

15. Wahlperiode

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Claudia Hämmerling (Bündnis 90/Die Grünen)

vom 11. August 2005 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 15. August 2005) und **Antwort**

Unendliche Geschichte des Umbaus der Dresdener Bahn

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1: Bis wann wird mit dem Neubau der Schienenanbindung zum geplanten Flughafen BBI begonnen und wann soll er abgeschlossen sein?

Antwort zu 1.: Mit dem Neubau der Schienenanbindung zum Flughafen BBI wird unmittelbar nach einer positiven Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes zum Planfeststellungsbeschluss zum Flughafen BBI begonnen werden. Die Bauarbeiten werden rechtzeitig zur Eröffnung des Flughafens BBI abgeschlossen sein.

Frage 2: Wie ist der Planungsstand für den Ausbau der Dresdener Bahn und wann wird der Planfeststellungsbeschluss erwartet?

Antwort zu 2.: Die Deutsche Bahn Netz AG hat die im Jahr 2000 ausgelegten Planfeststellungsunterlagen für den Abschnitt 2 - südlich des Haltepunktes Schichauweg bis Landesgrenze - geändert. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um Folgendes:

- Korrekturen des Erläuterungsberichtes mit den veränderten Zugzahlen zum Prognosehorizont 2015 und einer überarbeiteten Aufzählung der Gebäude bzw. Gebäudegeschosse, die dem Grunde nach Anspruch auf passiven Schallschutz haben.
- Eine überarbeitete Fassung der Erschütterungstechnischen Untersuchung, nach der nunmehr der erschütterungsmindernde Oberbau nur noch in den Fernbahngleisen, nicht jedoch - wie bisher vorgesehen - in den S-Bahngleisen erforderlich ist. Nach gutachterlicher Einschätzung sei bei Ansatz der Prognose für 2015 mit einer um 1 % erhöhten Beurteilungsschwingstärke nachts zu rechnen. Dies habe aber nur geringfügige Auswirkungen auf das Gesamtergebnis, weil die geplante Schutzmaßnahme am Oberbau nach der Prognose nicht ausreiche, um den Interessenkonflikt

vollständig zu lösen und die ggf. noch zu treffenden passiven Maßnahmen erst nach den geplanten Messungen nach Inbetriebnahme der Strecke definiert werden könnten.

- Eine vollständig neu bearbeitete Schalltechnische Untersuchung auf der Grundlage der Betriebsprognose für das Jahr 2015 und ein neues Lärmschutzkonzept, nach dem die bisher vorgesehenen Lärmschutzwände in Lage und Höhe unverändert bleiben. Das besonders überwachte Gleis als weitere bisher vorgesehene Lärmschutzmaßnahme ist nicht mehr vorgesehen. Die Streichung dieser aktiven Lärmschutzmaßnahme sowie die nach der Betriebsprognose 2015 zu erwartenden Pegelminderungen am Tage und leichte Pegelerhöhungen in der Nacht führen zu veränderten Ansprüchen auf passiven Schallschutz.
- Text- und Planänderungen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes als Ergebnis einer Anfang Mai 2005 durchgeführten vergleichenden Bestandsaufnahme.

Die geänderten Planunterlagen liegen vom 22. August bis 22. September 2005 im Gemeinschaftshaus Lichtenrade zur allgemeinen Einsichtnahme aus. Einwendungen können bis zum 06. Oktober 2005 erhoben werden. Den fachlich betroffenen Behörden und den anerkannten Naturschutzverbänden wird gleichzeitig Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben.

Die Erörterung der Einwendungen und Stellungnahmen mit den Beteiligten ist für das Frühjahr 2006 vorgesehen. Anschließend fertigt die Anhörungsbehörde ihre Stellungnahme zum Ergebnis des Verfahrens und leitet diese dem Eisenbahn-Bundesamt - Außenstelle Berlin - (EBA) als der zuständigen Planfeststellungsbehörde zur Beschlussfassung weiter. Über den Zeitbedarf des EBA für die Fertigung des Planfeststellungsbeschlusses können vom Senat keine belastbaren Aussagen getroffen werden.

Frage 3: Womit begründet der Senat die Verzögerung des Planfeststellungsbeschlusses?

Antwort zu 3.: Nach der ersten öffentlichen Auslegung der Unterlagen im Jahre 2000 war es das Ziel des Senats, in intensiven Gesprächen gemeinsam mit dem Bund und der Bahn zu einer einvernehmlichen, stadtverträglichen Lösung zu kommen. Dies konnte jedoch nicht erreicht werden.

Frage 4: Wie setzen sich die Kosten für den Neubau der Bahnstrecke und den unterirdischen Terminal im Einzelnen zusammen?

Antwort zu 4.: Zum Zeitpunkt der Einreichung der Planfeststellungsunterlagen waren die Kosten für die Schienenanbindung des Flughafens BBI mit 496 Mio. € kalkuliert (162,4 Mio. € für den Westabschnitt, 281,6 Mio. € für den Mittelteil und 52 Mio. € für die Ostanbindung).

Frage 5: Wer trägt die Kosten zu welchen Teilen?

Antwort zu 5.: Der Bund und die Länder Berlin und Brandenburg haben sich darauf verständigt, dass der Bund 436 Mio. € und die Länder jeweils 30 Mio. € der Kosten tragen.

Frage 6: Ist es richtig, dass eingeplante EFRE-Mittel für die Schienenanbindung nicht ausgeschöpft werden können und wenn ja, warum nicht?

Frage 7: Wie groß ist der Anteil der eingeplanten EFRE-Mittel?

Antwort zu 6. und 7.: Nach Angaben des Bundes sind EFRE-Mittel aktuell nicht mehr eingeplant. Ursprünglich war die Summe von 133 Mio. € an EFRE-Mitteln eingestellt. Die insoweit nicht erforderlichen EFRE-Mittel werden vom Bund für andere Projekte verwandt.

Frage 8: Wer finanziert die entstandene Lücke?

Antwort zu 8.: Eine Lücke ist nicht entstanden, da der Bund die 133 Mio. € aus anderen Haushaltsbereichen zur Verfügung stellt.

Frage 9: Wer ist in diesem Fall zuständig für die Beantragung der EFRE-Mittel?

Antwort zu 9.: Entfällt.

Frage 10: Trifft es zu, dass sich Berlin und Brandenburg darauf verständigt haben, die Bahngleise im Bereich des ehemaligen Grenzstreifens für den Berliner Mauerweg zu untertunneln?

Frage 11: Wenn ja, wann wurde diese Planänderung bei der DB-AG bestellt und wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 10. und 11.: Das Land Brandenburg prüft derzeit, ob ggf. die Finanzierung einer Unterführung der Dresdener Bahn im Zuge des Mauerweges auf Brandenburger Gebiet möglich ist.

Berlin, den 30. August 2005

In Vertretung

K r a u t z b e r g e r

.....
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 16. Septemb. 2005)