

## Antwort

der Landesregierung  
auf die Kleine Anfrage 2268  
des Abgeordneten Péter Vida  
der BVB/FREIE WÄHLER Gruppe  
Drucksache 6/5469

### **Fehlender Lückenschlussausbau bei der Bahn an den Stadtgrenzen Berlin-Brandenburg**

Namens der Landesregierung beantwortet die Ministerin für Infrastruktur und Landesplanung die Kleine Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung des Fragestellers: Die Teilung Berlins und Deutschland nach 1945 hatte u.a. auch eine vielfache Unterbrechung der Verkehrsinfrastruktur bei der Eisenbahn zur Folge. Die meisten dieser Lücken wurden nach 1990 wieder geschlossen, so aber nicht drei für Brandenburg wichtige Eisenbahnverbindungen nach Berlin. Es sind die in ihrer Bedeutung nach folgenden drei Radialstrecken:

- von Berlin nach Dresden, Dresdner Bahn genannt,
- die von Berlin nach Stralsund bzw. Rostock, Nordbahn genannt,
- die Nebenbahnlinie von Berlin in die Prignitz, Kremmener Bahn genannt.

Auf den ersteren beiden Strecken gibt es Fern- und Regionalverkehr, auf der letzteren ausschließlich Regionalverkehr. Die jetzige Streckenführung des Verkehrs geschieht bei allen drei Verbindungen nicht auf den Gleisen wie es vor der Trennung war, sondern auf Umwegen. Das bedeutet längere Wege, mehr Fahrzeit, mehr Energieverbrauch und somit mehr CO<sub>2</sub>-Emission. Alle drei Streckenlücken hätten schon längst beseitigt sein können, zumal dies laut Einigungsvertrag und dem Ausbauprogramm des Eisenbahnknotens Berlin vorgesehen war und ist, wenn denn der Senat von Berlin es gewollt und gefördert hätte. Dieser hat den Lückenschluss auf den drei Strecken bislang behindert/verhindert. Bemerkenswert in diesem Kontext ist, dass sowohl südlich des Bahnhofs Südkreuz als auch nördlich des Bahnhofs Gesundbrunnen schon vor über 10 Jahren bauliche Vorleistungen im Wert von vielen Millionen Euro für die Dresdner Bahn und die Nordbahn umgesetzt wurden, die jetzt als Investitionsruinen dahindämmern.

Frage 1: Warum hat das Land Brandenburg als potentieller Hauptinteressent einer Wiedernutzung der Lückenschlüsse nicht auf die Verzögerung durch das Land Berlin entsprechend reagiert?

zu Frage 1: Die Wiederherstellung unterbrochener Schienenverbindungen zwischen Berlin und Brandenburg liegt in der Verantwortung des Bundes. Das Land Brandenburg hat hier kontinuierlich auf Realisierung gedrängt.

Frage 2: Wie viel Millionen Euro hätte das Land Brandenburg an Regionalisierungsmitteln im Rahmen der Bestellkosten über die letzten 10 Jahre einsparen können?

Frage 3: Wie viel Millionen kWh sind durch die Umleitungsstrecken vergeudet worden?

Frage 4: Wie viele Pendler nutzen bis heute wegen der mangelnden Attraktivität des Bahnverkehrs das Auto oder haben sich ganz von der Bahnnutzung verabschiedet?

zu Fragen 2, 3 und 4: Dazu liegen dem Land keine Erkenntnisse vor.

Frage 5: Wie ist der aktuelle Planungsstand zum Ausbau der 3 Lückenschlüsse? Gibt es für den Ausbau der Lückenschlüsse bereits Terminalschiene(n)?

zu Frage 5: Zuständig für Planung und Bau der benannten Eisenbahninfrastruktur sind der Bund und die bundeseigene DB Netz AG. Zum Ausbau der Dresdener Bahn laufen Leistungsplanungen und Planfeststellungsverfahren für unterschiedliche Planungsabschnitte auf Berliner und Brandenburger Gebiet, in Brandenburg finden derzeit Baumaßnahmen zur Anhebung der Geschwindigkeit auf 200 km/h statt. Die konkrete Umsetzung der Maßnahme ist abhängig von der Erlangung des Baurechts. Zum Wunsch nach Herstellung der direkten Verbindung über die Kremmener Bahn bzw. Verlängerung der S-Bahn läuft eine der aktuellen Korridoruntersuchungen mit Berlin zu Stadt-Umland-Verbindungen. Die ersten Ergebnisse sind unter <http://www.mil.brandenburg.de/cms/detail.php/bb1.c.468022.de> einsehbar. Die Nordbahn ist im aktuellen Entwurf des Schienenwegeausbaugesetzes im Rahmen der parlamentarischen Beratungen in den potentiellen Bedarf aufgenommen worden. Hier bleibt die noch ausstehende Bewertung abzuwarten.