

## 17. Wahlperiode

### Kleine Anfrage

des Abgeordneten Stefan Gelbhaar (GRÜNE)

vom 23. Juni 2012 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 26. Juni 2012) und **Antwort**

#### Wie steht's eigentlich bei der Dresdener Bahn?

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

Frage 1: Wie stellt sich aktuell der Sachstand bezüglich des Planfeststellungsverfahrens für die Dresdener Bahn, insbesondere im Bereich Lichtenrade, dar?

Antwort zu 1.: Die beiden Berliner Planfeststellungsabschnitte der Dresdener Bahn werden derzeit beim Eisenbahnbundesamt bearbeitet.

Frage 2: Wann ist mit einem Planfeststellungsbeschluss durch das Eisenbahnbundesamt zu rechnen?

Antwort zu 2.: Das Eisenbahnbundesamt nennt keine Termine für den Abschluss des Verfahrens.

Frage 3: Welche Kenntnisse hat der Senat bezüglich

- a) der Vorstellungen der DB AG in Hinblick auf die Streckenführung (ebenerdig bzw. Tunnellösung),
- b) der Vorstellungen des Bundesverkehrsministeriums in Hinblick auf die Streckenführung (ebenerdig bzw. Tunnellösung)?

Antwort zu 3.: Die Vorzugsvariante der DB AG für die Streckenführung der Dresdener Bahn im Ortsteil Lichtenrade sieht eine ebenerdige Führung vor; die Vorstellungen des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung weichen davon nicht ab.

Frage 4: Wie beurteilt der Senat selbst die verschiedenen Varianten der Streckenführung der Dresdener Bahn?

Frage 5: Wie hat das Land Berlin auf den Bund bislang in Hinblick auf die Streckenführung eingewirkt, insbesondere mit Hinblick auf die Finanzierung einer Tunnellösung?

Frage 6: Wie hat sich das Land Berlin bislang in Hinblick auf etwaige Mehrkosten der Tunnellösung gegenüber einer ebenerdigen Streckenführung positioniert?

Frage 7: Besteht seitens des Landes Berlin die in früheren Jahren bekundete Bereitschaft weiterhin, Mehrkosten einer Tunnellösung selbst zu tragen?

Antwort zu 4. bis 7.: Die Forderung eines Lichtenrader Tunnels der dortigen Bürgerinitiative wurde seitens Berlins aus umwelt- und aus stadtgestalterischen Gründen unterstützt. Daher wurde auch das Anhörungsverfahren zum Planfeststellungsverfahren in den Jahren 2000 bis 2006 vom Land Berlin ausgesetzt. Nach erfolglosen Verhandlungen über eine Bundesfinanzierung des Tunnels und wegen der Bedeutung der Dresdener Bahn u.a. für die Flughafenanbindung wurde das Verfahren vor sechs Jahren wieder aufgenommen. Die Einwendungen des Landes Berlin mit der Forderung nach einer Tunnelführung in Lichtenrade bleiben aber aufrechterhalten. Der Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahnbundesamts bleibt abzuwarten. Sollte das Eisenbahnbundesamt eine Tunnellösung planfeststellen, würde aus Berliner Sicht der Bund die Finanzierung sicherstellen müssen.

Frage 8: Ist dem Senat der Antrag nebst Begründung der BI Lichtenrade – Dresdener Bahn e.V. bekannt, wonach das Planfeststellungsverfahren eingestellt werden soll, weil die Baugenehmigung auf Grundlage 15 Jahre alter Planungsunterlagen erteilt würde?

Frage 9: Wie positioniert sich der Senat zu dem Antrag und der Begründung?

Antwort zu 8. und 9.: Dem Senat sind die wichtigsten Anträge und Begründungen der Bürgerinitiative Lichtenrade Dresdener Bahn e.V. bekannt. Die Aussage, das Planfeststellungsverfahren würde auf Grundlage 15 Jahre alter Planungsunterlagen durchgeführt, ist falsch. Die Planunterlagen der DB AG wurden mehrfach aktualisiert.

Frage 10: Wie wird der Senat mit einem Planfeststellungsbeschluss umgehen, der eine ebenerdige Lösung für die Dresdener Bahn vorsieht?

Antwort zu 10.: Der Senat wird den Beschluss und die erlassenen Auflagen unverzüglich genau prüfen, um dann die notwendigen Konsequenzen zu ziehen.

Frage 11: Ist dem Senat bekannt, wann für den Fall eines rechtskräftigen Planfeststellungsbeschlusses mit dem Baubeginn durch die DB AG zu rechnen ist? (Bitte ggf. ausführen)

Antwort zu 11.: Nach rechtskräftigem Planfeststellungsbeschluss wird die DB AG zunächst mit bauvorbereitenden Maßnahmen, sodann mit dem Bau der Dresdener Bahn beginnen.

Frage 12: Welche Auswirkungen hat der vom Landesdenkmalschutz ausgesprochene Ensembleschutz für das Landhaus Lichtenrade und dessen Umgebung sowie die vorhandenen Gebäude des historischen Bahnhofs auf der Ostseite der Bahngleise auf die Planung der Bahnanlage und der Straßenführung der Bahnhofstraße?

Antwort zu 12.: Durch die Beibehaltung der ebenerdigen Trassenführung wären die denkmalgeschützten Bahnhofsgebäude des Bahnhofes Lichtenrade nur marginal durch einen kleinen Anbau betroffen. Betroffen wäre vor allem die Bahnsteigsüberdachung. Das Landhaus Lichtenrade bliebe davon unberührt. Das Abwägungsverfahren ist jedoch noch nicht abgeschlossen.

Frage 13: Welche rechtlichen und politischen Möglichkeiten sieht der Senat, die Bahn zur Offenlegung ihrer Kalkulation zu bewegen, damit die Kosten einer Trog- oder Tunnellösung überprüft werden können?

Antwort zu 13.: Die DB AG hat in partnerschaftlicher Zusammenarbeit mit dem Senat die Kosten für verschiedene Trassenvarianten (u.a. Trog- und Tunnelösungen) erarbeitet und erläutert. Die Kalkulation war plausibel, daher hält der Senat eine Überprüfung nicht für notwendig.

Frage 14: Welche Pläne hat der Senat, um den Berliner Süden nachhaltig an den Flughafen BER anzubinden?

Frage 15: Sieht der Senat direkte Verkehrsverbindungen zum Flughafen vor, wie beurteilt der Senat die Realisierung einer S-Bahn-Anbindung Lichtenrades an den Flughafen BER?

Antwort zu 14. und 15.: Die Pläne zur Anbindung von BER wurden vielfach und gründlich kommuniziert (vgl. z.B. Antworten auf Anfragen 16/14198, 16/14 647, 16/2187 und 15/13 234 sowie die Website [http://www2.senstadt.verwaltung.de/verkehr/politik\\_planung/oePNV/planungen/de/anbindung\\_flughafen.shtml](http://www2.senstadt.verwaltung.de/verkehr/politik_planung/oePNV/planungen/de/anbindung_flughafen.shtml)).

Eine S-Bahn-Verbindung über die Dresdener Bahn (Linie S 2) zum Flughafen BER wäre durch die Bedienung aller auf der Strecke liegenden S-Bahnhöfe und die geringere Höchstgeschwindigkeit mit einer wesentlich längeren Fahrzeit verbunden, die dem Anspruch einer sehr schnellen Verbindung zwischen Innenstadt und BER-Terminal nicht gerecht würde. Daher hat der Senat solche Überlegungen nicht weiter verfolgt.

Berlin, den 10. Juli 2012

In Vertretung

R. Lüscher

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 24. Juli 2012)