

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Lothar Bisky, Dr. Dagmar Enkelmann, Diana Golze, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 16/11691 –**

Bau einer Eisenbahnunterführung in Rangsdorf

Vorbemerkung der Fragesteller

Seit Jahren wird der Bau einer Eisenbahnunterführung in der Ortslage Rangsdorf bei Berlin an der Eisenbahnstrecke Berlin – Dresden von der Gemeinde angestrebt. Dazu existiert ein im Jahr 2006 mit der Deutschen Bahn AG abgeschlossener Planungsvertrag für eine abgestimmte Variante der Bahnübergangsbeseitigung. Mit einem Planfeststellungsverfahren sollte das notwendige Planungsrecht für die Maßnahme geschaffen werden.

Die dazu notwendige Kreuzungsvereinbarung wurde seit 2008 bearbeitet und von der Gemeinde Rangsdorf bereits beschlossen. Das zuständige Eisenbahn-Bundesamt (EBA) wurde am 27. Oktober 2008 in das Vorplanungsverfahren eingeschaltet und hat ein Planfeststellungsverfahren für die gesamte Maßnahme entgegen der bisherigen Verfahrensweise abgelehnt. Stattdessen soll nun die Gemeinde Baurecht schaffen. Der vorgesehene Bautermin 2010 ist damit gefährdet und eine Verbesserung der örtlichen Verkehrsverhältnisse womöglich in weite Ferne gerückt.

Das Vorhaben war in die geplante Ertüchtigung der Strecke Berlin – Dresden (Dresdner Bahn) auf 200 km/h eingebettet.

1. Warum hat das EBA die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens für die Maßnahme abgelehnt?

Die zwischen Kommune und Deutsche Bahn (DB AG) abgestimmte Planung wurde dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) erstmals im Spätsommer 2008 vorgestellt. Die Prüfung des EBA führte zu dem Ergebnis, dass das EBA für die geplanten umfangreichen Änderungen der kommunalen Straßen in Rangsdorf nicht die zuständige Behörde ist. Als Planfeststellungsbehörde für Bahnbetriebsanlagen ist das EBA gemäß § 75 Abs. 1 Satz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) nur für „notwendige Folgemaßnahmen“ an anderen Verkehrswegen zuständig. Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes darf bei einer Folgemaßnahme über eine Anpassung oder den

Anschluss der betroffenen Straße nicht wesentlich hinausgegangen werden. Keine Folgemaßnahme liegt vor, wenn die geplanten Änderungen an den Straßen ein eigenständiges Planungskonzept erfordern (vgl. hierzu Urteile des BVerwG vom 12. Februar 1988, Az. 4 C 54.84 und vom 9. Februar 2005, Az. 9 A 62.03, Rn. 23).

Nach diesen Kriterien gehen die von der Gemeinde Rangsdorf geplanten Änderungen der kommunalen Straßen (insbesondere Verlängerung der Kienitzer Straße bis zur Seebadallee in Troglage, Bau eines Kreisels, Ausbau des Stadtweges zur Aufrechterhaltung der Verkehrsbeziehungen, Überführung der Ladestraße über das Trogbauwerk der Kienitzer Straße) deutlich über die von der Rechtsprechung gesetzten Grenzen einer „notwendigen Folgemaßnahme“ hinaus. Die Genehmigung eines umfassenden Planungskonzepts an Straßen darf auch dann nicht durch das EBA erfolgen, wenn der eigentlich zuständige Planungsträger mit einem Planfeststellungsverfahren des EBA einverstanden ist; hierzu kann auf die bereits zitierten Urteile verwiesen werden. Das EBA habe insofern in diesem Fall nicht „entgegen der bisherigen Verfahrensweise“ gehandelt.

2. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, kurzfristig Baurecht für die geplante Eisenbahnunterführung zu schaffen?

Aus Sicht des Bundes muss das Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung (MIR) des Landes Brandenburg prüfen, ob es ein straßenrechtliches Planfeststellungsverfahren durchführen kann. Die im Vergleich geringfügigen Änderungen der Bahnanlagen (insbesondere Schließung des BÜ Seebadallee, Änderungen der Bahnhofszugangsanlagen) könnten gemäß § 78 Abs. 1 VwVfG im Verfahren des MIR mit erledigt werden.

Sollte dieser Weg nicht möglich sein, müsste die Gemeinde das Baurecht für die Straßenänderungen durch ein Bebauungsplanverfahren (B-Planverfahren) schaffen. Für die Änderung der Bahnanlagen wäre dann ergänzend ein Verfahren nach § 18 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes durchzuführen.

3. Wann soll der Baubeginn sein?

Der Baubeginn soll nach den derzeitigen Planungen im Jahr 2010 erfolgen.

4. Wann soll der Bau abgeschlossen sein?

Der Bau soll nach den derzeitigen Planungen Ende des Jahres 2011 abgeschlossen sein.

5. Wann soll die Dresdner Bahn für eine Geschwindigkeit von 200 km/h ausgebaut werden?

Die Frage der Fraktion bezieht sich auf die Ausbaustrecke Berlin–Dresden, 2. Baustufe; nicht auf den Streckenabschnitt zwischen Südkreuz und Blankenfelde über ca. 14,2 km (km 6,1 bis km 20,3) östlich der bestehenden S-Bahntrasse in Form des Aufbaus der früher bestehenden zweigleisigen Strecke (sog. Dresdener Bahn).

Der Ausbau der Ausbaustrecke Berlin–Dresden auf eine Geschwindigkeit von 200 km/h ist Bestandteil des Vordringlichen Bedarfs – Neue Vorhaben – des Bedarfsplan für die Bundesschienenwege; ein Baubeginn kann nach derzeitigem Kenntnisstand nicht vor 2015 erfolgen.