

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Dr. Klaus-Dieter Feige und der Gruppe
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
— Drucksache 12/627 —**

Verwendung der von der Bundesregierung bereitgestellten Gelder zur Schließung der durch den Mauerbau entstandenen Lücken im U- und S-Bahnnetz Berlins

1. Ist der Bundesregierung bekannt, daß in Berlin die U-Bahnbaupreise mit 150 bis 200 Mio. DM pro Kilometer doppelt so hoch wie in München, die S-Bahnbaupreise mit 30 bis 50 Mio. DM dreimal so hoch wie in Köln und die S-Bahnhofsneubaupreise mit 18 Mio. DM fünfmal so hoch wie in Düsseldorf sind?

Die in der Anfrage vorgenommenen Kostenvergleiche für U- und S-Bahnvorhaben verschiedener deutscher Großstädte sind insgesamt sehr problematisch und objektiv kaum nachvollziehbar.

Die Bundesregierung ist jedoch auch der Auffassung, daß das Preisniveau im Bahnbau in Berlin als hoch angesehen werden muß.

Sie legt deshalb besonderen Wert darauf, daß die Festlegung der zuwendungsfähigen Kosten bei der Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz nach den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit erfolgt.

2. Sieht die Bundesregierung in diesen überhöhten Preisen und den in der Öffentlichkeit erhobenen Vorwürfen der „Luxusmodernisierung“ einen Zusammenhang mit dem jüngsten Korruptionsskandal in der Bauverwaltung, bei dem sieben Tiefbauunternehmen wegen Preisabsprachen zu Bußgeldern von insgesamt 845 000 DM verurteilt worden sind?

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministers für Verkehr vom 14. Juni 1991 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Die Durchführung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes liegt in der Zuständigkeit der Länder. Die Bundesregierung hat bezüglich des in der Anfrage erwähnten Korruptionsskandals und dessen Auswirkungen auf das Baupreisniveau keine eigenen Erkenntnisse.

3. Ist der Bundesregierung bekannt, daß, auch 16 Monate nach dem Fall der Mauer, in Berlin noch keine S- oder U-Bahnlücke geschlossen worden ist – zwischen Ahrenshausen und Eichenberg wurde der Fahrbetrieb für die Eisenbahnrelation Frankfurt am Main–Leipzig bereits zum 23. Mai 1990 wieder aufgenommen – und daß der Berliner Senat beabsichtigt, die zusätzlichen Millionen vordringlich für die weitere und beschleunigte Luxussanierung der Vorhaben auszugeben, die vor dem 9. November 1989 begonnen wurden, weil die Planung für die Lückenschlüsse (Schönholz–Hennigsdorf, Westkreuz–Falkensee, Westkreuz–Wustermark, Gesundbrunnen–Schönhauser Allee, Treptower Park–Neukölln, Schlesisches Tor–Warschauer Brücke) noch nicht einmal begonnen wurden?

Gemeinsames Ziel des Berliner-Senats, der Bundesregierung und der Deutschen Reichsbahn ist es, die durch den Mauerbau entstandenen Lücken im Gleichstrom-S-Bahn-Netz vorrangig zu schließen.

Der Bundesminister für Verkehr hat bereits am 3. Juli 1990 auf der Grundlage vorangegangener Abstimmungen mit dem Berliner Senat Lückenschlußmaßnahmen bei der U- und S-Bahn in Berlin in eine Vereinbarung mit dem Minister für Verkehrswesen der DDR aufgenommen und entsprechende Mittel im Rahmen des 1. Nachtragshaushalts 1990 bereitgestellt.

Analog wurden die auf West-Berliner Gebiet gelegenen Abschnitte in die GVFG-Förderung einbezogen.

Vorrang bei der GVFG-Förderung haben wegen des Interesses an einer schnellstmöglichen Inbetriebnahme die Lückenschlüsse an den bereits in Betrieb befindlichen Strecken:

- S 2: Lichtenrade–Mahlow/Blankenfelde,
- S 1/S 3: Wannsee–Potsdam Stadt,
- S 2: Frohnau–Hohen Neuendorf,
- S 4: Neukölln–Baumschulenweg,
- S 1: Tunnel Nordbahnhof–Potsdamer Platz,
- S 2: Haltepunkt Bornholmer Straße,
- S 3: Bahnhof Friedrichstraße,
- U 2/A: Wittenbergplatz–Otto-Grotewohl-Straße.

Gleichzeitig muß die notwendige Finanzierung laufender Vorhaben gesichert werden.

Die S-Bahnvorhaben werden – je nach Zuständigkeit – vom Berliner Senat bzw. der Deutschen Reichsbahn durchgeführt.

Im Rahmen des Gemeinschaftswerks „Aufschwung Ost“ stehen für die neuen Bundesländer im Jahre 1991 zusätzlich Bundesfinanzhilfen in Höhe von 400 Mio. DM zur Verfügung.

Damit kann die Wiederherstellung und Grunderneuerung des Berliner S- und U-Bahnnetzes beschleunigt werden.

Während der für die Verbindung der beiden Stadthälften außerordentlich wichtige Lückenschluß auf der Stadtbahn im Bahnhof Friedrichstraße kurzfristig realisiert werden konnte, erfordern die Umlandverbindungen aufgrund der seit der Teilung eingetretenen Veränderungen (Rückbau von Gleisen und Anlagen, Umbauten, Abtrag von Bahndämmen und Brücken, Verfall von Anlagen und Ausrüstungen) einen wesentlich größeren Planungsaufwand und umfangreiche Baumaßnahmen.

Folgende Inbetriebnahme-Termine werden angestrebt:

- | | |
|---------------------------------|----------------|
| – Haltepunkt Bornholmer Straße: | August 1991 |
| – Wannsee–Potsdam Stadt: | April 1992 |
| – Frohnau–Hohen Neuendorf: | Juni 1992 |
| – Lichtenrade–Mahlow: | Juni 1992 |
| – Baumschulenweg–Neukölln: | September 1993 |

4. Wie will die Bundesregierung den westdeutschen Steuerzahlern/innen die Finanznot Berlins und die Notwendigkeit der Heilung der durch den Mauerbau entstandenen Wunden klarmachen, wenn die für die Lückenschließungen im Nahverkehr zur Verfügung gestellten Gelder für die beschleunigte und erweiterte Luxussanierung in Westberlin zu Lasten von Ostberlin ausgegeben werden?

Die zur Verfügung stehenden Finanzmittel werden vorrangig für Lückenschlußmaßnahmen verwandt.

Bei der Beurteilung dieser Frage dürfen die erheblichen Aufwendungen der Deutschen Reichsbahn für die Wiederherstellung und Grunderneuerung der S-Bahn in Ost-Berlin und dem Umland nicht unberücksichtigt bleiben.

Die Förderung erfolgt projektbezogen und damit zweckgebunden. Der von den Fragestellern vermutete Effekt ist dabei nicht erkennbar.

5. Welche Möglichkeiten hat die Bundesregierung, auf den Berliner Senat einzuwirken, daß mit allerhöchster Priorität die zur Verfügung gestellten Gelder auch tatsächlich für die Schließung der durch den Mauerbau verursachten Lücken im S- und U-Bahnnetz verwendet werden?

Die Durchführung der GVFG-Vorhaben obliegt – abgesehen von den Vorhaben der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn – den Ländern. Gemäß § 6 Abs. 1 GVFG stellt der Bundesminister für Verkehr auf Grund von Vorschlägen der Länder und im Benehmen mit ihnen das Förderprogramm für die Vorhaben des Öffentlichen Personennahverkehrs auf. Damit ist der Rahmen für die Einwirkungsmöglichkeiten der Bundesregierung auf den Berliner Senat abgesteckt.

