

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Gregor Gysi, Herbert Behrens, Heidrun Bluhm, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 17/4399 –**

Verzicht des Bundes auf den Ausbau der Schienenstrecke Berlin–Frankfurt/Oder–Grenze Deutschland/Polen

Vorbemerkung der Fragesteller

Nach Angaben der Berliner Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (Antwort auf Frage 1 der Kleinen Anfrage des Abgeordnetenhauses von Berlin auf Drucksache 16/14789) gibt es einen „Verzicht des Bundes auf den Ausbau auf höhere Geschwindigkeiten der Fernbahngleise der Strecke nach Frankfurt/Oder zwischen Ostbahnhof und Landesgrenze“. Dementgegen steht der Bericht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 11. November 2010, in dem das als Ausbaustrecke (ABS) Berlin–Frankfurt/Oder–Grenze Deutschland/Polen bezeichnete Projekt als realisiertes bzw. in Bau befindliche Maßnahme des Bedarfsplan für die Bundesschienenwege eingestuft ist (Anlage 4). Zudem finden sich weder in diesem Bericht noch in der diesem Bericht zugrunde liegenden 807 Seiten starken Untersuchung zur „Überprüfung der Bedarfspläne für die Bundesschienenwege“ Hinweise auf eine Umplanung dieser Maßnahme, anders als beispielsweise bei der Maßnahme ABS Berlin–Görlitz.

1. Trifft die Angabe der Berliner Senatsverwaltung für Stadtentwicklung zu, dass es einen „Verzicht des Bundes auf den Ausbau auf höhere Geschwindigkeiten der Fernbahngleise der Strecke nach Frankfurt/Oder zwischen Ostbahnhof und Landesgrenze“ gibt?

Wenn ja, wer hat dies wann entschieden, und warum hat die Bundesregierung die Öffentlichkeit hierüber bislang noch nicht informiert?

Wenn nein, wie erklärt sich die Bundesregierung die Angabe der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung?

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) und die DB Netz AG haben im April 2009 zu o. g. Vorhaben übereinstimmend entschieden, ein reduziertes Ausbauziel in den Planungsabschnitten 13 bis 15 in Berlin (Rummelsburg bis Köpenick – a) zu realisieren. Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung wurde über den Beschluss umgehend informiert. Das ge-

änderte Konzept ermöglicht es, aufgetretene Kostensteigerungen in Grenzen zu halten.

2. Welcher Art genau ist ggf. der Beschluss der Bundesregierung?

In den Planungsabschnitten 13 bis 15 (Rummelsburg bis Köpenick – a) wird als reduziertes Ausbauziel eine Geschwindigkeit von 120 km/h statt 160 km/h umgesetzt. Der daraus resultierende Fahrzeitverlust beträgt weniger als 1 Minute. Es erfolgt zudem keine Einschränkung der Kapazität. Der Regionalbahnhof Köpenick kann im Rahmen der verfügbaren Mittel des Bedarfsplanes nicht vom Bund finanziert werden.

3. Ist dieser Beschluss ggf. endgültiger Natur, oder soll über diesen Beschluss erneut beraten werden, und wenn ja, wann?

Der Beschluss wird bereits planerisch umgesetzt.

4. Welcher wie genau bezeichnete Abschnitt soll ggf. weiterhin ausgebaut werden?

Abgesehen von den in der Antwort zu Frage 2 erläuterten Änderungen wird der Ausbau wie im Verkehrsinvestitionsbericht (Bundestagsdrucksache 17/444) beschrieben erfolgen.

5. Welche Maßnahmen sollen ggf. wann auf den Abschnitten durchgeführt werden, die jetzt nicht ausgebaut werden sollen?

Im Mittelfristzeitraum ist der Ersatz der Eisenbahnüberführungen Treskowallee und später der Rennbahnstraße geplant. Zusätzlich wird die Deutsche Bahn AG (DB AG) notwendige Unterhaltungs- und Ersatzmaßnahmen durchführen.

6. Hält die Bundesregierung weiterhin daran fest, den Bahnhof Berlin-Köpenick zu einem Regionalbahnhof umzubauen?

Wenn ja, in welchem Umfang, und zu welchem Zeitpunkt soll diese Erweiterung realisiert werden?

Wenn nein, warum nicht?

Es wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

7. Soll der Regionalbahnhof Berlin-Karlshorst im Falle eines Verzichts auf den Umbau des Bahnhofs Berlin-Köpenick der einzige Halt der Regionalbahn zwischen Berlin-Ostbahnhof und Erkner bleiben, und wenn ja, bis wann?

8. Welcher Sanierungsbedarf wird für den Bahnhof Berlin-Karlshorst im Fall eines Weiterbetriebs kalkuliert?

9. Für welchen Zeitraum ist die Sanierung vorgesehen?

Die Fragen 7 bis 9 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Ein Halt in Karlshorst soll bis zur Inbetriebnahme des neuen Regionalbahnsteigs im Bahnhof Ostkreuz voraussichtlich im Jahr 2016 aufrechterhalten werden.

Insofern gibt es auch keine Planungen der DB Netz AG zur Sanierung und Modernisierung des Bahnhofs. Im Zusammenhang mit der Erneuerung der Eisenbahnüberführung Treskowallee muss wegen der sich ändernden Gleislage lediglich eine bauliche Anpassung der Bahnsteigkante des stadtauswärts führenden Bahnsteigs vorgenommen werden. Darüber hinausgehende Maßnahmen sind nicht geplant.

10. In welchen Streckenabschnitten wurden die ausweislich des Bundeshaushaltsplans 2011 (Anlage 12 auf Bundestagsdrucksache 17/2500) bis 2010 bereits ausgegebenen 215 367 000 Euro verwendet?

Die Ausbaustrecke Berlin–Frankfurt/Oder ist überwiegend fertig gestellt: der Abschnitt Eisenbahnüberführung Schlichtallee bis zum Kreuzungsbauwerk Rummelsburg, der Bahnhof Erkner und der Abschnitt Erkner bis zur Grenze Deutschland/Polen bis auf punktuelle Maßnahmen zwischen Frankfurt (Oder) und der neuen Oderbrücke. Im von der Reduzierung des Ausbauzieles betroffenen Abschnitt Rummelsburg–Köpenick (a) wurden bislang keine Bundesmittel eingesetzt.

11. In welchen Streckenabschnitten sollen die ausweislich des Entwurfs des Bundeshaushaltsplans 2011 (Anlage 12 auf Bundestagsdrucksache 17/2500) für 2011 eingeplanten 44 800 000 Euro verwendet werden?

Soll es bei dieser Summe für diese Strecke bleiben, oder soll das Geld anderweitig verwendet werden?

Das reduzierte Ausbauziel ist in der genannten Summe bereits berücksichtigt. Im Wesentlichen sollen die Mittel im Jahr 2011 für folgende Leistungen verwendet werden: Die Errichtung der Elektronischen Stellwerksunterzentrale (ESTW-UZ) Erkner, die Erneuerung der Eisenbahnüberführung Treskowallee, im Bauabschnitt zwischen Frankfurt/Oder Postbahnhof und der Oderbrücke einschließlich der Eisenbahnüberführung Dresdner Straße sowie den Bau der Grundwasserwanne der Eisenbahnüberführung Erkner.

12. Wie erklärt die Bundesregierung die Abweichung der im Verkehrsinvestitionsbericht 2009 genannten Summe für die Gesamtkosten von 539 Mio. Euro und der im Entwurf des Bundeshaushaltsplans 2011 genannten Gesamtkosten von lediglich 351,95 Mio. Euro?

Bei den im Entwurf des Bundeshaushaltsplanes 2011 genannten Gesamtkosten handelt es sich um Bundeshaushaltsmittel des Bedarfsplanes. Die Differenz zur im Verkehrsinvestitionsbericht 2009 genannten Gesamtsumme wird aus anderen Finanzierungsquellen (EU-Förderung, Eigenmittel der DB Netz AG etc.) getragen.

13. Wie verträgt sich dieser Beschluss ggf. mit den Angaben im Bericht der Bundesregierung über die Überprüfung der Bedarfspläne vom 11. November 2010, in dem die ABS Berlin–Frankfurt/Oder–Grenze Deutschland/Polen als bis 2025 realisiert unterstellt wird?

Die Ausbaustrecke Berlin–Frankfurt (Oder)–Grenze Deutschland/Polen ist bereits überwiegend realisiert, der weitere Ausbau erfolgt wie dargestellt.

14. Wenn die Bundesregierung wie auch bei der ABS Berlin–Görlitz auf einen Ausbau auf Berliner Stadtgebiet verzichten will, warum finden sich dann dazu – anders als bezüglich der ABS Berlin–Görlitz – keinerlei Angaben dazu im 807 Seiten starken Bericht „Überprüfung der Bedarfspläne für die Bundesschienenwege“?

Die Ausbaustrecke Berlin–Frankfurt (Oder)–Grenze Deutschland/Polen wurde als bereits realisierte bzw. im Bau befindliche Maßnahme nicht im Rahmen der Überprüfung der Bedarfspläne für die Bundesschienenwege bewertet.

15. Lag der Entscheidung zum Verzicht auf den Ausbau der Strecke zwischen Berlin-Ostbahnhof und Landesgrenze Berlin-Brandenburg ggf. eine Ermittlung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses zugrunde, wie sie für die 38 Planfälle im Zuge der Überprüfung des Bedarfsplans durchgeführt wurde bzw. welche Art von Untersuchungen lagen der Entscheidung zugrunde?

Welcher Gutachter hat diese Untersuchungen durchgeführt?

Wenn dieser Entscheidung keine extern durchgeführte Untersuchung zugrunde lag, aufgrund welcher Erkenntnisse, Analysen o. Ä. wurde sie dann getroffen?

Nein. Es wird auf die Antworten zu den Fragen 1 und 2 verwiesen.

16. Wird im Falle eines Nichtausbaus der Strecke im Berliner Stadtgebiet die Förderung der Lärmschutzsanierung im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms vorgezogen?

Wenn ja, wann ist für die einzelnen Abschnitte in etwa mit einem Beginn der Lärmsanierung zu rechnen?

Wenn nein, wann ist für die einzelnen Abschnitte mit einem Beginn der Lärmsanierung zu rechnen?

Bei einem Verzicht auf den partiellen Streckenausbau zwischen Rummelsburg und Köpenick (a) entfallen die Ansprüche auf Lärmschutz im Rahmen der Lärmvorsorge. Ein Vorziehen von auf der Strecke geplanten Lärmsanierungsmaßnahmen ist nach Aussage der DB Netz AG weder möglich noch vorgesehen.

17. Wie bewertet die Bundesregierung die „Qualitätsanalyse Netzzustand 2010 – Länder Berlin und Brandenburg“ vom Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg, veröffentlicht am 17. Dezember 2010, in dem es zur Strecke Berlin-Ostbahnhof–Erkner heißt, dass hier ein „unbedingter Handlungsbedarf“ vorliege, weil auf diesem Abschnitt sehr große Fahrzeitverluste zustande kommen?

Der genannte Abschnitt ist nicht vollständig Teil des Projektes Ausbaustrecke Berlin–Frankfurt/Oder. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.