

17. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Stefan Gelbhaar (GRÜNE)

vom 14. April 2016 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 15. April 2016) und **Antwort**

Laufende und geplante Sanierungs- und Umbaumaßnahmen von U-Bahnhöfen der Nachkriegszeit

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Die Schriftliche Anfrage betrifft Sachverhalte, die der Senat teilweise 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) um eine Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Sie ist in den nachfolgenden Antworten enthalten.

Frage 1: An welchen 11 U-Bahnhöfen aus der Zeit nach 1960 werden aktuell und in geplanter Zukunft Umbau- bzw. Sanierungsmaßnahmen durchgeführt (bitte einzeln auflisten)? Welche davon sind ganz oder in Teilen denkmalgeschützt?

Antwort zu 1: Es sind Sanierungsmaßnahmen an den U-Bahnhöfen Bismarckstraße, Birkenstraße, Yorckstraße, Friedrich-Wilhelm-Platz, Halemweg, Rudow, Rathaus Steglitz, Schloßstraße, Neue Grottkauer Straße, Wutzkyallee und Bayrischer Platz geplant oder bereits im Bau.

Frage 2: Was ist jeweils der Grund für die Sanierungsarbeiten (bitte einzeln für jeden U-Bahnhof auflisten)?

Antwort zu 2: Die hier betroffenen Bahnhöfe weisen grundsätzlich die gleichen Randbedingungen auf. Die BVG ist verpflichtet, diese, wie alle 173 U-Bahnhöfe, betriebssicher instand zu halten und entsprechend den aktuellen technischen, gesetzlichen und wirtschaftlichen Anforderungen weiter zu entwickeln und anzupassen.

Viele Bahnhöfe der Nachkriegszeit entsprechen nicht mehr den heutigen Anforderungen an Brandschutz, wirtschaftlicher Bauwerksinstandhaltung, Vandalismussicherheit und Übersichtlichkeit. Um diese Anforderungen erfüllen zu können, werden grundsätzlich Grunderneuerungen bei Vorliegen erheblicher Mängel durchgeführt. Hierbei müssen zum Beispiel abfallende Fliesen entfernt

sowie asbesthaltige Baustoffe und Brandlasten beseitigt werden, als auch nicht prüffähige Deckenelemente abgenommen werden. Um einen barrierefreien Zugang zu den Zügen gewährleisten zu können, erfolgt in der Regel zusätzlich der Einbau von Aufzugsanlagen und Blindenleitsstreifen. Dies bedeutet die Entkernung des entsprechenden Bahnhofs und somit die Forderung, nach heute gültigen Normen zu bauen. Dies ist unter Beibehaltung der alten Gestaltung häufig nicht möglich und erfordert eine Neugestaltung.

Frage 3: Wird im Sanierungskonzept eine individuell an die Bahnhöfe angepasste Sanierung und eine größtmögliche Bewahrung der Originalsubstanz berücksichtigt? Wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 3: Die unter Frage 2 aufgeführten Anforderungen schreiben die Rahmenbedingungen für die jeweiligen Sanierungskonzepte vor. Davon ausgehend, werden der Zeit angepasste Lösungen mit verschiedenen Architekturbüros gesucht. Dazu gehören beispielsweise hellere und übersichtlichere Bahnhöfe, um den Sicherheitsanforderungen gerecht zu werden. Außerdem fließen auch die Wünsche der Fahrgäste nach abwechslungsreicher und bildhafter Wandgestaltung bei der Wahl der besten Lösung mit ein. Die stilprägenden Elemente der bisherigen Architektur der Bahnhöfe werden dabei erhalten und weiterentwickelt.

Frage 4: Wie gewährleistet der Senat, dass bestehende architektonische Konzepte der U-Bahnhöfe, wie z.B. die des Architekten Rainer G. Rümmler, erhalten bleiben?

Antwort zu 4: Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt hat das Thema aufgegriffen und wird es im nächsten Baukollegium beraten.

Frage 5: Wie bewertet der Senat die Auffassung der "Initiative Berliner Architekturwissenschaftler*innen für U-Bahnhöfe der Nachkriegszeit", dass der architektonische Charakter der U-Bahnhöfe Friedrich-Wilhelm-Platz, Rathaus Steglitz, Bismarckstraße und Yorckstraße durch den Umbau zerstört wird und die U-Bahnhöfe Birkenstraße und Eisenacher Straße durch die Umgestaltung einen weitestgehenden Verlust der baulichen Originalsubstanz erleiden?

Antwort zu 5: Solange diese Bahnhöfe nicht unter Denkmalschutz stehen, unterliegen notwendige Instandsetzungsarbeiten der Zuständigkeit der BVG. Über die Möglichkeiten, den architektonischen Charakter nicht unter Denkmalschutz stehender Bahnhöfe bei zukünftigen Sanierungsarbeiten zu erhalten, soll im Baukollegium beraten werden.

Frage 6: Worin sieht der Senat die Notwendigkeit für die in Frage 5 genannten umfassenden Neugestaltungen?

Antwort zu 6: Die Beurteilung von notwendigen Instandsetzungsarbeiten liegt in der Verantwortung der BVG.

Frage 7: Sind im Vorfeld der Umbau- und Sanierungsarbeiten Vertreter*Innen aus dem Bereich Denkmalpflege sowie der Kunst- und Architekturgeschichte in die Planungen miteinbezogen worden? Wenn nein, warum nicht?

Frage 8: Werden denkmalrechtliche Bedenken im Sanierungskonzept aufgegriffen?

Antwort zu 7 und 8: In der Berliner Denkmalliste sind bisher nur Bahnhöfe eingetragen, die zwischen 1902 und 1960 erbaut wurden. Die hier angesprochenen U-Bahnhöfe repräsentieren eine jüngere Schicht von U-Bahnhöfen, die bisher noch nicht systematisch auf Denkmaleigenschaft untersucht wurden. Da sie nicht unter Denkmalschutz stehen, wurde die Denkmalpflege auch nicht in die Planung einbezogen.

Frage 9: Welche U-Bahnhöfe sind in der Denkmalliste aufgeführt?

Antwort zu 9: Von den 173 U-Bahnhöfen in Berlin stehen 75 unter Denkmalschutz. Die Liste der denkmalgeschützten Bahnhöfe ist in der Denkmalliste einsehbar. Bei den unter der Antwort zu 1. angeführten U-Bahnhöfen handelt es sich nicht um denkmalgeschützte Objekte.

Frage 10: Will der Senat weitere U-Bahnhöfe in die Denkmalliste aufzunehmen? Welche stehen diesbezüglich in Rede?

Antwort zu 10: Dem Landesdenkmalamt liegen Erkenntnisse vor, die für eine Unterschutzstellung der U-Bahnhöfe Fehrbelliner Platz und Schlossstraße sprechen.

Berlin, den 29. April 2016

In Vertretung

Lüscher

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 03. Mai 2016)