

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Dr. Klaus-Dieter Feige und der Gruppe
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
— Drucksache 12/6702 —**

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

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?

Ja. Mit dem am 3. Mai 1990 beschlossenen Lückenschlußprogramm wurden entsprechende Maßnahmen festgelegt, mit denen die Verbindungen der Eisenbahnnetze der ehemaligen Deutschen Bundesbahn und Deutschen Reichsbahn schnellstmöglich verbessert werden sollten und unterbrochene Verbindungen der Berliner S-Bahn wieder aufgenommen werden konnten.

Dazu gehörten auch die in der Frage genannten Schienenverbindungen.

Dem Lückenschluß Eichenberg–Ahrenshausen kommt eine besondere Rolle zu, da es sich hierbei um eine Sofortmaßnahme handelte, bei der zunächst nur eine eingeschränkte Funktionsfähigkeit hergestellt wurde.

Der weitere Ausbau – u. a. zweigleisig und elektrifiziert – wird auf dem Standard des Gesamtnetzes erfolgen und die üblichen Realisierungszeiten für eine Regelstrecke benötigen.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 15. Februar 1994 übermittelt.

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

Die Umsetzung der damaligen Lückenschlußentscheidung geschah zunächst provisorisch unter Berücksichtigung der vorhandenen Gegebenheiten. Die Einbeziehung von teilweise noch vorhandener Infrastruktur begünstigte die schnelle Wiederherstellung der Befahrbarkeit. Der Regelstandard für Eisenbahnstrecken wird jetzt im Rahmen der laufenden Ausbauarbeiten in vollem Umfang hergestellt.

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?

Unmittelbar nach dem Beschluß des Lückenschlußprogramms im Mai 1990 wurde mit den Planungen und ersten Baumaßnahmen für die wichtigsten Lückenschlüsse im geteilten Berliner S-Bahn-Netz begonnen.

Nach der Wiederherstellung des durchgängigen Betriebes auf der Stadtbahn im Juli 1990 und der Inbetriebnahme der zunächst provisorischen Verknüpfung an der Station Bornholmer Straße im August 1991 wurde im März 1992 – das war 22 Monate nach dem Lückenschluß zwischen Ahrenshausen und Eichenberg – der Nord-Süd-S-Bahntunnel zwischen Anhalter Bahnhof und Humboldtthain (5,0 km) nach einer umfassenden Grunderneuerung mit Beseitigung von Kriegsschäden nach zeitweiliger Totalsperrung wiedereröffnet.

Es folgten:

- April 1992: Wannsee–Potsdam Stadt (9,0 km);
- Mai 1992: Frohnau–Hohen Neuendorf (4,0 km);
- August 1992: Lichtenrade–Blankenfelde (5,7 km);
- Dezember 1993: Baumschulenweg–Neukölln (3,3 km) gemeinsam mit der Wiederinbetriebnahme des Südrings von Neukölln bis Westend (17,6 km).

Die Bauzeiten ergeben sich insbesondere daraus, daß die Maßnahmen des Lückenschlußprogramms der S-Bahn von Charakter und Umfang einem Neubau gleichkommen, für den es keinen entsprechenden Planungsvorlauf gab.

Neben dem Wiederaufbau abgetragener Bahndämme und Gleise im ehemaligen Grenzbereich mußten die infolge des dreißigjährigen Verfalls weitgehend unbrauchbar gewordenen Brückenbauwerke, Gleise, Signal- und Fernmeldeanlagen, die Bahnstromversorgung sowie Stationsanlagen auf den gesamten stillgelegten Streckenabschnitten vollständig neu errichtet werden.

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 Schnecken tempo 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?

Gemeinsames Ziel der Bundesregierung, des Senats von Berlin, des Landes Brandenburg und der Deutschen Bahn AG ist es, die durch die Grenzziehung entstandenen Lücken zu schließen und das bis 1961 betriebene Netz der S-Bahn Berlin wiederherzustellen. Entsprechend wird das 1990 beschlossene Lückenschlußprogramm konsequent umgesetzt.

Gegenwärtig liegen von dem rd. 375 km umfassenden Gesamt-netz noch rd. 90 km still.

Die Schließung der einzelnen Schienenlücken muß einerseits in engem Zusammenhang mit der Wiederherstellung der stillliegenden Streckenabschnitte, der Regionalbahnplanung und den Bau-maßnahmen am Fernbahnnetz gesehen werden.

Zum anderen ist im Rahmen des verfügbaren Finanzrahmens eine Prioritätenreihung vorzunehmen, die die wirtschaftlichen, funktionalen, logistischen und städtebaulichen Belange der einzelnen Projekte berücksichtigt.

Die unter diesen Bedingungen und unter dem Aspekt der Bahnreform von der Deutschen Bahn AG zu den noch bestehenden Lücken durchzuführenden Untersuchungen und mit den Ländern Berlin und Brandenburg vorzunehmenden Abstimmungen sind noch nicht abgeschlossen, so daß konkrete Angaben zu Bauzeiten, Investitionskosten und Inbetriebnahmetermenen derzeit nicht gemacht werden können.

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 Bau-maßnahmen begonnen werden, und für wann ist die Inbetriebnahme – auch in einzelnen Teilabschnitten – vorgesehen?

Die S-Bahn-Strecke von Westend bis Jungfernheide ist Bestandteil des geplanten Wiederaufbaues des S-Bahn-Nordringes von Westend bis Schönhauser Allee einschließlich der Verknüpfung mit der Nord-Süd-S-Bahn im Bereich Gesundbrunnen–Bornholmer Straße.

Die Rahmenplanung sieht den zweigleisigen Wiederaufbau des Bahnkörpers, der Brückenbauwerke, des Oberbaues, der Stromversorgung, des Signalsystems sowie der Stationsanlagen im gesamten Streckenverlauf vor.

Teilweise soll eine Neutrassierung zur Verbesserung der Umsteigebeziehungen zwischen Ring- und Nord-Süd-S-Bahn erfolgen.

Bis zum 31. Dezember 1993 lag die Zuständigkeit für die Planung und Finanzierung des Abschnittes von Westend bis Gesundbrunnen beim Senat von Berlin. Die Baumaßnahmen des Senats konzentrierten sich zunächst unter Berücksichtigung der verfügbaren Mittel auf den verkehrswichtigen Südring zwischen Westend und Baumschulenweg, der am 17. Dezember 1993 in Betrieb genommen worden ist. Mit Beginn des Jahres 1994 sind Planungskompetenz und Baulast für den S-Bahn-Ring vollständig auf die Deutsche Bahn AG übergegangen.

Entsprechend der Rahmenplanung der Bahn werden die Gesamtkosten der S-Bahn-Maßnahmen im o. g. Bereich gegenwärtig mit rd. 770 Mio. DM veranschlagt.

Sämtliche Maßnahmen sollen im Jahr 2000 abgeschlossen sein.

Das Vorhaben wird mit Bundesfinanzhilfen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz aus dem ÖPNV-Bundesprogramm gefördert.

Die Deutsche Reichsbahn hat bisher auf Grundlage baureifer Planungen im Bereich Nordkreuz Zuwendungen für Maßnahmen mit Gesamtkosten in Höhe von rd. 44 Mio. DM beantragt.

Das Land Berlin hat für Teilmaßnahmen im Bereich Gesundbrunnen–Schönhauser Allee, die bis zum 31. Dezember 1993 in seiner Baulast lagen, im Jahr 1993 Finanzierungsanträge mit Gesamtkosten in Höhe von 2,2 Mio. DM vorgelegt.

Haushaltsplanung des Berliner Senats für im Jahr 1993 im Abschnitt Westend–Jungfernheide vorgesehene Maßnahmen sind der Bundesregierung nicht bekannt.

Die Planungen der Deutschen Bahn AG sind für die einzelnen Streckenabschnitte des Nordringes noch nicht abgeschlossen.

Zu den genauen Kosten von Teilstrecken und deren Inbetriebnahmetermin kann deshalb hier noch nichts gesagt werden.