

17. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Oliver Friederici (CDU)

vom 18. August 2015 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 18. August 2015) und **Antwort**

Dresdner Bahn I

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

Frage 1: Welche Aktivitäten hat der Senat wann und durch wen vertreten unternommen, um die im Koalitionsvertrag festgelegte unterirdische Trassenführung der Dresdner Bahn durch den Ortsteil Lichtenrade deutlich zu machen?

Frage 2: Welche finanzielle Beteiligung hat der Senat zu den für die unterirdische Trassenführung errechneten Mehrkosten gegenüber der im bisherigen Planfeststellungsverfahren notwendigen Kosten angeboten/ verhandelt?

Antwort zu 1. und 2.: Der Wiederaufbau des Berliner Abschnitts der Dresdener Bahn (Fernbahngleise) ist ein Vorhaben des Bundes, das vom Eisenbahn-Bundesamt planfestgestellt und von der Deutschen Bahn AG realisiert werden wird. Die Notwendigkeit des zeitnahen Wiederaufbaus dieser wichtigen Bahnstrecke ist zwischen den Beteiligten, Land Berlin, Bund und Deutsche Bahn AG, unstrittig, da die Dresdener Bahn als innerdeutsche und internationale Verbindung, für die steigenden Pendlerströme Berlin – Brandenburg sowie zur Anbindung des neuen Single-Airports Berlin Brandenburg "Willy Brandt" (Flughafenexpress im 15-Min.-Takt, Fahrzeit 20 Min.) unverzichtbar ist.

Der Senat hatte bereits zu Beginn des laufenden Planfeststellungsverfahrens zum Aufbau der Dresdener Bahn im Ortsteil Lichtenrade vor rund 15 Jahren eine stadtverträgliche Lösung in Form einer Untertunnelung gefordert und seinerzeit auch eine finanzielle Beteiligung des Landes Berlin an einem Bahntunnel in Lichtenrade angeboten.

Auch in der laufenden Legislaturperiode hat der Senat in mehreren Schreiben, u.a. des damaligen Senators für Stadtentwicklung und Umwelt, Michael Müller, an den Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), Dr. Peter Ramsauer, und in mehreren Gesprächen, u.a. unter Beteiligung des Staatssekretärs für Ver-

kehr und Umwelt, Christian Gaebler, mit Vertreterinnen und Vertretern des BMVI diese Haltung bekräftigt.

Dabei ist auch über die Aufteilung von Mehrkosten gesprochen worden, das Land Berlin hat sich dabei wiederholt zu einer angemessenen Beteiligung bereit erklärt, ausgehend von einem entsprechenden Beitrag des Bundes.

Frage 3: Welche Informationen lagen dem Senat, vertreten durch den Regierenden Bürgermeister und dem zuständigen Senatsressort wann und durch wen vor, die entgegen der bisherigen Verhandlungen nun eine Entscheidung des EBA vermuten ließen?

Antwort zu 3.: Dem Senat liegen keine Informationen vor, die eine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) vermuten lassen. Das EBA gibt grundsätzlich keine Prognosen ab, wann Entscheidungen getroffen und wie sie ausfallen werden.

Die Planfeststellungsbehörde EBA ist in ihren Entscheidungen unabhängig, auch in der Festlegung von Terminen.

Frage 4: Sieht die für die Berliner Feuerwehr zuständige Senatsverwaltung für Inneres die Aufgaben der Berliner Feuerwehr (z.B. zur fristgerechten „Versorgung“ aller Wohnbereiche Lichtenrades) auch nach Wegfall der Wegeverbindung über die Goltzstraße als erfüllbar gegeben? Ist eventuell der Bau einer zusätzlichen Feuerwache geprüft und im Planfeststellungsverfahren benannt worden?

Antwort zu 4.: Die Versorgung der Lichtenrader Bevölkerung westlich der Bahntrasse wäre auch nach Wegfall der Wegeverbindung Goltzstraße über die Unterführungen im Schichauweg und in der Bahnhofstraße gewährleistet. Die Notwendigkeit für den Bau einer neuen Feuerwache ist nicht gegeben.

Frage 5: Welche Möglichkeiten sieht der Senat entgegen der Entscheidung des EBA eine den Interessen Berlins und seiner Bürger in Lichtenrade gerechte Alternative dennoch durchzusetzen und einen langwierigen Rechtsstreit zu verhindern?

Antwort zu 5.: Dem Senat ist aktuell keine Entscheidung des EBA bekannt.

Nach Vorlage des Planfeststellungsbeschlusses für den Wiederaufbau des Berliner Abschnitts der Dresdener Bahn in Lichtenrade wird der Senat prüfen, ob im Beschluss die Interessen Berlins angemessen berücksichtigt sind. Hiernach ist über das weitere Vorgehen zu entscheiden.

Frage 6: Welche Auswirkungen sieht der Senat bei der Umsetzung des ISEK-Verfahrens für die Bahnhofstraße insbesondere im Zusammenhang mit den geplanten Bauarbeiten und der Versorgung der Baustellen über die Bahnhofstraße in Lichtenrade im Falle einer ebenerdigen Trassenführung der Bahn?

Antwort zu 6.: Das Gebiet um die Bahnhofstraße im Ortsteil Lichtenrade wurde für die Aufnahme in das Programm „Aktive Zentren“ der Städtebauförderung ausgewählt. Grundlage für eine Förderung ab 2015 ist das vorliegende integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept (ISEK). Mit der Umsetzung des ISEK sollen die lokalen Akteure und Gewerbetreibenden unterstützt werden, um ein vielfältiges Handels- und Dienstleistungsangebot zu entwickeln, die vorhandene Nutzungsmischung zu stärken und soziokulturelle Angebote zu erweitern. Maßnahmen zur gestalterischen Aufwertung der Bahnhofstraße werden so ausgerichtet, dass sie nicht durch den Ausbau der Dresdener Bahn eingeschränkt werden.

Der Senat wird darauf drängen, dass ein möglichst großer Anteil des Baustellenverkehrs über die Bahnfläche geführt wird. So wird das öffentliche Straßennetz im Ortsteil Lichtenrade entlastet, und es entstehen weniger Störungen (Lärm und Schmutz) für die Anlieger. Die Deutsche Bahn (DB) AG hat zugesagt, dass grundsätzlich die Errichtung der für den Schutz vor betriebsbedingtem Schienenverkehrslärm erforderlichen Schallschutzwände so zeitig wie möglich erfolgt, bevor der Gleiskörper hergestellt wird. Insbesondere werden zur Vermeidung von Baulärm die Schallschutzwände an der S-Bahnseite, westlich der Bahnanlage, frühestmöglich errichtet.

Im Übrigen sind mit einer unterirdischen Trassenführung wesentlich umfangreichere Baustellenverkehre zu erwarten, u.a. aufgrund des größeren Aushubs an Boden.

Frage 7: Wie verträgt sich die ebenerdige Trassenführung der Dresdener Bahn durch den Ortsteil Lichtenrade hinsichtlich negativen Folgen von Lärm- und Umweltauswirkungen im Zusammenhang mit dem vom Senat verfolgten Lärmaktionsplan – werden dabei die südlichen Bereiche Berlins eher ausgeklammert?

Antwort zu 7.: Unabhängig von der Art der Trassenführung ist bei einem Neubau bzw. einer wesentlichen Änderung von Verkehrswegen die Bewältigung eines Lärmkonfliktes gemäß den Anforderungen der 16. Durchführungsverordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz zu gewährleisten. Die hiernach verbindlich einzuhaltenen Grenzwerte betragen zum Beispiel für allgemeine Wohngebiete 59 dB(A)¹ am Tage und 49 dB(A) in der Nacht.

Diese Anforderungen unterschreiten deutlich die Schwellwerte der Lärmaktionsplanung. Für eine erste Handlungsstufe wurden diese mit 70 dB(A) am Tage und 60 dB(A) in der Nacht festgelegt; bei Überschreitungen dieser Werte sollen möglichst kurzfristig Maßnahmen zur Lärminderung ergriffen werden. Als zweite Stufe dienen die von der Lärmwirkungsforschung ermittelten Schwellwerte von 65/55 dB(A) tags/nachts als Zielwerte der Lärmaktionsplanung.

Berlin, den 03. September 2015

In Vertretung

Christian Gaebler

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 08. Sep. 2015)

¹ dezibel A-Bewertung