

16. Wahlperiode

Plenar- und Ausschussdienst

Wortprotokoll

Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr

23. Sitzung
10. März 2008

Beginn: 10.07 Uhr
Ende: 12.42 Uhr
Vorsitz: Dr. Thomas Flierl (Linksfraktion)

Vor Eintritt in die Tagesordnung

Siehe Beschlussprotokoll.

Punkt 1 der Tagesordnung

Aktuelle Viertelstunde

Siehe Inhaltsprotokoll.

Punkt 2 der Tagesordnung

- a) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0140](#)
Fristgerechte Fertigstellung der Dresdner Bahn
(auf Antrag der Fraktion der FDP)
Hierzu: Anhörung
- b) Antrag der Fraktion der Grünen [0108](#)
Regionalbahnhalt Buckower Chaussee
Planfeststellungsverfahren Dresdner Bahn berücksichtigen
Drs 16/0835

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Ihnen ist bekannt, dass wir zur Anhörung zu Tagesordnungspunkt 2 die Bürgerinitiative Lichtenrade – Dresdner Bahn e. V., die Deutsche Bahn AG und das Eisenbahnbundesamt zur heutigen Sitzung eingeladen haben. Ihnen ist das Schreiben des Präsidenten, der uns in der Sache sehr tatkräftig und argumentationsstark unterstützt hat, bekannt. Ihnen ist auch bekannt, dass lediglich die Bürgerinitiative zugesagt hat. Ich begrüße deswegen umso herzlicher Herrn Mertins, den 1. Vorsitzenden der Bürgerinitiative Lichtenrade – Dresdner Bahn e. V. Sie haben Kenntnis davon erhalten, dass die Deutsche Bahn durch Schreiben vom 29. Februar 2008 abgesagt, aber in Aussicht gestellt hat, am 21. April 2008 in der Sitzung zur Anhörung zu erscheinen. Herr Leuschel möchte den Termin selbst wahrnehmen, aber sei vor dem 21. April 2008 verhindert. Anders noch die Absage des Eisenbahnbundesamtes durch Schreiben vom

7. März 2008, in dem sie erklärt haben, sie könnten zu den aufgeworfenen Fragen keine Stellung nehmen. Nach unserer Information ist ein Antwortschreiben von Herrn Bundesbahnminister Tiefensee auf das Schreiben des Präsidenten noch im Geschäftsgang. Wir werden uns da noch weiter durch Briefwechsel und als Ausschuss mit dem Umstand auseinanderzusetzen haben. – Schließlich haben wir der Bürgerinitiative, um sich darauf einzustellen, vorab Kenntnis davon gegeben, dass die beiden weiteren zur Anhörung Eingeladenen nicht kommen werden. Ich danke für das Verständnis, dass Sie sich darauf eingestellt haben.

Wir haben zunächst zu entscheiden, wie wir mit der Situation umgehen wollen, dass die in einer von uns gesetzten Frist Eingeladenen nicht kommen. Wir werden sicherlich eine Form finden, uns insbesondere mit der nun schon zum zweiten Mal anwesenden Bürgerinitiative ins Benehmen zu setzen. Ich bitte zunächst einmal, dass wir uns über diesen Punkt verständigen, um dann in die Sachauseinandersetzung zu kommen. – Herr Gaebler, bitte!

Christian Gaebler (SPD): Vielen Dank! – Das ist schon ein ungewöhnlicher Vorgang, um es einmal freundlich zu formulieren. Wir haben über drei Ausschusssitzungen hinweg die Bahn und das Eisenbahnbundesamt eingeladen und bekommen von der Bahn dazu ein Schreiben, indem sie zuerst einmal feststellt, dass es sich bei den Themen um grundsätzliche Angelegenheiten der Planung und Planfeststellung handelt, weshalb sich die DB AG nicht in der Lage sieht, zum aktuellen Sachstand zu informieren. Das ist eine Aussage, die es in sich hat. Der Vorhabensträger für eine Maßnahme im Land Berlin ist nicht in der Lage, im zuständigen Parlamentsausschuss zu sagen, was er sich dabei denkt. Das ist der Kern der Sache. Dass dann aber Herr Leuschel meint: Im Hinblick auf die Brisanz des Themas möchte ich die Angelegenheit nicht auf einen Vertreter delegieren und meine Teilnahme an der Sitzung selbst gewährleisten – da fragt man sich dann endgültig: Was ist es denn nun? Ist es ein wichtiges Thema, zu dem die Bahn Stellung nimmt, oder kann sie dazu nicht Stellung nehmen? In jedem Fall ist es aus meiner Sicht eine deutliche Missachtung des Parlaments. Und jetzt noch zu sagen, er biete gerne den 21. April 2008 für seine Teilnahme an, am 10. März 2008 und 7. April 2008 sei er leider verhindert, zeigt, welche Priorität offensichtlich gesetzt wird. Da die Bahn sich zu Recht als größter oder einer der größten Arbeitgeber in Berlin bezeichnet, ist es nicht nachvollziehbar, dass Herr Leuschel der einzige Mitarbeiter dieses großen Unternehmens ist, der zur Verfügung steht, um solche Sachen zu erläutern, insbesondere dann, wenn er sagt: Eigentlich gibt es da gar nichts zu erläutern. – Dieser Brief ist ein Skandal sondergleichen. Ich bitte darum, dass das zum Anlass genommen wird, noch einmal – unter Hinweis auf diesen Brief – an den Bundesverkehrsminister über den Präsidenten heranzutreten und zu fragen, ob das ernsthaft der Umgang eines öffentlichen bundeseigenen Unternehmens mit einem Landesparlament ist.

Die Haltung des Eisenbahnbundesamtes mag formal vielleicht berechtigt sein, aber befindet sich auch nicht im Einklang mit dem, was bei anderen Projekten – Projekt 17 oder Ähnlichem – andere Bundesbehörden tun. Das muss man nicht akzeptieren, und insbesondere von der Bahn ist es ein Unding. Ich glaube allerdings, dass wir uns nicht länger von der Bahn unseren Sitzungsplan vorschreiben lassen sollten, nachdem wir ihr die Chance gegeben haben, hierauf einzugehen und herzukommen. Da wir unsererseits ausreichend Flexibilität bewiesen haben, sollten wir heute diese Anhörung machen und uns dann überlegen, wie wir weiter mit dem Angebot von Herrn Leuschel umgehen, uns vielleicht im April persönlich zur Verfügung zu stehen, aber inhaltlich nichts zu sagen. So entnehme ich das dem Brief. Das kann man sich dann eigentlich sparen. – Vielen Dank!

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Frau Matuschek, bitte!

Jutta Matuschek (Linksfraktion): In Vielem kann ich mich meinem Vorredner nur anschließen. – Ich kann nicht nachvollziehen, warum die vorliegenden Anträge durch das Eisenbahnbundesamt hier nicht erläutert werden können, ohne dass man eine Bewertung abgibt. Das müsste möglich sein, insbesondere hinsichtlich eingereichter Änderungen. Wenn dann die Bahn Änderungen eingereicht hat, möchte sie die hier auch bitte erläutern. Ich gehe inzwischen davon aus, dass Herr Leuschel allwissend und für die Bahn unabkömmlich ist. Ich bitte darum, wenn er dann kommt, dass die entsprechenden Bauleute, die über Planungsdetails berichten können, auch dem Ausschuss zur Verfügung stehen, um Fragen zu beantworten.

Was die Bürgerinitiative anbelangt, sollen, müssen und wollen wir sie auf jeden Fall heute anhören. Das gibt Ihnen dann die Möglichkeit, Herr Mertins, im Detail Ihre Belange hier im Ausschuss noch einmal darzulegen, und uns die Möglichkeit, aus Ihrer ausführlichen Darstellung entsprechende Fragen zu entwickeln, die wir dann der Bahn und dem Eisenbahnbundesamt stellen werden. Im Übrigen lade ich Sie schon jetzt dazu ein, an dieser Ausschusssitzung auch wieder teilzunehmen.

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Herr Weingartner, bitte!

Albert Weingartner (FDP): Herzlichen Dank! – Ich muss für unsere Fraktion unser außerordentliches Befremden über das Verhalten der eingeladenen Amtsstelle und der im Bundesbesitz befindlichen Deutschen Bahn zum Ausdruck bringen. Andererseits ist daran zu erkennen, wie ernst die vorgenannten Akteure Berlin und die Bitte seines Parlaments nehmen, im Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr zu erscheinen. Das ist schon harter Tobak und bedarf der Nacharbeit. Man kann schon fast den Eindruck gewinnen, dass man die Demokratie in den Häusern nur bedingt ernst nimmt. In der Sprecherrunde werden wir noch einmal darauf zurückkommen.

Im Hinblick auf die Kollegen der SPD, die die Bürgerinitiative das letzte Mal nach Hause geschickt haben, scheint sich das jetzt als Vorteil herauszustellen, weil man gesehen hat, dass man auch bei der zweiten Einladung seitens der Akteure nicht bereit war, sich an der Diskussion zu beteiligen und uns zu informieren. Die Möglichkeit hätten wir nicht gehabt, wenn wir gleich beim ersten Mal die Anhörung durchgeführt hätten.

Wir fragen uns in der FDP, wie oft man eine solche Anhörung ansetzt, bis dann endlich einmal jemand von den Herrschaften erscheint. Das ist problematisch. Ich möchte ausdrücklich zu Protokoll geben, dass wir das Verhalten dieser beiden Institutionen missbilligen, durch Nichtinformationen ihren Willen im Stadtteil und bei den Bürgern vor Ort unkommentiert durchsetzen zu wollen. Man muss sich einmal vorstellen: Ein Kiez wird durchtrennt durch Schallschutzwände und Ähnliches. Das gibt es nirgendwo. Was würde der Senat machen, wenn man das in der Stadt machen würde? – Es ist eigentlich nicht zu glauben. Vielleicht sollte man bei der nächsten Einladung engere Vorgaben an die beiden Institutionen machen, die dann sicherstellen, dass auch der Beipack erscheint, dass die Fragen, die gestellt werden, auch beantwortet werden können, und nicht nur mit Anwesenheit gegläntzt und geantwortet wird: Wir können dazu nichts sagen. – Insofern sind wir auch dafür, diese unendliche Geschichte nicht abzuschließen, sondern fortzusetzen, zu warten und immer wieder neu einzuladen, bis wir verwertbare Aussagen bekommen. – Herzlichen Dank!

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Herr Ueckert, bitte!

Rainer Ueckert (CDU): Danke, Herr Vorsitzender! – Ich schließe mich meinen Vorrednern inhaltlich an. Auch wir sind entrüstet. Wir halten das für eine unerhörte Verhaltensweise des EBAs und der Deutschen Bahn, zum wiederholten Mal nicht im Ausschuss zu erscheinen. Die Formulierung von Herrn Gaebler „Missachtung des Parlaments“ ist da noch sehr milde. Ich kann nur unsere Empörung darüber ausdrücken. Mir fehlen da fast die Worte. Es geht nicht darum, wie in den Schreiben des EBAs und von Herrn Leuschel von der Deutschen Bahn dargestellt, dass sie zu den Tagesordnungspunkten nichts sagen können und inhaltlich entsprechend den Überschriften, die wir unseren Anträgen gegeben haben, nichts sagen wollen oder können. Das ist eine völlige Fehleinschätzung der Aufgabe, die Anzuhörende vor diesem Ausschuss haben. Die Fragen, die sich aufgrund der Anträge, die auf der Tagesordnung stehen, ergeben, stellen wir im Laufe des Verfahrens, und es kann niemand sagen, welche Fragen gestellt werden. Deswegen ist es aus unserer Sicht nicht hinnehmbar, dass von vornherein selbstherrlich von diesen Institutionen entschieden wird, Fragen nicht zu beantworten, indem sie nicht herkommen.

Herr Gaebler hatte vorgeschlagen, dass wir über den Präsidenten einen Brief ans EBA und die Deutsche Bahn richten. Dem schließe ich mich an. Dennoch sollten wir den Termin am 21. April 2008, den uns Herr Leuschel angeboten hat, annehmen. Wir können dann die Vorwürfe und Verhaltensweisen noch einmal rügen, die wir heute bereits vorgebracht haben. Wir sollten diese Gelegenheit nicht verstreichen lassen, ins Gespräch zu kommen und uns anhören, was Herr Leuschel und die Bahn dem Ausschuss zu sagen haben. Dass das EBA angekündigt hat, überhaupt nicht zu erscheinen, daran muss auch gearbeitet werden. Es wäre zwingend erforderlich, dass irgendwann auch das EBA hier antritt.

Der Verfahrensweise, heute die Dresdner Bahn Initiative anzuhören, schließe ich mich an. Wir gewinnen durch das Nichterscheinen der anderen etwas Zeit, und vielleicht kann es der Ausführlichkeit der Darstellung von Herrn Mertins dienlich sein, dass wir von dieser Seite her gut informiert sind. Ich bedanke und entschuldige mich, dass die Bürgerinitiative jetzt das zweite Mal kommt. Ein drittes Mal als Anzuhörender zu erscheinen, kann man nicht verlangen. Dass Sie gerne als Zuhörer gesehen werden, Herr Mertins, möchte ich Ihnen mit auf den Weg geben. Ihre Verhaltensweise ist sehr vorbildlich.

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Frau Eichstädt-Bohlig, bitte!

Franziska Eichstädt-Bohlig (Grüne): Dass wir die Empörung teilen, ist klar. Mir fällt auf, das hatten wir auch schon in früheren Verfahren, dass immer wieder ein SPD-geführtes Ressort – hier von Herrn Tiefensee – die Federführung oder die Zuständigkeit sowohl für das EBA als auch für die Gesellschafterverantwortung bei der DB und auch bei der DB Regio hat. Wir wünschen uns, dass diese Gesellschafterverantwortung noch lange anhält. Insofern ist meine Bitte, dass nicht nur über den Präsidenten der hundertste Brief geschrieben wird, der sich früheren Briefen anschließt, sondern dass auf Parteiebene ein ernstes Wort geredet wird. Es kann nicht sein, dass das Berliner Parlament es sich von den entsprechenden Behörden der Bundesebene ständig gefallen lässt, so diskriminierend behandelt zu werden. Deshalb bitte ich die Kollegen der SPD, ihre kollegialen Kontakte aktiv zu nutzen, um diese Diskriminierungen zu beenden.

Dieses Verhalten ist nicht nur peinlich und beschämend gegenüber der Bürgerinitiative, sondern damit werden unser Antrag, einen Regionalbahnhof an der Buckower Chaussee ins Planfeststellungsverfahren einzubeziehen, und andere aus dem Parlament kommende Initiativen, in den Wind geschossen, wenn die, die am Planfeststellungsverfahren arbeiten, meinen, sie einfach ignorieren zu können. Insofern habe ich die dringende Bitte, dass aktiv daran gearbeitet wird, dass dem parlamentarischen Arbeiten etwas mehr Respekt entgegengebracht wird. – Ansonsten bin ich dafür, dass wir jetzt anfangen und erst in der Sprecherrunde auswerten, ob der 21. April 2008 etwas bringt oder nicht. Das sollten wir in kleiner Runde abstimmen.

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Vielen Dank für den regieleitenden Hinweis, Frau Kollegin! – Ich schlage vor, dass wir jetzt Herrn Mertins anhören, dass wir auf Begründungen verzichten, dass wir ein Wortprotokoll für diesen Punkt bestellen und dass wir anschließend über den Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen sprechen. – Herr Mertins, Sie haben das Wort!

Boto Mertins (Bürgerinitiative Lichtenrade – Dresdner Bahn e. V.): Meine Damen und Herren! Wir bedanken uns, dass wir hier anwesend sein dürfen, obwohl auch wir der Meinung sind, dass unsere Argumente bei den politisch Tätigen weitgehend bekannt sind und das Thema nur Wirkung hat, wenn der Vorhabensträger zu diesen Dingen Stellung nimmt. Auch wir finden die Missachtung des Parlaments unerhört, nachdem Herr Momper zwei Briefe – an Herrn Mehdorn und Herrn Tiefensee – geschrieben hat, die eindeutig sind und nichts darauf erfolgt ist. Das ist eine Unverfrorenheit für dieses privatwirtschaftliche Unternehmen, zwar im 100-prozentigen Bundesbesitz, aber privatwirtschaftlich. Es ist auch nicht richtig, dass man zu dem jetzigen Zeitpunkt nichts aussagen könne. Ich kann das so sicher behaupten, weil ich als ehemaliges Mitglied eines Aufsichtsrats einer nicht ganz so großen Firma, der BEWAG, sehr wohl weiß, was ein Aufsichtsrat, ein Eigentümer tun darf, kann und muss zu jedem Zeitpunkt der Geschichte.

Wenn dann sogar in einem Brief von Herrn Mehdorn vom 12. Februar dieses Jahres an den Bundestagsabgeordneten Rzepka – in zwei Punkten mit Unwahrheiten bestückt, wie wir es seit über zehn Jahren kennen –, behauptet wird, das Land Berlin, dieses Parlament habe jahrelang die Dinge ver- oder behindert, dann ist das nicht richtig. Wir haben im Jahr 2001 im Hause Strieder bei Herrn Strieder einer Besprechung mit Land, Bund und Bahn beiwohnen können, wo befunden wurde, dass bei den über 4 000 Einwendungen und der Situation, die vorliegt, dieses Thema so in der Form weder politisch noch gesetzlich umsetzbar ist. Wir setzen es aus und bringen andere Alternativen, die sich möglicherweise anbieten, in das Verfahren. Das ist nicht richtig, dass Berlin die Schuld für diese Verhinderung zugeschoben wird. – Des Weiteren behauptet Herr Mehdorn – auch unwahr –, dass es ein Kostenverhältnis zu Planungsalternativen nicht gibt. Das stimmt nicht. Die DB AG hat im Jahr 2001 für 100 000 DM von Prof. Meidel ein Gutachten erhalten, wo diese

Zahlen seit 2001, was Bauplanung, Kosten und Zeiten betrifft, aufgeführt sind. Das heißt, diese Unwahrheiten werden seit Jahren von der Bahn behauptet, aber so geht es uns ja ständig.

Nun zum Thema, Sie wollen sicher nicht nur diese allgemeinen Dinge hören: Wir werden anstreben, dieses Unverfrorene heute möglicherweise presseaktiv zu machen. Das muss der Öffentlichkeit bekannt gemacht werden, wie die DB AG mit dem Parlamentarismus unserer Stadt umgeht. – Wir selbst sind seit über zehn Jahren, im Auftrag von 16 376 Menschen, bemüht, nicht etwa die Dresdner Bahn zu verhindern, sondern sie in einer gesetzlichen Bauform zu gestalten. Man behauptet von Anfang an, von einem Wiederaufbau zu sprechen, der es nicht ist. Diese Bahnstrecke ist die einzige Berlins, die nie vier Gleise hatte, sondern immer nur zwei. Nun steht im Gesetz, in der 16. BImSchV nachzulesen, dass, wenn eine Bahnstrecke wieder in Betrieb genommen und durch mindestens ein oder mehrere Gleise ergänzt wird, es sich um eine wesentliche Änderung gleich dem Neubau verhält. Wir werden immer wieder von vielen Menschen angesprochen, die sagen: Warum seit ihr Lichtenrader so etwas Tolles, dass ihr unbedingt die Bahn im Tunnel verstecken müsst? Woanders fahren die Züge auch oben. – Dann sage ich: Ich brauche eigentlich gar keinen Tunnel. – Dann sind sie noch entsetzter. Ich sage: Ich brauche eine gesetzliche Bauweise. Eine gesetzliche Bauweise unter Neubaustrukturen und den geltenden Rahmenbedingungen – Schall, Erschütterungen und Raumordnung – bedeutet leider, dass man das nur eingehaust tun kann, und das kann man nur unter und nicht über der Erde. Das ist der einzige Grund für diese Geschichte. – Wir haben aber schon seit vielen Jahren die Zusagen der politisch Verantwortlichen dieser Stadt. Im Koalitionspapier, seinerzeit rot-schwarz, steht eindeutig dieses Thema erläutert, dass man die Ebenerdigerweise nicht will, die Dresdner Bahn schon. In dem Koalitionspapier rot-rot haben wir es auf der Seite 99 auch eindeutig zu lesen. Das heißt, die politische Aussage dieser Stadt ist gegeben. Und dass wir nicht die ganz großen Quatschköpfe sind, zeigt, dass wir den Bürgerpreis Tempelhofs für diese Aufgabe verliehen bekommen haben, den südlichen Teil Tempelhofs, Lichtenrade weiterhin wirtschaftlich und menschlich zu erhalten.

Nun geht es darum, was man tun muss. Wir haben der Bahn von Anfang an nachweisen können, dass alle ihre Zahlen, die sie in die Landschaft gesetzt hat, im Planfeststellungsverfahren und in den Rahmenbedingungen – das ist vom Land Berlin in den Einwendungen eindeutig dargestellt worden –, sowohl für die Dinge, die sie wollen, schön gerechnet waren und für die Dinge, die sie nicht wollen, schlecht gerechnet waren. Wir konnten ihnen wenige Tage nach der Auslegung zur Planfeststellung nachweisen, dass sie mit dem Geld, das sie für die Bauvorhaben angesetzt haben, nicht die Hälfte des Bauvorhabens bauen können, weil sie alles das, was nötig war, selbst für die ebenerdige Bauweise, nicht berücksichtigt haben. Sie haben zum Beispiel viele Grundstücke entlang der Bahn, wo es nach deren Meinung gar keine Häuser gibt, z. B. auf dem Straßenzug auf 14 Grundstücken in der Hilbert- und Wünsdorfer Straße. Dort muss man dann auch nichts für den Schallschutz und Derartiges tun. Das heißt, es gibt viel Ungereimtes. – Wir waren noch einen Schritt weiter. Unter Herrn Debuschewitz wäre dies heute so mit Sicherheit nicht gelaufen, aber Herr Leuschel hat eine andere Machart. Wir durften ihn auch schon selbst kennenlernen. Da sind einige Dinge anders.

Nun bleibt die Frage, wo man mit dem Thema hinläuft. Es ist immer wieder von Leuten mit Sachverstand geäußert worden: Herr Stolpe hat kurz vor seinem Abgang noch einmal erklärt, die 30 Millionen Unterschied, die mit der gesetzlichen Bauweise verbunden sind, gäbe es nicht und fügte dann noch hinzu – das war auch bezeichnend –, und das sei gut so. – Wir wissen heute, dass es Alternativen gibt, und die Fachleute stellen fest, dass man möglicherweise BBI nicht rechtzeitig anbinden kann. Das merkt man jetzt schon, nachdem seit Jahren klar ist, dass es unter den Abläufen und Gesichtspunkten nicht möglich ist, BBI rechtzeitig anzubinden, und kommt mit allen möglichen Ersatzlösungen – darunter eine ganz neue, über die wir nachher vielleicht noch reden –, die leider völlig unausgegoren und teurer sind, als gleich richtig zu bauen. – Wir sind an dem Punkt, wo wir leider feststellen müssen, dass wir nicht weiterkommen. Wir glauben immer noch blauäugig, mit den politischen Kräften – Herr Tiefensee oder der Eigentümer der Bahn hätte längst die Aufgabe, sich zu den Themen deutlicher zu bekennen – zu Lösungen zu kommen, die mit technischen und wirtschaftlichen Fachleuten und Politikern herbeigeführt werden können und nicht nur mit Juristen in Leipzig. Wir bereiten uns intensiv darauf vor, wenn es nicht anders geht, nach Leipzig zu gehen. Wir werden die Dinge dann dort entsprechend vortragen und erstreiten. Es kann nicht angehen, dass es sich ein privatwirtschaftliches Unternehmen leisten kann, dieser Stadt, diesem Bezirk, den Menschen dort Dinge zuzumuten, die nicht machbar sind. Das darf eine kleine Firma auch nicht. Wir haben diese Frage im Ministerium

sehr deutlich gestellt: Welchen privatwirtschaftlichen Unternehmen ab welcher Größenordnung darf man gestatten, am Gesetz vorbeizubauen? – Das darf die kleine Verkehrs- und Transportfirma nicht und die große auch nicht. Man hat uns diese Frage nicht beantwortet.

Das sind Dinge, die man zur Kenntnis nehmen muss, aber das hält uns nicht ab und wenn es noch zehn Jahre dauert, die Dinge zu Lösungen zu bringen, die für unsere Kinder und Kindeskindern eines Tages vertretbar sind. Es kann nicht wahr sein, dass man den Menschen etwas unterjubelt, was überhaupt nicht zumutbar ist. – Ich bin gerne bereit, zu technischen oder wirtschaftlichen Details zu antworten. Die Zahlen, die wir verwenden, sind nicht von uns ausgedacht, obwohl ich durchaus von den Dingen einiges verstehe, weil ich in dieser Stadt mit Schildvortrieb gebaut habe, von der Potsdamer Brücke bis nach Friedrichshain, also sehr wohl technisch als auch wirtschaftlich etwas davon verstehe. Die Zahlen, die wir verwenden, sind alle aus dem Gutachten Meidel oder aus den Fachschriften und nicht von uns erdacht, aber sie werden von der DB AG nicht zur Kenntnis genommen. Wir haben das bei der Anhörung festgestellt. Wir haben 62 Stunden vor der Anhörungsbehörde gesessen, sehr sachkundig. Berlin hat seine Dinge auch sehr intensiv argumentativ dort vertreten. Was dann zum Schluss geschrieben steht, ist sehr ordentlich und korrekt. Wir haben überhaupt keine Beanstandung. Das kann nicht dazu führen, eine ebenerdige Bauweise in dem Teil der Dresdner Bahn durchzuführen. – Das erst einmal für den Anfang. Schönen Dank für Ihr Zuhören!

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Vielen Dank, Herr Mertins! – Ich eröffne die Aussprache. – Herr Gaebler, bitte!

Christian Gaebler (SPD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Vielen Dank, Herr Mertins, für Ihre Darstellung und auch für das, was Sie uns schriftlich schon vorab eingereicht haben. Ich will noch einmal betonen, dass Ihr über zehnjähriger Kampf, den Sie führen, insofern bemerkenswert ist, als dass Sie mit viel Sachverstand und Alternativvorschlägen darangehen und nicht nach dem Vorurteil, das vielen Bürgerinitiativen entgegenschlägt, sie sind gegen etwas und protestieren dagegen und bieten keine Lösungen. Das kann über Sie nicht gesagt werden. In der Regel führen Sie sehr konstruktive und zielgerichtete Gespräche. Umso bedauerlicher ist es, dass sich da in den vergangenen Jahren nicht sehr viel bewegt hat, egal unter welchem Verkehrsminister und auch unter welcher Parteienkonstellation in der Bundesregierung. Das bedauern wir außerordentlich als daran die ganze Zeit beteiligte Partei. Daran sieht man auch, dass Landes- und Bundesinteressen nicht immer auf einer Linie zu vereinen sind. Das Land Berlin hat das, was es technisch, inhaltlich und organisatorisch machen kann, um das zu unterstützen, getan, auch gerade in Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens.

Ich möchte noch einmal daran erinnern, dass der Senat heftig dafür gescholten worden ist, dass er sich eine zeitlang geweigert hat, die Auslegung für das Planfeststellungsverfahren zu machen. Insbesondere von den Grünen ist das massiv kritisiert worden. Das war im Interesse der Anwohner, um noch einmal Druck auf das Verkehrsministerium und die Bahn auszuüben. Das war bisher nicht erfolgreich, aber hat die Brisanz dort deutlich gemacht und die Bahn unter Zugzwang gesetzt, klarer zu erläutern, warum bestimmte Dinge angeblich nicht gehen. Insofern war das eine ungewöhnliche, aber die einzig mögliche Maßnahme, um zu verhindern, dass handstreichartig die Einfachvariante durchgesetzt wird. Wir glauben, dass ein umweltfreundliches Verkehrsmittel möglichst umweltfreundlich gebaut werden muss, und dass bei aller Abwägung, die man treffen muss, die Anwohnerinteressen nicht völlig hinten anstehen dürfen. Insofern sind wir erstaunt, wenn andere Fraktionen, die sonst immer für den Umweltschutz stehen, sagen: Da muss schnell etwas gebaut werden, diese ganzen Forderungen sind übertrieben, und der Senat hält Gelder dafür zurück, die er woanders einsetzen sollte. – Das ist nicht hilfreich, liebe Kollegin Eichstädt-Bohlig. Vielleicht sollten Sie sich dazu auch einmal äußern, damit wir erfahren, was Ihre Fraktion zu dem Thema meint.

Wir unterstützen die Bürgerinitiative in ihrem Kampf. Wir fordern von der Bahn, dass sie endlich aktuelle Zahlen vorlegt. Leider entzieht sich Herr Leuschel dieser Diskussion. Offensichtlich hat er Gründe dafür. Ich entnehme den Ausführungen von Herrn Mertins, dass da viel Erklärungsbedarf besteht, der nicht befriedigt wird. Sicherlich werden sowohl das Abgeordnetenhaus als auch Senat sehen müssen, wie sie im Weiteren diesen Klärungsprozess herbeiführen und die Bürgerinitiative bzw. die Bürgerinnen und Bürger in Lichtenrade weiterhin unterstützen, eine verträgliche und finanzierbare Lösung für die schnelle Anbindung des Flughafens und der besseren Leistungsfähigkeit der Strecke in Richtung Dresden hinzubekommen.

Der aktuelle Stand des Verfahrens ist, dass die Anhörungen vorbei sind. Die Bahn hat angekündigt, dass sie neue Varianten in die Diskussion bringen will. Ich weiß nicht, ob Sie, Herr Mertins, schon irgendwelche Kenntnisse haben, was im Einzelnen geplant ist. Vielleicht können Sie dazu etwas sagen. Da leider die Bahn nicht da ist, muss man auf Ihren Sachverstand zurückgreifen. Es wäre schön, wenn Sie uns noch ein paar Hinweise geben könnten. – Danke!

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Herr Weingartner, bitte!

Albert Weingartner (FDP): Herzlichen Dank! – Ich möchte an dieser Stelle noch einmal zum Ausdruck bringen, dass unsere Anregung, Herrn Wowereit zu der heutigen Sitzung dazuzuholen, nicht aufgegriffen wurde. Er wohnte auch einmal in Lichtenrade und hat da einige Veranstaltungen durchgeführt und sich für die Tunnellösung ausgesprochen. Herr Gaebler, tun Sie das auch? – [Christian Gaebler (SPD): Wir unterstützen die Bürgerinitiative!] – Können Sie noch einmal sagen, was bei Ihnen eine vertretbare Lösung ist, ob das die gesetzliche oder eine andere ist? Die Unterstützung scheint permanent verbal zu sein und nicht in die Tat umgesetzt zu werden, zumal wir alle wissen, dass es sich bei diesem Vorhaben um einen Neubau handelt und dass gesetzlich vorgegangen werden muss. Da sind Berlin und der Bürgermeister gefragt, wie es sich da verhalten mag. Wenn zum Beispiel oberirdisch neu gebaut würde, wäre das nicht gesetzlich, und insofern müsste Berlin sich als Land einbringen und eine entsprechende Maßnahme ergreifen, um zu bewirken, dass gesetzgemäß gebaut wird.

Was die „Oberirdischkeit“ betrifft, will ich versuchen, das einmal etwas plastischer zu machen. Herr Gaebler, stellen Sie sich vor, die FDP käme beim nächsten Plenum mit einem Antrag, eine oberirdische U-Bahn über dem Kurfürstendamm zu bauen. Da würde man sagen: Das geht gar nicht. – [Zuruf] – Wir haben eine Trasse. Sie dürfen den kleinen Wall, der darüber ist, nicht vergessen. – Hier in Lichtenrade soll das gar kein Problem sein. Die Bürger sollen sich damit auseinandersetzen können. Ein ICE, falls Sie sich noch daran erinnern können, Herr Gaebler, fährt etwas schneller als eine Straßenbahn, und das hat eine andere Qualität, als nur diese Straßenbahn auf dem Kurfürstendamm. Sie sollten einmal darüber nachdenken.

Was besonders übel ist, ist, dass sich durch diese Nichteinsichtigkeit der Bahnanschluss an BBI immer weiter verzögert. Letztlich geht es nicht schneller dadurch, dass man nicht die gesetzliche Lösung durchführen will, sondern es geht viel langsamer. Dann haben wir noch die Ostanbindung, die auch nicht so recht funktioniert. Da fragt man sich: Wie soll denn BBI ein Erfolg werden, wenn man dort nicht hinkommt? Vielleicht bauen Sie da auch noch eine Straßenbahn oder haben eine Idee. Insofern ist das alles problematisch. Berlin ist aus unserer Sicht gefordert, sich dafür einzusetzen und zu klären, dass das gesetzmäßig gebaut wird. Das wird zwar auch nicht mehr zur Eröffnung von BBI 2011 fertig, aber man geht davon aus, dass BBI ohnehin Schwierigkeiten haben wird, 2011 eröffnet zu werden. Insofern könnte es dann doch noch passen.

Zu der Art des Baus hatte die Bahn mir bzw. der FDP erklärt: Wenn jemand das bezahlt – wobei die Bahn unterstellt, dass diese Tunnellösung teurer wäre, was erst einmal zu klären wäre, denn es gibt noch das Straßenkreuzungsgesetz, wonach sich Berlin bei Ebenerdigkeit zu beteiligen hätte –, dann würde das gebaut. Wie kommt die Bahn dazu, zu sagen: Wenn wir etwas bauen, muss es jemand anders bezahlen? Diese Position wäre zu hinterfragen. Bedauerlicherweise ist die Bahn aber nicht da. – Das war alles. Vielleicht kann Herr Gaebler seine vertretbare Lösung für Lichtenrade erklären.

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Frau Matuschek, bitte!

Jutta Matuschek (Linksfraktion): Mit Verlaub, Herr Weingartner, nehmen wir Ihre Absicht zur Kenntnis, dass Sie den Antrag „Straßenbahn auf dem Kurfürstendamm“ unterstützen würden, weil auch die U-Bahn nach der BOStrab bewertet wird. – Zum Zweiten würde ich gerne noch einmal hören, wie Sie argumentieren würden, wenn die Bahn kein bundeseigenes Unternehmen mehr wäre. Sie sind doch immer für wirtschaftliche Eigenständigkeit und wirtschaftliche Denkweise, wenn es um private Investoren geht, und sagen, dass man sie machen lassen müsse, denn sie wüssten, was das Wirtschaftlichste ist. Ihre Rede würde sich dann

vermutlich etwas anders anhören. – Ich will damit aber nicht ablenken. Auch ein privater Investor müsste sich an die Gegebenheiten des Stadtbildes und an die gesetzlichen Grundlagen halten.

Ich möchte meine Rede gerne dazu nutzen, Fragen an die Senatsverwaltung zu stellen, weil es angebracht ist, noch einmal darzustellen, welche Aktivitäten der Senat in den letzten Jahren unternommen hat, um in Verhandlungen mit dem Bundesministerium und der Bahn zur Konfliktlösung beizutragen. Welche Gespräche haben stattgefunden? Welche Verhandlungen, die offensichtlich nicht zur Konfliktlösung im Sinne der Tunnellösung beigetragen haben, haben wann stattgefunden?

Des Weiteren hätte ich gerne eine Stellungnahme des Senats zu den Einwendungen, die auch als Träger öffentlicher Belange durch das Land Berlin in das Planfeststellungsverfahren eingebracht wurden. Können Sie die noch einmal prononciert zusammentragen? Natürlich ist es eine unglaubliche Belastung für die Stadtstruktur, für das Leben in Lichtenrade, wenn eine oberirdische Eisenbahnverbindung dort entsteht. Das wäre auch aus Sicht der Stadtentwicklung, besonders unter Lärm- und Erschütterungsgesichtspunkten, darzustellen. Das Planfeststellungsverfahren hat den Verfahrensstand und die Einwendungen der Träger öffentlicher Belange durchlaufen. Da interessiert mich die Darstellung der Einwendungen des Landes Berlin. In diesem Zusammenhang hätte ich gerne noch eine Meinung über diesen Streit, ob es sich um einen Neubau oder einen Wiederaufbau einer Trasse handelt, gehört. Meines Wissens gibt es bestimmte schon ergangene Urteile in der Bundesrepublik, wie mit solchen Trassen zu verfahren ist. Wie ist da der gegenwärtige juristische Sachstand?

Ansonsten will ich die Diskussion gar nicht weiter verlängern. Ich möchte allerdings noch eine Bemerkung machen: Es ist schon auffällig, dass am Beispiel der Dresdner Bahn sowohl die Senatsverwaltung als auch das Land Berlin sich eindeutig auf eine Position konzentriert, die zur Entlastung der Anwohnerinnen und Anwohner führt und an anderen Stellen nicht. Da gibt es ein deutliches Missverhältnis. Wie sind die entsprechenden Aktivitäten zum Beispiel bei der Dresdner Bahn? Das andere Beispiel ist die geplante Autobahnverlängerung durch Treptow, wo 200 Wohnungen abgerissen werden müssen. Da vermisse ich eine eindeutige Stellungnahme für die Anwohnerinnen und Anwohner, eine Trasse zu suchen, die nicht den Abriss von 200 Wohnungen mit sich bringt. Das wäre eine Bemerkung, die man im politischen Kontext machen darf. Ich will damit nicht von der Dresdner Bahn ablenken, aber diese Frage stellt sich schon für viele Anwohnerinnen und Anwohner.

Unterm Strich ist eine Tunnelvariante die einzig akzeptable für das Stadtgebiet Lichtenrade. Die fortlaufenden Prozesse im Planfeststellungsverfahren muss man auch dann, wenn das Planfeststellungsverfahren fortgeführt wird, in dem Ergebnis durch die Planfeststellungsbehörde würdigen und sich gegebenenfalls Schritte vorbehalten. Ich kann Ihre Initiative, sich auf ein Klageverfahren vorzubereiten, nur begrüßen und Sie zu dieser Entschlusskraft beglückwünschen. Dass dann letztlich beim Planfeststellungsverfahren durch Klageverfahren noch sehr deutliche Verbesserungen für die Anwohnerinnen und Anwohner herauskommen, hat zum Beispiel das Planfeststellungsverfahren Schönefeld bewiesen. Da sind noch nicht alle Messen gelesen. Ich warte auf den Tag, an dem das Bundesverwaltungsgericht sagt: Die oberirdische Variante ist nicht akzeptabel. Es muss ein Tunnel sein. – Dann muss natürlich die Finanzierung hergestellt werden. Das ist doch ganz logisch.

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Vielen Dank, Frau Matuschek! – Ich schlage für das weitere Vorgehen Folgendes vor: Nach Abarbeitung meiner Redeliste sollten Herr Mertins und Frau Senatorin Stellung nehmen. Danach sollten wir uns zu der Anhörung und der Grundsatzfrage verständigen. Ich sehe keinen großen politischen Streit in der Runde. Man muss es deswegen nicht ausdehnen. Dann können wir uns zum Antrag verständigen. – Herr Ueckert, bitte!

Rainer Ueckert (CDU): Ich möchte mich bei Herrn Mertins ausdrücklich für die Darstellung der Bürgerinitiative Dresdner Bahn bedanke, die sich deutlich von den meisten Bürgerinitiativen abhebt, die immer gegen etwas sind. Seit zehn Jahren werden von dieser Bürgerinitiative konstruktive Vorschläge gemacht. Ich freue mich deshalb auch ganz besonders, dass es in der Parteienlandschaft in Berlin in der Vergangenheit überwiegend Zuspruch gegeben hat. Die CDU, die FDP und die SPD haben immer hinter diesen Vorschlägen der Bürgerinitiative gestanden. Der Senat hat seit langer Zeit die Tunnellösung unterstützt. Ich

freue mich, dass Frau Matuschek von der Linksfraktion zu dieser Allianz gestoßen ist und sich heute endlich eindeutig für den Tunnel ausgesprochen hat. Bisher waren Sie etwas abgetaucht. Man konnte nicht so richtig sagen, wo Sie stehen, aber heute ist eine eindeutige Stellungnahme auch von Frau Matuschek erfolgt. Auch dafür möchte ich danken.

Wer sich bisher immer gegen den Tunnel ausgesprochen hat – vielleicht haben Sie die große Chance, Frau Eichstädt-Bohlig, heute auch noch einmal etwas anderes zu sagen –, waren die Grünen. Ich würde mich sehr freuen, wenn wir eine gemeinsame Allianz zustande bekommen würden.

Ich habe ein paar Fragen, abgeleitet von der Unterstützung. In den ersten Jahren waren alle, auch der Senat, Unterstützer dieser Tunnellösung. Seit etwa zwei Jahren – ich verfolge die Veranstaltungen der Bürgerinitiative immer sehr intensiv – spricht Herr Wowereit nur noch in Grußworten davon – er kommt in letzter Zeit nicht mehr selbst –, dass er sich für eine nichtebenerdige Lösung in Lichtenrade ausspricht. Nicht ebenerdig mag dann vielleicht so zu verstehen sein, dass man eine Einschnittlösung in die sogenannte Minus-Einhalb-Ebene legt, gerade ein, zwei Meter tief, und dann trotzdem mit Lärmschutzwänden arbeitet und nach oben immer offen und nicht abgedeckt ist. Das wäre dann kein Tunnel. Vielleicht können Sie, Frau Junge-Reyer, dazu noch einmal ganz klar sagen, wie die Haltung des Senats oder Herrn Wowereits ist. Es wäre schön, wenn wir auch hier eine Einvernehmlichkeit erzielen könnten. – Die Bürgerinitiative ist für den Tunnel. Wir haben uns alle für den Tunnel ausgesprochen. Vielleicht kann das auch noch einmal ganz klar hier gesagt werden.

Der Senat hatte vor einigen Jahren zugesagt, sich finanziell an der Tunnellösung zu beteiligen. Können Sie Zahlen nennen, eine Größenordnung, in der man sich beteiligen will? Es muss irgendwo zusammengerechnet werden, was an Plus und Minus durch Nichtfahren, Fahrzeitverzögerung, Nichtanbindung des BBI usw. entsteht, dass man da eine volkswirtschaftliche Betrachtung machen und viele Komponenten einbeziehen kann. Wie hoch würde in etwa die finanzielle Beteiligung des Senats ausfallen? Vielleicht können Sie noch etwas dazu sagen, da offensichtlich nicht pünktlich zur Eröffnung des BBI diese Anbindung fertig werden wird, welche alternativen Trassen in Berlin befahren werden müssten, was dann den Anwohnern auch wieder Nachteile bringt. Das sollten Berlin und diejenigen, die davon betroffen sind, wissen.

Dann habe ich noch das Argument der Erschütterung. Herr Mertins hat es vorgetragen. Das kommt im Tagesordnungspunkt 3 zum Tragen, wenn wir über die östliche Anbindung zum BBI reden. Hier ist Folgendes passiert: Es ist eine Planfeststellung für die Anbindung des BBI sowohl von der West- als auch von Ostseite erfolgt. Dann ist dagegen Einspruch eingelegt worden, wie die östliche Anbindung vorgenommen wurde, und zwar mit dem Hauptargument, die bevorzugte Trasse wäre zu dicht an der Wohnbebauung Bohnsdorf und die Erschütterungen, die von dieser Bahntrasse dann ausgehen, seien zu groß. Das Gericht hat gesagt: Diese Trasse muss verändert werden. – Deshalb gibt es das neue angehängte Planfeststellungsverfahren, über das wir dann in Tagesordnungspunkt 3 noch einmal reden. Das Argument der Erschütterung spielt auch für den Tunnel die entscheidende Rolle. Ich bitte darum zu berücksichtigen, wie die Gerichte, insbesondere das Bundesverwaltungsgericht, diesen Faktor der Erschütterung sehen und das in der Planung zu bedenken.

Noch eine Anmerkung zu Frau Matuschek: Sie haben zwar die Frage Wiederaufbau oder Neubau an den Senat gestellt, aber diese Frage ist geklärt. Die fast neun Jahre, in denen die Bundesregierung immer gehalten hat im Sinne der Argumentation der Deutschen Bahn, dass es sich hier nur um einen Wiederaufbau handelt, ist inzwischen vom Tisch. Am 14. Dezember 2007 hat auch der parlamentarische Staatssekretär, Herr Kasperek, das zugestanden und eingesehen, dass es sich hier eindeutig um einen Neubau handelt und deswegen alle Kriterien und Verordnungen für einen Neubau anzuwenden sind.

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Herr Weingartner, bitte!

Albert Weingartner (FDP): Ich möchte kurz auf den Beitrag von Frau Matuschek eingehen. Ich hatte nicht von einer Straßenbahn, sondern von einer Hochbahntrasse gesprochen, auf der dann ICEs über den Kudamm fahren. Das haben Sie missverstanden.

Hinsichtlich der Frage, was wäre, wenn die Deutsche Bahn keine Staatsfirma, sondern eine private wäre, haben Sie sicher nicht wirklich unterstellt, wir seien der Meinung, sie müsste sich nicht an die gesetzlichen Vorgaben halten. Was das Stadtteilbild betrifft, bin ich ganz bei Ihnen, obwohl man das in Lichtenrade nicht so eng sehen muss wie auf dem Kurfürstendamm.

Ich habe noch eine Frage an den Senat – Herr Ueckert hatte das im Prinzip auch schon angesprochen –: Ist Berlin bereit, seinen Anteil an einer gesetzlichen Lösung beizutragen? Ich möchte noch einmal daran erinnern: Wir wollten in den Haushaltsberatungen Beträge dafür zur Verfügung stellen, die uns von der Fraktion, die hier sagt, sie unterstütze das Vorhaben, schlicht und ergreifend weggestimmt worden sind. Das ist im Graubereich, wie hier argumentiert wird. Das sind Lippenbekenntnisse, und damit kommen wir in der FDP nicht so gut klar.

Zum Antrag der Grünen ist zu sagen, dass wir eigentlich die Deutsche Bahn brauchen, um darüber zu entscheiden. Wir hätten noch einige Fragen an die Deutsche Bahn und würden uns wünschen, dass man den Antrag vertagt. Wir möchten wissen, wie die Frequenz sein wird und wovon man ausgeht. Ich möchte darauf hinweisen, dass das dann auch im Zusammenhang mit der Südmeile zu sehen ist, Frau Junge-Reyer, die sich unmittelbar im Bereich dieses Bahnüberganges befindet. Danach habe ich Sie gefragt, und Sie sagten: Nein, das ist kein integrierter Standort. – Alles hängt bekanntlich immer mit allem zusammen. Inwieweit will man das hier zusammenbringen?

Ansonsten möchte ich zum Abschluss der Bürgerinitiative unsererseits wünschen, dass Sie weiter durchhalten und sich nicht von den Institutionen die Butter von der Stulle kratzen lassen, bis ein für die Bürger und den Stadtteil erträgliches Ergebnis vorliegt, nach dem dann gebaut wird. – Herzlichen Dank!

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Mein Vorschlag war, es dadurch zu beschleunigen, dass wir die Debatte über den nachfolgenden Antrag zurückstellen und möglichst Redundanzen vermeiden. Je unstrittiger bestimmte Themen sind, umso länger ist anscheinend der Redebedarf. Deswegen noch einmal mein Vorschlag: Frau Eichstädt-Bohlig spricht jetzt. Dann hören wir Herrn Mertins und Frau Senatorin und gehen zur Debatte über, wie wir mit dem Antrag umgehen. Es hat sich niemand dagegen gewendet. – Frau Eichstädt-Bohlig, bitte!

Franziska Eichstädt-Bohlig (Grüne): Dementsprechend sage ich nichts zu unserem Antrag zur Buckower Chaussee, sondern halte mich an Ihren Vorschlag und sage nur etwas zur Dresdner Bahn und ihrer Tieferlage. – Als Erstes muss man dazu sagen, dass dieses Projekt durch Bockigkeit über Jahre verzögert und vergeigt worden ist, und zwar Bockigkeit auf beiden Seiten: einmal auf Senatsseite, von der nach dem Prinzip, man muss nicht darüber verhandeln, sondern nur nein sagen, jahrelang die Planfeststellung verschleppt worden ist, und auf der Bundeseite, die nicht bereit war, eine ernsthafte Prüfung einzugehen, ob das dann ein Wiederaufbau oder ein Neubau sei. – Herr Ueckert hat noch einmal darauf hingewiesen. – Insofern ist ein Schuldeingeständnis auf der Senatsseite durchaus angebracht.

Was mir aber aktuell das Wichtigste ist, ist: Wenn es stimmt, dass Herr Kasperek auf der Bundeseite der Auffassung ist, dass es sich um ein Neubauprojekt handelt und auch Ihre Rechtsauffassung stimmt, dass es den Anspruch auf angemessenen Lärmschutz gibt, dann fordere ich als Erstes vom Senat, dass er uns dazu ganz eindeutige juristische Darlegungen macht. Solange ich im Bund war, habe ich immer nur diese Paralisierung gegenseitig erlebt. Der Bund hat immer gesagt: Nein, das machen wir wie überall in Deutschland. Wenn wir es da tiefer legen, bekommen wir überall in Deutschland, wo es Siedlungen gibt, den Anspruch auf Tieferlage. – Auf der Senatsseite ist immer die Gegenargumentation angeführt worden, ohne dass systematisch verhandelt worden ist. Dadurch haben wir mindestens fünf Jahre vertan. Ich möchte auf keinen Fall, dass weitere zehn Jahre durch Klagen und Rechthaberei vertan werden, sondern ich möchte es wirklich wissen.

Das Zweite ist: Sie haben uns das letzte Mal schon sehr verdienstvolle Kostengegenüberstellungen in die Hand gedrückt. Ich bitte auch die Senatsseite, klar und eindeutig gegenüberzustellen, welche Kosten die unterschiedlichen Bauweisen – Tunnellage, Halbtieflage und ebenerdiges Führen mit allen Kreuzungsbau-

werkskosten – verursachen und was das dann jeweils für einen Qualitätsgewinn oder Qualitätsverlust mit sich bringt. Ich finde, den Anspruch haben wir längst.

Frau Matuschek! Ich weiß, dass das rechtlich nicht ganz einfach ist, aber ich rate dem Senat, auf den Bau der A 100 zu verzichten, dann schont man auch an anderer Stelle Anwohner und Kleingärtner, die es nicht verdient haben, dass sie mit dieser Autobahn und deren Weiterbau belastet werden. Dann schont man auch die Elsenstraße, den Bereich Schlesisches Tor, Treptow usw. und verhandelt mit dem Bund, dass man sich gegebenenfalls die Mehrkosten – ich gehe schon davon aus, dass das nicht ganz kostenneutral durchzuziehen ist – dieses Projekts teilt. Deshalb möchte ich, dass sich der Senat endlich aktiv um das Projekt kümmert – das scheint mir das Allerwichtigste zu sein –, statt diese Blockadepolitik der letzten Jahre fortzuführen.

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Herr Mertins! Sie haben viel Zustimmung für Ihr Anliegen erhalten. Wenn Sie uns kurz die Fragen, die an Sie gerichtet wurden, beantworten, gebe ich Frau Senatorin anschließend das Wort. – Bitte schön, Herr Mertins!

Boto Mertins (Bürgerinitiative Lichtenrade – Dresdner Bahn e. V.): Ich will versuchen, es so kurz wie möglich zu machen. Es ist zu Anfang der Punkt angesprochen worden, das Planfeststellungsverfahren sei noch einmal im Fluss. Unserer Kenntnis nach gilt das nur für den Abschnitt 1 um den Bereich Buckower Chaussee und ein paar Rahmenbedingungen. Da muss es noch einmal Anhörungen geben, und aus dem Grunde kann das Planfeststellungsverfahren für Abschnitt 1 nicht weiter bearbeitet werden.

In Abschnitt 2 sind augenblicklich keine offenen Punkte, die noch einer Anhörung bedürfen und die Behandlung des Planfeststellungsverfahrens behindern. Da ist der Abschlussbericht von der Anhörungsbehörde bereits in Richtung Eisenbahnbundesamt unterwegs. Wir haben ihn komplett vorliegen und können das auch nachvollziehen.

Zu den Kosten: Es gab von Anfang an die Situation, dass nach der ebenerdigen Bauweise das Land Berlin nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz mit einem Drittel beteiligt wird, ein Drittel Bund, ein Drittel Land, ein Drittel Bahn. Bei der ebenerdigen Bauweise wären das 62 Millionen DM, und dazu gibt es einen Senatsbeschluss vom August 1998, wo eindeutig gesagt wird, dass bei einer Tieferlage Berlin nichts zu bezahlen braucht und dass Berlin diese 62 Millionen DM, ca. 30 Millionen € für die Tieferlage zur Verfügung gestellt werden. Meines Wissens – ich lasse mich aber gerne korrigieren, wenn das nicht ganz in Ordnung ist – ist ein nicht aufgehobener Senatsbeschluss nach wie vor gültig.

Zu der juristischen Situation: Im Planfeststellungsbeschluss der Anhalterbahn, der mir als Original vorliegt, ist von der DB AG und vom Eisenbahnbundesamt ausgesagt worden, dass die Leute ständig versucht hätten, auf Neubau zu plädieren. Man hat ihnen gesagt: Liebe Leute, das ist nicht so! Ihr hattet immer vier Gleise, zwei Fernbahngleise, zwei S-Bahn-Gleise, bei euch ist das ein Wiederaufbau. – Nun steht im Planfeststellungsbeschluss geschrieben: Im Gegensatz zur Dresdner Bahn, wo es ein Neubau ist, ist es bei der Anhalterbahn ein Wiederaufbau. – Das werden wir auch in Leipzig auf den Tisch legen.

Das Land Berlin, vertreten durch die Senatsverwaltung für Bauen, Wohnen und Verkehr, seinerzeit Herr Strieder und jetzt Frau Junge-Reyer, hat die Sozietät Dr. Geulen von Anfang an intensiv eingebunden. Wir kennen die gesamte Argumentation. Sie ist bis zur letzten Anhörungsverhandlung exakt nicht nur behandelt, sondern vertreten worden. Auch unsere Argumente sind gleichlautend behandelt worden – das kann man gedruckt nachlesen –, sodass die Argumentation gegen diese ebenerdige Bauweise eindeutig vorliegt, weil dort mit so vielen unrichtigen Geschichten gearbeitet worden ist, zum Beispiel fehlen Häuser. Ich wohne zum Beispiel in einem zweistöckigen Mietshaus, 1908 gebaut. Das stimmt nicht. Ich bin ein Traumtänzer. Ich wohne in einem Zelt. Unser Haus gibt es auf den Karten und den Plänen der Bahn gar nicht. Noch viel schlimmer ist, die zweite Hälfte dieses Mietshauses ist in der Brandmauer mit Fenstern versehen und Derartiges mehr.

Es ist nach den Erschütterungen gefragt worden. Für Erschütterungen haben die Bürger erst einmal kein Gefühl. Schall empfindet jeder, laute Autos, Züge, Flüge, aber zu Erschütterungen hat der Mensch erst dann einen Bezug, wenn er merkt, dass seine Tassen auf dem Tisch zittern und das Haus Risse bekommt. – Bei

den neuesten Gutachten zu Erschütterungen ist Folgendes festzustellen: Unser Haus liegt 40 Meter vom Bahnkörper, zweistöckiges Mietshaus, und das Nebenhaus, genauso gebaut und gleich hoch, ist 100 Prozent erschütterungsbelastet und unseres hat nur 19 Prozent. Wie ist das möglich? – Eines unserer Mitglieder, ein namhafter Architekt, hat viel für Berlin gebaut, hat den Gutachter Fritz im Rahmen der Anhörung befragt, und er hat ihm gesagt, dass er gar nicht wusste, dass es dort eine Geschiebemergelschicht gibt, nämlich die Ausläufer der Teltower Tonebene, die betonhart ist, in 80 bis 100 cm Tiefe. Diese betonharte Schicht, die bis Lankwitz durchgeht, überträgt Erschütterungen bis zu 200 Meter weit seitlich, sodass dort Häuser bis zu 200 Meter entfernt von den Erschütterungen betroffen sind.

Herr Wowereit und Herr Ekkehard Band haben die ersten drei Jahre an unserem Arbeitstisch gesessen, haben das aktiv vertreten, und ich habe bisher noch nicht gehört, dass der Regierende mittlerweile eine andere Meinung vertritt. Sicher hat er im Rahmen seiner vielen Aufgaben noch ein paar andere Themen zu behandeln und sagt das zurzeit zwar höflich und nicht mehr ganz so deutlich, aber wir unterstellen einmal, dass er nach wie vor noch dazu steht.

Zur Einschnittbauweise: Wir haben zu Zeiten von Herrn Debuschewitz ein Jahr lang mit den Planern von DB-Consult dieses Konzept erarbeitet. Da sind 15 Varianten in 13 Broschüren erarbeitet worden. Es sind 13, weil die ersten 12 fehlerhaft waren, Millionen waren falsch addiert und Konstruktionen falsch dargestellt, sodass wir immer wieder Einspruch eingelegt haben. Die 13. Broschüre ist nun einigermaßen. Darin sind 15 Varianten aufgeführt, unter anderem auch die Einschnittvariante. Herr Strieder hat seinerzeit dem Ministerium schon schriftlich bewiesen, dass die Einschnittvariante dort nicht geht. Man müsse eine weiße Wanne bauen. Die Schichtenwasserhältnisse auf der Geschiebemergelschicht würden so gestört werden, dass das für die ganze Struktur als Einschnitt leider nicht möglich ist. Ein Tunnel geht deswegen, weil ein Tunnel unter der Geschiebemergelschicht arbeiten würde. – Das waren die Punkte, die ich aus den Fragestellungen zu beantworten hatte. – Schönen Dank!

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Vielen Dank, Herr Mertins, für die engagierte Rede und die aussichtsreichen Argumente für Leipzig. – Frau Senatorin, bitte!

Bürgermeisterin Ingeborg Junge-Reyer (SenStadt): Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Der Senat hat zwei Rollen auszufüllen, wenn es um die Planfeststellung für die Dresdner Bahn geht: auf der einen Seite die heute schon mehrfach angesprochene Rolle eines Trägers öffentlicher Belange. Hier hat sich Senat über alle Jahre hinweg konsistent und eindeutig verhalten. Der Senat fordert in dieser Rolle den Tunnel. Es hat nie eine andere Haltung des Senats gegeben. Es gibt zurzeit keine andere Haltung des Senats, und es wird auch in dieser Legislaturperiode keine andere Haltung geben.

Ich verzichte aus Respekt vor dem Herrn Vorsitzenden auf die Darstellung der Ereignisse im Rahmen der Anhörung dezidiert seit dem erneuten Senatsbeschluss vom 22. Juni 2004, mit dem das Planfeststellungsverfahren weitergeführt worden ist. Sie können sich erinnern, dass wir im Ausschuss häufig berichtet haben, welche Vorgaben die Planfeststellungsbehörde, das EBA, dieser Anhörungsbehörde gemacht hat. Die Bewertung und Auslegung von Erschütterungsgutachten, die Anforderungen an den Vorhabenträger waren dezidiert insbesondere da, wo es immer wieder Änderungen durch den Vorhabenträger gegeben hat. Die Querungen im südlichen Lichtenrade, die Betroffenheit der Anwohnerinnen und Anwohner hinsichtlich des Schallschutzes und der Erschütterungen sind immer wieder Gegenstand von erneuten Anhörungen gewesen. Ich bin froh darüber, sagen zu können, dass hier ein sehr sorgfältiges Anhörungsverfahren, außerordentlich kompliziert wegen der immer wieder neu nachgereichten Unterlagen und neu erforderlichen Anhörungen zusätzlicher Betroffener, sehr zügig und mit aller Kraft durchgeführt worden ist.

Als Beispiel dafür will ich nennen, dass zuletzt im Jahr 2007 die ausstehenden Stellungnahmen der Vorhabenträgerin im Februar 2007 übermittelt wurden und dass die Ergebnisse der Anhörungen sehr zeitnah dann noch im März der Planfeststellungsbehörde, dem EBA, übermittelt worden sind. Es ist wichtig, beide Rollen auseinanderzuhalten. Das tun wir außerordentlich sorgfältig auch in diesem Haus. Die Haltung des Senats in dieser Frage ist klar.

Wir haben uns immer dafür ausgesprochen, dass wir der rechtlichen Bewertung nicht nur unseres Hauses, sondern auch einiger anderer folgen, dass es sich um einen Neubau handelt. Wenn wir nun erfreut aus verschiedenen Schreiben oder aus Darstellungen des Bundesministeriums die Haltung hören, dass man sich dieser Auffassung nähert, dann bestätigt uns das in dieser Rechtsauffassung, die Auswirkungen haben wird, wenn der Bund sie teilt, auch im Rahmen des zukünftigen Verfahrens und mit Sicherheit im Rahmen der Bewertung durch das EBA im Planfeststellungsverfahren.

Lassen Sie uns, wenn es um die Finanzierung geht, meine Damen und Herren und ausdrücklich Frau Eichstädt-Bohlig, nicht in die Falle gehen, so zu tun, als ob wir nun durch die Bewertung der finanziellen Folgen der einen oder anderen Variante etwas in die Hand bekommen könnten, was im Rahmen der Planfeststellung durch das EBA eine wesentliche Relevanz haben könnte, denn dann würden wir einer Argumentation folgen, wie sie nicht die Argumentation des Landes Berlin und offensichtlich auch nicht die Argumentation der Fraktionen im Ausschuss ist. Ich glaube, dass im Rahmen der Planfeststellung die Frage der Erschütterung und der Belastung der Anwohnerinnen und Anwohner durch Lärm die Bewertung der Frage, in welcher Bauweise die Dresdner Bahn durch Lichtenrade geführt werden soll, gerade unabhängig sein und entschieden werden muss von der Frage der Kostenfolge. Wir würden uns sonst im Rahmen einer Planfeststellung einer solchen möglichen Bewertung von Kostenfolgen unterwerfen. Deshalb sage ich noch einmal ausdrücklich: Wenn im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens von dem EBA oder im Laufe des weiteren Verfahrens festgestellt wird, dass ein Tunnel das Mittel der Wahl sein muss, und zwar unter rechtlichen Gesichtspunkten, dann muss der Tunnel vom Eisenbahnbundesamt bzw. der Bundesregierung finanziert werden. Lassen Sie uns nicht in die Falle gehen zu sagen: Wir schauen einmal, wie wir das hinbekommen, und das Land Berlin gibt auch noch Geld hinzu. – Wenn es in der zurückliegenden Zeit eine solche Diskussion gegeben hat, dann beruht sie darauf, dass vom Land Berlin dem Bund gegenüber dargestellt wurde, dass die BSchwAG-Mittel – die Bundesschienenwegeausbaugesetzmittel, die der Bund den Ländern zur Verfügung stellt – hier als die Mittel eingesetzt werden könnten, die nicht den Ländern, sondern der Bahn für solche Vorhaben zur Verfügung gestellt werden. Allerdings hat damals die Bundesregierung sehr deutlich gemacht, dass dies dann nicht im Wege der üblichen Verwendung der BSchwAG-Mittel durchreichend an die Bahn geschehen sollte, sondern dass das Land Berlin diese Mittel zurückzahlen sollte, sodass das nichts anderes wäre als ein Darlehen an die Stadt. Ein solches Aufweichen der Finanzierungsverpflichtung des Bundes durch eine Zusage, dass das Land Berlin Bundesmittel, die an die Bahn auszureichen sind, als Darlehen an das Land Berlin betrachten würde, weise ich entschieden zurück. Wir dürfen uns auf so etwas gar nicht erst einlassen.

Ich denke, dass wir im weiteren Verfahren abwarten müssen, wie das EBA zeitnah entscheidet. Die Fristen, die dafür informell genannt worden sind, sind bisher nicht wirklich sicher genannt worden. Ich rechne damit, dass wir in der ersten Hälfte dieses Jahres vom EBA eine Entscheidung hören. Ich kann Ihnen diese Entscheidung aber nicht prognostizieren.

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Vielen Dank, Frau Senatorin! – Für das weitere Verfahren schlage ich Folgendes vor: Wir haben im zweiten Termin zu diesem Thema heute die Bürgerinitiative gehört. Wir danken Herrn Mertins für die Auskünfte. Ich schlage vor, dass wir den Besprechungspunkt mit Anhörung der Bürgerinitiative heute für erledigt erklären und uns nachher in der Sprecherrunde verständigen, dass wir den 21. April 2008 auf Antrag aller Fraktionen die Anhörung nach § 21 Abs. 3 der noch ausstehenden Gäste auf die Tagesordnung setzen.

Der zweite Vorschlag meinerseits ist, dass wir den Antrag der Grünen vertagen. Da müssen die Antragsteller einverstanden sein. Hier wurde vielfach argumentiert, dass Auskünfte der Bahn für die Beurteilung dieses Antrags relevant wären. – Frau Eichstädt-Bohlig, können Sie damit umgehen?

Franziska Eichstädt-Bohlig (Grüne): Habe ich Sie richtig verstanden, dass sich das nur auf den Tagesordnungspunkt 2 b bezieht, auf die Buckower Chaussee, und nicht auf die östliche Bahnanbindung zum BBI?

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Genau! – Die Antragsteller sind damit einverstanden. Es erhebt sich kein Widerspruch. – Dann erkläre ich den Tagesordnungspunkt 2 vorbehaltlich der vorhin gemachten Bemerkungen für erledigt.

Punkt 3 der Tagesordnung

Antrag der Fraktion der Grünen [0118](#)
Östliche Bahnanbindung zum BBI optimieren
Drs 16/0934

Siehe Inhaltsprotokoll.

Punkt 4 der Tagesordnung

- a) Antrag der Fraktion der Grünen [0083](#)
Ganz Europa autofrei – Berlin ist diesmal mit dabei
Drs 16/0670
- b) Antrag der Abgeordneten Daniel Buchholz, [0159](#)
Mari Weiß, Stefan Ziller und weiterer 58 Abgeordneter
Jugendforum ernst nehmen: Berlin macht einen Tag autofrei!
Drs 16/1194

Siehe Inhaltsprotokoll.

Punkt 5 der Tagesordnung

- a) Antrag der Fraktion der CDU [0161](#)
**Umweltfreundliche Erdgasbusse in Berlin nicht stilllegen –
Umweltschutz darf kein Lippenbekenntnis des Senates bleiben**
(Fremdvergabequote bei der BVG)
Drs 16/1207
– vorab überwiesen –
- b) Antrag der Fraktion der Grünen [0164](#)
**Verkehrsmittelleistungen mittelstandsfreundlich und
umweltgerecht vergeben**
Drs 16/1241

Siehe Inhaltsprotokoll.

Punkt 6 der Tagesordnung

Verschiedenes

Siehe Beschlussprotokoll.