

16. Wahlperiode

Plenar- und Ausschussdienst

Wortprotokoll

Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr

25. Sitzung
21. April 2008

Beginn: 10.07 Uhr
Ende: 12.14 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 [0166](#)
Dresdner Bahn
(auf Antrag aller Fraktionen)

Hierzu: Anhörung der Deutschen Bahn AG,
des Eisenbahnbundesamtes und der
Bürgerinitiative Lichtenrade – Dresdner Bahn e. V.

- b) Antrag der Fraktion der Grünen [0108](#)
Regionalbahnhof Buckower Chaussee im Planfeststellungsverfahren Dresdner Bahn berücksichtigen
Drs 16/0835

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Zur Anhörung sind erschienen und ich begrüße sehr herzlich von der Bürgerinitiative Dresdner Bahn den 1. Vorsitzenden Herrn Mertins in Begleitung von Herrn Beck, dem 2. Vorsitzenden, und Herrn Dr. Cromme. Herr Mertins wurde schon in der Sitzung am 10. März angehört; das Wortprotokoll ist bereits erstellt und verteilt worden. Und von der Deutschen Bahn darf ich sehr herzlich den Konzernbeauftragten für das Land Berlin Herrn Leuschel begrüßen. Ihnen ist auch bekannt, dass der

Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung mit Schreiben vom 1. April hat mitteilen lassen, dass für das Eisenbahnbundesamt kein Vertreter erscheinen wird.

Für die Abarbeitung dieses Tagesordnungspunktes schlage ich Ihnen folgendes Verfahren vor: einleitend eine Begründung des Besprechungspunktes durch alle Fraktionen und des Antrags durch die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, möglichst kurz, dass wir dann die Anzuhörenden bitte nicht länger als zehn Minuten anhören, die Stellungnahme des Senats folgt und danach die Aussprache mit Nachfragen an die Anzuhörenden verbinden und schließlich zur Abstimmung über den Antrag kommen. Wenn sich dagegen kein Widerspruch erhebt, dann sollten wir so verfahren. – Ich darf um Ihre Wortmeldungen bitten, um die Begründung der Besprechung auf Antrag aller Fraktionen kurz einzuleiten bzw. um Begründung des Antrags der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen. – [Zurufe] – Es gibt den Vorschlag, es auf die Antragsbegründung zu reduzieren und auf die Stellungnahme der Fraktionen zu verzichten. Habe ich das richtig verstanden? – Frau Eichstädt-Bohlig zur Begründung des Antrags – bitte, Sie haben das Wort!

Franziska Eichstädt-Bohlig (Grüne): Da wir zu dem Allgemeinen schon intensiv diskutiert haben, ist es okay, wenn wir gleich in die Anhörung einsteigen – unser Antrag ist im gewissen Sinn eine Ergänzung dazu. Wir erheben die Forderung und stellen den Antrag, einen Regionalbahnhof an der Buckower Chaussee vorzusehen und das gleich in das Planfeststellungsverfahren einzubeziehen. Weil wir der Meinung sind, dass dort ein sehr wichtiger Verkehrsknoten verschiedener Buslinien und der S-Bahn für die südliche Stadt vorliegt, würden wir das gern in die jetzige Anhörung einbringen und später auch in die Beschlussfassung.

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Schön, dann haben wir das elegant abgekürzt. – Ich schlage vor, da wir die Bürgerinitiative beim letzten Mal schon gehört haben und wir auch das Protokoll kennen, dass wir zunächst Herrn Leuschel hören, danach der Bürgerinitiative Gelegenheit geben, ihre Position aus heutiger Sicht darzustellen, und dann zur Aussprache und Nachfragen kommen. – Herr Leuschel, Sie haben das Wort!

Ingulf Leuschel (Deutsche Bahn AG): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete! Sehr geehrte Frau Senatorin! Die Deutsche Bahn AG hatte 1997 die Unterlagen abgeschlossen beim Eisenbahnbundesamt abgeliefert für die Planfeststellung. Wir haben jetzt neuerlich die Planfeststellung bearbeitet und werden alle Unterlagen bis Mai 2008 beim Eisenbahnbundesamt eingereicht haben. Von dem Tag an sind dann nicht mehr wir, die Deutsche Bahn AG, sondern das Eisenbahnbundesamt Herr dieses Verfahrens. – So weit zu dem Stand Dresdner Bahn.

Buckower Chaussee – Frau Eichstädt-Bohlig, ich greife gern auf, was Sie gefragt haben: Die Einrichtung von zwei Seitenbahnsteigen ist platzmäßig möglich, das ist untersucht. Buckower Chaussee ist nicht Bestandteil des jetzigen Planfeststellungsverfahrens, und wir weisen seitens der Deutschen Bahn AG darauf hin, dass es zwischen dem Bund und den beteiligten Ländern Berlin sowie Brandenburg und der Deutschen Bahn AG einen Vertrag gibt über die Einrichtung eines Flughafenshuttels im 15-Minuten-Takt mit 20 Minuten Fahrzeit. Dieses wäre bei einem Halt an der Buckower Chaussee nicht möglich. Deshalb hätten wir eine neue Vertragsgrundlage, was den Flughafenshuttle betreffe.

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Sie haben Ihre Ausführungen ausschließlich auf den Gegenstand des Antrags reduziert. Ich glaube, dass die Diskussion die Planfeststellung, insbesondere die Tunnelproblematik, einbezieht. Vielleicht sollten Sie die Gelegenheit wahrnehmen, auch dazu Stellung zu nehmen.

Ingulf Leuschel (Deutsche Bahn AG): Ich hatte gesagt, dass wir bis Mai alle Unterlagen für die Planfeststellung zum Ausbau der Dresdner Bahn – Planfeststellungsabschnitte 1, 2 und 3, so lauten sie beim Eisenbahnbundesamt – eingereicht haben werden.

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Die Nachfragerunde folgt noch. Wir müssen zunächst einmal zur Kenntnis nehmen, dass Sie sich äußern, wie Sie sich äußern, sehr verehrter Herr Leuschel. – Zunächst herzlichen Dank! – Ich gehe davon aus, dass zu diesem Tagesordnungspunkt ein Wortprotokoll gewünscht wird. – Ich sehe allgemeines Nicken. Dann verfahren wir so. – Nun bitte ich die Vertreter der Bürgerinitiative, ihre Stellungnahme abzugeben. – Bitte schön, Herr Mertins, Sie haben das Wort!

Boto Mertins (Bürgerinitiative Dresdner Bahn): Verehrter Vorsitzender! Meine Damen und Herren! – Wir hätten gern von Herrn Leuschel ein paar Dinge etwas präziser hören wollen, denn es werden über die gesamte Zeit permanent Dinge behauptet, die durch häufiges Behaupten nicht richtiger werden. Wir hoffen, dass Herr Leuschel als Nachfolger von Herrn Debuschewitz in seinem Haus über einige Dinge besser informiert worden ist und vielleicht noch etwas umfangreichere Ausführungen zu den Details machen kann, ehe wir hier möglicherweise erklärend auf die Dinge eingehen müssen.

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Das ist auch ungewöhnlich. Wir führen hier eine Anhörung durch und hören Ihnen erst einmal zu. Fragen stellen wir noch, dessen können Sie sich sicher sein. – Herr Dr. Cromme! Sie haben sich gemeldet. – Bitte schön!

Dr. Franz Cromme (RA der Bürgerinitiative Dresdner Bahn): Ich habe eine Frage an Herrn Leuschel. Es ist von der Bahn immer wieder behauptet worden, man sei in finanziell beengten Verhältnissen.

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Meine Herren! Das ist kein öffentlich veranstaltetes Gespräch zwischen der Bürgerinitiative und der Bahn, sondern eine Anhörung im Ausschuss, und wir bieten durch dieses Verfahren die Möglichkeit, dass Sie sich aus Ihrer Sicht zum Gegenstand äußern. Das hat Herr Leuschel sehr bündig getan, und möglicherweise wollen Sie Ihre, uns in Teilen bekannte Position, noch einmal für die Anwesenden und die Öffentlichkeit kurz zusammenfassen, damit wir ein breiteres Spektrum an Fragen erhalten, als es die Einlassungen von Herrn Leuschel möglicherweise zulassen. Wenn Sie diese Gelegenheit nutzen wollen, dann tun Sie es bitte, sonst stellen wir Ihnen Fragen. Sie können den anderen Anzuhörenden leider keine Fragen stellen. – Herr Dr. Cromme, bitte!

Dr. Franz Cromme (RA der Bürgerinitiative Dresdner Bahn): Ich möchte einen Punkt vertiefen, den insbesondere die Frau Senatorin Junge-Reyer letztes Mal angesprochen hat, nämlich die Frage der Finanzierung, die immer als Engpassfaktor in diesem Entscheidungsbereich hervorgehoben wird. Ich betone noch einmal, dass wir schon seit zehn Jahren dieselbe Meinung wie Frau Junge-Reyer vertreten, dass die Finanzierung grundsätzlich beim Planfeststellungsverfahren rechtlich nicht relevant ist. Es ist rechtlich allein zu prüfen, welche Belange gegeneinander abzuwägen sind, insbesondere die Belange der Bürger und auch des raumordnerisch geschützten Ortskerns von Lichtenrade. Die sind zu berücksichtigen und gegeneinander abzuwägen. Das Geld muss seitens des Bundes zur Verfügung gestellt werden. Nach dem Bundesschieneausbaugesetz ist ausdrücklich festgelegt worden, dass der Bund diese Strecke bauen will und muss. Er kann allenfalls über die Haushaltspläne entscheiden. Berlin ist insbesondere nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz beteiligt. Das will ich ausdrücklich bestätigen. Ich bin gespannt, ob Herr Leuschel dem widerspricht. Ich werde ihn nicht fragen.

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Herr Beck!

Manfred Beck (Bürgerinitiative Dresdner Bahn): Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! – Wir haben uns in den vergangenen zehn Jahren intensiv mit der ganzen Sache befasst. Wir sind erschreckenderweise jetzt im 11. Jahr und immer mit demselben Thema befasst. Wir haben in den Jahren gerechnet und verglichen, was andere Bauvorhaben kosten, und festgestellt, dass alles irgendwie unplausibel ist. Nach Zahlen der

ist. Nach Zahlen der Bahn AG wird der Tunnel für die Dresdner Bahn in seiner langen Bauform, so wie wir sie fordern – vor dem S-Bahnhof Schichauweg bis zur Landesgrenze – mit 690 Millionen € angegeben. Das ist eine Angabe der DE Consult. Wir haben das mit den Kosten von anderen Tunnelbauwerken verglichen und festgestellt, dass das der teuerste Tunnel Deutschlands ist. Wenn wir ihn mit Flughafenschleife Köln-Bonn, die etwa die gleiche Länge hat, vergleichen: Dabei ist ein Intercity-Bahnhof, ein Regionalhalt, eine komplizierte Ein- und Ausfädlung von der Schnellfahrstrecke, und er wird mit 520 Millionen € angegeben. Den City-Tunnel Leipzig hatten wir den Zahlen der Pressestelle zufolge mit 571 Millionen € festgestellt, haben aber inzwischen der „Frankfurter Allgemeinen Zeitung“ entnehmen müssen, dass dieses Tunnelprojekt um 50 Prozent teurer wird, als es veranschlagt war. Ich sehe Herrn Leuschel nicken. Da liegen wir also nicht sehr falsch. Insofern fragen wir uns, warum unser Tunnel so teuer wird. Es wird auch vom Bund als Totschlagargument genommen, indem gesagt wird: Es ist zu teuer.

Wir haben einmal einen Zusammenhang hergestellt. Man spricht immer nur vom Flughafen-Shuttle, der dort fahren soll. Man spricht nicht über die weiterführende Strecke über Blankenfelde hinaus in Richtung Dresden. Eigentlich wird die Dresdner Bahn nur als Flughafen-Shuttle benötigt. Das heißt, man muss es im Zusammenhang mit dem Neubau des Flughafens BBI sehen, und wenn wir einmal die Kosten für den gesamten BBI zusammenfassen – das sind rund 3 Milliarden € einschließlich der Infrastruktur –, würden die Mehrkosten für den von uns geforderten Tunnel gerade ein Prozent dieser Summe ausmachen. Dieses eine Prozent, nämlich die 30 Millionen €, stammen aus dem Hause Stolpe. Die hat er seinerzeit in einem Interview mit der „Welt am Sonntag“ und anderen Zeitungen kundgetan. Nun frage ich mich, woher das große Sträuben kommt. Dieses eine Prozent mehr, diese 30 Millionen € mehr, würden den 50 000 Lichtenratern ihre Lebensqualität erhalten, sie würden den Ort nicht zerschneiden. Es könnte vieles so bleiben wie es ist, und damit wären die Menschen dort zufrieden, und der Ort wäre weiterhin entwicklungsfähig. Ich glaube, es ist auch wichtig, dass wir uns Orte erhalten statt sie kaputt zu machen, und nachher für viel Geld zu sanieren. Ich glaube, das ist ein wichtiger Aspekt, den es zu berücksichtigen gilt, denn allein das Umbauen der S-Bahn, um die Fernbahngleise zu legen, erfordert Aufwendungen in zweistelliger Millionenhöhe. Der Bahnhof Lichtenrade, der in den Achzigerjahren neu gebaut wurde, müsste verschoben werden. Es sind komplizierte Brückenbauwerke erforderlich. Aber das konnten Sie alles in der Broschüre nachlesen, die wir Ihnen am ersten Anhörungstermin im Februar übergeben haben. Deshalb will ich mich nicht wiederholen. Ich bitte, auch das in die Überlegungen einzubeziehen. Ich glaube, der Senat von Berlin hat es gemacht, indem er uns zu verstehen gegeben hat: Jawohl! Wir stehen für das Tunnelprojekt in Lichtenrade. – Dafür sind Ihnen die Lichtenrader dankbar, wenn Sie bei dieser Meinung bleiben. Es gilt jetzt, den Bund zu überzeugen, und da rennen wir gegen Gummiwände. Der Bundesminister für Verkehr gewährt uns keinen Termin, bei dem wir ihm einmal sagen könnten, dass offensichtlich mit unplausiblen Zahlen gearbeitet wird. Wir würden ihm das gern als verantwortlichem Minister vorführen, aber er schweigt. Das finden wir sehr bedauerlich. Wenn sich auch das Eisenbahnbundesamt, das dem Verkehrsminister untersteht, heute nicht äußert und auch kein Vertreter des Bundesministeriums kommt, mache ich mir Gedanken darüber, wie man mit den Landespolitikern und dem Land Berlin vonseiten des Bundes umgeht. Das enttäuscht mich sehr und nicht nur mich, sondern unsere Bürgerinitiative und die Lichtenrader Bürger. – Das soll es erst einmal gewesen sein. Danke schön!

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Vielen Dank, Herr Beck! – Vielen Dank für diese Stellungnahmen. Ich eröffne jetzt die Aussprache. Die Abgeordneten haben jetzt die Möglichkeit, Fragen zu stellen, auf die Sie dann in einem gesonderten Block antworten. – Frau Matuschek hat das Wort. – Bitte schön!

Jutta Matuschek (Linksfraktion): Vielen Dank! – Wir sollten uns darauf konzentrieren, den Anzuhörenden Fragen zu stellen, denn die politische Diskussion haben wir schon beim letzten Mal geführt. Die liegt inzwischen schon protokolliert vor.

Ich möchte gern an Herrn Leuschel einige Fragen richten. Sie sagten, dass im Mai die ergänzenden Planunterlagen eingereicht werden. Können Sie sagen, auf welche Einzelheiten sich diese ergänzenden Planunterlagen beziehen?

Zweite Frage: Die Ergänzungen haben nach Ihrer Meinung Auswirkungen auf eine nochmalige Anhörung. Sehen Sie also ein nochmaliges Anhörungserfordernis? Ja oder nein? Ich weiß nicht, ob Sie diese Frage beantworten können oder ob das allein eine Entscheidung des Eisenbahnbundesamtes ist, aber sie haben viele

Erfahrungen im Abwickeln von Planfeststellungsverfahren, und insofern interessiert mich, ob die Ergänzungen so relevant sind, dass eine nochmalige Anhörung notwendig wäre.

Die gleiche Frage richtet sich an die Bürgerinitiative. Sind Ihnen diese Änderungen schon bekannt geworden. Wenn nicht: Sehen Sie Möglichkeiten – das Anhörungsverfahren ist in den Planfeststellungsabschnitten 1 und 3, so viel ich weiß, noch nicht abgeschlossen –, noch einmal auf die Änderungen zu reagieren?

An den Senat richtige ich folgende Frage: Letztlich muss der Bund die Finanzierung für die dann möglicherweise durch ein Gerichtsurteil festgelegte Planungsentscheidung zur Verfügung stellen. Sind Ihnen inzwischen Aktivitäten auf Bundesebene bekannt – die Frage hatte ich schon einmal gestellt –, mögliche Gelder, die einmal für den Transrapid München vorgesehen waren, für diese Strecke zu verwenden oder andere Finanzmittel, die durch erhöhte Maut-Einnahmen dem Bundeshaushalt zur Verfügung stehen, insbesondere dem Verkehrshaushalt, und dass dadurch eine Entspannung der Finanzdebatte möglich wäre?

Eine Frage an Herrn Leuschel: Das Betriebskonzept für die Nutzung der Schieneninfrastruktur interessiert mich im Detail, weil im Raum steht, es sei nur für den Flughafen-Shuttle. Ich glaube das nicht. Deswegen interessiert mich, welche Züge in welchen Zeitabständen Sie zurzeit für die gesamte Dresdner Bahn – also von Berlin bis Dresden über Schönefeld – in Ihrem Betriebskonzept unterstellen. – Vielen Dank!

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Herr Gaebler!

Christian Gaebler (SPD): Vielen Dank! – Ich kann mir eine kurze Vorbemerkung nicht verkneifen. Herr Leuschel, ich schätze Sie als fachkundigen Gesprächspartner, der für alle Themen ansprechbar ist. Aber das, was Sie hier bisher geboten haben, ist, gelinde gesagt, eine Unverschämtheit, sowohl dem Ausschuss gegenüber als auch den Berliner Bürgerinnen und Bürgern. Uns erst einmal sechs, acht Wochen warten zu lassen, bis Sie – oder jemand aus Ihrem Haus, Sie selbst müssen es nicht unbedingt sein. Es gibt einige Hunderttausend Mitarbeiter bei der Deutschen Bahn – überhaupt die Güte haben, hierher zu kommen. Dann setzen Sie sich hierhin und sagen: Wir haben das beantragt. Es gibt drei Planungsabschnitte – und: Danke! Wir haben das an das EBA übergeben, das jetzt zuständig ist. – Sie wissen genau, dass das EBA gesagt hat, dass es nicht hierher kommen und Auskünfte geben wird. Insofern ist es schön, dass Sie nun sagen, das EBA müsste das eigentlich erklären. Nur, dass Sie als Vorhabensträger nicht in der Lage sind, uns mehr als drei Sätze zu Ihrem Vorhaben zu sagen, ist peinlich für das Unternehmen Deutsche Bahn und tut auch Ihrem Renommee nicht besonders gut. Ich bin sehr enttäuscht darüber, dass Sie die Gelegenheit, das Projekt hier einmal aus Sicht des Unternehmens, das es beantragt hat, darzustellen, nicht nutzen wollen.

Zur konkreten Nachfrage: Vielleicht können Sie wenigstens einmal sagen, welches Volumen Sie sich vorstellen, was das Ganze tatsächlich kostet. Herr Beck und Herr Mertins haben schon angemerkt, dass es offensichtlich Zweifel gibt. Nennen Sie einmal die aktuelle Summe aus Ihrer Sicht. Vielleicht sagen Sie etwas zur Terminkette, die Sie sich vorstellen, und es wäre schön, einmal zu erfahren, was Sie bewogen hat, auf Ge-
deih und Verderb an dieser unterirdischen Lösung festzuhalten. Wenn Sie auch in der zweiten Runde dazu nichts sagen können, frage ich mich ernsthaft erstens: Warum hat die Bahn einen Konzernbeauftragten, wenn er nichts sagt? – und zweitens: Warum haben Sie dieses Planungsverfahren beantragt, wenn Sie offensichtlich nichts damit umsetzen wollen?

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Frau Eichstädt-Bohlig!

Franziska Eichstädt-Bohlig (Grüne): Danke schön! – Als Erstes muss ich auch sagen, dass ich über die Kommunikationsfähigkeit mit einem Landesparlament ziemlich entsetzt bin, von der EBA, aber auch von der Art, wie Herr Leuschel bisher Stellung genommen hat.

Meine konkreten Fragen sind ähnlich, wie sie schon gestellt wurden: Was sind die Kosten für das Projekt, so wie es vonseiten der DB AG und des Bundes geplant wird, mit welchen Mehrkosten? Die Bürgerinitiative hat uns ihre Abschätzung schon beim letzten Mal sehr umfassend vorgelegt. Das fand ich sehr hilfreich, aber ich möchte die geschätzten Mehrkosten für eine Tunnellösung sowohl von der DB AG als auch von der Frau Senatorin hören.

Meine zweite Frage bezieht sich auch auf die Zeit: Wie sieht es aus, wenn der Zeitplan nach der jetzt von Ihnen eingereichten Planung vollzogen wird? Mit welchen Verzögerungen ist zu rechnen, wenn es zu einer Klage durch Vertreter der Bürgerinitiative kommt? Damit ist zu rechnen, das wurde angekündigt.

Meine dritte Frage richtet sich sowohl an Herrn Leuschel als auch an die Senatorin: Wir haben wiederholt vorgeschlagen – um den Bau der S 21 nicht endlos zu verzögern, aber auch um die große Zeitverzögerung nach der Fertigstellung von BBI besser nutzen zu können – nach Hamburger Vorbild eine Duo-Bahn für die gesamte Strecke einzusetzen. Das interessiert mich ernsthaft, und ich will nicht immer nur die übliche Stellungnahme hören: Weil es eben nicht in die Konzernkonzepte passt, will man sich auf so eine technologische Entwicklung gar nicht einstellen.

Meine letzte Frage richtet sich an die Frau Senatorin: Berlin möchte von Bund eine eigentlich unnötige Autobahn, nämlich die Verlängerung der A 100 vom jetzigen Knoten an der Sonnenallee bis zur Elsenbrücke in Treptow finanziert bekommen. Wie wäre es, wenn man auf diesen Bau verzichtet und versucht, mit dem Bund einen Teil des Geldes davon in die Tunnellösung zu verschieben? Dann müsste man sich nicht am Transrapid und dessen unnötigen Kosten und Finanzierungen verkämpfen, sondern hätte für beide Situationen eine bessere Lösung, sowohl für den Verzicht auf den Autobahnbau als auch für das Berliner Nahverkehrsnetz und die BBI-Anbindung.

Dr. Thomas Flierl (Linksfraktion): Herr Ueckert, bitte!

Rainer Ueckert (CDU): Danke! – Ich will es ein bisschen aufgliedern. Vieles ist schon gefragt worden, aber ich habe noch Zusatzfragen. – Es ist bekannt, dass die Ostanbindung des BBI einer Neu- bzw. einer veränderten Planung unterliegt. Von der ursprünglichen Trasse wurde mit dem Argument abgewichen, dass die Erschütterungen für die Bewohner des Ortsteils Bohnsdorf nach der alten geplanten Lage so erheblich wären, dass eine Neuplanung notwendig sei und man einen gewissen Abstand zwischen der Bebauung in Bohnsdorf brauche. Deswegen ist geplant, die Ostanbindung des BBI durch den Bohnsdorfer Wald zu legen. Das wurde mit dem Hauptargument der Erschütterungen beantragt. Die Lage in Lichtenrade ist nicht gerade einfacher, sondern jeder, der sich dort etwas auskennt, weiß, dass es noch schwieriger ist. Die Abstände zur Wohnbebauung – sowohl rechts als auch links, in Bohnsdorf ist es nur eine Seite, in Lichtenrade sind es beide Seiten – noch kürzer sind. Ich frage deshalb Herrn Leuschel – wenn er die Unterlagen im Mai endgültig beim EBA abgegeben hat –, ob er dieses Argument, das für die Ostanbindung des BBI gilt, auch bei der Westanbindung, also bei der Dresdner Bahn, für den Bereich Lichtenrade berücksichtigt hat und in welcher Form. Ich kann mir nur vorstellen, dass es technisch nur lösbar ist, es in einen Tunnel zu bringen. Herr Leuschel, in welcher Weise ist das berücksichtigt worden? Schließlich wollen die Menschen in Lichtenrade nicht anders behandelt werden als in Bohnsdorf.

Das Zweite ist der Zeitplan, nachdem auch schon gefragt worden ist. Wenn dieser Tunnel, der von der Bürgerinitiative und von allen Fraktionen in der letzten Sitzung befürwortet wurde, vielleicht nicht planfestgestellt wird, dann ist mit einer Klage zu rechnen und mit einer erheblichen Verzögerung der Anbindung über die Dresdner Bahn. Welche Überlegungen hat die Deutsche Bahn angestellt, um den BBI, der zwar später fertig wird, aber trotzdem etwas früher, als der Prozess um die Dresdner Bahn zu Ende geht, welche Alternativlösungen hat die Bahn angedacht, um BBI vernünftig an den Hauptbahnhof anzubinden? Es bestehen zwei Trassen: Einmal die Ostanbindung über das Ostkreuz, und es gibt eine Alternative über die Anhalter Bahn. Was wird favorisiert, und mit welcher Frequenz würden eventuell diese Alternativstrecken für welche Zeit belegt werden müssen?

Allein aus den Alternativstrecken resultiert die Frage nach den Mehrkosten. Zeitaufwendigere Anbindung und eventuell zusätzliche, nur vorübergehende Baumaßnahmen sind notwendig, nur weil die Dresdner Bahn nicht angeschlossen ist. Womit rechnet die Deutsche Bahn in Bezug auf diese Kosten und Zeiten?

Als vierten Punkt möchte ich den Regionalbahnhof Buckower Chaussee ansprechen. Herr Leuschel, Sie sagen, dass Sie im 15-Minuten-Takt mit einer Fahrzeit von 20 Minuten zwischen BBI und dem Hauptbahnhof fahren wollen. Das sei vertraglich so vereinbart. In der letzten Zeit haben Herr Dr. Schwarz und Herr

Mehdorn immer wieder gesagt, dass die Fahrtzeit 30 Minuten betragen soll. Ist da eine Änderung eingetreten? Können Sie das klarstellen? Bei 30 Minuten wäre dieses Argument vom Tisch.

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Herr Weingartner!

Albert Weingartner (FDP): Herzlichen Dank! – Ich will das einmal „Demokratie zum Dritten“ nennen. Die Bürgerinitiative ist nun zum dritten Mal hier. Das EBA ist zum dritten Mal nicht hier. Das empfinde ich als bedenklich, und unsere Fraktion verurteilt das Nichterscheinen des EBA ausdrücklich.

Ich habe eine Frage an Herrn Leuschel. Sie wurde zwar schon gestellt, aber ich möchte es noch einmal deutlich machen: Wie wird die Planung in den Unterlagen, die Sie einreichen werden, aussehen? Was werden sie zum Inhalt haben? Welche Trassenführung wird in den Unterlagen stehen?

Nächste Frage: Warum wird das so eingereicht, wie Sie es eingereicht haben? Ich kenne Ihre Antwort noch nicht. Was ist die Begründung gewesen? Ich glaube, verstanden zu haben, dass es nicht wirklich an den Finanzen liegen kann, denn wenn nach gesetzlicher Vorgabe gebaut werden muss, dann muss das Geld auch zur Verfügung gestellt werden. So habe ich es jedenfalls verstanden.

An die Senatorin richte ich die folgende Frage: Ist der Senat und gegebenenfalls das Land Brandenburg bereit – wenn BBI verkehrlich nicht rechtzeitig angebunden werden kann –, für die Schäden den Bund finanziell ins Boot zu holen, um das zu kompensieren? – Vielen Dank!

Dr. Thomas Flierl (Linksfraktion): Frau Eichstädt-Bohlig möchte noch eine Zusatzfrage stellen. – Bitte!

Franziska Eichstädt-Bohlig (Grüne): Ich bitte um Entschuldigung! – Ich hatte die Frage zu unserem eigenen Antrag bezüglich der Buckower Chaussee vergessen. Ich möchte von der Bürgerinitiative wissen, ob das – jenseits des ganzen Streits um die Höhenlage und die Tunnellösung, über den wir hier diskutieren – für den Süden von Berlin von Vorteil wäre, und ich möchte gern eine Stellungnahme von Frau Senatorin Junge-Reyer zu diesem Begehren – Buckower Chaussee als Zusatzhalt – haben, weil eben von Herrn Leuschel gesagt wurde, dass das einen neuen Vertrag erfordern würde.

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Zunächst wird die Senatorin zu den Fragen Stellung nehmen, und dann haben die Anzuhörenden das Wort. Möglicherweise ergeben sich daraus neue Frage. – Frau Senatorin, bitte schön!

Bürgermeisterin Ingeborg Junge-Reyer (SenStadt): Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! – Zunächst zu der Frage der Finanzierung der Dresdner Bahn: Das ist eine Angelegenheit, die nach der Planfeststellung geklärt werden muss. Unmittelbar aus der Planfeststellung ergibt sich die Notwendigkeit zur Finanzierung, und zwar zur Finanzierung des Bauwerks oder der Bauart, die dann planfestgestellt ist. Es gibt keinen Anlass, hier in Aussicht zu stellen, dass das Land Berlin Mittel zur Verfügung stellen würde. Ich sehe auch keine Möglichkeit, den Bund davon zu überzeugen, gegebenenfalls aus anderen zur Verfügung stehenden Mitteln eine solche Finanzierung vorzunehmen, wenn z. B. eine Tunnellösung nicht planfestgestellt wird. Etwas draufzulegen, weil etwas wünschenswert ist, hat es in der Geschichte der Finanzierung von Infrastrukturleistungen noch nicht gegeben. Deshalb lassen Sie uns doch zunächst mit aller Macht, mit aller Kraft und mit aller Überzeugungsmöglichkeit darauf setzen, dass das Eisenbahnbundesamt eine Entscheidung trifft, die sorgfältig abgewogen ist und die nach meiner Einschätzung – – Aber ich kann in ein solches laufendes Verfahren überhaupt nicht eingreifen und auch keine Einschätzung abgeben, weil auch das Land Berlin betroffen ist. Als es z. B. darum ging, die Ergebnisse der Anhörung zu transportieren, dann haben wir das mit größter Sorgfalt getan. Wie Sie wissen, haben wir als betroffenen Träger der öffentlichen Belange ebenfalls eine Stellungnahme abgegeben, die auf eine solche Tunnellösung zielt. Ich halte es deshalb für außerordentlich schwierig, hier schon zu sagen, wir würden – um bei dem Beispiel zu bleiben, das hier genannt worden ist – Mittel aus dem Transrapid für die Finanzierung zur Verfügung gestellt sehen. Für den Fall, dass sich – ich wiederhole mich jetzt – eine solche Tunnellösung als wesentlich kostenträchtiger – davon ist auszugehen – erweisen wird, wäre die Frage zu klären, aus welchen Mitteln im Bundeshaushalt oder auf welcher Weise im Bundeshaushalt Geld zur Verfügung gestellt werden könnte. Lassen Sie uns allerdings die Diskussion um die Mittel des Transrapids nicht so führen, wie wir sie nach meiner Erinnerung

auch schon einmal beim „Jäger 90“ geführt haben. Wie Sie wissen, hat die Bundesregierung den Standpunkt, dass das zweckgebundene Mittel gewesen sind, von denen ich glaube, dass sie wieder der Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung gestellt werden sollten. Aber ob sich die Länder, die unisono diese Forderung erheben, damit durchsetzen? – Ich bin gespannt. Sie ist jedenfalls z. B. bei der Verkehrsministerkonferenz in der letzten Woche gegenüber dem Bundesminister noch einmal vehement wiederholt worden.

Ich glaube, ein Anspruch – wenn ich Sie richtig verstanden habe, Herr Weingartner –, der auf eine wie auch immer geartete Entschädigungsleistung hinauslaufen sollte, wäre – wenn es darum geht, einen Sachverhalt darzustellen, der tatsächlich eine Schuld, eine Verantwortung für etwas Unterlassenes nachweisen müsste, um erst einmal die Grundlage für einen solchen Anspruch zu schaffen – außerordentlich schwierig. Die Zeitleisten, die mir zur Verfügung stehen, zeigen immer wieder, dass sehr pünktlich von der Anhörungsbehörde, gelegentlich parallel arbeitend, die entsprechenden Feststellungen unternommen und zur Verfügung gestellt worden sind. Wenn es dann immer wieder zu Planänderungen gekommen ist und es immer wieder erforderlich war, weitere Nachbarrechte zu berücksichtigen – von dem Erschütterungsgutachten aus dem Jahr 2004, das lange nicht geliefert worden ist, will ich hier gar nicht sprechen –, oder wenn es darum ging, einzelne Betroffene noch einmal anzuhören, dann mag man dies kritisieren und man mag kritisieren, dass nicht zügig genug gearbeitet worden ist. Daraus aber einen wie auch immer gearteten – ich sage es in Anführungsstrichen – Schadensersatz herleiten zu wollen, halte ich auf den ersten Blick rechtlich für schwierig.

Zu der Frage des Regionalbahnhalts Buckower Chaussee – das ist der Tagesordnungspunkt 2 b) – hatte uns die Deutsche Bahn Mitte Februar 2008 mitgeteilt, dass sie bei der Umsetzung der Bestellung des Landes für die Planung und die Vorleistung des Regionalhaltepunktes ein paar Probleme hinsichtlich der Terminkette zum Planfeststellungsverfahren Dresdner Bahn sieht. Wir führen im Augenblick Gespräche mit der Deutschen Bahn, um unser Ziel durchzusetzen, die Umplanungen und die Vorleistungen ohne zeitlichen Verzug zur Terminkette Planfeststellungsverfahren durchzuführen. Das bedeutet, dass wir im Augenblick keinen Grund sehen, der die Deutsche Bahn oder uns daran hindern könnte, sobald wie möglich diesen Halt nicht nur zu finanzieren, sondern ihn auch zu bauen. Wie gesagt: Im Augenblick sprechen wir mit der Deutschen Bahn darüber, wie schnell man sein könnte, aber ein Ergebnis haben wir noch nicht.

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Vielen Dank, Frau Senatorin! – Jetzt haben die Anzuhörenden das Wort.
– Herr Mertins, bitte!

Boto Mertins (Bürgerinitiative Dresdner Bahn): Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Es sind einige Fragen gestellt worden. Änderungen zu den Abschnitten 1 und 3 haben wir nicht zu behandeln. Wir sind nur für Abschnitt 2 zuständig. Wenn in dem Zusammenhang nach unserer Meinung zur Buckower Chaussee gefragt wird, dann wissen wir, dass in der Zeit von Senator Strieder die Planung hinsichtlich der Buckower Chaussee geändert wurde. Sie ist von oben nach unten gelegt worden. Man könnte dort etwas gestalten, zwar mit Verlängerung der Fahrzeit zu BBI – das könnte sein –, aber das steht außerhalb unseres Meinungsbildes. Dass die Fernbahn an der Buckower Chaussee nach unten gelegt worden ist, was das Ganze von 180 000 DM auf 60 000 DM – oder die Hälfte in Euro – verbilligt hat, ist seinerzeit nötig geworden, weil die Straßenführung wegen der Industriebetriebe dort sehr viel günstiger ist.

Aber ich komme konkret auf den Abschnitt 2 zurück. Es wurde nach dem Geschichtskonzept und den Grundsatzfragen hier gefragt. Dazu ist Folgendes zu sagen: Herr Leuschel hat vorhin erwähnt, dass die Arbeit 1997 beendet worden ist. Als wir 1998 das erste Mal ins Ministerium in der Krausenstraße kamen und uns wunderten, dass diese Strecke nicht zu den Verkehrsstrecken Deutsche Einheit erklärt worden war, sondern nur so nebenbei lief, hat man uns deutlich gesagt: Man hatte diese Dresdner Bahn schlicht und einfach vergessen, weil seit 20. Juni 1952 kein Zug gefahren ist. Die damaligen Reichsbahnleute haben gesagt: Das ist nicht so schlimm, die nehmen wir wieder in Betrieb. – Da hat man ihnen gesagt: Nach bundesrepublikanischem Recht müsst ihr jetzt mindestens planfeststellen. – Sie sagten: Ach herrje! Das mussten wir in der DDR nicht. Na, dann machen wir drei kleine Abschnitte daraus, dann merkt es vielleicht keiner. – So ist uns das im Ministerium gesagt worden. 14 Tage später kamen wir zum Verkehrsminister Wissmann nach Bonn. Da wusste dieser Minister von den gleichen Reichsbahnleuten, dass Lichtenrade eine kleine, dörflich weit verstreute Gemeinde sei, wo man durch die Kornfelder fahre und deswegen so billig bauen könne. Wir haben gesagt: Herr Minister, kleine Korrektur: Das war vor vielen Jahrzehnten so. Lichtenrade hat den Status eines Mittelzentrums mit über 53 000 Einwohnern. – Er war einigermaßen erstaunt, ist sogar im selben Jahr zu einer großen Bürgerveranstaltung erschienen und hat dort nicht etwa alles zugesagt, aber erklärt, dass er nun die Dinge prüfen werde, und im Gegensatz zu anderen nicht irgendetwas baue oder nicht. Er wolle keinen Präzedenzfall schaffen, dass er hier Dinge tun müsse, könne oder dürfe, die woanders nicht möglich sind. – Das zu dem Geschichtlichen.

Damit war das Ding als Wiederaufbau in die Landschaft gesetzt, obwohl inzwischen im Planfeststellungsbeschluss der Anhalter Bahn eindeutig zu lesen ist: Im Gegensatz zur Dresdner Bahn, die ein Neubau ist, ist es bei der Anhalter Bahn ein Wiederaufbau, weil es dort immer vier Gleise gegeben hat. Es wissen nicht einmal altansässige Lichtenrader, dass es die einzige Bahnstrecke Berlins ist, die seit 1920 nur zwei Gleise hatte. Im Gesetz steht eindeutig zu lesen: Wenn eine Bahnstrecke wieder in Betrieb genommen wird und durch mindestens ein Gleis oder mehr Gleise ergänzt wird, ist es eine wesentliche Änderung, gleich Neubau. – Damit sind Erschütterungen, Schall und Raumordnungsbestandteile anders zu sehen. Es hätte eine Bauleitplanung geben müssen. Das alles hat es in der Form nicht gegeben. Wenn man dann immer behauptete, die Kosten seien nicht bekannt, so stimmt das nicht. Es ist von der DB AG für 100 000 DM ein Gutachten von Prof. Meidel beschafft worden, in dem das alles im Jahr 1997 und in einer Ergänzung im April 2001 dargestellt worden ist. Aber nicht eine Zahl davon – dieser Prof. Meidel ist der Fachmann nicht nur Deutschlands, sondern Europas für solche Tunnelfragen – ist verwendet worden. Da ich mich mit Schildvortrieb in dieser Stadt beruflich befassen musste – nämlich bei dem Energieversorger –, habe ich einige Vorstellungen davon. Das heißt, die Kosten sind durchaus bekannt.

Durch Herrn Debuschewitz, der vorher Konzernbevollmächtigter war, hatten wir dann die Möglichkeit, bei DE-Consult ein Jahr, vom Jahr 2001 bis zum September 2002 partnerschaftlich die Alternativen zu erarbeiten. Daraus entstanden dreizehn solcher Broschüren, in denen die Alternativen in vierzehn Varianten dargestellt wurden – dreizehn deswegen, weil die ersten zwölf so unvollkommen und fehlerhaft waren, dass wir immer wieder sagten: Das geht so nicht, das muss anders gemacht werden. – Wir sind ein Jahr lang jeden Mittwoch in die Normannenstraße gefahren und haben den ganzen Tag mit den Fachleuten dort gearbeitet. Also, Zahlen gibt es reichlich.

Im Jahr 1999 hat dann anlässlich der Probleme bei der Bahnstrecke Berlin-Hannover der Petitionsausschuss der Bundesregierung Folgendes befunden: Dieses privatwirtschaftliche Unternehmen DB AG hat sich künftig genauso daran zu halten wie andere privatwirtschaftliche Firmen und darf natürlich nicht im Sinne einer Bundesbehörde an Gesetzen und Regeln vorbei bauen. – Es hat den Auftrag der Bundesregierung gegeben, dieses in den Gesetzen entsprechend zu verankern und zu gestalten.

Wir haben dann einer weiteren Geschichte beiwohnen können. Im Jahr 2002 wurde in einem Arbeitsgespräch beim Senator Strieder zwischen Bahn, Bund und Land festgestellt: Nachdem nun über 4 500 Einwendungen vorliegen und wir feststellen, dass diese Form wohl weder politisch noch aus anderen rechtlichen Gründen durchzusetzen sein wird, lassen wir das sein und geben eine Alternative in Auftrag.

Dann geschah etwas Wesentliches: Am 22. März 2002 ist die Lkw-Maut mit der Stimme Berlins nur beschlossen worden, weil Olympiastadion, Museumsinsel und Lichtenrade – – Da hat Klaus Wowereit seine Stimme gegeben, weil das vorher nicht gehen sollte, um die Stadtautobahn auszunehmen. Dazu gibt es Briefe. Einen Brief habe ich sogar lesen können. Leider habe ich ihn nicht. Angeblich sind diese Briefe alle nicht mehr auffindbar, und es will sich keiner mehr recht an diese Geschichte erinnern. Unsere Arbeit wäre also am 22. März 2002 beendet gewesen.

Uns enttäuscht auch, dass das EBA und die Bahn vor diesem Parlament nicht aussagefähig sind. Ich weiß aus meiner Tätigkeit im Aufsichtsrat des Energieversorgers dieser Stadt, dass das Ministerium als Besitzer dieses privatwirtschaftlichen Unternehmens DB AG zu jeder Zeit tätig sein kann, darf und muss, wenn es unrichtige oder fragwürdige Dinge gibt. Das haben wir mit unserem Vorstand bei der Bewag immer wieder tun müssen. Deswegen ist das enttäuschend. Wir werden nicht lockerlassen. Wenn es dazu käme, dass mit allen Mitteln und möglicherweise vor Gericht – vor Gericht und auf hoher See ist man in Gottes Hand – die Dinge doch beschlossen werden, dann passiert Folgendes – Herr Beck hat das vorhin so wunderschön dargestellt –: Der in den 80er-Jahren erst wiedererrichtete Bahnhof Lichtenrade muss für viel Geld nach Westen verlegt werden. Es muss für viele Millionen eine schallgedämmte Brücke am Schichauweg gebaut werden – so nachzulesen in den Unterlagen. Am Bahnhof Lichtenrade müssen elf Betriebe abgerissen werden, sie können nicht mehr existieren. Die Bahnhofstraße wird als Geschäftsstraße zu existieren aufhören, weil zwischen 3 300 und 3 500 Pkws pro Tag durch diese Straße fahren müssten. Damit sind Arbeitsplätze und entsprechende Steuermittel gefährdet. Lichtenrade wird verslumen. Mir sagen die Leute der Wohnbaugesellschaften, die sich rechts und links der Bahn befinden: Dann haben wir eigentlich nur noch den warmen Abriss für die Häuser, weil die Leute, die das finanziell können, wegziehen, wenn dann bis zu 680 Züge pro Tag fahren. – Das ist sogar bei der Großstadt-, Hauptstadt-, Weltstadt-Situation über Berlin, Dresden, Prag, Wien, Budapest durchaus in Ordnung, denn wenn wir die Menschen von der Straße auf die Schiene bekommen wollen, dann brauchen wir diese Strecke unbedingt. Wir waren zu keiner Minute gegen diese Dresdner Bahn, nur für eine vernünftige Bauweise, und die ist unter rechtmäßigen Bauweisen leider nur eingehaust und damit unterirdisch zu bauen. – Das ist die Situation, vor der wir augenblicklich stehen. – Schönen Dank!

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Ich bitte Sie herzlichst, jetzt auf die Fragen, die hier gestellt wurden, Antworten zu geben, denn zu grundsätzlichen Statements war zuvor Gelegenheit. Um das zeitlich nicht zu sehr auszudehnen, bitte ich um Präzision und möglichst Bezugnahme auf konkrete Fragen. – Herr Cromme, bitte!

Dr. Franz Cromme (RA der BI Dresdner Bahn): Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Ich möchte zu den gestellten Fragen hinsichtlich des Zeitplans und der Abschnittsbildung insbesondere rechtlich etwas sagen. Am Rande, außerhalb unserer Zuständigkeit, erlaube ich mir trotzdem zu sagen, dass aus der Sicht Lichtenrades und des Südens von Berlin an sich ein Bedürfnis für einen Regionalbahnhof Buckower Chaussee besteht, der aber meiner Ansicht nach den ohnehin extrem verzögerten Verfahrensablauf nicht stören muss. Es kann weiter entschieden werden, es kann notfalls sogar über unser Verfahren Nummer 2 endlich entschieden werden. Herr Leuschel hat eben gesagt, dass im Mai alles auf dem Tisch liegt. Dann soll man endlich entscheiden. Man kriegt doch rote Ohren, wenn man sich das anguckt. Die Sachen liegen auf dem Tisch, und dann werden diese Dinge immer als Störmanöver angesehen. Die Abschnitte sind unserer Ansicht

Ansicht nach im jetzigen Verfahrensstadium trennbar. Das ist nicht ganz einfach, denn wir haben schon vor zehn Jahren schriftlich – ich selbst – darauf hingewiesen, dass es hier durchaus springende Punkte gibt, nicht bei der Buckower Chaussee, sondern beim Schichauweg. Der Schichauweg ist ein Punkt, wo die Alternativen alle empfindlich eingreifen. Hier wäre ein Problem gewesen. Aber hierzu ist seitens der Bahn ausdrücklich – auch schriftlich – festgestellt worden, dass sie nicht gebunden ist. Sie kann die Baumaßnahmen erst beginnen, wenn über alle Abschnitte entschieden worden ist. Aber die Verfahren sind rechtlich voneinander unabhängig. Sie müssen nachher nur harmonisiert werden.

So haben wir das bisher hingenommen. Bei der Frage Schichauweg ist dann zu berücksichtigen, was Herr Mertins hinsichtlich der Kosten gesagt hat. Wir haben uns auf diese Dinge vorbereitet. Es gibt schon entsprechende Bausteine in unserer Klageschrift, denn wir werden dann mit drei Musterklagen die 3 000 Einwendungen im Bereich der Bürgerinitiative – es gab noch 1 000 andere – vertreten. Es wäre ein Beitrag, den das Land Berlin doch noch leisten könnte – vom Geld haben wir schon geredet –, dass man darauf dringt, dass die Verfahren jetzt weitergehen. Man könnte, wenn man so guten Gewissens ist, wie sich die Bahn trotz ihrer ständigen Änderungen immer gegeben hat, jetzt eine Entscheidung zum Verfahrensabschnitt 2 – Lichtenrade – treffen. Ich habe immer den Eindruck, als wenn die Bahn selbst ein schlechtes Gewissen hätte oder sich mulmig fühlt, weil sie immer wieder drauf hinweist – wir haben das intern auch gehört –, wir müssten erst Abschnitt 1 und 3 erledigen. Wir meinen, nach der langen Diskussion sollte Berlin darauf drängen, dass nunmehr das Verfahren für den Abschnitt 2 durchgeführt wird.

Zur Finanzierung weise ich darauf hin – da stimmen Frau Junge-Reyer und ich überein –, dass sie rechtlich nicht relevant ist. Für die Politik ist die Finanzierung ein kleiner wichtiger Hintergrundpunkt. Für die Finanzierung ist aber außer dem Transrapid bei der Bahnreform, die als kleine Bahnreform vielleicht doch durchkommt, auch ins Gespräch gekommen, dass von den 5 Milliarden ein Drittel für verstärkten Lärmschutz ausgegeben werden soll. Wenn man sich schon rechtlich schwertut, dann sollte man wenigstens diesen Zielen Rechnung tragen. Die Finanzierung könnte auch aus dem Bargeld der Bahnreform erfolgen, obwohl rechtlich schon eine Verpflichtung dazu besteht.

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Vielen Dank, Herr Dr. Cromme! – Herr Leuschel, bitte!

Ingulf Leuschel (DB AG): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Ich versuche jetzt, die Fragen zu beantworten und hoffe, nichts übersehen zu haben bei der Vielfalt der Informationen, die hier ausgetauscht wurden.

Ich komme auf die Fragen von Frau Matuschek. Im Prinzip ist es die alte Planfeststellung, aber es müssen ergänzende Planunterlagen erstellt werden, weil sich rechtliche Rahmenbedingungen bei Schall und Erschütterung geändert haben. Deshalb werden und wollen wir im Mai dieses Jahres fertig sein. Ob es eine Anhörung gibt und um was es dabei geht, Frau Matuschek, das ist Sache des Eisenbahnbundesamts, und für diese Behörde kann ich hier nicht sprechen. Das Betriebskonzept sieht den Flughafenshuttle, den Fernverkehr nach Dresden und den Regionalverkehr in Richtung Wünsdorf, Zossen vor.

Herr Gaebler, Sie hatten nach der Zeitschiene gefragt. Wir gehen davon aus, dass wir, wenn ein rechts-gültiger Planfeststellungsbeschluss vorliegt – da sind wir aber nicht im Verfahren –, drei Jahre brauchen, um die Dresdner Bahn zu erstellen. Zu Ihrer dezidierten Frage, warum oberirdisch gebaut werden soll: Das ist Sache des Bundes. Der Bund finanziert die oberirdische Lösung. Die Finanzierung ist Sache des Bundes und nicht der Deutschen Bahn AG. Ansonsten hat Frau Senatorin zur Finanzierung schon einiges gesagt.

Frau Eichstädt-Bohlig, die Verzögerung bei einer Klage vermögen wir nicht einzuschätzen, da sind die Juristen gefragt. Wenn geklagt wird, geht es zum Gericht, und wann das abgeschlossen ist, dazu kann die Deutsche Bahn nichts sagen. Ob es ein halbes Jahr, ein Jahr oder anderthalb Jahre dauert, das wissen wir nicht. Um Herrn Mertins zu zitieren: Vor Gericht und auf hoher See ist man in Gottes Hand. – Darauf kann ich Ihnen keine Antwort geben.

Gern möchte ich noch zwei Sätze zur Duo-Bahn sagen. Es ist nicht richtig, dass sie nicht ins Konzernkonzept passt. Sie hatten dieses Wort verwendet. Wir haben Duo-S-Bahnen – ich rede im Plural. Nicht nur in Hamburg, sondern auch in Karlsruhe sind das Fahrzeuge der Deutschen Bahn AG. Ich möchte den Zeit-

rahmen jetzt nicht sprengen. Natürlich kann man Zwei-System-Fahrzeuge einsetzen. Aber die Frage ist, wo man es macht. Würde man es in Berlin machen, egal wo, dann müssten Sie, wenn Sie an eine Relation Innenstadt-Flughafen denken, sehr aufwendige Kreuzungsbauwerke bauen. Wenn Sie – rein theoretisch – von Wedding kommend irgendwo in den Nord-Süd-Tunnel der Fernbahn fahren wollen, können Sie die S-Bahn da nicht mit dem Kran hinüberheben. Da müssen aufwendige Brückenbauwerke geschaffen werden. Dasselbe gilt auch im Süden. Es ist also nicht allein die Frage, ein Fahrzeug zu beschaffen, das Strom aus der Stromschiene und aus der Fahrleitung nehmen kann – und insofern übrigens schon teurer ist als ein normales Fahrzeug, das haben wir wieder einmal leidvoll bei Hamburg-Stade erfahren müssen –, sondern man muss sich auch mit der Frage auseinandersetzen: Wie fädelt man wo eine solche S-Bahn ein und aus? – Unbeschadet dieser Frage mussten wir schon bei der WM 2006 lernen, dass sich aufgrund der verschiedenen Abhängigkeiten des Fernverkehrs nach München, Hamburg, Stralsund, Erfurt usw. plus Regionalverkehr kein sauberer 20-Minuten-Takt zwischen Gesundbrunnen und Südkreuz mit einer Art S-Bahn – wir hatten ja Fahrzeuge aus München und Hannover besorgt – konstruieren ließ. Das wäre aber die Voraussetzung für eine Duo-Bahn. Bedenken Sie bitte, dass die S-Bahnäste außen fast alle eingleisig sind und dort auch wieder Abhängigkeiten entstehen. Das wollte ich klarstellen. Wir diskutieren es nicht aus, aber so einfach, wie es sich mancher vorstellt, oder wie in Karlsruhe mit der Straßenbahn, wo man mal eben so rüberfährt, geht es leider hier in Berlin nicht. Aber das hat bestimmt nichts – das möchte ich deutlich herausstellen – mit einem Konzernkonzept zu tun. Wo Kunden sind und wo wir im Nahverkehr beauftragt werden, Zugkilometer zu fahren, freuen wir uns darüber. Das ist nicht das Thema.

Herr Ueckert, zu Ihrer Frage in Richtung Bohnsdorf: Mir ist nicht bekannt, dass es für die Ostanbindung eine neuere Planung gibt als die, die jetzt betrieben wird. Wir lesen zwar auch Zeitung, aber die Planung als solche ist bis heute, 21. April, nicht auf eine Trasse verändert worden. Das ist mir nicht bekannt. Es gibt dort Ideen, man kann in der Zeitung etwas lesen. – [Dr. Franz Cromme (RA der BI Dresdner Bahn): Es gibt den Begriff der schleichenden Planung!] – Das ist richtig, aber im Moment gehen wir davon aus, dass wir die Planung, die in Abstimmung mit den Ländern Berlin und Brandenburg vorgesehen war, so umsetzen. Eine politische Änderung ist bei uns nicht bekannt.

Was geschieht, wenn der Flughafen in Betrieb geht und die Dresdner Bahn nicht zur Verfügung steht? Da gibt es eine Arbeitsgruppe beim Senat. Daran sind der Flughafen und die Deutsche Bahn AG beteiligt. Dort hat man sehr intensiv gearbeitet. Das endgültige Ergebnis, der Bericht, liegt noch nicht vor. Es ist zunächst einmal zwischen allen Beteiligten Stillschweigen vereinbart worden, bis der Bericht vorliegt. Ich kann Ihnen aber so viel zusagen, weil Sie danach gefragt haben: Mehrkosten für Baumaßnahmen sind darin nicht behandelt, weil zusätzliche neue Baumaßnahmen nicht vorgesehen sind. Es wird untersucht, wie man dort fahren kann.

Dann sind wir bei dem Punkt, den Sie, Herr Ueckert, ansprachen: 30 Minuten Fahrzeit würden gelten, wenn man über die Anhalter Bahn fährt. Die 20 Minuten Fahrzeit gelten für die Dresdner Bahn. Wenn die Dresdner Bahn bei Inbetriebnahme von BBI nicht zur Verfügung steht, muss man – über welche Wege, in welchem Takt und mit welchen Fahrzeugen dann auch immer – anders zum Flughafen fahren. Die Grundlage des Vertrags allerdings zwischen den Ländern, dem Flughafen und der Bahn ist der 15-Minuten-Takt in 20 Minuten Fahrzeit auf der Dresdner Bahn.

Herr Weingartner, die Planung ist wie 1997 die oberirdische. Die drei Abschnitte werden unabhängig durchgeführt, das ist richtig. Aber wir werden im Mai fertig sein. Wir schreiben jetzt den 21. April. Insofern kommen wir dort zu einem Ende, und das EBA kann dann weiter damit umgehen. – Ich bilde mir ein, einigermaßen alles beantwortet zu haben. Wenn nicht, bitte ich um Nachsicht. Wenn irgendetwas bei mir untergegangen ist, dann beantworte ich gern eine Zusatzfrage.

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Jetzt ist Herrn Beck aufgefallen, dass er noch eine Frage beantworten will. Ich hoffe, das wird auch die Beantwortung einer Frage. – Bitte schön!

Manfred Beck (BI Dresdner Bahn): Sie hatten vorhin gefragt, wie weit wir mit der Buckower Chaussee sind. Herr Mertins hat es schon gesagt: Wir haben uns mit diesem Thema nicht intensiv befasst, weil es nicht zu unserem Planfeststellungsabschnitt gehört. Deshalb können wir dazu keine offizielle Meinung abgeben.

Wir sind aber der Meinung, dass es sehr sinnvoll wäre, dort einen Verkehrshalt einzuführen, weil dann die östlich und westlich liegenden Stadtteile dichter an den Flughafen angebunden würden und die Fahrgäste nicht erst mühsam zum Südkreuz fahren müssten.

Ich habe eine Frage zum Thema Ostanbindung. Da haben wir, glaube ich, ein Defizit. Ich bin sehr wohl der Meinung gewesen, dass in Bohnsdorf im Nachhinein Änderungen an der Linienführung vorgenommen worden sind – wir müssten uns da sehr täuschen – aufgrund von praktischen Fahrversuchen, die man dort mit einer Diesellok durchgeführt hat. Man hat festgestellt, dass die Erschütterungen weitaus höher sind als ursprünglich prognostiziert. Daher leiten wir unsere Annahme, dass die Erschütterungsberechnungen für Lichtenrad auch falsch sind und unterbewertet worden sind, wie wir es teilweise bei der Anhörung schon nachgewiesen haben, und dass dort mit Ausnahmestoff gearbeitet wurde. In Bohnsdorf soll doch die Trasse um 250 m von der Wohnsiedlung entfernt verlegt werden. Wenn ich jetzt das Gegenteil hier höre, dann habe ich irgendetwas versäumt. Ich bitte, Herrn Leuschel danach zu fragen.

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Ich muss noch einmal auf das Rollenverständnis aufmerksam machen. Wenn Herr Leuschel das jetzt gleich auflösen kann, dann sei das gestattet. – Bitte, Herr Leuschel!

Ingulf Leuschel (DB AG): Als angefangen wurde, in Bohnsdorf zu planen, hat man sich Verschiedenes angeguckt. Was jetzt betrieben wird, ist seit 1. Januar 2007 die Planung. Das hat sich seitdem nicht geändert.

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Dann schlage ich vor, dass wir jetzt noch einmal eine Fraktionsrunde machen und es dann dabei bewenden lassen, um auch zu unseren anderen Tagesordnungspunkten kommen zu können. – Frau Matuschek, bitte!

Jutta Matuschek (Linksfraktion): Herr Leuschel! Ich hatte gehofft, dass hinsichtlich der Planungsänderung ein bisschen konkreter geantwortet werden kann. Dass sich die rechtlichen Rahmenbedingungen geändert haben, reime ich mir zusammen: Sie nehmen auf die EU-Richtlinie für Umgebungslärm, Luftschadstoffe und was weiß ich, was da noch alles im Raum steht, Bezug. Aber wie hat sich das konkret auf den Planungsantrag ausgewirkt? Mussten dort neue Schallgutachten, Erschütterungsgutachten, Luftschadstoffgutachten oder was auch immer in Auftrag gegeben werden? Mir ist der konkrete Gehalt der nachzuliefernden Änderungsbestandteile nicht ganz klar geworden.

Zum Betriebskonzept: Dass da Fernbahn, Regionalbahn und S-Bahn fahren sollen, das wissen, glaube ich, alle im Raum. Wir wissen nur nicht, wie viele Züge und in welchen Zeiten. Insofern wäre das eine Gelegenheit zu sagen: Die S 2 fährt nach Blankenfelde im 10-Minuten-Takt, 5-Minuten-Takt, 20-Minuten-Takt, die Regionalbahn über Schönefeld in dem und dem Takt, sind zusammen soundso viele Züge pro Tag, die dort auf der Strecke fahren. – Das würde uns die Diskussion etwas erleichtern. Bei der Fernbahn genauso: Fahren alle Fernbahnzüge nach Dresden erst über Schönefeld oder nicht? Solche Fragen stehen im Raum, und es wäre die Gelegenheit, darauf so konkret wie möglich Bezug zu nehmen und dann vielleicht auch zu sagen, wie viele Züge am Tag auf dem Abschnitt in Lichtenrade auf den Gleisen zu erwarten sind.

Eine Frage, die den Bauablauf angeht: Welche Auswirkungen für die vorhandene S-Bahn würden sich durch den Bau der Dresdner Bahn im Bauablauf ergeben? Welche Sperrzeiten sind notwendig, um die Bauarbeiten dort realisieren zu können? – Damit man einen Anhaltspunkt hat, wie weit die Verkehrsbedürfnisse und -verhältnisse beeinträchtigt werden.

Eine Frage noch an die Senatsverwaltung: Gibt es schon Vorgespräche – ich nehme an, dass es sie gibt – über nötige und mögliche Kreuzungsvereinbarungen im Zuge der Dresdner Bahn? An welchen Kreuzungspunkten muss es eine Kreuzungsvereinbarung geben, und wie weit sind da jetzt schon Vorgespräche geführt worden? Wir wissen auch: Wenn durch Klage oder Entscheid des EisenbahnBundesamtes eine Tunnelvariante käme, würde sich daraus ein anderes Erfordernis für Kreuzungsvereinbarungen ergeben. Das hätte ich auch gern dargestellt. – Danke!

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Herr Gaebler, bitte!

Christian Gaebler (SPD): Herr Leuschel! Sie haben auf meine Frage nach den Kosten und Differenzen nichts gesagt, sondern auf den Bund verwiesen. Ich bezweifle ein wenig, dass das Bundesverkehrsministerium selbst Kostenschätzungen angestellt hat. Da Sie als Bahn der Vorhabenträger sind – jedenfalls hatte ich es bisher so verstanden, dass nicht der Bund der Vorhabenträger ist, sondern die Deutsche Bahn AG –, muss die Deutsche Bahn AG für sich erst einmal eine Entscheidung getroffen haben, mit welchem Konzept sie in diese Planfeststellung gehen will und was ihre Vorzugsvariante ist. Insofern möchte ich von Ihnen wissen: Haben Sie die Tunnellösung mit untersucht? Ist sie betriebstechnisch in Ordnung? Oder ist das schon an anderen Kriterien in Ihrem Haus gescheitert? Haben Sie beim Bund beide oder mehrere Varianten vorgelegt? Wie ist dort die Kostenentscheidung gefallen? Wenn ich mich recht entsinne, wird das nicht hundertprozentig aus Bundesgeldern, sondern teilweise auch aus Bahnmitteln finanziert. Insofern kann es nicht sein, dass der Bund generell sagt, wofür Sie Ihre Mittel verwenden oder nicht. Vielleicht können Sie diesen ganzen Vorgang noch etwas transparenter machen, denn so, wie Sie es jetzt geschildert haben, kann es nicht ganz stimmen.

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

Franziska Eichstädt-Bohlig (Grüne): Eines habe ich vielleicht im entscheidenden Moment nicht richtig mitbekommen: Ist das jetzt auf der Grundlage Neubau/Ausbau oder auf der Grundlage Wiederinbetriebnahme? – [Zuruf] – Nach wie vor Wiederinbetriebnahme! Es hat also keine Änderung der Rechtsgrundlage gegeben, auf der das ganze Verfahren aufbaut. Das ist eine wichtige Auskunft.

Dann interessiert mich genauso: Werden mehrere Varianten in der Planfeststellung als Alternativen geprüft? Sind die Varianten Tunnel, ebenerdig und ggf. auch Trog überhaupt Gegenstand als Alternativen im formalen Verfahren?

Dann möchte ich von der Bürgerinitiative noch einmal deutlich hören, ob Sie, wenn es bei der Variante ebenerdig bleibt, zu klagen gedenken. Das gehört auch noch einmal hier in den Raum.

Zur Kostenfrage nehme ich erst einmal zur Kenntnis, was Frau Junge-Reyer gesagt hat: Darüber wird erst geredet, wenn die Planfeststellung fertig ist. – Das soll mir recht sein. Aber, Frau Senatorin, Ihre Antwort zum Halt Buckower Chaussee, habe ich rein akustisch nicht ganz verstanden. Hieß das, um keine Zeit zu verlieren, wollen Sie diesen Regionalbahnhof nicht ins Verfahren bringen? Oder hieß das, Sie wollen ihn ins Verfahren bringen, aber nur unter der Bedingung, dass es keine größere Zeitverzögerungen gibt – so, wie Herr Cromme das eben auch ausgesprochen hat?

Last but not least eine politische Anmerkung: Wir befinden uns nicht nur auf hoher, sondern auf höchster See. Wir können damit rechnen, dass dieses Verfahren sehr viel länger dauern wird als die BBI-Fertigstellung, bei der durchaus auch noch mit Verzögerungen zu rechnen ist. Es wird noch eine sehr schwierige Zeit, bis dieses Projekt überhaupt in trockenen Tüchern ist. Ich halte das für sehr problematisch. Ich muss an die Zeitverzögerung erinnern, die sich durch Liegenlassen vonseiten des Senats in vergangenen Jahren ergeben hat. Sie wird sich in Zukunft enorm rächen. Das muss man auch noch einmal politisch bewerten.

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Jetzt als Gast in unserem Ausschuss der Bahnexperte Herr Zimmer. – Bitte!

Nicolas Zimmer (CDU): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Ich mache es auch kurz und stelle nur eine „halbe Frage“. Ich bin zwar kein ausgewiesener Bahnexperte, versuche aber immer wieder, auch in der Politik den gesunden Menschenverstand zu nutzen. Ich muss deswegen genau an das anschließen, was der Kollege Gaebler und die Frau Kollegin Eichstädt-Bohlig schon gefragt haben. Wenn Sie, Herr Leuschel, sagen: Die Bahn baut das, was der Bund finanziert. –, dann ist es so: Der Bund entscheidet, was er finanziert, auf der Grundlage dessen, was die Bahn ihm vorlegt. So herum ist es richtig und nicht anders. Ihr Unternehmen macht dem Bund einen Vorschlag, möglicherweise mit alternativen Varianten, und unterlegt ihn mit Zahlen. Die Frage, wie hoch die realen Kosten für den Tunnel sind, insbesondere in Relation zu den anderen Tunnelbauten, die in den vergangenen Wochen, Monaten und Jahren in Deutschland fertiggestellt wurden, ist unbeantwortet geblieben. Es ist nämlich deutlich geworden – auch aus den Unterlagen des ersten Planfeststellungsverfahrens –, dass die Bahn dazu neigt, das Umfeld der planerischen Feststellung kreativ auszulegen. Da fehlen dann Häuser oder notwendige Schallschutzmaßnahmen, damit man die Kosten senkt. Es ist also, so gesehen, für mich nicht fernliegend, dass in einer alternativen Variante Kosten hochgerechnet werden. Deswegen frage ich: Sind Sie bereit, durch einen unabhängigen Gutachter die Kostenkalkulation für beide Alternativen überprüfen und auf dieser Grundlage dann ggf. auch ein alternatives Planfeststellungsverfahren durchführen zu lassen? Oder berufen Sie sich nur auf das, was Sie innerhalb des Hauses ausgerechnet haben? Das scheint mir ziemlich beliebig zu sein nach den Erfahrungen, die man mit der Bahn AG gemacht hat.

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Danke für die „halbe“ Frage! – Herr von Lüdeke, bitte!

Klaus-Peter von Lüdeke (FDP): Das geht in die gleiche Richtung, ich richte die Frage aber an Frau Junge-Reyer, weil wir ein bisschen die Bälle hin- und herwerfen. Herr Leuschel sagt – im Grunde genommen für mich nachvollziehbar –: Wir bauen, was bestellt ist. – Bestellt ist, offensichtlich durch den Bund – der Bund finanziert –, die oberirdische Lösung. Das ist sicherlich auch dem Senat im Vorfeld nicht ganz unbekannt geblieben. So würde ich gern wissen: Wenn Sie davon Kenntnis hatten, dass der Bund die oberirdische Lösung finanziert, wie sind Sie dann beim Bund vorstellig geworden? Haben Sie Aktivitäten entwickelt, um den Bund im Sinne der Lichtenrader Bürger von dieser Lösung abzubringen? Das würde ich gern direkt aus Ihrem Munde hören, damit wir dieses gegenseitige Versteckspiel vielleicht auflösen können.

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Herr Weingartner!

Albert Weingartner (FDP): Meine Frage geht in eine ähnliche Richtung wie die von meinen beiden Vorrednern. Warum – das hatten Sie in der ersten Runde nicht beantwortet – hat die Bahn so geplant, wie sie geplant hat? War es eine politische Vorgabe, dass die Planung nur oberirdisch geschehen darf? Oder haben Sie sich nach den rechtlichen Vorgaben gerichtet, die – nach Ihrer Auffassung – durchaus ermöglichten zu sagen: Wir können durchaus zwei oder drei zusätzliche Gleise legen. Das ist eine Wiederinbetriebnahme. So verhalten wir uns, so planen wir, und das legen wir dem Bund vor. – Das ist die erste Frage, noch aus der ersten Runde.

Dann habe ich zur Buckower Chaussee die Frage: Um wie viele Minuten würde sich die Fahrzeit aus der City zum Flughafen verlängern, wenn man in der Buckower Chaussee stoppen würde? – [Zuruf] – Drei Minuten! – Danke schön!

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Herr Ueckert!

Rainer Ueckert (CDU): Herr Leuschel, ich muss nachfragen, weil nicht alle Fragen von mir beantwortet worden sind. Mir ging es insbesondere um das Erschütterungsargument, das Sie so ein bisschen vom Tisch gewischt haben. Wie haben Sie darauf bei den Planfeststellungsvorlagen, die Sie eingereicht haben, in Lichtenrade technisch reagiert? Welche Maßnahmen haben Sie getroffen, um den neuesten Anforderungen, die Erschütterung betreffend, gerecht zu werden? – Das ist die technische Frage.

Bei meiner anderen Frage hat Herr Beck schon eingehakt. Ich habe hier einen Zeitungsartikel aus dem „Tagesspiegel“ vom 7. August 2007. Darin ist von Herrn Kurbjuweit, der auch hier im Raum ist, sehr gut recherchiert worden – das entspricht den Tatsachen –, dass die Ostanbindung vom Hauptverfahren abgetrennt worden ist. Wenn Sie jetzt sagen, seit 1. Januar 2007 haben Sie da andere Pläne, dann ist das richtig, heißt aber nicht, dass die Aussage, die ich vorhin getroffen habe bzw. die Herr Beck getroffen hat, dass die Pläne geändert werden mussten und jetzt nachträglich noch einmal planfestgestellt werden, genau aus dem Grund neu aufgerollt wurden, weil die Erschütterungen nicht berücksichtigt wurden, falsch war. Es heißt bei Herrn Kurbjuweit im „Tagesspiegel“ wörtlich:

Die Pläne mussten angepasst werden, weil die vorgesehene Trasse zu dicht am Ortsteil Bohnsdorf war. Erschütterungen durch den Zugverkehr waren nicht ausgeschlossen. Jetzt ist der Schienenstrang weiter nach Süden gerückt.

Also, es ist sehr wohl eine Änderung vorgenommen worden. Es sollte hier nicht im Raum stehen bleiben, dass das schon immer so war, sondern es ist genau aus dem Grund geändert worden, den ich nannte, nämlich wegen der Erschütterung. Deswegen möchte ich bitte auch wissen, wie Sie darauf bei der Dresdner-Bahn-Trasse in Lichtenrade technisch Rücksicht genommen haben.

Meine zweite Frage, die noch nicht beantwortet worden ist, betrifft die Ostanbindungsalternative. Sie sprachen davon, dass Sie, wenn Sie über die Anhalter Bahn fahren, nur eine Fahrzeit von 30 Minuten erreichen können. Irgendwelche besonderen Bauten sind dafür nicht notwendig. Sie kommen in 30 Minuten, wie Sie sagen, über die Alternativstrecke Anhalter Bahn. Aber was ist mit der Ostanbindung? Welche Fahrzeiten würden sich ergeben, wenn Sie über Ostkreuz fahren müssen? Würde das auch ohne weitere Baumaßnahmen machbar sein?

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Das waren jetzt die Fragen der zweiten Runde. – Sie richteten sich ausschließlich an Herrn Leuschel. – Bitte schön!

Ingulf Leuschel (DB AG): Zu den Zügen, Frau Matuschek: Die S-Bahn ist bis Lichtenrade im 10-Minuten-Takt, bis Blankenfelde im 20-Minuten-Takt vorgesehen. Der Fernverkehr nach Dresden ist mit einem Stundentakt unterstellt, der Flughafenshuttle mit dem Viertelstundentakt und der Regionalverkehr – je nachdem, was die Länder Berlin und Brandenburg bestellen, das ist ja nicht Sache der DB – meines Wissens auch im Stundentakt, wie er dort heute ist. Das Betriebsprogramm ist unterstellt worden.

Zur Frage, was sich konkret geändert hat: Es haben sich rechtliche Rahmenbedingungen in den Bereichen Schall und Erschütterung geändert. Was das genau ist, kann ich Ihnen hier nicht beantworten. Ich kann nur Ihnen, Frau Matuschek, und Ihnen, Herr Ueckert, sagen, dass die Untersuchungen genau nach den technischen rechtlichen Vorgaben vorgenommen werden. Ich kann Ihnen das gern nachreichen, weil ich Ihnen das im Moment nicht dezidiert darstellen kann. Aber wir werden uns da selbstverständlich in dem rechtlichen Rahmen bewegen, und das kann man nachher auch in der Planfeststellung nachvollziehen. Es geht da, wie ich von meinem Kollegen gerade gesagt bekomme, um die Planung der Schutzschicht im Bahndamm, um besohlte Schwellen, um eingespannten Oberbau nach örtlichen Notwendigkeiten und dergleichen mehr. Das wird nach dem aktuell gültigen Gutachten gemacht.

Die Kosten dieser ganzen Baumaßnahme Dresdener Bahn, Herr Gaebler, wird vor Abschluss der Planfeststellung in den Unterlagen, die wir jetzt einreichen, auf 450 Millionen € geschätzt. In der Planfeststellung werden wir dem Bund Alternativen aufzeigen müssen. Auf die kann ich nicht weiter eingehen.

Herr Zimmer! Wir lernen es überall, dass andere Tunnel teurer werden. Über Leipzig liest man allerhand in der Presse. Der Tunnel in Leipzig wird nicht von der DB gebaut. Der Schloss-Röttgen-Tunnel in Köln, der gern als Vergleich herangezogen wird, ist dort auf einer grünen Wiese gebaut worden. Zumindest bestand kein anderer Verkehrsweg nebenher – wie in Lichtenrade –, der zeitweise beeinträchtigt wurde.

Damit komme ich zu Ihrer Frage, Frau Matuschek: Wenn die Dresdner Bahn gebaut wird, egal wie, wird es Beeinträchtigungen für den S-Bahnverkehr geben. Das ist genauso, wie wir es jetzt beim Ostkreuz haben. Es wird dort Wochenendunterbrechungen oder vielleicht auch länger Unterbrechungen geben. Es gibt aber noch keinen feststehenden Bauablaufplan, sodass ich sagen könnte, wie, wo und wann die S-Bahn unterbrochen

sein wird. Sie haben außerdem die Frage gestellt, welche Fernzüge fahren werden: Es gibt für die Jahre 2011 bis 2013 noch keinen konkreten Fernfahrplan bei der DB AG. Gerade was die Strecke nach Dresden angeht, hängt das auch von den Verhandlungen mit unseren tschechischen, ungarischen und österreichischen Partnern ab. Aber wir haben den Stundentakt unterstellt.

Das Fahren über die Ostanbindung hatten Sie angesprochen, Herr Ueckert. Wenn die Ostanbindung da ist, kann man selbstverständlich auch über den Ostweg fahren. Wir müssen nur wissen, dass wir bis 2014 erhebliche Einschränkungen im Bereich Ostkreuz haben werden. Auch da sage ich nicht zu viel und greife der Arbeitsgruppe nicht zu sehr vor, wenn ich sage, dass auch das Fahren von der Berliner Innenstadt in Richtung Flughafen über die Ostanbindung etwa 30 Minuten dauern würde.

Zu der Frage von Ihnen, Herr Weingartner und Herr von Lüdeke: Die DB AG ist gegenüber unserem Eigentümer, dem Bund, verpflichtet, die kostengünstigste Planung vorzulegen und umzusetzen. – [Zuruf] – Rechtlich zulässig!

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Herr Mertins, bitte!

Boto Mertins (Bürgerinitiative Dresdner Bahn): Frau Matuschek hatte nach den Zugzahlen gefragt. Das wurde auch von Herrn Leuschel beantwortet. Aber sie kann mit dieser Antwort nichts anfangen. In dem Papier der DB AG ist zu lesen, dass ursprünglich beabsichtigt war, 680 Züge aller Arten in 24 Stunden fahren zu lassen; das würde bedeuten, alle 2,12 Minuten ein Zug. Das ist bei der Anhörung auf 634 Züge zurückgenommen worden, weil man die Behauptung in den Raum gestellt hat, nach 23 Uhr und vor 5 Uhr morgens würde von BBI kein Zug fahren. Wir haben dann bewiesen: Selbst wenn jetzt das Nachtflugverbot geändert wird, müssten, wenn der letzte Fluggast um 23 Uhr ankommt, bis 24.30 Uhr in jedem Fall Züge fahren. Und wenn man heute anderthalb bis zwei Stunden vorher am Flughafen sein muss, muss man also schon um 3.30 bzw. 4 Uhr am Flughafen sein. Das heißt, diese Zahlen sind unsinnig. Die erstgenannten und gedruckten Zahlen auf dem Planfeststellungsverfahrenspapier mit 680 Zügen sind realistisch: Alle 2,12 Minuten ein Zug durch Lichtenrade, und das mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten, weil dort alle Zugarten einschließlich S-Bahn zu sehen sind. – Das als kleine Ergänzung zu dem Thema.

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Herr Beck, bitte!

Manfred Beck (BI Dresdner Bahn): Ich möchte eine Bresche für den Senat schlagen, Frau Senatorin! Es ist hier in den Raum gestellt worden, dass der Senat das Planfeststellungsverfahren jahrelang verzögert habe. Aus eigener Beobachtung können wir als Bürgerinitiative, die damals mit am Tisch saß, sagen, dass in einem Gespräch zwischen dem damaligen Bausenator Strieder, dem Konzerbevollmächtigten Herrn Debuschewitz und einem Mitarbeiter des Bundesministeriums für Verkehr vereinbart wurde – nachdem wir ca. 16 300 Unterschriften für den Tunnel gesammelt hatten und sich eine große Mehrheit in Lichtenrade gegen diese ebenerdige Lösung ausgesprochen hatte –, diese ebenerdige Lösung sei wohl politisch nicht durchsetzbar, und es müsse nach Alternativen gesucht werden. Das jetzt immer wieder sowohl von der Bahn als auch vom Bund auf den Senat abzuwälzen, ist schlichtweg falsch. Die DB AG hat genauso wie der Bund zugestimmt, dass das Verfahren unterbrochen und mit einer anderen Bauform in das Planfeststellungsverfahren eingetreten wird. Das war die Aussage. Darüber gibt es auch ein Protokoll. Das bitte ich, einmal zu verinnerlichen. Es ist nicht nur der Senat gewesen, sondern es war Konsens angesichts der über 16 000 Menschen in Lichtenrade, die durch ihre Unterschrift uns beauftragt haben, uns für die Tunnellösung stark zu machen. – Das war das eine.

Dass immer noch behauptet wird, es sei eine Wiederinbetriebnahme, enttäuscht mich sehr. Im normalen Umgangston würde ich sagen: „Watte in den Ohren, nicht hingehört!“ – Aber es ist so, dass die DB AG inzwischen selbst von einem Neubau spricht und das Planfeststellungsverfahren für die Anhalter Bahn sagt, die Dresdner Bahn sei wie ein Neubau zu behandeln, und deshalb seien auch die gesetzlichen Bestimmungen für einen Neubau einzuhalten. Dann bitte ich doch die am Verfahren Beteiligten, das auch zu berücksichtigen und entsprechend anzuwenden und nicht immer den alten Käse aufzuwärmen. Das bringt doch nichts. Davon wird das Fondue nicht besser.

Dann wurde die Frage gestellt, ob die Alternativen untersucht worden sind. Der Bundesverkehrsminister Wissmann, seinerzeit der erste Minister, mit dem wir es zu tun hatten – jetzt haben wir Minister Nummer 6 –, hat damals gesagt, er werde dafür sorgen, dass auch die alternativen Bauformen – sprich: Tunnelbauform – in der gleichen Planungstiefe wie die ebenerdige Lösung untersucht werden. Dann kam 1998 ein Regierungswechsel, und dann war Funkstille, und die anderen Alternativen wurden nicht mehr untersucht. Man sprach nur noch von der ebenerdigen Bauform. Auch das haben wir miterlebt, wir sind nun schon lange im Geschäft.

Noch etwas zu der Zahl 450 Millionen €, die Herr Leuschel geschätzt hat: Ich weise darauf hin, dass seinerzeit mit 124 Millionen DM in das Planfeststellungsverfahren hineingegangen wurde, also einem Viertel der Summe, mit der man heute rechnen muss. Dass wir das Zahlenwerk als nicht plausibel bezeichnen, werden Sie sicher verstehen. Das ist das, was uns aufregt und wo wir sagen: Kann man denn nicht vernünftig miteinander reden, mit echtem Zahlenmaterial, das auch belastbar ist? – Vielen Dank!

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Herr Cromme!

Dr. Franz Cromme (RA BI Dresdner Bahn): Zunächst ergänzend zur Frage der Wiederinbetriebnahme: Ich habe es wörtlich so verstanden, dass Sie dieses als einen Fall der Wiederinbetriebnahme ansehen. Das ist ein so wichtiges Thema, dass es nicht aus Versehen gesagt worden ist. Die Bahn hat in allen Anhörungsverfahren durch ihre Anwälte oder auch ihre rechtliche Vertreterin, Frau Heinrich, immer gesagt: Es ist eine wesentliche Änderung, die nach dem Gesetz wie ein Neubau behandelt wird – und zwar nicht nett behandelt wird. Wörtlich steht im Bundesimmissionsschutzgesetz und in der Durchführungsverordnung: Wenn zu zwei Gleisen noch zwei dazukommen – der Fall ist dort in etwa genannt –, dann liegt eine wesentliche Änderung vor, der wie ein Neubau zu behandeln ist. – Die Bahn hatte hier immer eine Doppelstrategie. Sie hat auf fachliche Fragen hin immer diese Meinung vertreten und dann, wenn ein paar Leute dabei waren, die es nicht so genau verstanden haben, Propaganda gemacht, es sei nur eine Wiederinbetriebnahme. Die Frage ist jetzt, ob Sie als Parlament sich ernstgenommen fühlen, wenn Sie jetzt als Gegenstand einer propagandistischen Äußerung missbraucht werden, wo es doch um eine klare Rechtsfrage geht.

Um auf eine weitere Frage von Frau Eichstädt-Bohlig zu kommen, ob wir Klage erheben werden: Wenn der Planfeststellungsbeschluss kommt, wird sofort die Klage erhoben. Wesentliche Bausteine sind bereits formuliert. Wir werden schnell reagieren können. An uns hat die Verzögerung nie gelegen, und sie wird auch nicht an uns liegen. Die Frage ist nur, ob alle rechtlichen Aspekte von der Bahn berücksichtigt werden. Es sind eben ein paar Punkte von Frau Matuschek genannt worden, u. a. die EU-Lärmschutzrichtlinie, die sogenannte Raumlärmschutzrichtlinie. Diese ist von der Bahn in keiner der Stellungnahmen irgendwie erwähnt oder berücksichtigt worden. Sie spielt bei den Grenzwerten eines Neubaus keine Rolle, aber sie spielt bei der Gesamtabwägung eine entscheidende Rolle, denn in dieser EU-Lärmschutzrichtlinie sind schon Grundsätze festgelegt, die nach dem Prinzip der sogenannten richtlinienkonformen Anwendung deutscher Gesetze – es gibt dieses Prinzip des Europäischen Gerichtshofs – berücksichtigt werden müssen. Danach werden wesentlich höhere Anforderungen gestellt als nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz. Für die Einzelentschädigung der Leute, wie viele Fenster isoliert werden müssen usw., spielt das keine Rolle, aber für die Gesamtbewertung. Für den Einzelnen gilt das Bundesimmissionsschutzgesetz, für die Gesamtbewertung gilt das Allgemeine Eisenbahngesetz, welches richtlinienkonform im Sinne der EU-Richtlinie behandelt werden muss. Übrigens ist in der EU-Richtlinie kein Bahnbonus mehr enthalten. Dieses Privileg gibt es nicht mehr. Man kann das nicht mehr mit Einzelentschädigungen usw. abtun. Das hat die Bahn bisher nicht berücksichtigt.

Zur finanziellen Frage: Herr Mertins hat deutlich dargelegt, wie viele Alternativen schon auf dem Tisch gelegen haben. Aber welche Alternative ist ernsthaft durchgeprüft worden im Sinne der gleichrangigen Prüfung? – Es gibt aus Versehen eine Antwort des Bundesverkehrsministeriums. Der Abgeordnete Königshaus von der FDP hatte in dem Zusammenhang Fragen zu verschiedenen Punkten gestellt, und da wurde geantwortet, es gebe für die Finanzierung – wörtlich – „keine belastbaren Unterlagen“. Wollen Sie Ihren Bürgern zumuten, ohne belastbare Unterlagen eine solche schwere Beeinträchtigung hinzunehmen?

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Ich danke allen Anzuhörenden für ihre Ausführungen. – Ich schlage vor, das Thema unserer Anhörung jetzt zu Ende zu führen und die Senatorin zu hören. – Jetzt gab es einen Geschäftsordnungsantrag von Herrn Buchholz und Protest von der Oppositionsseite. – Herr Buchholz, bitte!

Daniel Buchholz (SPD): Herr Vorsitzender! Wir hatten jetzt zwei Frage- und Antwortrunden, jeweils durch die kompletten Fraktionen. Ich glaube, wir alle müssen zur Kenntnis nehmen, dass einige Fragen offensichtlich nicht beantwortet werden sollen oder können. Das müssen wir so hinnehmen. Dass es unbefriedigend ist, was uns mitgeteilt wurde, finden wir auch. Aber es ist offensichtlich so: Auch auf Nachfragen soll das nur so beantwortet werden. – Ich stelle den Antrag auf Schluss der Debatte.

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Herr Buchholz hat den Antrag auf Schluss der Debatte gestellt. – [Zuruf] – Natürlich soll die Senatorin noch reden. Dagegen hat sich niemand ausgesprochen. – Herr von Lüdeke, bitte!

Klaus-Peter von Lüdeke (FDP): Als Gegenrede möchte ich sagen: Wir haben nun schon die dritte Veranstaltung dieser Art, und es ist uns endlich gelungen, die Deutsche Bahn hier an den Tisch zu holen. Wenn sich daraus ein paar Fragen mehr ergeben, sollten wir das nicht so eng sehen. Das Thema ist so wichtig, dass wir es heute zu einem vernünftigen Abschluss bringen sollten.

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Frau Eichstädt-Bohlig!

Franziska Eichstädt-Bohlig (Grüne): Eigentlich kann meine Frage ganz kurz beantwortet werden. Es ist dieselbe Frage, die vorhin der Kollege Gaebler gestellt hat.

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Äußern Sie sich bitte zur Geschäftsordnung und nicht zu Ihrer Frage, denn die ist gerade nicht Gegenstand!

Franziska Eichstädt-Bohlig (Grüne): Nein! Ich möchte aus diesem Raum nicht hinausgehen, ohne die Frage, die eben noch einmal gestellt wurde, ob die Alternativen – –

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Ich entziehe Ihnen das Wort, Frau Eichstädt-Bohlig. Es macht keinen Sinn, dass Sie jetzt in der Sache argumentieren, wo gerade über den Abbruch der Debatte diskutiert wird. Bitte argumentieren Sie für die Fortführung der Debatte, dann können wir darüber abstimmen!

Franziska Eichstädt-Bohlig (Grüne): Ich will gar keine ausführliche Debatte, sondern ich will, dass auf die Frage nach den Alternativen korrekt geantwortet wird. Sie ist in der ersten Runde gestellt worden und in der zweiten Runde, und wenn es sein muss, machen wir alle auch noch ein Palaver in der dritten Runde, aber es muss nicht sein. Es muss aber sein, dass diese Frage sowohl den Bürgerinitiativlern als auch den Parlamentariern konkret und korrekt beantwortet wird.

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Mich stört es überhaupt nicht, diesen Tagesordnungspunkt bis zum Ende zu moderieren. Aber es ist meine Aufgabe, möglichst auch den Rest der Tagesordnung abzuarbeiten. – Herr Buchholz, bitte!

Daniel Buchholz (SPD): Herr Vorsitzender! Vielleicht können wir uns darauf verständigen, dass die Fraktionen jetzt wirklich nur noch mit einem Satz nachfragen und keine Statements mehr abgeben und es dann eine allerletzte kurze Antwortrunde, insbesondere von Herrn Leuschel, gibt. An ihn sind die Fragen, die noch offen sind, gerichtet. Können wir uns darauf einigen? – Dann machen wir es so. Dann ziehen wir unseren Antrag zurück, was die Beendigung der Debatte angeht.

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Gut! Dann machen wir jetzt eine dritte Runde. Ich stelle fest, dass Frau Eichstädt-Bohlig, Herr Ueckert, Herr von Lüdeke und Frau Matuschek sich bisher gemeldet haben. Die Senatorin wird auf jeden Fall reden. – Frau Eichstädt-Bohlig, bitte!

Franziska Eichstädt-Bohlig (Grüne): Ich möchte von Herrn Leuschel nur wissen, ob die beiden Alternativen, Tunnelführung und Trogführung, in gleichwertiger Art geprüft worden sind und ins Planfeststellungsverfahren gebracht werden oder ob ausschließlich die ebenerdige Bahnführung ins Planfeststellungsverfahren gebracht wird.

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Herr Ueckert!

Rainer Ueckert (CDU): Ich wollte keine Frage mehr stellen, sondern zur Frage, ob es sich um einen Neubau oder Wiederaufbau handelt, klarstellen: Der Parlamentarische Staatssekretär Ulrich Kasparick hat am 14. Dezember 2007 für die Bundesregierung im Deutschen Bundestag eine Erklärung abgegeben. Er sagt, dass das Planfeststellungsverfahren, das durchgeführt wird, als wesentliche Änderung im Sinne des § 41 Abs. 1 Bundesimmissionsschutzgesetz einzustufen sei. In solchen Fällen hätten die Anwohner die gleichen Lärm- und Erschütterungsschutzansprüche wie bei einem Neubau. Das ist von der Bundesregierung im Parlament so gesagt worden. Das bitte ich, hier auch zu respektieren.

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Herr von Lüdeke!

Klaus-Peter von Lüdeke (FDP): Ich kann meine Frage wiederholen. Es steht noch eine Frage an die Frau Senatorin im Raum, die Frage nach der rechtlichen Korrektheit. Wenn sich aus Ihrer Erfahrung oder aus der Diskussion mit dem Bund – wenn sie stattgefunden hat – ergeben hat, dass das Planfeststellungsverfahren – so, wie es eingeleitet worden ist – eben nicht rechtlich korrekt ist, was haben Sie aus Landessicht insgesamt beim Bund dafür getan, damit dieses hier verhindert wird?

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Frau Matuschek!

Jutta Matuschek (Linksfraktion): Ich habe noch die Frage nach dem Betriebskonzept. Wenn jetzt die 634 Züge pro Tag laut Antrag stimmen, wie teilen sich diese 634 Züge auf S-Bahn, Fernbahn und Regionalbahn auf?

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Das waren jetzt zwei Fragen. Die von Frau Eichstädt-Bohlig ging um die Varianten bei der Beantragung, und Frau Matuschek hat nach dem Betriebskonzept gefragt. Diese beiden Fragen richten sich an Herrn Leuschel. Ich bitte um Ihre Antwort, und dann wird die Senatorin Stellung nehmen. – Herr Leuschel, bitte!

Ingulf Leuschel (DB AG): Frau Eichstädt-Bohlig! In der Planfeststellung kommt die ebenerdige Lösung. Es sind aber die anderen Varianten mit dargestellt, und sie werden in der Planfeststellung dargelegt.

Die Züge, Frau Matuschek, müsste ich auszählen. Ich kann Ihnen nicht auswendig sagen, wie sich das genau aufteilt, wie viele S-Bahnen und wie viele Fernzüge es sind. Ich hatte gesagt, es ist ein Stundentakt nach Dresden unterstellt. Ich liefere Ihnen diese Zahlen gern nach; sie sind ja genannt und ausgezählt worden. Im Moment könnte ich sie nur schätzen, und das möchte ich hier nicht.

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Vielen Dank, Herr Leuschel! Jetzt hat die Senatorin das Wort zu einer Stellungnahme. – Bitte!

Bürgermeisterin Ingeborg Junge-Reyer (SenStadt): Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! An mich sind drei Fragekomplexe gerichtet worden. Zum Ersten, Frau Matuschek, gibt es selbstverständlich Erörterungen mit der Deutschen Bahn zu den Kreuzungsvereinbarungen. Es sind noch keine Kreuzungsvereinbarungen abgeschlossen worden, weil die Frage, wie sie sich jeweils gestalten, mindestens zu einem Teil vom Planfeststellungsverfahren abhängig sind. Aber wir sind in den Erörterungen zu den Kreuzungsvereinbarungen auf Fachebene sehr weit vorangeschritten. – [Zuruf] – Goltzstraße, Bahnhofstraße, Buckower Chaussee und Sântisstraße.

Dann, Herr von Lüdeke, müssen wir berücksichtigen, dass der Senat, die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, im Rahmen eines solchen Planfeststellungsverfahrens drei verschiedene Rollen hat, die sorgfältig voneinander getrennt und hinsichtlich der Bearbeitung auch unterschiedlichen Bereichen zugeordnet sind.

Auf der einen Seite sind wir Anhörungsbehörde, und als Anhörungsbehörde sind wir diejenigen, die, immer wieder konfrontiert auch mit ergänzenden Bitten und anderen Planungsunterlagen der Vorhabenträgerin, die jeweiligen Betroffenen wiederum anhören müssen. Wir sind in einer Situation, wo wir als Träger der öffentlichen Belange uns geäußert haben, und wir sind Betroffene – in der dritten Rolle – als Eigentümer von Grundstücken. In der Rolle der Träger der öffentlichen Belange und der Eigentümer von Grundstücken haben wir uns – das ist immer wieder dargestellt worden – für die Tunnellösung ausgesprochen und in ganz erheblichem Umfang für sie eingesetzt, so wie dies immer gewesen ist. Davon sind wir auch in keiner Darstellung abgewichen.

Wenn es dann um die Frage geht, wie handeln wir als Anhörungsbehörde, muss ich Ihnen sagen, dass mir vor allen Dingen wichtig gewesen ist, im Juli 2004 gleich eine Entscheidung herbeizuführen, mit der die Planfeststellung weiterbetrieben worden ist. Alles das, was danach gesehen ist, dazu werden Listen geführt – die könnte ich Ihnen hier hintereinander vorlesen, ich will wegen der fortgeschrittenen Zeit, Herr von Lüdecke, darauf verzichten. Aber es gibt natürlich immer wieder Schreiben der Vorhabensträgerin mit der Übergabe ergänzender oder weiterer Unterlagen oder Gutachten. Es stellt sich immer wieder heraus, dass die Betroffenheit von unmittelbaren Nachbarn an einer bestimmten Stelle noch einmal eine erneute Anhörung erforderlich macht. Es stellt sich heraus, dass es Umplanungen gibt, die jeweils wiederum zu einer erneuten Anhörung führen. Im Rahmen dieser Tätigkeit als Anhörungsbehörde haben wir nach meiner Einschätzung sehr zügig, sehr intensiv und sehr genau gearbeitet und deshalb einen erheblichen Beitrag dazu geleistet, die zuständige Behörde, also das EBA, in den jeweiligen Fortschritt solcher Erörterungen zu setzen.

Die Unterlagen sind nunmehr abgegeben worden, und ich habe zurzeit keinen Einblick in das weitere Verfahren. Ich kann Ihnen deshalb an dieser Stelle nicht sagen, ob eine Behörde wie das EBA rechtmäßig arbeitet oder nicht. Ich muss davon ausgehen, dass sie es tut. Alles andere darzustellen oder zu behaupten, dafür hätte ich aus eigener Kenntnis einer anderen Behörde keine Hinweise. Ich kann Ihnen nur sagen, in welchem Kontakt wir gestanden haben, welche Unterlagen wir zur Verfügung gestellt haben, und ich muss natürlich darauf vertrauen, dass eine solche Behörde im Rahmen nunmehr der Planfeststellung ein Vorhaben wählt, das selbstverständlich rechtssicher und rechtskonform sein muss. – So ist im Augenblick der Stand unserer Zusammenarbeit.

Darüber hinaus hatten Sie, Frau Eichstädt-Bohlig, nach der Buckower Chaussee gefragt – ich will das gern noch ergänzen: Wir haben im August 2007 – das sind Erörterungen mit dem Eisenbahnbundesamt gewesen – zugesichert, dass im Fall einer Bestellung der Vorleistung durch das Land Berlin – so wurde uns damals vom Eisenbahnbundesamt gesagt – Umplanungen ohne Zeitverzögerung möglich wären. Darauf haben wir uns verlassen und haben dann die Umplanung der Brücke als Vorleistung für die Bahnsteige im August 2007 bestellt. Dann hat uns – so wie ich das vorhin dargestellt habe – die Deutsche Bahn im Februar 2008 mitgeteilt, dass sie – ich zitiere das noch einmal, so wie mir das übermittelt worden ist – bei der Umsetzung der Bestellung des Landes Berlin für die Planung – die ja da ist, diese Bestellung – und für die Vorleistungen Schwierigkeiten und Probleme hinsichtlich der Terminkette sieht zum Planfeststellungsverfahren bei der Dresdner Bahn. – So die Äußerung der Deutschen Bahn.

Wir haben daraufhin die Deutsche Bahn gebeten, Gespräche mit uns darüber zu führen, weil wir nicht hinnehmen möchten, dass es solche Probleme und die damit verbundenen Verzögerungen gibt. Ich höre, dass es im Moment keine positive Reaktion bei der Deutschen Bahn auf die Bitte, solche Gespräche zu führen, gibt. – Selbstverständlich lassen wir nicht nach an dieser Stelle.

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Vielen Dank, Frau Senatorin! – Unsere Anhörung und Aussprache ist damit beendet, und wir kommen zur Abstimmung über den Antrag Drucksache 16/0835.

Franziska Eichstädt-Bohlig (Grüne): Auf die Antwort auch gerade jetzt von Frau Senatorin würde ich den Antrag durchaus gern zurückstellen, den jetzt nicht als pro und contra abzustimmen, damit ein Stück weit noch abgewogen werden kann, ob es nicht doch sinnvoll ist, da entsprechende Bündnisse zu schmieden.

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Ihr Antrag lautet, diesen Teil, die Beschlussfassung über den Antrag zu vertagen – verstehe ich Sie richtig?

Franziska Eichstädt-Bohlig (Grüne): Ja!

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Gibt es dazu Stellungnahmen? – Herr Weingartner!

Albert Weingartner (FDP): Wir würden uns dem Ansinnen gern anschließen. Wir denken, man sollte vielleicht bei dem Antrag die Auswirkung und die Aufwendungen, die für einen Halt notwendig sind, prüfen. Insofern stimmen wir dem Vertagungsantrag gern zu.

Vorsitzender Dr. Thomas Flierl: Ich stelle fest, dass sich kein Widerspruch erhebt und die unartikulierte Mehrheit des Ausschusses der Vertagung über die Abstimmung zustimmt. – Damit ist dieser Tagesordnungspunkt erledigt. Vielen Dank den Gästen und den Zuschauern!

Punkt 3 der Tagesordnung

Antrag der Fraktion der SPD und der Linksfraktion
Demografiekonzept für Berlin
Drs 16/0254

[0028](#)

Vertagt.

Punkt 4 der Tagesordnung

Vorlage – zur Beschlussfassung –
Förmliche Aufgabe gemäß § 7 Abs. 2 Sportförderungsgesetz von zwei Sportflächen in 13059 Berlin, Ortsteil Hohenschönhausen des Bezirks Lichtenberg, zwecks Integration der Flächen in einen Quartierspark: (A) Sportfreifläche im Bereich Egon-Erwin-Kirsch-Straße/Neubrandenburger Straße (B) Sporthalle Rostocker Straße 51
Drs 16/1015

[0136](#)

Siehe Inhaltsprotokoll.

Punkt 5 der Tagesordnung

Vorlage – zur Beschlussfassung –
Aufgabe gemäß § 7 Abs. 2 Sportförderungsgesetz einer Teilfläche der „Sportanlage am Sterndamm“, Sterndamm 241, Bezirk Treptow-Köpenick, zugunsten der Errichtung einer Parkanlage
Drs 16/1089

[0147](#)

Siehe Inhaltsprotokoll.

Punkt 6 der Tagesordnung

Vorlage – zur Beschlussfassung -
Aufgabe der Sporthalle Südostallee 134 (Bezirk Treptow-Köpenick, Ortsteil Johannisthal) gemäß § 7 Abs. 2 Sportförderungsgesetz mit dem Ziel der Veräußerung für Dienstleistungszwecke
Drs 16/1090

[0148](#)

Vertagt.

Punkt 7 der Tagesordnung

Vorlage – zur Beschlussfassung –

Förmliche Aufgabe gemäß § 7 Abs. 2 Sportförderungsgesetz einer Teilfläche der öffentlichen Sportanlage „Stade Napoléon“ (Kurt-Schumacher-Damm 207/Allee du Stade in 13405 Berlin, Bezirk Mitte, Ortsteil Wedding) mit dem Ziel der Integration dieser als Parkplatz der benachbarten Kleingartenanlage genutzten Fläche in die Kleingartenanlage

Drs 16/1103

[0150](#)

Siehe Inhaltsprotokoll.

Punkt 8 der Tagesordnung

Vorlage – zur Beschlussfassung -

Aufgabe einer landeseigenen Sportanlage im Bezirk Steglitz-Zehlendorf – Golfplatz des Golf- und Land-Clubs Berlin-Wannsee e. V. (GLCBW) – wegen Verkaufs an den nutzenden Golfclub

Drs 16/1177

[0157](#)

Vertagt.

Punkt 9 der Tagesordnung

Antrag auf Annahme einer Entschließung der Fraktion der Grünen
Tempelhofer Feld schnell öffnen und zukunftsfähig entwickeln
Drs 16/0696

[0090](#)

Siehe Inhaltsprotokoll.

Punkt 10 der Tagesordnung

Verschiedenes

Siehe Beschlussprotokoll.