

## Kleine Anfrage

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

### Eisenbahnknoten Berlin

Wir fragen die Bundesregierung:

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

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?

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?

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?

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?

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?

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 Bausenats?

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?

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 West-Berlin 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 Eisenbahnlücken zwischen Westdeutschland und den neuen Bundesländern sowie ca. 130 von 150 Straßenverbindungen nach West-Berlin?

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?

Bonn, den 19. Februar 1994

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

