

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten der Abgeordneten Fabio De Masi, Jörg Cezanne, Klaus Ernst, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.  
– Drucksache 19/7582 –**

### **Architekturwettbewerb für den geplanten Fern- und Regionalbahnhof Hamburg-Diebsteich ohne öffentliche Bekanntmachung**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

In Hamburg plant die Deutsche Bahn AG (DB AG) die Verlegung des Fern- und Regionalbahnhofs Altona an den Standort der heutigen S-Bahnstation Diebsteich.

Im Rahmen der Verlegung des Bahnhofs Hamburg-Altona ist auch die Realisierung eines Immobilienvorhabens durch einen privaten Investor am neuen Standort Diebsteich vorgesehen, wobei ein Gebäudeensemble mit zwei Hochhäusern entstehen soll, in das die Funktionen des DB-Empfangsgebäudes integriert werden (vgl. [www.deutschebahn.com/de/investor\\_relations/ib\\_online-1187368](http://www.deutschebahn.com/de/investor_relations/ib_online-1187368)).

Dazu gab es in der ersten Jahreshälfte 2018 einen Architekturwettbewerb für das neue Empfangsgebäude. An dem Wettbewerb teilnehmen durften nur vorab gezielt ausgewählte Architekturbüros (Einladungswettbewerb). Es gab keine vorherige Bekanntmachung des Wettbewerbs im Amtsblatt der Europäischen Union und daher auch keine Möglichkeit, sich unabhängig zu bewerben (siehe: [www.abgeordnetenwatch.de/profile/jorg-hamann/question/2018-06-08/299234](http://www.abgeordnetenwatch.de/profile/jorg-hamann/question/2018-06-08/299234) – außerdem hat die Hamburger Architektenkammer nach Kenntnis der Fragesteller ebenfalls bestätigt, dass es einen Einladungswettbewerb gegeben habe).

Als privater Auslober trat der private Investor – die ProHa Altona GmbH & Co. KG, eine Projektgesellschaft als Joint Venture der Procom Invest GmbH & Co. KG und der Haspa Projektentwicklungs- und Beteiligungsgesellschaft mbH – auf, der den Wettbewerb in Abstimmung mit der Stadt Hamburg und der DB AG ausrichtete (siehe: [http://bahnprojekt-hamburg-altona.de/fileadmin/Zeitplan/PDFs/Mediathek/20180523\\_PM\\_Architekturwettbewerb\\_ProHa\\_final.pdf](http://bahnprojekt-hamburg-altona.de/fileadmin/Zeitplan/PDFs/Mediathek/20180523_PM_Architekturwettbewerb_ProHa_final.pdf)).

In Beantwortung der Schriftlichen Anfrage E-003997/2018 des Europa-Abgeordneten Martin Schirdewan (DIE LINKE.) hat die EU-Kommission am 8. Oktober 2018 erklärt, dass eine Wettbewerbsbekanntmachung auch dann erforderlich ist, wenn Architektenleistungen im Namen und für Rechnung eines öffentlichen Auftraggebers von einem privaten Unternehmen in Auftrag gegeben werden (siehe: [www.europarl.europa.eu/doceo/document/E-8-2018-003997\\_DE.html](http://www.europarl.europa.eu/doceo/document/E-8-2018-003997_DE.html)).

Auf Nachfrage bei der Bundesregierung hin hat der Parlamentarische Staatssekretär Christian Hirte bestätigt, dass Architekturwettbewerbe, die der Vorbereitung einer Baumaßnahme durch öffentliche Auftraggeber dienen, die dem Vergaberecht unterliegen, öffentlich bekannt zu machen sind. Dies gelte auch, wenn ein privater Dienstleister im Namen oder für den Auftraggeber tätig wird (siehe Stenographischer Bericht der 67. Sitzung des Deutschen Bundestages, Plenarprotokoll 19/67).

Die DB AG unterliege „jedoch nur dann vergaberechtlichen Bestimmungen, wenn sie im Allgemeininteresse liegende Aufgaben nichtgewerblicher Art erfüllt und als Sektorenauftraggeber unter anderem Schienenverkehrsnetze zur Versorgung der Allgemeinheit bereitstellt und betreibt“ (ebd.). Dies sei bezogen auf die Mantelbebauung, sprich insbesondere das Empfangsgebäude, jedoch nicht der Fall, da die Bahn im Rahmen eines europaweiten Ausschreibungsverfahrens ein privates Unternehmen ausgewählt habe (vgl. ebd.), also die ProHa Altona.

Der Ausbau der Schieneninfrastruktur (einschließlich Bahnhöfen) stellt im Hinblick auf Artikel 87e Absatz 4 des Grundgesetzes und das Fehlen jeglichen Wettbewerbs eine im Allgemeininteresse liegende Aufgabe nichtgewerblicher Art dar und unterfällt somit nach der einschlägigen Rechtsprechung dem Vergaberecht (siehe u. a. [www.justiz.nrw.de/nrwe/olgs/duesseldorf/j2009/VII\\_Verg\\_41\\_09beschluss20091130.html](http://www.justiz.nrw.de/nrwe/olgs/duesseldorf/j2009/VII_Verg_41_09beschluss20091130.html)).

Daher erstaunt aus Sicht der Fragesteller die Behauptung, dass der Bau von Bahnhofsempfangsgebäuden davon nicht erfasst sein soll.

1. Aus welchen Gründen dient es nach Auffassung der Bundesregierung nicht der Versorgung der Allgemeinheit, wenn ein großer Bahnhof Empfangsgebäude erhält, und welchen anderen Zwecken dient ein Bahnhofsempfangsgebäude nach Auffassung der Bundesregierung?
2. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass ein großer Bahnhof wie der in Hamburg am Diebsteich geplante auch ohne Empfangsgebäude funktionsfähig wäre (bitte begründen)?

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die verkehrliche Funktion eines Personenbahnhofs besteht darin, das Ein- und Aussteigen von Fahrgästen zu ermöglichen. Ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist gesetzlich nicht verpflichtet, einen Bahnhof oder einen Haltepunkt für den Personenverkehr mit einem Empfangsgebäude auszustatten. Die Ausgestaltung des Empfangsgebäudes eines Personenbahnhofs obliegt der Entscheidung der DB AG. Rechtliche Vorgaben, z. B. des Bauordnungsrechts der Länder sind von der DB AG zu beachten. Bei dem Bahnhof Hamburg-Altona, wie er in Hamburg am Diebsteich geplant ist, ist es nach Aussage der DB AG sinnvoll, ihn an seinem künftigen Standort mit einer Empfangshalle auszustatten.

3. Aus welchen Gründen handelt es sich nach Auffassung der Bundesregierung beim Bau des sich nach Fertigstellung in DB-Eigentum befindlichen Empfangsgebäudes nicht um einen öffentlichen Auftrag, vor allem vor dem Hintergrund, dass die DB AG gemäß Ausschreibungstext ([https://ted.europa.eu/TED/notice/udl?uri=TED:NOTICE:460848-2017:TEXT:DE:HTML&WT.mc\\_id=RSS-Feed&WT.rss\\_f=Construction+and+Real+Estate&WT.rss\\_a=460848-2017&WT.rss\\_ev=a](https://ted.europa.eu/TED/notice/udl?uri=TED:NOTICE:460848-2017:TEXT:DE:HTML&WT.mc_id=RSS-Feed&WT.rss_f=Construction+and+Real+Estate&WT.rss_a=460848-2017&WT.rss_ev=a)) dafür (inklusive weiterer zu errichtender Gebäude) 4 743 000 Euro zahlt?

Vergaberechtlich ist zwischen Aufträgen, die die DB Netz AG, die DB Station&Service AG und die DB Energie GmbH für die Verlegung des Bahnhofs Hamburg-Altona vergeben, sowie Aufträgen, die private Unternehmen (u. a. der private Investor) für Bauvorhaben in dem räumlichen Umfeld des Bahnhofs Hamburg-Altona an seinem künftigen Standort vergeben, zu unterscheiden.

Im Rahmen einer EU-weiten Ausschreibung wurde unter Berücksichtigung vergaberechtlicher Anforderungen für die Mantelbebauung, zu der auch die Errichtung der Empfangshalle gehört, ein privater Investor ausgewählt. Dies ist vergaberechtlich zulässige Praxis und hat zur Folge, dass die Projektdurchführung, da der private Investor kein öffentlicher Auftraggeber ist, keinen vergaberechtlichen Vorgaben unterliegt.

4. Ist es nach Kenntnis der Bundesregierung zutreffend, dass die DB AG 63 Mio. Euro in das Immobilienprojekt investieren will (vgl. [www.deutschebahn.com/de/investor\\_relations/ib\\_online-1187368](http://www.deutschebahn.com/de/investor_relations/ib_online-1187368); bitte begründen)?

Wenn ja, wie ist die aus der im Ausschreibungstext genannten Summe von 4,743 Mio. Euro resultierende Differenz von ca. 58 Mio. Euro zu begründen?

Wenn nein, in welcher Höhe wird die DB AG Investitionen in das Gebäudeprojekt leisten, und auf welche konkreten baulichen Maßnahmen verteilt sich die Investitionssumme?

Die DB Station & Service AG plant nach Auskunft der DB AG folgende Investitionen:

- 4 743 000,00 Euro zuzüglich 19 Prozent Umsatzsteuer in die Planung und die Errichtung der Empfangshalle und des Seitenflügels Nord einschließlich der Nebenanlagen (Wertstoffhof, witterungsgeschützter Verbindungsgang) für den Bahnhof Hamburg-Altona an seinem künftigen Standort sowie
- 348 000,00 Euro zuzüglich 19 Prozent Umsatzsteuer in den Kauf eines Dauernutzungsrechts an Räumen in dem Erdgeschoss eines der beiden Hochhäuser.

Die Differenz zu dem im Bericht genannten Betrag ergibt sich daraus, dass der Differenzbetrag von ca. 58 Mio. Euro nach Auskunft der DB AG in die übrigen Anlagen der DB Station & Service am Standort fließt, wie z. B. Bahnsteige oder Bahnsteigdächer.

5. Ist es nach Kenntnis der Bundesregierung zutreffend, dass die ProHa Altona eine zu errichtende Tiefgarage nach Fertigstellung auch betreiben oder betreiben lassen darf, wie dies in dem von der Stadt Hamburg in Abstimmung mit der DB AG im Januar 2017 herausgegebenen Immobilienangebot „Fernbahnhof Hamburg-Altona (neu)“ vorgesehen war, und ist es dabei geblieben, dass für die Tiefgarage auch das Grundstück im Eigentum der DB AG unterbaut werden darf, auf dem die Empfangshalle errichtet werden soll?
6. Wie hoch ist der Wert dieser Konzession nach Kenntnis der Bundesregierung, und auf wie viele Jahre ist sie befristet?
7. Wurde diese Konzession nach Kenntnis der Bundesregierung öffentlich ausgeschrieben (bitte begründen), und wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Die Fragen 5 bis 7 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG haben weder die DB Netz AG noch die DB Station&Service AG eine Konzession im Sinne des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen vergeben.

Die Errichtung einer Tiefgarage einschließlich des Rechts zu der Unterbauung des Grundstücks für die Empfangshalle für den Bahnhof Hamburg-Altona an seinem künftigen Standort war Bestandteil des europaweiten Vergabeverfahrens für das Immobilienangebot „Fernbahnhof Hamburg-Altona (neu)“. Die Auftragsbekanntmachung für das Vergabeverfahren war im Supplement zum Amtsblatt der Europäischen Union vom 6. Januar 2017 (ABI. EU 2017/S 004-004457) bekanntgemacht worden. In dem Vergabeverfahren erhielt die ProHa Altona GmbH & Co. KG den Zuschlag.

8. Ist es nach Kenntnis der Bundesregierung zutreffend, dass 13 Teilnehmer von der DB AG für den Architekturwettbewerb vorgeschlagen wurden, und wenn ja, welche?

Nein.