

15. Wahlperiode

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Claudia Hämmerling (Bündnis 90/Die Grünen)

vom 26. Oktober 2005 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 27. Oktober 2005) und **Antwort**

Verwendung von 113 Mio. Euro, die Berlin vom Bund nach dem Bundesschienenwegebauausbaugesetz (BSchwAG) von 1995 bis 2007 erhalten hat

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

Einleitend stellt der Senat fest, dass die in der Überschrift zur Kleinen Anfrage unterstellte Tatsache, Berlin habe vom Bund Mittel nach dem Bundesschienenwegebauausbaugesetz (BSchwAG-Mittel) in Höhe von 113 Mio. € erhalten, nicht zutrifft. Die BSchwAG-Mittel erhält nicht das Land sondern die DB AG direkt vom Bund für Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur für den Schienenpersonennahverkehr. Diese Maßnahmen werden zwischen den Ländern, der DB AG und dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) abgestimmt und werden so zum Bestandteil der zwischen der DB AG und dem BMVBW abzuschließenden Sammelvereinbarung 05 (SV 05). Die Verantwortung für die Realisierung der vorgesehenen Maßnahmen liegt bei der DB AG. Für Neubaumaßnahmen erhält die DB AG vom Bund diese Mittel projektbezogen zur Deckung der zuwendungsfähigen Kosten als zinsloses Darlehen, die über einen Zeitraum von 20 Jahren zu refinanzieren sind. Die DB AG realisiert eine Maßnahme nur, wenn ihr daraus keine finanzielle Belastung erwächst. Dies bedeutet für die Länder, dass sie neben den nicht zuwendungsfähigen Kosten auch die Refinanzierung des gesamten zinslosen Darlehens übernehmen müssen. Lediglich für Maßnahmen im Zeitraum von 1995 bis 1997 (SV 5/95), zu denen auch die Bahnhöfe Kolonnenstraße und Buch Süd gehören, wurde zwischen den Verkehrsministern der Länder, dem Bund und der DB AG vereinbart, dass die DB AG 75 % des Darlehens selbst tilgt. Außerdem verlangt die DB AG in den Fällen, in denen die Maßnahme für die DB AG trotz der Refinanzierung des zinslosen Darlehens durch das Land und trotz der Einnahmen aus den Trassenentgelten bzw. Stationsgebühren nicht auskömmlich ist, von dem Land einen Zuschuss zur Herstellung der Wirtschaftlichkeit. Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Realisierung insbesondere von Maßnahmen mit BSchwAG-Mitteln ab 1998 für die Länder zu nicht unerheblichen Belastungen führt, die letztlich auf eine nahezu vollständige Kostenübernahme hinausläuft. Der Vorteil

einer BSchwAG-Finanzierung liegt für die Länder lediglich darin, dass eine ggf. erforderliche eigene Kreditaufnahme mit einer entsprechenden Zinsbelastung entfällt und die Finanzierung über einen längeren Zeitraum (20 Jahre) gestreckt werden kann. Alternativ ist auch eine abgezinsten Einmalzahlung an die DB AG möglich.

Frage 1: Weshalb konnten die für die beiden S-Bahnhöfe Kolonnenstraße und Buch Süd im Zeitraum 1995 - 1997 bereitgestellten Mittel in Höhe von ca. 22 Mio. Euro bis heute nicht durch die DB AG verausgabt werden, und wie hoch sind die veranschlagten Kosten jeweils für die einzelnen Projekte?

Antwort zu 1.: Das Land Berlin hat die DB AG und den Bund wiederholt gedrängt, die BSchwAG-Vorhaben zügig umzusetzen. Dem Land jedoch liegt keine schlüssige Antwort der DB AG auf die Frage nach Zeitverzug der DB AG-Projekte vor. Für das Projekt S-Bahnhof Buch Süd beläuft sich die Kostenschätzung der DB AG auf 10,2 Mio. €, für den S-Bahnhof Kolonnenstraße wurden zuletzt Gesamtkosten in Höhe von 7,4 Mio. € durch die DB AG ermittelt.

Frage 2: Stehen die BSchwAG-Mittel auch weiterhin für den S-Bahnhof Kolonnenstraße zur Verfügung? Sind diese Mittel Darlehen oder Baukostenzuschüsse? Falls Darlehen, wer zahlt die Tilgung? Wie hoch ist der Berliner Finanz-Anteil am S-Bahnhof Kolonnenstraße? Treffen Berichte zu, dass es zwischen Berlin und der DB AG auch noch Streit um Stationskosten gibt? Wenn ja, wie ist der Stand?

Antwort zu 2.: Ja. Die Mittel zur Deckung der zuwendungsfähigen Kosten werden als zinslose Darlehen der DB AG vom Bund zur Verfügung gestellt. Im Falle des S-Bahnhofs Kolonnenstraße werden die Darlehenstilgungen zu 75 % von der DB AG und zu 25 % vom Land Berlin getragen. Der Finanzanteil des Landes Berlin, der sich aus der Tilgung des Darlehens, der Bereitstellung der nicht

zuwendungsfähigen Kosten und dem Zuschuss zum Ausgleich der Wirtschaftlichkeit der DB AG zusammensetzt, beläuft sich auf ca. 5,1 Mio. €. Dabei ist beabsichtigt, die nicht zuwendungsfähigen Kosten und die sich aus der Tilgung des zinslosen Darlehens ergebenden Finanzierungsanteile des Landes Berlin durch Zahlung eines abgezinsten Baukostenzuschusses in Höhe von insgesamt 3,3 Mio. € abzugelten. Einen Streit über Stationskosten gibt es nicht.

Frage 3: Wofür sind die Mittel des nicht mehr geplanten S-Bahnhofs Buch Süd verplant worden, bzw. sind sie verfallen?

Antwort zu 3.: Wie in der Antwort zur Kleinen Anfrage 15/11697 dargestellt, hat der Bund die von der DB AG nicht in Anspruch genommenen projektgebundenen BSchwAG-Mittel für den S-Bahnhof Buch Süd einbehalten.

Frage 4: Wie hoch waren die im Rahmen des BSchwAG 1998 - 2002 (insgesamt 48 Mio. Euro für Berlin) veranschlagten Mittel jeweils für die Trassenfreihaltung der Ostbahn im Bereich Ostkreuz und für die Vorleistungen im Karower Kreuz? Was geschieht mit den übrigbleibenden Mitteln?

Antwort zu 4.: Für die Sammelvereinbarung 5 von 1998 bis 2002 (SV 5/98) wurden vom Land Berlin bei der DB AG die Maßnahmen

- Vorsorgemaßnahmen Turmbahnhof Karow (ca. 0,9 Mio. €)
- Flächenfreihaltung Ostkreuz (ca. 4,6 Mio. €)

angemeldet und von der DB AG ins BSchwAG-Programm übernommen. Außerdem waren für die S-Bahnsanierung ca. 43 Mio. € vorgesehen. Die vom Bund aus der SV5/98 reservierten Mittel zur S-Bahnsanierung wurden 2003 wieder dem Anteil BSchwAG zugeschlagen. Für diese Mittel wurde dem Land Berlin eine Übertragbarkeit zugesichert. Die restlichen, nicht verwendeten ca. 5 Mio. € hat der Bund einbehalten.

Frage 5: Hat der Bund die Übertragbarkeit (wie lange?) der nicht verausgabten 1998-2002-Mittel Berlin auf die Folgejahre verbindlich zugesagt?

Antwort zu 5.: Der Bund hat eine Übertragbarkeit der Mittel, die für die S-Bahnsanierung vorgesehen waren, zugesagt.

Frage 6: Welche Maßnahmen sollen aus Mitteln der Folgevereinbarung 2003 - 2007 finanziert werden?

Antwort zu 6.: Die in der SV 05/03 angemeldeten Maßnahmen (Reaktivierung Ostbahn, Trassenfreihaltung Ostkreuz) stehen in enger Abhängigkeit zum bahnseitigen Vorhaben Ostkreuz. Da entgegen der ursprünglichen Vorstellung der DB AG der Planfeststellungsbeschluss zum

Umbau Ostkreuz nach Auskunft der DB AG Ende 2005 vorliegen soll, sind nur durch große Anstrengungen der Bahn die Arbeiten bis Ende 2007 abzuschließen.

Frage 7: Trifft es zu, dass Berlin Mittel nach BSchwAG für die BBI-Schienenanbindung in Höhe von 30 Mio. Euro verwenden will? Wenn ja, wurde dies verbindlich angemeldet und wann werden die Mittel benötigt?

Antwort zu 7.: Das Land Berlin will mit 30 Mio. € BSchwAG-Mitteln seinen Anteil an der BBI-Schienenanbindung finanzieren. Dies wurde dem Bund Anfang 2005 mitgeteilt. Der Bund hat dem grundsätzlich zugestimmt. Im Entwurf des Doppelhaushaltes 2006/07 und der Finanzplanung 2005 bis 2009 des Landes Berlin ist die Refinanzierung des zinslosen Darlehens der DB AG mit jährlichen Raten von 1,5 Mio. € ab 2007 vorgesehen.

Frage 8: Treffen Informationen zu, dass die Vorleistungen zum Umbau im Bereich des Karower Kreuzes aufgrund von Umplanungen entfallen sind?

Frage 9: Wenn ja, weshalb sollen diese Vorleistungen nicht mehr erbracht werden und welche andere Maßnahmen finanziert werden?

Antwort zu 8. und 9.: Das Projekt „Vorleistungen im Karower Kreuz“ kann nach Aussage der DB AG nicht realisiert werden, da entgegen den ursprünglichen Vorstellungen der DB AG am Karower Kreuz lediglich eine Grundinstandsetzung und kein Umbau stattfindet.

Die vom Land Berlin angemeldete Maßnahme zur Herstellung von Vorleistungen eines Turmbahnhofes standen in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Bauvorhaben der DB AG. Da der Umbau der Stettiner Bahn verschoben wurde, sind Vorleistungen nicht oder nur mit unvermeidbarem Mittelaufwand umsetzbar. Die anderen Maßnahmen der SV 5/03 sind unter 6. genannt.

Frage 10: Wie ist der Stand der Umsetzung der für die Sammelvereinbarung 2003 - 2007 (ca. 43 Mio. Euro) angemeldeten Maßnahmen: Reaktivierung der Ostbahn/Wriezener Bahn zwischen Lichtenberg und Ostkreuz sowie die Trassenfreihaltung Ostbahn im Bereich Ostkreuz?

Antwort zu 10.: Die Trassenfreihaltung für die Ostbahn im Bereich Ostkreuz ist in die Planung der DB AG eingeflossen und ist Inhalt der Planfeststellungsunterlagen. Für die Reaktivierung der Ostbahn zwischen Lichtenberg und Ostkreuz ist eine Planungsvereinbarung zwischen der DB AG und dem Land Berlin in Vorbereitung. Die vorgesehene Trassenfreihaltung kann nach Aussage der DB AG im Zeitraum der SV 5/2003 vorgenommen werden. Die vollständige Reaktivierung der Ostbahn/Wriezener Bahn zwischen Lichtenberg und Ostkreuz ist erst nach 2007 möglich.

Frage 11: Wie hoch sind die für diese Einzelmaßnahmen veranschlagten Kosten?

Antwort zu 11.: Folgende Kosten wurden durch die DB AG ermittelt:

Reaktivierung der Ostbahn zwischen Lichtenberg und Ostkreuz	15 Mio. €
Trassenfreihaltung Ostbahn im Bereich Ostkreuz	4 Mio. €.

Frage 12: Wie viel Geld war für die Finanzierung des Tunnels für die Dresdner Bahn vorgesehen?

Antwort zu 12.: Die Mehrkosten für eine Tunnellage der Dresdner Bahn im Bereich Lichtenrade würden ca. 60 Mio. € betragen. Das Land Berlin hat daher vorgeschlagen, die aus der SV 5/98 von der DB AG nicht für die S-Bahnsanierung in Anspruch genommenen Mittel in Höhe von ca. 43 Mio. € (zuzüglich ca. 17 Mio. € aus der SV 5/03) zur Finanzierung der Mehrkosten zu verwenden. Dies hat der Bund abgelehnt.

Frage 13: Welche Pläne gibt es für die für den Tunnel der Dresdener Bahn gebunkerten Mittel, seit entschieden ist, dass dieser nicht gebaut wird?

Antwort zu 13.: Wie in der Einleitung dargelegt, hat Berlin diese Mittel nicht „gebunkert“; diese Mittel sind vom Bund bisher einbehalten worden. Die für dieses Projekt vorgehaltenen Mittel sollen für die Schienenanbindung BBI eingesetzt werden.

Frage 14: Wie viele der von 1995 bis 2002 nicht verausgabten Mittel stehen dem Land Berlin aufgrund gesonderter Übereinkommen mit dem Bund weiterhin für DB AG-Maßnahmen zur Verfügung, wie viel ist verfallen?

Frage 15: Welche Maßnahmen sollen daraus finanziert werden (bitte einzeln auflisten mit geplanter Bau- summe und geplantem Bauzeitraum)?

Antwort zu 14. und 15.: Der Bund hat für den geplanten S-Bahnhof Kolonnenstraße und für die Mittel der Grundsanierungsmaßnahmen der S-Bahn einer Übertragung auf die Folgevereinbarungen zugestimmt. Alle anderen, von der Bahn nicht in Anspruch genommenen Mittel nach dem BschwAG; hat der Bund einbehalten.

Frage 16: Wie viele der Mittel, die insgesamt von 1995 bis 2007 zur Verfügung standen, wurden verbaut?

Antwort zu 16.: Zum Bedauern des Landes Berlin, welches die DB AG mehrfach gedrängt hat, für die angemeldeten BSchwAG - Vorhaben der SV 5/95 und 5/98 schnellstmöglich die Planung voranzutreiben und diese umzusetzen, ist die DB AG bisher nicht in der Lage gewesen, die ihr vom Bund zur Verfügung gestellten Mittel vereinbarungsgemäß einzusetzen.

Frage 17: Wie viel Geld steht noch zur Verfügung? Treffen Informationen zu, dass die Vorleistungen zum Umbau im Bereich des Karower Kreuzes aufgrund von Umplanungen entfallen sind?

Antwort zu 17.: In der SV 5/03 hat der Bund der DB AG 47,7 Mio. € für Maßnahmen im Land Berlin zugesagt. Die Situation zum Karower Kreuz ist in der Antwort zu den Fragen 8. und 9. dargestellt.

Frage 18: Was soll davon gebaut werden (bitte einzeln auflisten mit geplanter Bau- summe und geplantem Bauzeitraum)?

Antwort zu 18.: Siehe Antwort zu 6. Die Maßnahmen müssen bis 2007 abgeschlossen sein.

Frage 19: Trifft der Eindruck zu, dass auch bis 2007 kaum Finanzmittel nach BSchwAG verbaut werden? Ist sichergestellt, dass nicht verbaute Mittel weiterhin übertragen werden können?

Antwort zu 19.: Die unter 6. genannten Vorhaben stehen in unmittelbarem Zusammenhang mit den Baumaßnahmen Ostkreuz der DB AG und sind von deren Realisierungsgrad abhängig. Die DB AG geht davon aus, dass die angemeldeten Vorhaben umgesetzt werden.

Frage 20: Warum zögert Berlin seit 10 Jahren, auch nur einen Cent der BSchwAG-Mittel auszugeben? Warum wurden nicht längst so wichtige Maßnahmen wie die Stammbahn, die Durchbindung der Ostbahn/Wriezener Bahn zum Ostbahnhof oder der Regionalbahnhof Wilhelmsruh der Heidekrautbahn realisiert? Welchen Eindruck macht hinsichtlich des Haushaltsnotstands der Umstand beim BVG in Karlsruhe, dass in Berlin seit 10 Jahren kein Cent der zur Verfügung stehenden BSchwAG-Mittel abgeflossen ist, während in anderen Bundesländern BSchwAG-Maßnahmen längst umgesetzt werden?

Antwort zu 20.: Wie in der Einleitung dargestellt, ist nicht das Land Berlin für den Mitteleinsatz, die Planung und die Umsetzung der BSchwAG-Maßnahmen verantwortlich, sondern allein die DB AG. Unter den in der Einleitung genannten Randbedingungen und auch unter Berücksichtigung des Haushaltsnotstandes kann das Land Berlin nur solche Maßnahmen zur BSchwAG-Finanzierung anmelden,

- die verkehrlich dringend erforderlich sind,
- für die eine Refinanzierung aus dem Landeshaushalt bzw. entsprechend den Vorgaben aus der mittelfristigen Finanzplanung möglich ist und
- für die eine Bestellung von zusätzlicher Verkehrsleistung auf der entsprechenden neuen Infrastruktur finanzierbar ist.

Diese Voraussetzungen sind weder für die Stammbahn noch für den Regionalbahnhof Wilhelmsruh einschließ-

lich der notwendigen Ertüchtigung der Trasse der Heidekrautbahn von Wilhelmsruh bis zur Stadtgrenze und darüber hinaus bis zum Bf. Schönwalde derzeit gegeben. Die Heidekrautbahn, einschließlich des Bahnhofs Wilhelmsruh, wäre im Übrigen aus BSchwAG-Mitteln nicht förderfähig, da sie nicht im Eigentum eines bundeseigenen Eisenbahnunternehmens liegt. Diese Maßnahme müsste direkt aus dem Landeshaushalt finanziert werden.

Die Verlängerung der Ostbahn und der Wriezener Bahn vom Bahnhof Lichtenberg zum Ostkreuz und dann in einem zweiten Schritt zum Ostbahnhof ist als BSchwAG-Maßnahme angemeldet. Sie ist verkehrlich notwendig, da nur so eine optimale Verknüpfung mit der S-Bahn, mit dem übrigen Regionalbahnverkehr und mit dem Eisenbahnfernverkehr möglich ist. Die Bestellung der zusätzlichen Verkehrsleistung ist im Zuge der Neustrukturierung des Angebotes nach Inbetriebnahme der Dresdner Bahn und durch Einsparungen bei den noch folgenden Ausschreibungen möglich. Hieraus ergäbe sich eine Refinanzierung mit jährlichen Raten in einer geschätzten Größenordnung von 2,0 bis 2,5 Mio. €.

Frage 21: Welche Maßnahmen gemäß BSchwAG sollen im Land Berlin im Zeitraum 2008 - 2012 umgesetzt werden und wie ist der Planungsstand? Welche Planungen bestehen darüber hinaus? Mit welchem Zeitbedarf für den Planungsvorlauf rechnet der Senat bei BSchwAG-Maßnahmen?

Antwort zu 21.: Als zentrales Projekt für die SV 5/08 und voraussichtlich auch für die Folgevereinbarung ist die Verlängerung der Ostbahn/Wriezener Bahn vom Ostkreuz zum Ostbahnhof vorgesehen. Für dieses Vorhaben wurden vom Land Berlin in Zusammenarbeit mit der DB AG Planungsalternativen erörtert und Voruntersuchungen durchgeführt. Derzeit wird eine Planungsvereinbarung mit der DB AG vorbereitet, die den Inhalt der weiteren Planung, die Vorbereitung und Durchführung des Planfeststellungsverfahrens und die Finanzierung der Planungsleistungen zum Inhalt hat. Der Zeitbedarf der DB AG für den Planungsvorlauf vom Beginn der Vorplanung bis zum Planfeststellungsbeschluss liegt nach den bisherigen Erfahrungen bei ca. 4 Jahren. Die Anmeldung weiterer Vorhaben zur Finanzierung über das BSchwAG ist ganz entscheidend abhängig von der künftigen Entwicklung der Nachfrage im Eisenbahnregionalverkehr. Bisher zeichnet sich kein weiterer dringender Bedarf ab.

Frage 22: Weshalb hat die DB AG im Jahre 2001 erklärt, dass Gelder in Höhe von 43,5 Mio. € für die vorgesehenen Grundsanierungsmaßnahmen der S-Bahn nicht in Anspruch genommen werden?

Antwort zu 22.: Wie bereits erläutert, ist es Angelegenheit des Bundes zu bestimmen, wie die Mittel aus dem BSchwAG verwendet werden. Der Bund benötigte im Rahmen der Finanzierungsvereinbarung mit der DB AG zur Sicherstellung der Finanzierung der S-Bahngrunderneuerung (SV 14/97) Mittel in Höhe von ca. 43 Mio. €, die er nach Absprache mit dem Land Berlin aus

den Mitteln der SV 5/ 98 BSchwAG dann bereitstellte. Im Zusammenhang mit der Folgevereinbarung für die S-Bahngrunderneuerung stellte der Bund dann fest, dass die Finanzierung der S-Bahngrunderneuerung auch ohne diesen Mittelanteil gewährleistet werden konnte und hat ihn daher wieder für andere Maßnahmen freigegeben.

Berlin, den 16. November 2005

In Vertretung

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

.....
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 05. Dezemb. 2005)