

■ Eisenbahn Infrastruktur

Ausbautrecke Berlin--Dresden

aus SIGNAL 04/2013 (September 2013), Seite 18 (Artikel-Nr: 10003048)

Stephan Kühn, Renate Künast, Dr. Valerie Wilms, weitere Abgeordnete und Fraktion Bündnis 90/

Die Grünen

Kleine Anfrage vom 13. November 2012 und Antwort im Namen der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 7. Dezember 2012 (Bundestagsdrucksache 17/11804) - Auszug

Welchen Verfahrensstand haben die drei Planfeststellungsverfahren bei der Dresdner Bahn erreicht, und wann rechnet die Bundesregierung mit den Planfeststellungsbeschlüssen in den jeweiligen Abschnitten?

Im Planfeststellungsabschnitt 1 Marienfelde liegt der Bericht der Anhörungsbehörde vor. Der Planfeststellungsbeschluss wird frühestens Ende 2013 erwartet. Der Beschluss für den Abschnitt 2 Lichtenrade wird derzeit vom Eisenbahn-Bundesamt erarbeitet und soll nunmehr im Laufe des Jahres 2013 vorliegen. Im Abschnitt 3 Blankenfelde-Mahlow müssen die überarbeiteten Planungen im Jahr 2013 erst neu ausgelegt werden. Der Beschluss wird im Jahr 2014 erwartet.

Wie begründet die Bundesregierung die Tatsache, dass die Planung der Dresdner Bahn in Lichtenrade nach den Grundsätzen einer Ausbau- und nicht einer Neubaustrecke erfolgt und dadurch erheblich gesteigerte Lärmbelastungen und Erschütterungen im Wohnbereich in Kauf genommen werden?

Der Ausbau der Dresdner Bahn ist eine wesentliche Änderung im Sinne § 18 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes, bei der Lärm und Erschütterungsschutz im Sinne einer vollwertigen Lärmvorsorge (16. BImSchV) Bestandteil der Planungen ist. Diese unterscheidet sich bei Neu- und Ausbauprojekten nicht.

Von welchen aktualisierten Gesamtkosten geht die Bundesregierung beim Wiederaufbau der Dresdner Bahn zwischen Berlin Südkreuz und Blankenfelde aus, wie gliedern sich die Kosten nach den Kostengruppen auf, und inwieweit sind die Folgekosten (Lärm-, Schallschutz) berücksichtigt?

Nach derzeitigem Stand der Planungen betragen die Gesamtkosten rund 560 Mio. Euro einschließlich Lärmschutz. Die entsprechenden Detailplanungen der DB AG liegen dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung nicht vor.

Hat die Bundesregierung die früher von der DB AG angegebenen Mehrkosten für einen Tunnel in Lichtenrade geprüft und aktualisiert, hält sie diese für realistisch, und sind etwaige Kostenersparnisse gegenüber der ebenerdigen Variante berücksichtigt?

Die von der DB AG angegebenen Kosten für einzelne Tunnelvarianten in Lichtenrade wurden vom zuständigen Eisenbahn-Bundesamt geprüft. Die Wirtschaftlichkeit konnte nicht nachgewiesen werden.



EuroCity von Hamburg nach Budapest in Dresden Hbf. Gerade einmal 6 Minuten schneller werden die Züge, wenn ein Abschnitt der Dresdener Bahn für eine Höchstgeschwindigkeit von 200 statt 160 km/h ausgebaut wird. Aber die Bauarbeiten werden durch diese Änderung erneut verzögert und verteuert. (Foto: Christian Schultz)

Wann rechnet die Bundesregierung mit der Inbetriebnahme der Dresdner Bahn, und von welchen Zwischenschritten bei der Fertigstellung geht sie aus?

Aufgrund des bisher erreichten Planungsstandes können zum Zeitpunkt der Fertigstellung keine Aussagen getroffen werden.

Für welche Bahnübergangersatzmaßnahmen zwischen Berlin und Dresden wurden bereits Eisenbahnkreuzungsvereinbarungen zwischen dem Vorhabenträger und den jeweiligen Straßenbaulastträgern nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz abgeschlossen?

Für die Bahnübergänge (BÜ) Rangsdorf (km 24,525) und Kümmeritz (km 71,140) wurden bisher Eisenbahnkreuzungsvereinbarungen geschlossen.

Ist es richtig, dass der Abschluss von Kreuzungsvereinbarungen durch Finanzierungsprobleme bei einzelnen Kommunen verzögert wird? Wenn ja, für welche Bahnübergänge trifft dies derzeit zu?

Bisher gibt es bei den Bahnübergängen Falkenhain, Pitschen Pickel, Schönwalde und Frankena aufgrund der Finanzausstattung der Kommunen keine Kreuzungsvereinbarungen. Das Land Brandenburg hat in Aussicht gestellt, den Kommunalanteil der Kosten der BÜ aus Entflechtungsmitteln zu fördern.

Ist es grundsätzlich möglich, dass die DB AG in diesen Fällen in Vorleistung geht, um weitere Verzögerungen beim Streckenausbau zu verhindern? Wenn nein, warum nicht?

Es bestünde grundsätzlich die Möglichkeit, dass die DB AG in diesen Fällen in Vorleistung geht. Dies wäre jedoch eine eigenverantwortliche unternehmerische Entscheidung der Unternehmensführung der DB AG.

Kann die Streckenhöchstgeschwindigkeit in dem mittleren rund 80 Kilometer messenden Abschnitt wie vorgesehen zum Fahrplanwechsel des Jahres 2014 auf 200 km/h heraufgesetzt werden?

Nein.

Wenn nein, warum nicht, und wann rechnet die Bundesregierung mit der Umsetzung bzw. der Fertigstellung dieser Teilmaßnahme?

Aufgrund des noch nicht vorliegenden Baurechts kann die Fertigstellung frühestens im Jahr 2016 erfolgen.

Ist der Bundesregierung bekannt, wann die DB AG die angestrebte Fahrzeit von etwa 90 Minuten im Fernverkehr zwischen Berlin und Dresden tatsächlich erreichen wird?

Die Umsetzung der angegebenen Fahrzeit hängt unter anderem von der vollständigen Realisierung der Dresdner Bahn ab.

Ist der Bundesregierung bekannt, ob bzw. wann die DB AG nach erfolgtem Ausbau auch das Angebot im Fernverkehr verdichten - also auf einen Stundentakt ausweiten will?

Hierbei handelt es sich um eine unternehmerische Entscheidung der DB AG.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003048>.

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