

Kleine Anfrage

**des Abgeordneten Dr. Klaus-Dieter Feige und der Gruppe
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Schließung der Schienenlücken im S-Bahnnetz innerhalb Berlins und zwischen Berlin und Brandenburg

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Ist der Bundesregierung bekannt, daß am 23. Mai 1990 die erste innerdeutsche Schienenlücke zwischen Ahrenshausen und Eichenberg geschlossen wurde, der im November 1990 die 24 km lange Werratal-Bahn (inklusive der denkmalgeschützten 12-Felder-Brücke), im November 1991 die Lücke zwischen Coburg und Neustadt (inklusive Elektrifizierung) und die zwischen Melrichstadt und Rentwertshausen für die Verbindung Berlin–Stuttgart–Rom folgten?

Wenn ja, wie war das möglich?

Welche günstigen Umstände spielten dabei eine große Rolle?

Welche Schwierigkeiten mußten überbrückt werden?

2. Wie bewertet die Bundesregierung – vor allem auf dem Hintergrund, daß sich der Senat von Berlin gerne als Motor der deutschen Einheit begreift – die Tatsache, daß die erste innerstädtische Schienenlücke in Berlin erst dreieinhalb Jahre nach der ersten innerdeutschen Schienenlücke geschlossen wurde, wenn vom Einbau einer Weiche am S-Bahnhof Friedrichstraße abgesehen werden kann – vor allem auf dem Hintergrund, daß es sich lediglich um eine Lücke von 800 m für den S-Bahn-Verkehr zwischen Wannsee und Potsdam handelte?
3. Ist die Bundesregierung bestrebt, nachdem sie seit dem 1. Januar 1994 wieder die Verantwortung für das gesamte S-Bahnnetz in Berlin und Brandenburg trägt, für die Wiederherstellung des gesamten S-Bahnnetzes im Status quo ante 1961 den schnellen Fahrbetrieb und damit das Tempo bei der Schließung der ersten innerdeutschen Schienenlücken oder das Schneckentempo auf kostspieligem Niveau des Berliner Senats zur Grundlage zu machen?

Wenn ja, für welche Position entscheidet sich warum die Bundesregierung?

Welche Zeitvorstellungen hat sie im Hinblick auf Planungsvorlauf, Baubeginn, Wiederinbetriebnahmedaten bzw. Nichtwiederinbetriebnahme der einzelnen S-Bahnstrecken, und welchen Kostenrahmen bzw. welches Finanzierungskonzept legt sie dabei zugrunde?

4. Ist der Bundesregierung bekannt, daß der Hauptausschuß des Berliner Abgeordnetenhauses für die S-Bahnverbindung Westend-Jungfernheide einen Betrag von 40 Mio. DM im Haushalt 1993 verankert hat?

Wie ist der gegenwärtige Stand der Planung?

Was sind die Ursachen dafür, daß auch vier Jahre nach dem Fall der Mauer noch nicht einmal mit den notwendigen Bauarbeiten dafür begonnen wurde, welche Baumaßnahmen sind dafür notwendig (bitte einzeln auflisten, inkl. der Kosten), und wann ist mit einer Inbetriebnahme dieses Streckenabschnittes zu rechnen?

5. Welche Bau- und Planungsmaßnahmen sind notwendig, um den Nordring von Schönhauser Allee bis Westend vollständig wieder in Betrieb zu nehmen?

Mit welchen Kosten wird dabei gerechnet, wann soll mit den Baumaßnahmen begonnen werden, und für wann ist die Inbetriebnahme – auch in einzelnen Teilabschnitten – vorgesehen?

Bonn, den 27. Januar 1994

Dr. Klaus-Dieter Feige
Werner Schulz (Berlin) und Gruppe