

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Petra Pau, Dr. Ilja Seifert, Dr. Winfried Wolf und der Fraktion der PDS

Verlängerung der U-Bahnlinie U5 in Berlin

Im 1994 geschlossenen Hauptstadtvertrag zwischen dem Land Berlin und dem Bund hat sich das Land Berlin verpflichtet, die U-Bahnlinie U5 (Hönow–Alexanderplatz) bis zum Lehrter Stadtbahnhof zu verlängern. Der Bund übernahm im Vertrag eine Teilfinanzierung in Höhe von 295 Mio. DM der damals auf 1,3 Mrd. DM veranschlagten Baukosten.

Durch die Veränderung der gewählten Bauweise – nunmehr sollen die Tunnelanlagen statt in offener Bauweise im Schildvortrieb errichtet werden – sowie aus den bisherigen Erfahrungen mit anderen Tiefbauprojekten im zentralen Bereich von Berlin, ist von einer enormen Kostensteigerung auszugehen.

Ein Teil der Strecke, nämlich vom Lehrter Stadtbahnhof zum Pariser Platz, ist bereits vorhanden, somit ein Teil der Bundesmittel bereits verbaut.

Das Land Berlin kann sich einen Weiterbau dieses Projektes nach Äußerungen verschiedener Senatoren nicht leisten, die damals zugrunde gelegten Prognosen über Fahrgastzahlen wurden bereits revidiert. Die Frage nach dem verkehrspolitischen und finanzpolitischen Sinn der „Kanzler-U-Bahn“ wird in Berlin breit diskutiert.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Hat die Bundesregierung Kenntnis von dieser in den Berliner Medien geführten Debatte?
2. Wie kommt die Bundesregierung zu ihrer Auffassung, dass „... die verlängerte U-Bahnlinie U5 zeitnah zur Fertigstellung des neuen Lehrter Bahnhofs in Betrieb genommen wird“ (so der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Siegfried Scheffler, in Beantwortung der Fragen 32 bis 35 für die Fragestunde am 23. Februar 2000, Anlagen 8 und 9 des Plenarprotokolls 14/89, S. 8274 C und D)?
3. Trifft es zu, dass der Parlamentarische Staatssekretär Siegfried Scheffler erklärt hat, dass das Land Berlin zurückzahlen müsse, wenn es aus dem Projekt aussteigen sollte (Berliner Zeitung vom 7. Februar 2000), und wenn ja, wie steht die Bundesregierung dazu?
4. Gab es für solche Rückforderungen Präzedenzfälle (z. B. in Bonn)?
Wie wurde dort verfahren?

5. Wäre die Bundesregierung bereit, auf Forderungen zu verzichten, wenn die zwischen Lehrter Bahnhof und Pariser Platz bereits entstandenen U-Bahn-Tunnelanlagen für andere öffentliche Schienenverkehrsmittel genutzt werden können, beispielsweise für eine Anbindung an die bestehenden S-Bahn-Anlagen nördlich des S-Bahnhofs Potsdamer Platz?
6. Ist die Bundesregierung bereit, die technischen Möglichkeiten für eine andere Schienenverkehrsnutzung der bereits fertiggestellten U-Bahn-Anlagen zwischen Lehrter Bahnhof und Pariser Platz gemeinsam mit dem Land Berlin prüfen zu lassen?
7. Besteht nach Kenntnis der Bundesregierung die Möglichkeit, die für die U-Bahn geplanten Anlagen zwischen Lehrter Bahnhof und Pariser Platz – ggf. mit Ausnahmegenehmigungen – mit S-Bahnen zu befahren, sofern die Tunnelquerschnitte praktisch zwar ausreichend weit, aber geringer bemessen sind, als es die technischen Vorschriften für Neuanlagen gestatten.
8. Gibt es Möglichkeiten, die teilweise bereits fertiggestellten U5-Stationen Reichstag und Lehrter Bahnhof für S-Bahn-Vollzüge mit acht Wagen zu erweitern?

Wenn ja, mit welchem zeitlichen Verzug und zu welchen Kosten?

Wenn nein, welche bereits entstandenen baulichen Voraussetzungen schließen diese Möglichkeiten aus?

9. Sind alternative Planungen zur Verkehrserschließung des Regierungsviertels durch den Entwicklungsträger DSK gemacht worden (alternativ zur U5)?

Wenn ja, welche?

Wenn nein, warum nicht?

10. Wird die Bundesregierung gegenüber der Deutschen Bahn AG aktiv werden, um die Machbarkeit neuer S-Bahn-Stationen (Plenarbereich Reichstagsgebäude/Charité und Moabiter Werder) prüfen zu lassen?
11. Wäre die Bundesregierung angesichts der Finanzlage des Landes Berlin bereit, ihrerseits auf den Weiterbau der U5 zu verzichten?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, ggf. unter welchen Bedingungen?

12. Ist die Bundesregierung bereit, im Zuge von Verhandlungen mit dem Land Berlin die noch ausstehenden vorgesehenen Mittel für die U-Bahnlinie U5 stattdessen für die weitaus kostengünstigere und schneller realisierbare ÖPNV-Erschließung des Regierungsviertels mit mehreren Straßenbahnlinien umzuwidmen?

Wenn nein, warum nicht ?

Berlin, den 9. März 2000

Petra Pau
Dr. Ilja Seifert
Dr. Winfried Wolf
Dr. Gregor Gysi und Fraktion