Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung • 11030 Berlin

Präsidenten des Deutschen Bundestages
Herrn Prof. Dr. Norbert Lammert MdB
- Parlamentssekretariat -
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Jan Mücke, MdB
Parlamentarischer Staatssekretär beim
Bundesminister für Verkehr, Bau und
Stadtentwicklung

HAUSANSCHRIFT
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

POSTANSCHRIFT
11030 Berlin

TEL +49 (0)30 18-300-2100
FAX +49 (0)30 18-300-2119

psts-m@bmvbs.bund.de
www.bmvbs.de

Datum: Berlin, 07. DEZ. 2012
Seite 1 von 1

Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn, Renate Künast, Dr. Valerie Wilms, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN betreffend
„Ausbau der Dresdner Bahn in Berlin und Fertigstellung der Ausbaustrecke Berlin - Dresden“
- Drucksache 17/11584

Anlagen: Antwort der Bundesregierung auf die oben bezeichnete Kleine Anfrage (mit 5 Mehrabdrucken)

Sehr geehrter Herr Präsident,

als Anlage übersende ich die Antwort der Bundesregierung auf die oben bezeichnete Kleine Anfrage. Mehrabdrucke dieses Schreibens mit Anlagen für die Fraktionen des Deutschen Bundestages sind beigefügt.

Mit meinen besten Grüßen

Zertifikat seit 2009
audit berufundfamilie

Anlage
zum Schreiben
vom 07. DEZ. 2012

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn, Renate Künast, Dr. Valerie Wilms, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN betreffend
„Ausbau der Dresdner Bahn in Berlin und Fertigstellung der Ausbaustrecke Berlin - Dresden"
- Drucksache 17/11584

Dresdner Bahn in Berlin

Frage 1: *Welchen Verfahrensstand haben die drei Planfeststellungsverfahren bei der Dresdner Bahn erreicht, und wann rechnet die Bundesregierung mit den Planfeststellungsbeschlüssen in den jeweiligen Abschnitten?*

Antwort:
Im Planfeststellungsabschnitt 1 Marienfelde liegt der Bericht der Anhörungsbehörde vor. Der Planfeststellungsbeschluss wird frühestens Ende 2013 erwartet. Der Beschluss für den Abschnitt 2 Lichtenrade wird derzeit vom Eisenbahn-Bundesamt erarbeitet und soll nunmehr im Laufe des Jahres 2013 vorliegen. Im Abschnitt 3 Blankenfelde-Mahlow müssen die überarbeiteten Planungen im Jahre 2013 erst neu ausgelegt werden. Der Beschluss wird im Jahr 2014 erwartet.

Frage 2: *Wie will die Bundesregierung sicherstellen, dass die notwendige schnelle Anbindung des Flughafens BER aus dem Zentrum Berlins (Flughafenshuttle vom Hauptbahnhof) realisiert wird?*

Antwort:
Die Bundesregierung beabsichtigt, im zeitlichen Zusammenhang mit dem Vorliegen der Planfeststellungsbeschlüsse im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel zeitnah eine Finanzierungsvereinbarung mit der Deutschen Bahn AG (DB AG) zur Realisierung der Dresdner Bahn zu schließen. Bis zur Fertigstellung der Dresdner Bahn wird der Flughafenshuttle über die Anhalter Bahn geführt werden.

Frage 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?*

Antwort:
Dieser Abschnitt des Mauerradweges wird gegenwärtig geplant. Anschließend ist zu prüfen, wie das Baurecht zeitgerecht erlangt werden kann.

Frage 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?*

Antwort:
Der Ausbau der Dresdner Bahn ist eine wesentliche Änderung im Sinne § 18 AEG, bei der Lärm- und Erschütterungsschutz im Sinne einer vollwertigen Lärmvorsorge (16. BImSchV) Bestandteil der Planungen ist. Diese unterscheidet sich bei Neu- und Ausbauvorhaben nicht.

Frage 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)?*

Frage 6: *Wie kann nach Auffassung der Bundesregierung dafür Sorge getragen werden, dass das Ortsbild prägende denkmalgeschützte Gebäudeensemble am Bahnhof Lichtenrade erhalten werden kann?*

Antwort:
Die Fragen 5 und 6 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Auswirkungen für die städtebauliche Struktur und auf das Ortsbild werden im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens abgewogen. Denkmalschutzbelange werden ebenfalls berücksichtigt.

Frage 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?*

Antwort:
Nach derzeitigem Stand der Planungen betragen die Gesamtkosten rund 560 Millionen Euro einschließlich Lärmschutz. Die entsprechenden Detailplanungen der DB AG liegen dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung nicht vor.

Frage 8: *Welcher Risikopuffer ist bei dem Vorhaben kostenseitig eingeplant?*

Antwort:
Derzeit sind keine Risiken bekannt, die über die üblichen kaufmännischen Erfordernisse hinaus gesonderte Risikopuffer erfordern.

Frage 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?*

Antwort:
Die von der DB AG angegebenen Kosten für einzelne Tunnelvarianten in Lichtenrade wurden vom zuständigen Eisenbahn-Bundesamt geprüft. Die Wirtschaftlichkeit konnte nicht nachgewiesen werden.

Frage 10: *Ist die Verwendung von Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung vorgesehen? Wenn ja, in welcher Höhe?*

Antwort:
Nein.

Frage 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?*

Frage 12: *Welche Gründe sind letztlich ausschlaggebend für das Festhalten an der ebenerdigen Variante?*

Antwort:
Die Fragen 11 und 12 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Planfeststellungsverfahren läuft noch. Antragsteller ist die DB AG. Im Rahmen der Planfeststellung werden alle Argumente durch das Eisenbahnbundesamt abgewogen.

Frage 13: *Wann rechnet die Bundesregierung mit dem Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung für die drei Planfeststellungsabschnitte der Dresdner Bahn?*

Antwort:
Es wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

Frage 14: *Wann rechnet die Bundesregierung mit der Inbetriebnahme der Dresdner Bahn, und von welchen Zwischenschritten bei der Fertigstellung geht sie aus?*

Antwort:
Aufgrund des bisher erreichten Planungsstandes können zum Zeitpunkt der Fertigstellung keine Aussagen getroffen werden.

Ausbaustrecke Berlin – Dresden

Frage 15: *Für welche Bahnübergangsersatzmaßnahme zwischen Berlin und Dresden wurden bereits Eisenbahnkreuzungsvereinbarungen zwischen dem Vorhabenträger und den jeweiligen Straßenbaulastträgern nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz abgeschlossen?*

Antwort:
Für die Bahnübergänge (BÜ) Rangsdorf (km 24,525) und Kümmeritz (km 71,140) wurden bisher Eisenbahnkreuzungsvereinbarungen geschlossen.

Frage 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 2013 absehbar?*

Antwort:
Für die BÜ Neuhof (km 42,045), Lindenbrück (km 43,550), Mückendorf (km 48,730), Klein Ziescht (km 54,480) Golßen (km 60,850), Altgolßen (km 42,045), Walddrehna (km 85,440), Wehnsdorf (km 87,440), Kleinkrausnik (km 90,023), Brenitz Dorfstraße (km 93,326), Fischwasser (km 104,937), Bad Erna (km 105,937), Rückersdorf-Nord (km 107,930) und Rückersdorf Süd (km 108,845) befinden sich die Kreuzungsvereinbarungen in Vorbereitung. Durch das BMVBS wurden die BÜ Falkenhain (km 65,899) und Kümmeritz (km 71,140) bereits genehmigt. Zudem ist die Genehmigung der Kreuzungsvereinbarungen der BÜ's Dahlewitz (km 20,595), Rangsdorf (km 24,525), Neuhof (km 42,045), Lindenbrück (km 43,550), Mückendorf (km 48,730), Falkenhain (km 65,899), Pitschen Pickel (km 73,710), Fischwasser (km 104,865), Bad Erna (km 105,937), Rückersdorf Nord (km 107,930) und Rückersdorf Süd (km 108,845) bis Ende 2013 vorgesehen.

Frage 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?*

Antwort:
Bisher gibt es bei den BÜ's Falkenhain, Pitschen Pickel, Schönewalde und Frankena auf Grund der Finanzausstattung der Kommunen keine Kreuzungsvereinbarungen. Das Land Brandenburg hat in Aussicht gestellt, den Kommunalanteil der Kosten der BÜ aus Entflechtungsmitteln zu fördern.

Frage 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?*

Antwort:
Es bestünde grundsätzlich die Möglichkeit, dass die DB AG in diesen Fällen in Vorleistung geht. Dies wäre jedoch eine eigenverantwortliche unternehmerische Entscheidung der Unternehmensführung der DB AG.

Frage 19: *Wann rechnet die Bundesregierung damit, dass alle bestehenden Bahnübergänge zwischen Berlin und Dresden beseitigt sind?*

Antwort:
Hierzu können derzeit keine Aussagen getroffen werden. Es wird auf die Antwort zu den Fragen 23 und 24 verwiesen.

Frage 20: *Kann die Streckenhöchstgeschwindigkeit in dem mittleren rund 80 Kilometer messenden Abschnitt wie vorgesehen zum Fahrplanwechsel 2014 auf 200 km/h heraufgesetzt werden?*

Antwort:
Nein.

Frage 21: *Wenn nein, warum nicht, und wann rechnet die Bundesregierung mit der Umsetzung bzw. der Fertigstellung dieser Teilmaßnahme?*

Antwort:
Aufgrund des noch nicht vorliegenden Baurechts kann die Fertigstellung frühestens im Jahre 2016 erfolgen.

Frage 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?*

Antwort:
Die Umsetzung der angegebenen Fahrzeit hängt unter anderem von der vollständigen Realisierung der Dresdner Bahn ab.

Frage 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?*

Frage 24: *Wann rechnet die Bundesregierung mit dem Abschluss der entsprechenden Finanzierungsvereinbarung für diese Abschnitte?*

Antwort:
Die Fragen 23 und 24 werden wegen ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Nach Fertigstellung der ersten Baustufe kann über die Finanzierung der zweiten Baustufe entschieden werden.

Frage 25: *Welche Investitionen sind für den vollständigen Ausbau auf Basis aktualisierter Baukostenschätzungen noch zu tätigen?*

Antwort:
Mit der abgeschlossenen Finanzierungsvereinbarung ist der Investitionsbedarf im Rahmen des noch ausstehenden Baurechts abgedeckt.

Frage 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?*

Antwort:
Hierbei handelt es sich um eine unternehmerische Entscheidung der DB AG.