

## **Antwort**

**der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Dr. Klaus-Dieter Feige und der Gruppe  
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
— Drucksache 12/7015 —**

### **Eisenbahnknoten Berlin**

1. Welche Maßnahmen beinhaltet der Begriff „Eisenbahnknoten Berlin“ im Bundesverkehrswegeplan (BVWP), und wann sollen diese jeweils fertiggestellt sein?

Im Bundesverkehrswegeplan 1992 und dem Schienenwegeausbaugesetz ist der Knoten Berlin im „Vordringlichen Bedarf“ als neues Vorhaben berücksichtigt mit dem Vermerk „Vorbehaltlich eines positiven Ergebnisses der Wirtschaftlichkeitsberechnungen“.

Im Bundesverkehrswegeplan 1992 werden Investitionskosten in Höhe von zehn Mrd. DM genannt mit Preisstand 1. Januar 1991.

Zugrunde gelegt sind dem Konzept im wesentlichen folgende Einzelmaßnahmen:

- Einführung Hochgeschwindigkeitsstrecke Hannover – Berlin,
- Ausbau und Elektrifizierung des Streckenabschnittes Werder – Griebnitzsee,
- Wiederinstandsetzung des Berliner Innenringes zwischen Gesundbrunnen – Westend – Grunewald,
- Nord-Süd-Fernbahntunnel zwischen Potsdamer Güterbahnhof und Moabit bzw. Wedding mit der Errichtung eines Tunnelbahnhofes Lehrter Bahnhof,
- Errichtung eines Fernbahnhofes Lehrter Bahnhof auf der Stadtbahn,

---

*Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 25. März 1994 übermittelt.*

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

- zweigleisiger Ausbau Gesundbrunnen – Pankow, Gesundbrunnen – Schönhauser Allee,
- Lückenschluß Hohen Neuendorf – Nordkreuz,
- Aufbau Nordkreuz einschließlich Bf Gesundbrunnen,
- Lückenschluß Teltow – Papestraße – Potsdamer Güterbahnhof,
- Lückenschluß Blankenfelde – Papestraße,
- Lückenschluß Falkensee – Spandau,
- Errichtung Bahnhof Papestraße,
- Abstellbahnhöfe in Lichtenberg, Priesterweg, Schöneweide,
- Betriebswerke Rummelsburg und Grunewald.

Die Maßnahmen sollen so zeitgerecht realisiert werden, daß die Umzugsplanungen des Parlaments und der Bundesregierung nicht verzögert werden.

Grundsätzlich ist festzustellen, daß die Gründung der Deutschen Bahn AG sowie die Beschlüsse zum Haushalt 1994 und deren Auswirkungen auf die mittelfristige Finanzplanung es erforderlich machen, daß zusammen mit der DB AG eine aus unternehmerischer und verkehrspolitischer Sicht zu treffende Prioritätenreihung für die Realisierung der Schienenvorhaben des Schienenwegeausbaugesetzes vorgenommen werden muß. Diese Arbeiten sind eingeleitet, werden aber bis zu ihrem Abschluß noch einige Zeit in Anspruch nehmen.

Erst nach Abschluß der Abstimmungen sind Einzelaussagen über die Realisierungszeiten möglich.

2. Wieviel kosten die einzelnen Maßnahmen, und wie werden sie finanziert?  
Ist die vollständige Finanzierung sichergestellt?  
Wenn ja, wie?  
Wenn nein, warum nicht, und wie ist das weitere Vorgehen?  
Was geschieht im Fall von Preissteigerungen?

Es wird Bezug genommen auf die Antwort zu Frage 1. Für Maßnahmen des Bundesverkehrswegeplanes und des Schienenwegeausbaugesetzes ist eine Finanzierung durch den Bundeshaushalt vorgesehen, sofern in den Projektlisten nicht auf andere Finanzierungsgegebenheiten hingewiesen wird.

Den Investitionskosten und der Finanzplanung liegen nicht eskalierte Ansätze zugrunde. Damit ist eine einheitliche Grundlage für Investitionskosten und ihre Finanzierung gegeben.

3. Welche Ergebnisse (ggf. Zwischenergebnisse) ergaben die Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen (WU) der Maßnahmen?  
Bedeutet der Zusatz „vorbehaltlich Wirtschaftlichkeit“ im BVWP, daß bei einem negativen Ergebnis die Maßnahme nicht realisiert wird?  
Was hat ein derartiger Fall für Konsequenzen?  
Warum werden bei Straßenvorhaben des BVWP keine WU durchgeführt?

Die Arbeiten zum Nachweis der Wirtschaftlichkeit sind noch nicht abgeschlossen. Erst nach Abschluß der Untersuchungen wird im Lichte der Ergebnisse über das weitere Vorgehen zu entscheiden sein.

Voraussetzung für die Aufnahme von Infrastrukturmaßnahmen in den Bundesverkehrswegeplan ist der Nachweis der gesamtwirtschaftlichen Rentabilität in einem verkehrszweigübergreifenden einheitlichen Bewertungsverfahren. Selbstverständlich gilt dies auch für Straßenvorhaben.

4. Wie wurden die Maßnahmen des Bahnknotens Berlin (z.B. das gravierende Vorhaben eines viergleisigen Bahntunnels unter dem Tiergarten einschließlich eines Zentralbahnhofs) mit dem Deutschen Bundestag, dem Abgeordnetenhaus von Berlin und dem Brandenburgischen Landtag abgestimmt, wie mit den Bürgerinnen und Bürgern der betroffenen Region?

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen. Das Schienenwegebaugesetz ist vom Deutschen Bundestag und Bundesrat verabschiedet worden.

Die Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger an der Planung ist im Rahmen der anstehenden planungsrechtlichen Verfahren gesichert.

5. Kann die Bundesregierung den Eindruck widerlegen, daß die bisher bekanntgewordenen Maßnahmen des „Eisenbahnknotens Berlin“ (z.B. das sogenannte Pilzkonzept) lediglich dem Personenverkehr dienen?  
Mit welchen Maßnahmen möchte die Bundesregierung kurz- bzw. mittelfristig Güterverkehrsleistungen in spürbaren Größenordnungen im in besonders unerträglichen Maß unter dem Lkw-Verkehr (Unfälle, Lärm, Abgase, Flächenverbrauch) leidenden Raum Berlin von der Straße auf die Schiene verlagern?

Die im Rahmen des Projektes Knoten Berlin vorgesehenen Maßnahmen stellen eine Gesamtkonzeption für den Schienenpersonen- und -güterverkehr dar.

Hinsichtlich der Verlagerung des Güterverkehrs in Berlin von der Straße auf die Schiene wird beispielhaft auf die Planungen zur Einrichtung von Güterverkehrszentren (GVZ) im Großraum Berlin hingewiesen, mit dem der Gütertransport und die Güterverteilung in Berlin optimiert und die Belastungen durch den Straßengüterverkehr nachhaltig verringert werden sollen.

6. Welche Bahn-Betriebsanlagen werden wann und zu welchen Kosten in Berlin-Rummelsburg und in Berlin-Grunewald fertiggestellt?  
Welche weiteren Bahn-Betriebsanlagen sind im Raum Berlin zu welchen Kosten und wann geplant?

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

Die Planung „weiterer“ Bahn-Betriebsanlagen im Raum Berlin wird von der Deutschen Bahn AG in eigener Verantwortung vorgenommen.

7. Ist der Bundesregierung die vom Vorsitzenden des Vorstandes der Deutschen Bahn AG, Dürr, im Januar 1994 auf dem Stadtforum Berlin geäußerte Kritik bekannt, daß in Berlin im Gegensatz zum übrigen Deutschland die Bahnbaupreise in nicht hinnehmbarem Maße überteuert seien?

Was unternimmt die Bundesregierung gegen diese überzogenen Preise?

Sieht die Bundesregierung einen Zusammenhang zwischen diesen überhöhten Preisen und den kartellartigen Zuständen in der Baubranche im ehemaligen West-Berlin sowie den wiederholt aufgetretenen Korruptionsfällen in der Abteilung Bahnbau des Berliner Bauensats?

Der Bundesregierung ist bekannt, daß Herr Dürr bei der angesprochenen Veranstaltung gesagt hat, daß die Baupreise in Berlin höher sind als im übrigen Deutschland.

Die Deutsche Bahn AG ist gefordert, durch geeignete Formen der Ausschreibung und Vergabe von Bauleistungen die Realisierung der Maßnahmen unter wirtschaftlich vertretbaren Bedingungen zu gewährleisten.

8. Ist der Bundesregierung die vom Vorsitzenden Dürr ebenfalls auf dem o.g. Forum geäußerte Kritik bekannt, daß die Planungsabstimmungen der Bahn mit dem Berliner Senat über Gebühr mühselig und zeitverzögernd seien, da dieser nicht mit einer Stimme spräche, sondern viele Senatoren mitredeten?

Wie gedenkt die Bundesregierung diesen Mißstand zu beheben?

Der Berliner Regierende Bürgermeister Eberhard Diepgen hat der Deutschen Bahn AG die Festlegung eines federführenden Ansprechpartners in Verkehrsfragen zugesagt.

9. Wie beurteilt die Bundesregierung die Tatsache, daß auch im fünften Jahr nach dem Fall der Mauer noch keine einzige der am 9. November 1989 bestehenden Lücken der nach Westberlin führenden Eisenbahnstrecken geschlossen wurde (es fehlen nach wie vor: Hamburger Bahn, Kremmener Bahn, Nordbahn, Stettiner Bahn, Nördlicher Innenring, Südlicher Innenring, Verbindung Südring – Görlitzer Bahn, Dresdener Bahn, Anhalter Bahn und Berlin-Potsdamer Stammbahn), hingegen eine Vielzahl von Eisenbahnücken zwischen Westdeutschland und den neuen Bundesländern sowie ca. 130 von 150 Straßenverbindungen nach Westberlin?

Glaubt die Bundesregierung, mit ihrem Schnecken-tempo bei der Bahnplanung den Bahnverbindungen mit der Hauptstadt (ca. 4 Mio. Einwohner einschließlich Umland) entsprechend ihrer Sicherheit, Umweltfreundlichkeit und sparsamen Flächenverbrauch den gebührenden Rang einzuräumen?

Glaubt die Bundesregierung ferner, mit ihrem Bahnbau im Kriechgang (bei gleichzeitigem extensiven Straßenbau) der notwendigen Daseinsvorsorge für die Bürgerinnen und Bürger und dem sozialen Ausgleich zu dienen?

Glaubt sie etwa, mit ihrem völlig unzureichenden Engagement für einen attraktiven und leistungsfähigen Bahnbetrieb das Ziel der vereinbarten CO-Reduzierung zu erreichen?

Wenn nein (jeweils), warum nicht?

Mit dem Fall der Mauer hat die Bundesregierung Maßnahmen ergriffen, die Verknüpfung der Verkehrsnetze in den alten und neuen Bundesländern nachhaltig zu verbessern. Ein Schwerpunkt dabei bilden die Eisenbahnnetze. Bereits mit dem Mitte 1990

beschlossenen Lückenschlußprogramm wurden entsprechende Maßnahmen festgelegt, mit denen die Verbindungen der Eisenbahnnetze der ehemaligen Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn schnellstmöglich verbessert werden sollten und unterbrochene Verbindungen der Berliner S-Bahn wiederaufgenommen werden konnten.

Im Frühjahr 1991 wurden die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit vorgestellt, in deren Mittelpunkt die Verbindungen nach Berlin stehen. Diese Planungen fanden Eingang in den Bundesverkehrswegeplan 1992 und das Bundesschienenwegeausbaugesetz.

Begleitet werden diese Planungen durch entscheidende Schritte zur Realisierung und zur Beschleunigung der planungsrechtlichen Verfahren. Zu erwähnen sind

- das Planungsbeschleunigungsgesetz,
- das Investitionsmaßnahmengesetz für die Südumfahrung Stendal sowie
- die Fertigstellung wichtiger Ausbaumaßnahmen und Lückenschlüsse wie der durchgehende Ausbau auf 160 km/h und die Elektrifizierung in der Verbindung Hannover – Braunschweig – Magdeburg – Belzig – Berlin-Wannsee – Berlin Bahnhof – Zoologischer Garten im Mai 1993.

Weiter ist zu berücksichtigen, daß Verbesserungen im großräumigen Eisenbahnnetz auch die Anbindung Berlins verbessern.

Grundsätzlich ist darauf hinzuweisen, daß die Realisierung der Projekte zügig durchgeführt wird.

Mit den eingeleiteten und geplanten Maßnahmen wird den besonderen Eigenschaften des Verkehrsträgers Eisenbahn und der Daseinsvorsorge angemessene Rechnung getragen. Ferner wird hiermit ein wichtiger Beitrag zur CO<sub>2</sub>- (und CO-)Reduzierung geleistet.

Im übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage betreffend „Schließung der Schienenlücken im S-Bahnnetz innerhalb Berlins und zwischen Berlin und Brandenburg“ (Drucksache 12/6702) verwiesen.





