

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Dorothee Menzner, Dr. Gesine Löttsch, Dr. Dietmar Bartsch, Karin Binder, Heidrun Bluhm, Eva Bulling-Schröter, Roland Claus, Lutz Heilmann, Hans-Kurt Hill, Katrin Kunert, Michael Leutert, Dr. Ilja Seifert, Dr. Kirsten Tackmann und der Fraktion DIE LINKE.**

### **Sicherheit im Berliner Hauptbahnhof (Lehrter Bahnhof) und Gewährleistung des Fernbahnverkehrs in Berlin**

Am Donnerstag, dem 18. Januar 2007, lockerten und lösten sich, ausgelöst durch den Orkan Kyrill, am Gebäude des Berliner Hauptbahnhofes tonnenschwere Stahlteile. Eines fiel auf einen tiefer liegenden Träger, ein zweites auf eine der Zugangstreppen. Zwar kam kein Mensch dabei zu Schaden, doch der Hauptbahnhof wurde evakuiert und bis zum nächsten Tag gesperrt. Zudem mussten Bahnhofsbetrieb und Fahrgastverkehr im Berliner Hauptbahnhof am Sonntag, dem 21. Januar 2007, wegen starken Windes abermals eingestellt werden.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie bewertet die Bundesregierung die Fassadenkonstruktion des Berliner Hauptbahnhofes – insbesondere die Sicherung der Zier-Stahlträger und ihrer offenkundig unzureichenden Befestigung – angesichts des Absturzes von Fassadenteilen, die „konstruktionsbedingt“ und „nach dem anerkannten Stand der Technik“ befestigt waren?
2. Wie wurde die Befestigung der abgestürzten Teile ausgeführt (bitte eine technische Beschreibung oder Zeichnung beifügen)?
  - a) Wie viele einzelne, auf diese Weise befestigte Stahlteile in ähnlicher Größenordnung gibt es im Berliner Hauptbahnhof?
  - b) Sind andere, den abgestürzten ähnliche Fassadenteile des Berliner Hauptbahnhofes auf andere Weise befestigt?  
Wenn ja, wie?
  - c) Handelt es sich bei der Befestigung der abgestürzten Fassadenträger um eine bereits früher und an anderen Bauwerken gewählte Konstruktion?  
Wer war für ihre Konstruktion, ihre Befestigung und für die Zulassung der dazugehörenden Bauteile zuständig?
  - d) Wo wurde diese Befestigung zuvor bei öffentlichen Gebäuden angewendet?
  - e) Welche Veränderungen an den Befestigungen der Fassadenteile des Berliner Hauptbahnhofes sind im Nachgang der Ereignisse veranlasst oder bereits ausgeführt worden?

3. Welche Ermittlungsergebnisse liegen der Bundesregierung hinsichtlich der Frage vor, ob das Abstürzen von Teilen der Fassade des Berliner Hauptbahnhofes durch eine unzulängliche oder fehlerhafte Ausführung oder durch einen Bruch von Befestigungselementen verursacht wurde?
4. Wie wurde geprüft und gewährleistet, ob die Fassadenkonstruktion des Berliner Hauptbahnhofes fachmännisch und frei von Qualitätsmängeln errichtet wurde?  
Wer war mit welcher Kompetenz für das Baustellenmanagement, die Kontrolle und die Bauabnahme verantwortlich?
5. In welchem Ausmaß haben die beiden Januarstürme – bitte getrennt für den 18., 19. und 21. Januar dieses Jahres angeben – zu Schäden an der Verglasung der Hallen und der Fassaden des Berliner Hauptbahnhofes geführt?
6. Welche Behörden waren für die Erteilung der Baugenehmigungen – insbesondere bei der Fassadenkonstruktion des Berliner Hauptbahnhofes – zuständig, und welche Regelwerke und Vorgaben (beispielsweise Landesbauordnungen) galten für das Bauwerk?
7. In welchen Zeitspannen wurde am 21. Januar 2007, als das Empfangsgebäude des Berliner Hauptbahnhofes erneut komplett gesperrt worden ist, der Verbindungsgang des U-Bahnhofes (U 55) als Zugang zum Tiefbahnhof genutzt, wie viele Fernzüge wurden während dieser Zeiten über den Tiefbahnhof umgeleitet, und bei wie vielen dieser Züge war im Tiefbahnhof ein Fahrgastwechsel möglich?
8. In welchem Umfang war es während der Sperrungen des Empfangsgebäudes des Berliner Hauptbahnhofes möglich, Reisezüge über die neuen Fernverbindungen im Bahnknoten Berlin umzuleiten, sie also
  - a) entweder über den Bahnhof Berlin-Gesundbrunnen und die Strecke Spandau–Gesundbrunnen nach Berlin-Lichtenberg bzw. zum ICE-Werk Berlin-Rummelsburg oder
  - b) über die Strecke Spandau–Südkeuz zu den Bahnhöfen Berlin-Südkeuz und Berlin-Schönefeldzu führen?
9. Aus welchen Gründen unterließ es die Deutsche Bahn AG, während der Sperrung des Berliner Hauptbahnhofes am 21. Januar 2007 den Bahnhof Berlin Zoologischer Garten und Zugbehandlungsanlagen in Berlin-Grünwald für die Züge des Fernverkehrs als Ausweichmöglichkeit zu nutzen?
10. Wie viele Fernreisezüge können im Falle weiterer zu erwartender Sperrungen des Berliner Hauptbahnhofes pro Stunde und Richtung jeweils über die beiden folgenden Verbindungen geführt werden:
  - a) über die Strecke Spandau–Gesundbrunnen von und zum neuen Fernbahnhof Berlin-Gesundbrunnen und weiter zum Fernbahnhof Berlin-Lichtenberg oder zum ICE-Werk Berlin-Rummelsburg und
  - b) über die Strecke Spandau–Südkeuz zu den Fernbahnhöfen Berlin-Südkeuz und Berlin-Schönefeld?
11. Welche Schritte unternimmt die Bundesregierung, um möglichst rasch die Kapazitäten der Relationen
  - a) Spandau–Gesundbrunnen–Lichtenberg/–Rummelsburg und
  - b) Spandau–Südkeuz–Schönefeldfür die zu erwartenden Fälle wetterbedingter Sperrungen des Berliner Hauptbahnhofes zu erweitern?

12. Wie beurteilt die Bundesregierung Möglichkeiten, die Tiefbahnsteige im Berliner Hauptbahnhof trotz Sperrungen des Empfangsgebäudes infolge von Sturmwarnungen für Reisende freizugeben?
  - a) Für welche Lasten sind die Zwischenebenen im Bahnhof ausgelegt?
  - b) Welche Sicherungseinrichtungen gibt es in den mehrgeschossigen Freiräumen des Bahnhofes?
  - c) Ist sicher auszuschließen, dass abstürzende Teile bis auf die untere Gleisebene durchschlagen?
13. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über die Kritik von Reisenden an der Deutsche Bahn AG, dass es ihr während der Sperrungen des Berliner Hauptbahnhofes nicht hinreichend gelang, die Reisendenströme zu lenken, die Kunden umfassend zu informieren und spätestens am Freitag, dem 19. Januar 2007, ausreichend Ersatzangebote mit Omnibussen bereitzustellen, um die Reisenden zu anderen Bahnhöfen zu bringen?
14. Welche Übernachtungsangebote hat die Deutsche Bahn AG „gestrandeten“ Reisenden am Berliner Hauptbahnhof unterbreitet?

Falls es keine Angebote gab, weshalb nicht?
15. Welche Schritte hat die Bundesregierung unternommen, um bei künftigen Zwischenfällen auf den Schienenwegen des Bundes in Berlin dafür zu sorgen, dass genügend Ersatzverkehr mit Omnibussen zur Verfügung steht und Bahnkunden gezielt Hilfe und Auskünfte erhalten?
16. Auf welchen Strecken des Bundesschienenetzes (bitte einzeln angeben und jeweils mit Endbahnhöfen benennen) wurde der Zugverkehr während des Orkans Kyrill nicht eingestellt?
17. Trifft die Information, bei der Hamburger und der Berliner S-Bahn sei der Zugverkehr trotz des Orkans weitgehend aufrechterhalten worden, zu?

Wenn ja, hing dies damit zusammen, dass die S-Bahnen dort mit Stromschiene statt mit Oberleitung fahren, und in welchem Umfang konnte der Zugverkehr aufrechterhalten werden?
18. In welchem Maße sind das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und die unterschiedlichen Managementebenen der Deutsche Bahn AG eingebunden, wenn zu entscheiden ist, den Verkehr auf den Schienenwegen des Bundes wetterbedingt zu unterbrechen oder Bahnhöfe zu schließen?
19. Wann wird sich der Aufsichtsrat der Deutsche Bahn AG mit der weitgehenden Einstellung des Zugverkehrs in Deutschland sowie mit den Vorfällen im Berliner Hauptbahnhof befassen, und welche diesbezüglichen Forderungen werden die Vertreter der Bundesregierung der Deutsche Bahn AG gegenüber vortragen?
20. Welche Fakten kann die Bundesregierung bereits jetzt bezüglich möglicher Regressforderungen von verschiedener Seite mitteilen?

Berlin, den 23. Januar 2007

**Dr. Gregor Gysi, Oskar Lafontaine und Fraktion**

