

## **Kleine Anfrage 2373**

des Abgeordneten Christoph Schulze  
der BVB / FREIE WÄHLER Gruppe

an die Landesregierung

### **Verlängerung der S-Bahnlinie 2 nach Rangsdorf**

Seit Jahren setzen sich die Bürgerinitiative BISAR e.V. und Lokalpolitiker für die Wiederherstellung des S-Bahnanschlusses Rangsdorf ein, der von 1940 bis zum Bau der Mauer im Jahr 1961 in Betrieb war. In den letzten 20 Jahren ist von Seiten der Landesregierungen nichts passiert, obwohl es den Auftrag im Einigungsvertrag gibt, dass die 1961 unterbrochenen S-Bahnlinien rund um Berlin wieder hergestellt werden müssen. In den letzten Jahren gab es einen erheblichen Bevölkerungszuwachs in der Rangsdorfer Region und mit Rolls Roys in Dahlewitz ist ein international renommiertes Unternehmen ansässig, dessen Mitarbeiter täglich nach Dahlewitz pendeln. In der Region wird mit Zustimmung zu Kenntnis genommen, dass in der Landesregierung ein Umdenken einsetzt und jetzt die Beschlüsse des Einigungsvertrages mit 20 jähriger Verspätung angegangen werden. Bereits beim Autobahnbau der A10 und im Bereich der L76 wurden bei den Baumaßnahmen in den Jahren 1990 bis 1994 vorausschauend vorbereitende Maßnahmen getroffen, dass der S-Bahnausbau nicht unmöglich wird. Ebenso beim Bau der L40 in Dahlewitz hat das Brandenburger Verkehrsministerium (MIL) versprochen, dass die Brücke so gebaut wird, dass die Voraussetzungen für die Verlängerung der S-Bahn nach Rangsdorf nicht „verbaut“ werden.

Aus diesem Grunde frage ich die Landesregierung:

1. Trifft es zu, dass im Einigungsvertrag der Passus enthalten ist, dass die 1961 unterbrochenen S-Bahnlinien um Berlin herum wieder hergestellt werden müssen? Wenn ja, an welcher Stelle im Einigungsvertrag ist diese Passage genau mit welchem Wortlaut enthalten?
2. Was hat die Landesregierung im Hinblick auf die Umsetzung des im Einigungsvertrag stehenden „Auftrags“ zur Wiederherstellung der S-Bahnverbindung nach Rangsdorf unternommen?
3. Trifft es zu, dass das Brückenbauwerk an der L 40 in Dahlewitz eine Verlängerung der S-Bahn nach Rangsdorf zulässt?
4. Ist der Bahnneubau in Rangsdorf so konzipiert und errichtet, dass er der S-Bahnverlängerung nach Rangsdorf nicht entgegensteht?

5. Welche konkreten Schritte plant die Landesregierung zur politischen, planerischen und finanziellen Inangsetzung des Verfahrens zur Realisierung des S-Bahnanschlusses nach Rangsdorf?
6. Welchen Stellenwert haben die Gutachten zum Verkehrsbedarf die örtliche Kommunen und durch den Verein BISAR e. V. in der Vergangenheit erbracht worden sind?
7. Mit welchen Kosten rechnet die Landesregierung derzeit für die Herstellung der S-Bahnverlängerung nach Rangsdorf?
8. Wäre die S-Bahnverlängerung nach Dabendorf und Zossen im Hinblick auf den Status der Stadt Zossen als Mittelzentrum bzw. für die Anbindung des ländlichen Raum an die Metropolenregion Berlin sinnvoll, wie es für die Städte Ahrensfelde, Bernau, Hennigsdorf, Königs Wusterhausen, Oranienburg, und Straußberg bereits realisiert wurde?