

Antrag

der Abgeordneten Dr. Winfried Wolf, Gerhard Jüttemann, Rolf Kutzmutz, Dr. Christa Luft, Manfred Müller (Berlin), Christine Ostrowski, Petra Pau, Dr. Uwe-Jens Rössel, Dr. Ilja Seifert, Dr. Gregor Gysi und der Fraktion der PDS

Realisierung einer direkten Fernbahnverbindung zwischen den Bahnhöfen Berlin-Ostbahnhof und Berlin-Lichtenberg beim Ausbau des Eisenbahnknotens Berlin

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Unter der Federführung der Deutschen Bahn AG (DB AG) wird zurzeit der Bahnknoten Berlin für den Verkehrsbedarf des 21. Jahrhunderts ausgebaut. Im Rahmen des Gesamt-Investitionsvolumens, das die DB AG auf rund 20 Mrd. DM beziffert hat, werden maßgeblich auch Bundesmittel verwendet. Das Verkehrswege-Investitionsprogramm 1999 bis 2002 der Bundesregierung sieht in diesem Zeitraum für den Knoten Berlin inklusive der geplanten neu zu bauenden Anbindung des Flughafens Berlin-Schönefeld 2,756 Mrd. DM vor und für die Jahre ab 2003 einen weiteren Mittelbedarf in Höhe von 2,174 Mrd. DM.

Mit der Realisierung des Projekts Knoten Berlin, die nach dem so genannten Pilzkonzept vollzogen wird, ist die Erneuerung der Eisenbahnanlagen im Bereich des Bahnhofs Ostkreuz verbunden, wobei eine direkte Fernbahn-Gleisverbindung zwischen der Stadtbahnstrecke und der Ostbahnstrecke zwar nicht unmittelbar vorgesehen ist, aber leicht hergestellt werden kann.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

dafür Sorge zu tragen, die direkte Ferngleisverbindung Berlin-Lichtenberg – Berlin-Ostbahnhof in die Bundesverkehrswegeplanung zu integrieren.

Berlin, den 5. Juli 2000

**Dr. Winfried Wolf
Gerhard Jüttemann
Rolf Kutzmutz
Dr. Christa Luft
Manfred Müller (Berlin)**

**Christine Ostrowski
Petra Pau
Dr. Uwe-Jens Rössel
Dr. Ilja Seifert
Dr. Gregor Gysi und Fraktion**

Begründung

1. Die Kosten einer Fernbahn-Direktverbindung Berlin-Lichtenberg – Berlin-Ostbahnhof liegen nach Schätzungen der DB AG bei 70 bis 100 Mio. DM. Sie fallen, gemessen an den Gesamtkosten des Projekts „Knoten Berlin“ nur gering ins Gewicht und dürften bei nachträglicher Realisierung deutlich höher liegen.
2. Ohne eine solche Gleisverbindung würde der Bahnhof Berlin-Lichtenberg die Funktion eines Fernbahnhofs völlig verlieren, obwohl
 - a) dort die Empfangsanlagen zurzeit modernisiert werden,
 - b) er mehrere Fernbahnsteige hat,
 - c) er über ein Einzugs Potenzial von mehreren hunderttausend Einwohnerinnen und Einwohnern verfügt,
 - d) er für den Berliner Osten immer noch der wichtigste Regionalbahnhof ist und
 - e) er im Gegensatz zum Bahnhof Berlin-Ostbahnhof außer S-Bahn- und Omnibus- auch über U-Bahn- und Straßenbahn-Anschluss verfügt.
3. Eine stetige Zunahme der Verkehrsbeziehungen zwischen Polen und Deutschland zeichnet sich nicht nur mit Blick auf die geplante EU-Osterweiterung und den damit verbundenen künftigen Verkehrsbedarf ab. Sie ist aktuell auch daran zu ersehen, dass mit Beginn des Sommerfahrplans 2000 seitens der DB AG die Zahl der Züge zwischen Küstrin und Berlin-Lichtenberg auf 18 Zugpaare nahezu verdoppelt wurde.

Diese Strecke an die Ferngleise der Berliner Stadtbahn an- und in den internationalen Zugverkehr einzubinden, wäre nur mit der direkten Ferngleisverbindung Berlin-Lichtenberg – Berlin-Ostbahnhof möglich.

4. In einer Mitteilung vom Mai 2000 hat die Berliner Senatsverwaltung für Stadtentwicklung dem Abgeordnetenhaus von Berlin über die Senatskanzlei zur Kenntnis gegeben, dass sich der Berliner Senat gegenüber dem Vorstandsvorsitzenden der DB AG, Hartmut Mehdorn, für die Verbindungsstrecke ausgesprochen hat.

Darüber hinaus hat der Senat von Berlin diese Fernbahnverbindung im Rahmen der Länderbeteiligung zur Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans beim Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen angemeldet.