dachkonstruktion oder von Teilen davon für andere Bahnhöfe als den Berliner Hauptbahnhof oder andere Bedarfe nach Kenntnis der Bundesregierung geprüft, und wenn ja, wofür konkret und mit welchen Ergebnissen?

Nein. Es wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

10. Werden aktuell oder in absehbarer Zeit Verwendungsmöglichkeiten der eingelagerten Dachkonstruktion oder von Teilen davon für andere Bahnhöfe als den Berliner Hauptbahnhof oder andere Bedarfe nach Kenntnis der Bundesregierung geprüft, und wenn ja, für welche konkreten Einsatzorte?

Nein. Es wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

