

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Hellmut Königshaus, Markus Löning, Jan Mücke, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 16/11787 –**

Lärmschutz beim Ausbau der Dresdner Bahn

Vorbemerkung der Fragesteller

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.

1. Wie weit ist das Planfeststellungsverfahren zur ebenerdigen Trassenführung der Dresdner Bahn fortgeschritten?

Der Wiederaufbau der sog. Dresdner Bahn, Südkreuz–Blankenfelde, wurde in drei Planfeststellungsabschnitte unterteilt. Daher sind beim zuständigen Eisenbahn-Bundesamt (EBA) drei Planfeststellungsverfahren anhängig. Für den Planfeststellungsabschnitt 2, der Lichtenrade betrifft, liegt die abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde vor. Die Anhörungsverfahren für die Abschnitte 1 und 3 konnten bisher noch nicht abgeschlossen werden.

2. Für wann rechnet die Bundesregierung mit dem Abschluss des Planfeststellungsverfahrens?

Eine sachgerechte Prognose zum Abschluss der drei anhängigen Planfeststellungsverfahren ist zurzeit nicht möglich, zumal derzeit auf Veranlassung des EBA unter Beachtung neuer Erkenntnisse aus der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes für alle drei Abschnitte die Lärm- und Erschütterungsgutachten zu überarbeiten sind.

3. Wie hoch sind die Gesamtkosten für den Ausbau der Dresdner Bahn nach der Variante A, die Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens ist?

Für den Wiederaufbau der Dresdner Bahn, das heißt für die drei Planfeststellungsabschnitte, werden bisher seitens der Deutschen Bahn AG (DB AG) Investitionen in Höhe von rund 470 Mio. Euro eingeschätzt.

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?

Im Falle von Verzögerungen des Baubeginns der Variante A, ebenerdige Lösung, würden sich die Kosten um die jeweiligen Bauindexe verändern. Die genaue Höhe der Kostensteigerungen hängt wesentlich von den Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts zu den Klagen ab.

5. Für wann rechnet die Bundesregierung mit der Inbetriebnahme der Dresdner Bahn?

Angesichts der Verfahrensstände der drei Planfeststellungsverfahren und des baulichen Aufwandes kann seitens der Bundesregierung derzeit kein Termin zur Inbetriebnahme der Dresdner Bahn genannt werden. Die DB AG geht unter Beachtung des laufenden S-Bahn-Betriebes und der Auswirkungen auf den innerörtlichen Straßenverkehr von einer 4-jährigen Bauzeit aus.

6. Wie soll die Schienenanbindung von BBI sichergestellt werden, falls die Inbetriebnahme der ausgebauten Dresdner Bahn nicht wie vorgesehen erfolgen kann.

Aufgrund der zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme des neuen Flughafens BBI vorhandenen schienenseitigen Infrastruktur wird der Flughafenexpress zwischen dem Berliner Hauptbahnhof und dem Bahnhof BBI bis zur Fertigstellung der Dresdner Bahn im 30-Minutentakt über die Anhalter Bahn verkehren, was eine längere Fahrzeit von zehn Minuten zur Folge haben wird. Ferner verkehren bei Vorhandensein der Ostanbindung zwei Nahverkehrslinien über die Stadtbahn zum BBI jeweils im Stundentakt, sowie zwei S-Bahn-Linien im 20-Minutentakt.

7. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung für eine Beschleunigung des Planfeststellungsverfahrens der Dresdner Bahn?

Keine

8. Wie hoch ist die zeitliche Ersparnis und die daraus resultierende Kostenersparnis, die sich dadurch erzielen ließe, dass Klagen gegen einen Planfeststellungsbeschluss vermieden werden?

Da Klagen gegen einen Planfeststellungsbeschluss grundsätzlich von vornherein nicht ausgeschlossen werden können, sind Aussagen zu möglichen zeitlichen Ersparnissen und die daraus resultierenden Kostenersparnisse im Fall einer Vermeidung der Klagen nicht möglich.

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?

Die Bundesregierung geht davon aus, dass die Variante B (Tunnellösung im Abschnitt Lichtenrade) wesentlich teurer wäre als die derzeit in Planfeststellung befindliche Variante A (ebenerdige Lösung).

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?

Es obliegt der Prüfung und Entscheidung des EBA als Planfeststellungsbehörde, inwieweit die beantragte Planung dem Abwägungsgebot des § 18 Satz 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes entspricht. Der Abwägungsentscheidung kann und sollte nicht vorgegriffen werden.

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?

Die Bundesregierung geht davon aus, dass mit den vom EBA veranlassten Planänderungen eine Verbesserung der aktiven Schallschutzmaßnahmen sowie eine Verbesserung der Erschütterungsschutzmaßnahmen beim Wiederaufbau der Dresdner Bahn erzielt werden. Damit wird den Belangen der Anwohner auf Schutz vor Immissionen des Eisenbahnbetriebes in der geänderten Planung in höherem Maß Rechnung getragen als in der ausgelegten Planung.

