

Kleine Anfrage

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

Schnellbahnverbindung Hannover–Berlin

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Trifft es zu, daß bei der Schnellbahnverbindung Hannover–Berlin (SBV H/B) (Südumfahrung der Stadt Stendal) u. a. wegen anhängiger Klagen Zeitverzug gegenüber der ursprünglichen Terminplanung eingetreten ist?

Wie ist der gegenwärtige Sachstand bei der Südumfahrung, und welche Konsequenzen hat der Zeitverzug?

2. Trifft es zu, daß bei dem SBV-Abschnitt durch das Trappengebiet Zeitverzug eingetreten ist?

Wie groß ist dieser, und wie ist der Sachstand?

3. Trifft es zu, daß bei den Maßnahmen für die SBV im Bundesland Berlin, insbesondere im Bereich Berlin-Spandau, wo ca. drei Jahre vor der geplanten Eröffnung der SBV noch nicht einmal die Entwürfe einschließlich des geplanten Fernbahnhofes fertiggestellt, geschweige denn die notwendigen Planfeststellungsverfahren eingeleitet wurden, Zeitverzug eingetreten ist?

Wie ist der Sachstand?

4. Teilt die Bundesregierung die Ansicht vieler Fachleute, daß der neu konzipierte Bf Berlin-Spandau mit vier Bahnsteigkanten und einem Gütergleis für das zu erwartende Zugaufkommen von den beiden stark belasteten Strecken (Europäische Magistralen) aus den Richtungen Hannover (viergleisig) und Hamburg (zweigleisig) mit ihrem Fern-, Regional- und Güterverkehr zu klein dimensioniert ist?

Wenn nein, warum nicht?

5. Teilt die Bundesregierung unsere Einschätzung, daß es zu zusätzlichem Zeitverzug führen würde, wenn das Planfeststellungsverfahren für den SBV-Abschnitt Bf Berlin-Spandau–Dyrotzer Abzweig ohne die auf gleicher Trasse parallel liegende Gleichstrom-S-Bahn eingeleitet würde, zumal diese S-Bahn von den Bundesländern Berlin und Brandenburg und

den Bürgerinnen und Bürgern der Region, Bürgerinitiativen und den Fahrgastverbänden Pro Bahn und IGEB vehement gefordert wird?

Wenn nein, warum nicht?

6. Trifft es zu, daß bei vielen weiteren Planungsabschnitten der SBV H/B (so wurde noch in keinem der vier Planungsabschnitte im Land Brandenburg das Planfeststellungsverfahren eingeleitet) Zeitverzug eingetreten ist?

Welche Abschnitte betrifft dies, und wie ist der jeweilige Sachstand?

7. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung vieler Fachleute, daß die o. g. massiven Zeitverzögerungen den Inbetriebnahmetermin der SBV H/B Mai 1997 als nicht mehr haltbar erscheinen lassen?

Wenn nein, warum nicht?

Teilt sie ferner die Einschätzung, daß weder das Investitionsmaßnahmegesetz noch das Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz zu Zeitgewinn geführt haben, und daß der Zeitverzug eher durch schleppende und unsorgfältige Planung und Abstimmung mit den Beteiligten und Betroffenen verursacht wurde?

Wenn nein, warum nicht?

Könnte es zudem sein, daß das (wie seinerzeit auch Kalkar und Wackersdorf) in jeder Hinsicht überflüssige Projekt TRANSPAPID Hamburg–Berlin Planungskapazitäten bindet, die der SBV H/B fehlen?

Wenn nein, warum nicht?

8. Was kostet die SBV H/B einschließlich ICE-Bw Berlin-Rummelsburg (bitte Abschnitts- und Gesamtkosten angeben), wann werden die einzelnen Abschnitte fertiggestellt sein, und welcher Zugbetrieb (Zuggattungen, Frequenzen, Relationen, Fahrzeiten) wird auf der Strecke durchgeführt werden?

9. Teilt die Bundesregierung unsere Einschätzung, daß es geradezu beschämend ist, daß das hinsichtlich des Verkehrsaufkommens im Reise- und Güterverkehr und hinsichtlich der Bedeutung für den Prozeß der deutschen Wiedervereinigung überragende Verkehrsprojekt der SBV H/B im Gegensatz zu einer Vielzahl nachrangiger Straßenprojekte auch im fünften Jahr nach Öffnung der Mauer noch nicht aus den Startlöchern kommt, zumal Planungsbeginn bereits Mitte der 80er Jahre war und auf dieser ausgesprochen geradlinigen Flachlandstrecke neben einer vorhandenen Strecke kaum planerische Schwierigkeiten bestehen?

Wenn nein, warum nicht?

Bonn, den 19. Februar 1994

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