

## Kleine Anfrage 2268

des Abgeordneten Péter Vida  
BVB / FREIE WÄHLER Gruppe

an die Landesregierung

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

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.

Ich frage die Landesregierung:

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

2. Wie viel Millionen Euro hätte das Land Brandenburg an Regionalisierungsmitteln im Rahmen der Bestellkosten über die letzten 10 Jahre einsparen können?
3. Wie viel Millionen kWh sind durch die Umleitungsstrecken vergeudet worden?
4. Wie viele Pendler nutzen bis heute wegen der mangelnden Attraktivität des Bahnverkehrs das Auto oder haben sich ganz von der Bahnnutzung verabschiedet?
5. Wie ist der aktuelle Planungsstand zum Ausbau der 3 Lückenschlüsse? Gibt es für den Ausbau der Lückenschlüsse bereits Terminschienen?