

## 15. Wahlperiode

### Kleine Anfrage

#### der Abgeordneten Claudia Hämmerling (Bündnis 90/Die Grünen)

vom 25. November 2005 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 01. Dezember 2005) und **Antwort**

#### **Flickwerk in Berliner Eisenbahnknoten statt Ausbau der Stettiner Bahn - viel Lärm um nichts in Blankenburg**

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

Frage 1: Welche Position nimmt der Senat grundsätzlich ein gegenüber der Entscheidung der Deutschen Bahn AG (DB AG), die Planfeststellungsunterlagen für den Ausbau des Abschnittes Berlin-Blankenburg - Berlin-Karow der „Stettiner Bahn“ beim Eisenbahnbundesamt (EBA) zurückzuziehen und statt dessen eine Bestandssanierung des eingleisigen Abschnittes vorzunehmen, nachdem sich betroffene AnwohnerInnen für die Durchsetzung ihrer aus den ursprünglichen Ausbauplanungen resultierenden gesetzlichen Schutzansprüche sechs Jahre lang mit der DB AG auseinandersetzen mussten (eine erfolgreiche Klage vor dem Bundesverwaltungsgericht eingeschlossen)?

Antwort zu 1: Ursprüngliche Zielsetzung der Bahn war es, den Ausbau der Stettiner Bahn zum Mai 2006 fertig zu stellen. Da dieses Ziel nicht zu realisieren war, hat die Deutsche Bahn AG (DB AG) mitgeteilt, dass von der Plangenehmigung vom Juni 2000 kein Gebrauch gemacht wird. Das heißt, dass ein Streckenausbau vorerst nicht durchgeführt wird.

Der Senat bedauert die Entscheidung der Bahn, vertritt jedoch die Auffassung, dass die rechtlichen Rahmenbedingungen eingehalten werden müssen und bei Wiederaufnahme des Verfahrens den berechtigten Ansprüchen der Anwohner auf Lärmschutz Rechnung getragen wird.

Frage 2: Wie bewertet der Senat die von der DB AG für den Abschied von den Ausbauplanungen für die Strecke Berlin-Blankenburg - Berlin-Karow herangezogene Begründung, hierfür keine ausreichenden Bundesmittel zu erhalten, angesichts der Tatsache, dass die DB AG in den letzten Jahren regelmäßig nicht in der Lage ist, die im Haushalt für den Ausbau der Schieneninfrastruktur vorgesehenen Mittel vollständig zu investieren?

Antwort zu 2: Auf Grund der finanziellen Lage des Bundes haben sich die DB AG und der Bund 2004 auf 66 Schienenprojekte geeinigt, die bis 2008 zumindest weitergeführt werden sollen. Zu diesem Zeitpunkt war bereits absehbar, dass das Planfeststellungsverfahren bis zum Inbetriebnahmetermin der neuen Eisenbahnanlagen in Berlin im Mai 2006 nicht abgeschlossen werden kann. So wurde der Ausbau der Stettiner Bahn auch nicht in diese Liste aufgenommen. Da keine ausreichenden finanziellen Mittel bis 2008 zur Verfügung stehen, hat die DB AG beschlossen, vorerst an den vorhandenen Bestand anzuschließen.

Der Senat bedauert diese Entscheidung der DB AG.

Frage 3: Wird sich der Senat angesichts der Erklärung der DB AG gegenüber dem EBA, die Strecke auszubauen, sobald die notwendigen Bundesmittel zur Verfügung stehen, bei der Bundesregierung für eine entsprechende Finanzierung des Projektes einsetzen?

Antwort zu 3: Ja.

Frage 4: Wie bewertet der Senat die Tatsache, dass die DB AG nach ihrem Betriebskonzept im Abschnitt Berlin-Blankenburg - Berlin-Karow täglich 69 Züge je Richtung, insgesamt 138 Züge, über einen eingleisigen Abschnitt führen müsste?

Frage 5: Wie bewertet der Senat die Aussagen von Eisenbahningenieuren, dass dies bei einigermaßen zuverlässiger Bedienungsqualität betriebstechnisch unmöglich ist?

Antwort zu 4 und 5: Das inzwischen öffentlich gemachte Zugverkehrsaufkommen (Fahrplan) für den Zeitpunkt der Inbetriebnahme der neuen Eisenbahnanlagen in Berlin ab 28. Mai 2006 sieht für den eingleisigen Ab-

schnitt Berlin-Blankenburg - Berlin-Karow 28 Regionalverkehrszüge (12 Züge der Linie RE 3 Elsterwerda/Senfenberg - Stralsund/Schwedt und 16 Züge der Linie RE 5 Lutherstadt Wittenberg - Rostock/Stralsund) und 6 Fernverkehrszüge (IC 51 Stralsund - Dortmund) pro Richtung, das heißt insgesamt 68 Züge täglich vor.

Aus Richtung Berlin-Hohenschönhausen treffen außerdem 18 Zugpaare der Regionalverkehrslinie OE 60 (Berlin-Lichtenberg - Frankfurt/Oder) und 2 Zugpaare Berlin - Stettin (je ein RE- und IC-Zugpaar) auf die Stettiner Bahn im Karower Kreuz (Bereich Berlin-Karow). Über den Berliner Außenring verkehrt mit 18 Zugpaaren die Linie RB 12 (Berlin-Lichtenberg - Templin Stadt).

Ob eine zuverlässige Bedienungsqualität auf einem eingleisigen Abschnitt realisiert werden kann, hängt neben der Anzahl von Zügen u. a. auch von der Länge des eingleisigen Abschnitts, den Blockabständen und der technischen Ausrüstung der Strecke ab.

Der Senat geht davon aus, dass die DB AG ihre Betriebsprogramme auf die entsprechende Streckenkapazität ausrichtet.

Frage 6: Wie bewertet der Senat angesichts dieses Engpasses und der noch nicht wieder aufgebauten Nordbahn über Frohnau die Funktionsfähigkeit des umgebauten Eisenbahnknotens Berlin ab Juni 2006?

Antwort zu 6: Für das beabsichtigte Betriebsaufkommen der DB AG ab Juni 2006 ist die Funktionsfähigkeit des Eisenbahnknotens Berlin gegeben.

Frage 7: Wie schätzt der Senat angesichts dieses Engpasses und der Formulierung „Im Übrigen ist der Fernverkehr über den vorhandenen Bestand ab dem Baukilometer 8,79 betriebstechnisch möglich.“ im Schreiben der DB AG an das EBA vom 09.02.2005 (Zeichen B-O-TPBLN 3303 NKK/3101/X40/9101) das Risiko ein, dass Züge des Regionalverkehrs nach Inbetriebnahme der Strecke aus Kapazitätsgründen weiterhin über den Berliner Außenring geführt werden müssen? (Falls der Senat derartige Befürchtungen nicht teilt, bitte begründen, weshalb nicht?)

Antwort zu 7: Für die das Karower Kreuz berührenden Regionalverkehrslinien sind vom Senat folgende Linienführungen in diesem Bereich bestellt worden:

- RE 3: Stettiner Bahn - Karower Kreuz - Stettiner Bahn - Nord-Süd-Tunnel,
- RE 5: Außenring - Karower Kreuz - Stettiner Bahn - Nord-Süd-Tunnel,
- RB 12: Außenring - Karower Kreuz - Außenring,
- OE 60: Stettiner Bahn - Karower Kreuz - Außenring.

Bei den Planungen für den Fahrplan ist berücksichtigt worden, dass im Bereich des Karower Kreuzes eingleisige Streckenabschnitte befahren werden müssen. Im Rahmen der Erstellung des Fahrplans Sommer 2006 bestanden in diesem Bereich keine Engpässe, die eine andere als die bestellte Führung der RE-Züge erfordern.

Unabhängig davon dürfen die Eisenbahnverkehrsunternehmen bei der Fahrplananmeldung nicht diskriminiert werden, d. h. eine Vorrangbehandlung des Fernverkehrs bei der Trassenvergabe ist unzulässig.

Frage 8: Welche vertraglichen Vereinbarungen gibt es mit Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) zur Führung der Regionalzüge aus Richtung Norden und welche Sanktionsmöglichkeiten bestehen bei Abweichungen hiervon?

Antwort zu 8: Die vertraglichen Vereinbarungen mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen sehen eine Fortschreibung der jeweils aktuellen Fahrpläne des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) vor. Für den Fahrplan ab Mai 2006 läuft hierzu gerade der hierfür erforderliche Bestellprozess. Die Länder Berlin und Brandenburg haben dabei ihre Bestellungen dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) übermittelt, der diese gegenüber den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) im Auftrag der Länder umsetzt.

Im Übrigen können die EVU nur das Betriebsprogramm realisieren, das auf der dann vorhandenen Infrastruktur gefahren werden kann. Insofern sind keine Sanktionsmöglichkeiten gegenüber dem EVU möglich, da eine vertragliche Regelung mit den Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) zum Ausbau eines bestimmten Infrastruktur-Zustandes im Rahmen des SPNV-Bestellprozesses nicht gegeben ist.

Frage 9: Wird der Senat einen Teil der Zuschüsse für den Regionalverkehr an die EVU zurückfordern, wenn von vertraglichen Vereinbarungen abgewichen wird?

Frage 10: Wird der Senat alle Sanktionsmöglichkeiten ausschöpfen, wenn es wegen des Engpasses im Abschnitt Berlin-Blankenburg - Berlin-Karow im Regionalverkehr zu Betriebsunregelmäßigkeiten in größerem Ausmaß kommen sollte?

Antwort zu 9 und 10: Es besteht die vertragliche Möglichkeit, Zuschüsse zu kürzen, wenn die Verkehrsleistungen nicht mit der vereinbarten Pünktlichkeit oder dem vereinbarten Umfang erbracht worden sind. Der Senat wird weiterhin diese Regelungen anwenden.

Frage 11: Wie bewertet der Senat in diesem Zusammenhang, dass mit den Planungsänderungen auch die Vorsorgemaßnahmen für einen künftigen Umsteigebahnhof am Karower Kreuz entfallen, wie sie vom Abgeordnetenhaus in der Vergangenheit beschlossen und vom Senat zugesagt worden sind?

Frage 12: Treffen Informationen zu, dass die Widerlager im Brückenbereich des Karower Kreuzes jetzt so errichtet werden, dass im Fall der Errichtung eines Kreuzungsbahnhofes im Karower Kreuz die Brücke im laufenden Bahnbetrieb erneut zurück- und anschließend neu gebaut werden muss?

Frage 13: Welche zusätzlichen Kosten werden dem Land Berlin durch den Verzicht auf die Durchführung von Vorsorgemaßnahmen durch die Änderung von jetzt hergestellten Bauwerken und die Durchführung von Bauarbeiten bei laufendem Betrieb bei einem späteren Ausbau des Karower Kreuzes zu einem Umsteigebahnhof entstehen?

Antwort zu 11, 12 und 13: Der Senat bedauert, dass die baulichen Vorleistungen für einen Turmbahnhof am Karower Kreuz derzeit durch die DB AG nicht erbracht werden. Nach Aussage der DB AG finden im Bereich Karower Kreuz keine Baumaßnahmen statt, so dass auch die Widerlager der Brücken im derzeitigen Zustand verbleiben und somit auch keine zusätzlichen Kosten aus dem Umbau von neu errichteten Anlagenteilen anfallen.

Kosten für Bauarbeiten bei laufendem Betrieb im Bereich des Karower Kreuzes liegen dem Senat nicht vor.

Frage 14: Wie bewertet der Senat die Tatsache, dass die Lärmbelastung im Abschnitt Berlin-Blankenburg - Karower Kreuz durch geplante 204 Fern- und Regionalzüge sowie 296 S-Bahnzüge täglich und im Abschnitt Karower Kreuz - Berlin-Karow durch geplante 178 Fern- und Regionalzüge, 92 Güterzüge sowie 202 S-Bahnzüge täglich die Grenzwerte der 16. BImSchV und in zahlreichen Fällen auch die vom BVerwG gezogene Grenze zur Eigentums- oder Gesundheitsgefährdung von 72/62 dB(A) Tag/Nacht überschreitet?

Antwort zu 14: Nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (§ 41 Abs. 1) ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Eisenbahnen sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Das gilt nicht, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden (§ 41 Abs. 2). Werden dadurch die zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen in der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung festgelegten Immissionsgrenzwerte überschritten, hat der Eigentümer einer betroffenen baulichen Anlage, soweit die Beeinträchtigung unzumutbar ist, einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld (§ 42 Abs. 1) für Schallschutzmaßnahmen an den baulichen Anlagen in Höhe der erbrachten notwendigen Aufwendungen (§ 42 Abs. 2).

Der Abwägung von Kosten für die Maßnahme und angestrebten Schutzzweck durch das Eisenbahn-Bundesamt als Planfeststellungsbehörde schließt sich der Senat an.

Frage 15: Wird sich der Senat beim Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen dafür einsetzen, dass die Strecke vordringlich lärmsaniert wird, wenn das in der Antwort des Bundesministeriums auf die Petition eines Betroffenen an den Deutschen Bundestag noch für dieses Jahr zugesagte schalltechnische Gutachten zur Lärmsanierung die Überschreitung der Grenzwerte bestätigt, und wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 15: Ja.

Frage 16: Wie bewertet der Senat, dass den Betroffenen in den Erörterungsterminen zu den Planfeststellungsverfahren von der DB AG vorgehalten wurde, dass die behauptete Gesamtlärmbelastung nicht so hoch sein könne, weil es keinen Lärminderungsplan des Senates gäbe?

Antwort zu 16: Die Aussage der DB AG zur Gesamtlärmbelastung und Lärminderungsplanung ist dem Senat nicht bekannt.

Frage 17: Wann wird der Senat seiner Verpflichtung gemäß § 47a Abs. 2 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes nachkommen und einen Lärminderungsplan für das betroffene Gebiet vorlegen?

Antwort zu 17: Mit der Umsetzung der Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 25. Juni 2002 in nationales Recht wurde am 30.6.2005 der bisherige § 47 a BImSchG durch §§ 47 a bis f ersetzt. § 47 d BImSchG fordert die Aufstellung von Lärmaktionsplänen, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden, für Ballungsräume mit mehr als 250000 Einwohnern bis zum 18. Juli 2008.

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung wird entsprechend dieser verbindlichen Vorgabe einen gesamtstädtischen Lärminderungsplan erarbeiten und fristgemäß vorlegen.

Berlin, den 28. Dezember 2005

In Vertretung

Maria Krautzberger

.....  
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 05. Januar 2006)