

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Stephan Kühn, Renate Künast, Dr. Valerie Wilms, Dr. Anton Hofreiter, Harald Ebner, Bettina Herlitzius, Markus Tressel, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Ausbau der Dresdner Bahn in Berlin und Fertigstellung der Ausbaustrecke Berlin–Dresden

Auch 23 Jahre nach dem Fall der Mauer sind die teilungsbedingten Folgen im Eisenbahnnetz der Hauptstadt immer noch nicht überwunden. Zwar konnte nach Beseitigung schwerster Kriegsschäden der Verkehr bereits im Herbst 1945 wieder aufgenommen werden, jedoch versank die Dresdner Bahn mit dem Bau des Berliner Außenrings und der endgültigen Aufgabe des Anhalter Bahnhofs im Mai 1952 fortan in der Bedeutungslosigkeit. Am Bahnhof Priesterweg zweigt die Strecke von der Nord-Süd-Fernbahn ab und führt mit rund 10 Kilometern über das Berliner Stadtgebiet, um in Blankenfelde wieder die bestehende Eisenbahnstrecke Berlin–Dresden zu erreichen.

Für das Vorhaben gibt der laufende Investitionsrahmenplan Kosten von 417,2 Mio. Euro an. Für eine von Bürgern, Bezirk und Senat favorisierte Tunnellösung im Ortskern von Lichtenrade wären zusätzliche Ausgaben erforderlich. Sie betragen 254 Mio. Euro nach einer groben Kostenschätzung der Deutschen Bahn AG (DB AG) aus dem Jahr 2001, die im Vergleich zu anderen Tunnelbauten eher überzogen scheinen. Die Dresdner Bahn sollte ursprünglich zeitgleich mit dem neuen Hauptbahnhof in Betrieb gehen.

Grund für die eingetretenen Verzögerungen sind massive Bürgerproteste im Bereich Lichtenrade (Planfeststellungsabschnitt 2), aufgrund derer die DB AG zwischenzeitlich ihre Prioritäten innerhalb Berlins verändert hat. Von Seiten der Anwohner wird in diesem Abschnitt eine Tunnellösung gefordert, um gegenüber der von der DB AG favorisierten ebenerdigen Variante (die Gegenstand des laufenden Planfeststellungsverfahrens ist)

- einen Eingriff in die vorhandene Wohnbebauung und Zentrenentwicklung des Stadtteils mit 50 000 Einwohnern rund um den Bahnhof und die Alte Mälzerei,
- für die Anwohner hohe Lärmschutzwände, die zudem den Ortsteil zerschneiden,
- eine für behinderte Personen beschwerliche Querung durch eine steile Unterführung der bestehenden Hauptgeschäftsstraße „Bahnhofstraße“ und
- Umwege im Busverkehr durch Schließung des südlichen Bahnübergangs an der Wolziger Zeile abzuwenden.

Nicht zuletzt die Aussetzung des ersten Planfeststellungsverfahrens, das bereits 1998 eingeleitet werden sollte – von der Berliner Senatsverwaltung aber aus

Sicht der Fragesteller durch Verweigerung der Auslegung der Planfeststellungsunterlagen torpediert wurde – hat Anteil an der Verzögerung des Vorhabens. Erst seit 2006 konnte auf Basis veränderter Planfeststellungsunterlagen ein neues Verfahren starten. Dabei führte es von vornherein zum Dissens, weil nicht die üblichen Randbedingungen einer Neubaustrecke zugrunde gelegt wurden, sondern lediglich Grundsätze für einen Ausbau der ja bereits früher existenten Strecke berücksichtigt wurden. Tatsächlich wäre jedoch hinsichtlich der aktuell geführten öffentlichen Diskussion eine Abkehr von den bisherigen praktizierten Planungen dringend notwendig. So werden bei Neubaustrecken (NBS) in derartigen Situationen Tunnelbauten als Schallschutz vorgesehen.

Der über die Dresdner Bahn im Lichtenrader Gebiet geführte Flughafenshuttle wurde durch die Bürger Lichtenrades an sich nie infrage gestellt. Die jetzige Lösung ergibt jedoch bei erheblicher Belastung für Lichtenrade keinerlei Vorteile – weder die Anbindung des Flughafens Berlin Brandenburg (BER) noch die schnelle Verbindung nach Dresden.

Für eine Tunnellösung in Lichtenrade konnte bislang keine Finanzierung durch den Bund erreicht werden. Die Berliner Senatsverwaltung blieb bei ihrem Angebot, den Tunnel mit lediglich 30 Mio. Euro anteilig zu finanzieren.

Der Dresdner Bahn kommt neben der Bedeutung für den internationalen Fernverkehr in der Relation Berlin–Dresden–Prag–Südosteuropa auch für die Anbindung des Flughafens BER eine zentrale Funktion zu. Nur über die Dresdner Bahn lässt sich eine schnelle Anbindung im Nahverkehr mit einer Fahrzeit von etwa 20 Minuten zwischen Innenstadt und neuem Flughafen realisieren. Auch in der Fernverkehrsrelation Berlin–Dresden, deren heutige Fahrzeiten sich unter dem Niveau der 30er-Jahre des vergangenen Jahrhunderts bewegen, ließe sich mit der Wiederherstellung des Abschnitts zwischen Priesterweg und Blankenfelde und der Führung des Fernverkehrs über diese Strecke die Fahrzeit zwischen Berlin und Dresden allein um 10 Minuten verringern. Die Dresdner Bahn ist daher auch integraler Bestandteil im sogenannten Pilzkonzept, mit dem der Fern- und Nahverkehr in Berlin nach dem Fall der Mauer neu organisiert wurde.

Trotz der unbestrittenen Bedeutung im Streckennetz der DB AG ist es bis heute nicht gelungen, das Projekt zur Baureife voranzutreiben und die Finanzierung sicherzustellen. Auch die Realisierung der Ausbaustrecke (ABS) Berlin–Dresden wurde mehrfach verschoben. Zuletzt gab die DB AG die schleppend verlaufenden Verhandlungen mit den Straßenbaulastträgern zur Beseitigung von Bahnübergängen als Grund für die neuerlichen Verzögerungen an. Die Verkürzung der Fahrzeit zwischen der Bundeshauptstadt und der sächsischen Landeshauptstadt auf rund 90 Minuten durch Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf bis zu 200 km/h zum Fahrplanwechsel des Jahres 2014 zumindest auf Teilstrecken dürfte damit obsolet sein.

Wir fragen die Bundesregierung:

Dresdner Bahn in Berlin

1. Welchen Verfahrensstand haben die drei Planfeststellungsverfahren bei der Dresdner Bahn erreicht, und wann rechnet die Bundesregierung mit den Planfeststellungsbeschlüssen in den jeweiligen Abschnitten?
2. Wie will die Bundesregierung sicherstellen, dass die notwendige schnelle Anbindung des Flughafens BER aus dem Zentrum Berlins (Flughafenshuttle vom Hauptbahnhof) realisiert wird?

3. Setzt sich die Bundesregierung dafür ein, dass in dem Planfeststellungsverfahren für die Dresdner Bahn die Unterquerung für den Radfernweg Berlin–Leipzig und für den Mauerweg verankert wird, um endlich die letzte Lücke des Mauerwegs zu schließen?
4. Wie begründet die Bundesregierung die Tatsache, dass die Planung der Dresdner Bahn in Lichtenrade nach den Grundsätzen einer Ausbau- und nicht einer Neubaustrecke erfolgt und dadurch erheblich gesteigerte Lärmbelastungen und Erschütterungen im Wohnbereich in Kauf genommen werden?
5. Haben die Auswirkungen auf die städtebauliche Struktur und die Entwicklung der Grundstückswerte in Lichtenrade in den bisherigen Abwägungen zur Planung Berücksichtigung gefunden, und wenn nein, warum nicht (bitte begründen)?
6. Wie kann nach Auffassung der Bundesregierung dafür Sorge getragen werden, dass das Ortsbild prägende denkmalgeschützte Gebäudeensemble am Bahnhof Lichtenrade erhalten werden kann?
7. Von welchen aktualisierten Gesamtkosten geht die Bundesregierung beim Wiederaufbau der Dresdner Bahn zwischen Berlin Südkreuz und Blankenfelde aus, wie gliedern sich die Kosten nach den Kostengruppen auf, und inwieweit sind die Folgekosten (Lärm-, Schallschutz) berücksichtigt?
8. Welcher Risikopuffer ist bei dem Vorhaben kostenseitig eingeplant?
9. Hat die Bundesregierung die früher von der DB AG angegebenen Mehrkosten für einen Tunnel in Lichtenrade geprüft und aktualisiert, hält sie diese für realistisch, und sind etwaige Kostenersparnisse gegenüber der ebenerdigen Variante berücksichtigt?
10. Ist die Verwendung von Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung vorgesehen?
Wenn ja, in welcher Höhe?
11. Warum ist die Bundesregierung nicht bereit, Mehrkosten für einen Tunnel zu finanzieren, der wie bei anderen Neubauvorhaben die Beeinträchtigungen durch Lärm und Erschütterungen vermeidet?
12. Welche Gründe sind letztlich ausschlaggebend für das Festhalten an der ebenerdigen Variante?
13. Wann rechnet die Bundesregierung mit dem Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung für die drei Planfeststellungsabschnitte der Dresdner Bahn?
14. Wann rechnet die Bundesregierung mit der Inbetriebnahme der Dresdner Bahn, und von welchen Zwischenschritten bei der Fertigstellung geht sie aus?

Ausbaustrecke Berlin–Dresden

15. Für welche Bahnübergangersatzmaßnahmen zwischen Berlin und Dresden wurden bereits Eisenbahnkreuzungsvereinbarungen zwischen dem Vorhabenträger und den jeweiligen Straßenbaulasträgern nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz abgeschlossen?
16. Für den Ersatz welcher Bahnübergänge befinden sich Kreuzungsvereinbarungen in Vorbereitung, welche Kreuzungsvereinbarungen sind nach § 13 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung bereits genehmigt, und für welche ist dies bis Ende des Jahres 2013 absehbar?

17. Ist es richtig, dass der Abschluss von Kreuzungsvereinbarungen durch Finanzierungsprobleme bei einzelnen Kommunen verzögert wird?
Wenn ja, für welche Bahnübergänge trifft dies derzeit zu?
18. Ist es grundsätzlich möglich, dass die DB AG in diesen Fällen in Vorleistung geht, um weitere Verzögerungen beim Streckenausbau zu verhindern?
Wenn nein, warum nicht?
19. Wann rechnet die Bundesregierung damit, dass alle bestehenden Bahnübergänge zwischen Berlin und Dresden beseitigt sind?
20. Kann die Streckenhöchstgeschwindigkeit in dem mittleren rund 80 Kilometer messenden Abschnitt wie vorgesehen zum Fahrplanwechsel des Jahres 2014 auf 200 km/h heraufgesetzt werden?
21. Wenn nein, warum nicht, und wann rechnet die Bundesregierung mit der Umsetzung bzw. der Fertigstellung dieser Teilmaßnahme?
22. Ist der Bundesregierung bekannt, wann die DB AG die angestrebte Fahrzeit von etwa 90 Minuten im Fernverkehr zwischen Berlin und Dresden tatsächlich erreichen wird?
23. Wann rechnet die Bundesregierung mit dem Ausbau der Strecke Berlin–Dresden in den übrigen Streckenabschnitten (Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf 200 km/h), die ursprünglich in einer 2. Baustufe umgesetzt werden sollten?
24. Wann rechnet die Bundesregierung mit dem Abschluss der entsprechenden Finanzierungsvereinbarung für diese Abschnitte?
25. Welche Investitionen sind für den vollständigen Ausbau auf der Basis der aktualisierten Baukostenschätzungen noch zu tätigen?
26. Ist der Bundesregierung bekannt, ob bzw. wann die DB AG nach erfolgtem Ausbau auch das Angebot im Fernverkehr verdichten – also auf einen Stundentakt ausweiten will?

Berlin, den 13. November 2012

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion