

■ Fernverkehr

Finanzierung der Tunnelanlagen für die Dresdener Bahn in Lichtenrade

aus SIGNAL 05/2001 (August 2001), Seite 16 (Artikel-Nr: 10002045)
 Michael Cramer, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Abgeordnetenhaus

Trifft es zu, daß der Senat sich bereit erklärt hat, die Tunnelanlagen für die Dresdener Bahn in Lichtenrade zu finanzieren? Wenn ja, wie hoch sind die auf Berlin entfallenden Mehrkosten, und aus welchen Finanzquellen sollen sie bestritten werden?

Der Senat hält eine Tunnellage der Dresdener Bahn in Lichtenrade für notwendig, weil nur so die unmittelbar angrenzenden Wohngebiete aktiv vor Lärm geschützt werden können und damit die Stadt in diesem Bereich lebenswert und intakt gehalten werden kann.

Der Senat von Berlin hat sich daher gegenüber der Deutschen Bahn AG grundsätzlich bereit erklärt, beim Neubau der Dresdener Bahn die Realisierung eines Tunnels im Ortsteil Lichtenrade anteilig mit zu finanzieren. Die DB AG hat vor einigen Tagen zugesagt, eine Studie für solch einen Tunnel zu beauftragen und die genauen Mehrkosten hierfür zu ermitteln. Erst danach kann über die Kostenteilung und die Finanzierungsquelle(n) entschieden werden. In diesem Zusammenhang werden auch Gespräche mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen geführt werden.

Wie hoch sind die Kosten für die Dresdener Bahn insgesamt, wie viele Fahrgäste werden dort prognostiziert, und wie hoch sind die Kosten und Prognosen für das sanierte Ostkreuz? Hält der Senat angesichts dieser Zahlen und angesichts des Finanzdebakels der DB AG, das auch wegen der Förderung von Großprojekten im Fernverkehr zu Lasten der notwendigen Sanierung im Nahverkehr entstanden ist, die Sanierung von Ostkreuz oder die Wiederherstellung der Dresdener Bahn mit Tunnellage für wichtiger, und wie will er seine Priorität finanzieren?

Die Grunderneuerung des S-Bahn-Knotens Ostkreuz ist - wie die gesamte Herstellung des S-Bahn-Netzes gemäß Stand 1961 - zwischen dem Bund, der Bahn und den Ländern Berlin und Brandenburg fest verabredet. Der Bund übernimmt, da es sich um kriegsfolgebedingten Nachholbedarf handelt, hierfür die Finanzierung. Berlin beteiligt sich lediglich an der Finanzierung der Brückenaufweitung (Ringbahnsteige) für die Straßenbahn. Außerdem werden zurzeit mit der Bahn Verhandlungen für die Trassenfreihaltung einer zweigleisigen Eisenbahnstrecke geführt, die aus den für Bahnmaßnahmen in Berlin zu verwendenden Mitteln des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BschwAG) finanziert werden soll. Beide Kostenanteile zusammen machen nur einen Bruchteil (1 bis 2 %) der gesamten Baukosten für das Ostkreuz aus. Daher stellt sich für Berlin die Frage einer Prioritätensetzung Ostkreuz vs. Tunnelabschnitt Dresdener Bahn nicht.

Prognosezahlen der DB AG zum Reisendenaufkommen auf der Dresdener Bahn liegen dem Senat nicht vor. Für den Airport-Expreß vom Lehrter Bahnhof über Papestraße zum Flughafen Berlin-Brandenburg International werden gemäß Prognose für das Jahr



Bei dem geplanten Ausbau der Dresdner Bahn im Bereich von Lichtenrade wäre die ebenerdige Lage der Fern- und S-Bahn-Gleise war die kostengünstigere Lösung, allerdings aus städtebaulichen Gründen (geplant sind bis zu vier Meter hohe Schallschutzwände entlang der Strecke) und in Anbetracht des eingeschränkten Lärmschutzes uach die schlechteste Variante. (Foto: Christian Schultz, Juli 2001)

2010 täglich ca. 43.100 Fahrgäste in beiden Richtungen zusammen erwartet.

Für das Ostkreuz werden zukünftig ca. 200.000 Ein-, Aus- und Umsteiger (Richtung und Gegenrichtung) erwartet.

Die DB AG hat für das Bauvorhaben kreuz in zurückliegender Zeit mehrfach erhebliche Umplanungen vorgenommen. Die Kosten der Umsetzung der aktuellen Planung sind dem Senat nicht bekannt.

Mündliche Anfrage Nr. 14 vom 16. November 2000. Antwort vom 27. November 2000 von Peter Strieder, Senator für Stadtentwicklung

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10002045>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten