



Mechthild Rawert

Mitglied des Deutschen Bundestages
Sprecherin der Landesgruppe Berlin
der SPD-Bundestagsfraktion



Andrea Wicklein

Mitglied des Deutschen Bundestages
Sprecherin der Landesgruppe Brandenburg
der SPD-Bundestagsfraktion

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
An den Bundesminister
Herrn Alexander Dobrindt, MdB
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Berlin, 27.3.2015

DRESDNER BAHN – Trassenführung im Planfeststellungsabschnitt 2, Berlin-Lichtenrade

Sehr geehrter Herr Kollege,

wir wenden uns an Sie mit einer Reihe an Fragestellungen zur Trassenführung im Planfeststellungsabschnitt 2 in Berlin-Lichtenrade der Dresdner Bahn. Die Dresdner Bahn ist sowohl für den internationalen und nationalen Fernverkehr als auch für den Regionalverkehr mit dem Umland sowie die Anbindung des Flughafens BER von zentraler Bedeutung. Neben einer Senkung der Fahrtzeit zwischen Berlin und Dresden würde sie auch die vorgesehene Anbindung des Hauptstadtflughafens an die Berliner Innenstadt mit einer Fahrzeit von etwa 20 Minuten gewährleisten.

Seit Einleitung des ersten Planfeststellungsverfahrens im Jahre 1997 ist jedoch insbesondere hinsichtlich der Trassenführung im Gebiet des Planfeststellungsabschnitts 2 (Bereich Lichtenrade) keine Einigung erzielt worden. Dabei hatte bereits 2002 der damalige Bundesverkehrsminister Bodewig in Hinblick auf die geforderte unterirdische Trassenführung festgestellt: "Für Lichtenrade ist eine stadtverträgliche Streckenführung notwendig" (vgl. Berliner Zeitung vom 02.04.2002).

Im Sinne einer solchen stadtverträglichen Streckenführung hatten in den vergangenen Jahren die Bürgerinnen und Bürger in Lichtenrade, der Bezirk Tempelhof-Schöneberg und der Senat von Berlin Forderungen nach einer Tunnellösung im Ortskern von Lichtenrade unterstützt.

Gleichwohl existieren immer noch Unklarheit und widersprüchliche Angaben über die geprüften Varianten der Trassenführung und die genaue Höhe ggf. anfallender zusätzlicher Kosten. Im Sinne einer transparenten Diskussion und Gegenüberstellung der infrage kommenden Varianten sollen diese Unklarheiten beseitigt werden.

Wir möchten Sie daher bitten, folgende Fragen zu beantworten:

1. Trifft es zu, dass für die Trassenführung beim Wiederaufbau und der Elektrifizierung der Dresdner Bahn im Ortsteil Berlin-Lichtenrade vier Varianten durch die Deutsche Bahn AG, den Berliner Senat oder die Bundesregierung geprüft werden oder geprüft worden sind?
2. Wenn nein, wieviele Varianten wurden oder werden geprüft?
3. Wie gestaltet sich jede der geprüften Variante in Bezug auf
 - a.) den Zeitpunkt der Fertigstellung,
 - b.) den Zeitpunkt der Inbetriebnahme,
 - c.) die Kosten,
 - d.) den zu erwartenden Baulärm,
 - e.) die Lärmbelastung für Anwohnerinnen und Anwohner bei Betrieb
 - f.) die vorzusehenden Maßnahmen und die Kosten des gesetzlich einzuhaltenden Lärmschutzes,
 - g.) die Bahnübergänge,
 - h.) die städtebauliche Situation sowie die befürchtete Zerschneidung des Ortsteils Lichtenrade,
 - i.) die Erwartung möglicher Klagen und entsprechender Verfahrensdauern?
4. Gibt und gab es in den vergangenen Jahren seitens der Deutschen Bahn AG oder des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur Vorbereitungen auf die Beantragung und Eröffnung eines neuen Planfeststellungsverfahrens mit Alternativvarianten zur bislang von der DB eingereichten Lösung?
5. Wenn nein, wieso nicht und welche Verzögerungen sind dadurch im Falle der Beantragung eines neuen Planfeststellungsverfahrens zu erwarten?
6. Wurden zu Wiederaufbau und Elektrifizierung der Dresdner Bahn in der Vergangenheit Grundstücke erworben und müssten zur Umsetzung der einzelnen geprüften Varianten noch Flächen erworben werden?
7. Wenn ja, welche Flächen müssten erworben werden (bitte nach Varianten auflisten)?
8. Müssten zur Umsetzung der geprüften Varianten ggf. Enteignungsverfahren eingeleitet werden und wenn ja, bezüglich welcher Flächen?
9. Geht die Bundesregierung davon aus, für die geprüften Varianten jeweils die Wirtschaftlichkeit nachweisen zu können?
10. Ist die Bundesregierung bereit, sich an den im Falle einer Tunnellösung anfallenden Mehrkosten zu beteiligen? Wenn ja, in welcher Höhe?
11. Wurden seitens der Bundesregierung Schritte unternommen, mit dem Berliner Senat und der Deutschen Bahn AG zu einer Einigung über die zu

realisierende Variante zu gelangen und wenn ja, welche und mit welchem Erfolg?

12. Hat sich die Bundesregierung in den vergangenen fünfzehn Jahren an den Berliner Senat gewandt, um über eine konkrete Aufteilung möglicher Mehrkosten bei Realisierung einer Tunnelvariante zu verhandeln und wenn nein, warum nicht? Wenn ja, mit welchem Ergebnis?
13. Wurde seitens des Landes Berlin in den vergangenen fünfzehn Jahren gegenüber der Bundesregierung eine Beteiligung an den möglichen Mehrkosten bei Realisierung einer Tunnelvariante in Aussicht gestellt?
14. Welche Schlussfolgerungen aus den bisherigen Untersuchungen bzw. einem Variantenvergleich und dem Planfeststellungsverfahren ziehen das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und das Eisenbahnbundesamt für das weitere Vorgehen?

Mit freundlichen Grüßen

Mechthild Rawert

Andrea Wicklein