

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Hellmut Königshaus, Markus Löning, Jan Mücke, Patrick Döring, Horst Friedrich (Bayreuth), Joachim Günther (Plauen), Jens Ackermann, Christian Ahrendt, Rainer Brüderle, Angelika Brunkhorst, Ernst Burgbacher, Mechthild Dyckmans, Jörg van Essen, Ulrike Flach, Paul K. Friedhoff, Dr. Edmund Peter Geisen, Hans-Michael Goldmann, Heinz-Peter Haustein, Elke Hoff, Birgit Homburger, Michael Kauch, Gudrun Kopp, Jürgen Koppelin, Heinz Lanfermann, Sibylle Laurischk, Harald Leibrecht, Ina Lenke, Michael Link (Heilbronn), Horst Meierhofer, Patrick Meinhardt, Burkhardt Müller-Sönksen, Dirk Niebel, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Detlef Parr, Cornelia Pieper, Frank Schäffler, Dr. Konrad Schily, Marina Schuster, Carl-Ludwig Thiele, Dr. Daniel Volk, Dr. Claudia Winterstein, Dr. Guido Westerwelle und der Fraktion der FDP**

### **Lärmschutz beim Ausbau der Dresdner Bahn**

Mit dem Ausbau der „Dresdner Bahn“ soll in Zukunft eine leistungsfähige Schienenanbindung des neuen Großflughafens BBI (Airport Berlin Brandenburg International) sichergestellt werden. Der Airport-Express soll alle 15 Minuten den Hauptbahnhof mit dem Großflughafen verbinden. Derzeit befindet sich das Projekt im Planfeststellungsverfahren beim Eisenbahn-Bundesamt. Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens ist die so genannte Variante A mit einer ebenerdigen Trassenführung. Die Varianten E (Tunnel-Lösung) und D (Kompromisslösung mit einem Tunnel im Kernbereich Lichtenrade) sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Ein Ausbau nach der Variante A stößt in der betroffenen Bevölkerung in Lichtenrade auf verbreitete Ablehnung. Die Anwohner befürchten erhebliche Belästigung durch Lärm und Erschütterungen. Zahlreiche der betroffenen Anwohner haben bereits erklärt, dass sie nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens gerichtlich gegen eine ebenerdige Trassenführung vorgehen werden. Auch deswegen ist mit weiteren erheblichen Zeitverzögerungen zu rechnen.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Bundesregierung:

1. Wie weit ist das Planfeststellungsverfahren zur ebenerdigen Trassenführung der Dresdner Bahn fortgeschritten?
2. Für wann rechnet die Bundesregierung mit dem Abschluss des Planfeststellungsverfahrens?
3. Wie hoch sind die Gesamtkosten für den Ausbau der Dresdner Bahn nach der Variante A, die Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens ist?

4. Mit welchen Kostensteigerungen ist bei der Variante A pro Jahr im Falle einer Verzögerung des Baubeginns, etwa durch Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss, zu rechnen?
5. Für wann rechnet die Bundesregierung mit der Inbetriebnahme der Dresdner Bahn?
6. Wie soll die Schienenanbindung von BBI sichergestellt werden, falls die Inbetriebnahme der ausgebauten Dresdner Bahn nicht wie vorgesehen erfolgen kann.
7. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung für eine Beschleunigung des Planfeststellungsverfahrens der Dresdner Bahn?
8. Wie hoch ist die zeitliche Ersparnis und die daraus resultierende Kostensparnis, die sich dadurch erzielen ließe, dass Klagen gegen einen Planfeststellungsbeschluss vermieden werden?
9. Wie hoch schätzt die Bundesregierung die Mehrkosten, die durch eine Tunnellösung im Vergleich zu einer ebenerdigen Trassenführung entstehen würden?  
  
Falls keine Schätzung existiert, ist dann die Aussage gerechtfertigt, dass die Variante B wesentlich teurer würde als die Variante A, und macht sich die Bundesregierung diese Aussage zu eigen?
10. Wie beurteilt die Bundesregierung die durch den Ausbau der Dresdner Bahn nach der Variante A zu erwartende Lärmbelastung der betroffenen Anlieger, insbesondere in Berlin-Lichtenrade, und wie beurteilt sie unter städtebaulichen Gesichtspunkten die Zerschneidungswirkung infolge der ausgebauten ebenerdigen Trassenführung?
11. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, um die Lärm- und Erschütterungsschutzbedürfnisse der Anlieger der Dresdner Bahn besser zu berücksichtigen, als das nach den bisherigen Planungen der Fall ist?

Berlin, den 28. Januar 2009

**Dr. Guido Westerwelle und Fraktion**