

## Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage Nr. 1699  
des Abgeordneten Daniel Freiherr von Lützow (AfD-Fraktion)  
Drucksache 7/4589

### **Ausbau der Dresdner Bahn und dessen Nebenwirkungen**

Namens der Landesregierung beantwortet der Minister für Infrastruktur und Landesplanung die Kleine Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung des Fragestellers: Entlang der Dresdner Bahn werden seit geraumer Zeit Tunnelbauten und Bahnüberquerungen gebaut, um die Vorgaben für den Ausbau der Bahn zu erfüllen. Hierbei ist es in den letzten Jahren mehrfach zu Überschneidungen mit dem Ausbau/Umbau von Landesstraßen und Bundesautobahnen gekommen. In der Gemeinde Blankenfelde-Mahlow gibt es vier sogenannte Haupt-Ausfallstraßen - Straßen, die benutzt werden, um die Ortslage zu durchqueren, um in den Ort einzufahren oder diesen zu verlassen.

Gerade hier hat sich gezeigt, dass es keine Koordination zwischen dem Landestraßenbau-betrieb, der Deutschen Bahn und den verantwortlichen Stellen für den Baubetrieb und die Instandhaltung der Bundesautobahnen zu geben scheint. Ist die Verkehrslage ohnehin angespannt, wenn nur eine der sogenannten Ausfallstraßen gesperrt ist, grenzt die momentane Situation geradezu an einen Ausnahmezustand.

In Mahlow wird die Untertunnelung der Dresdner Bahn gebaut, was verkehrstechnisch mit sehr langen Autoschlangen einhergeht, und gleichzeitig wird die L76 umgebaut/ausgebaut, ebenfalls in der Ortslage Mahlow. Um diese Gemengelage zu vollenden, wird parallel dazu die L40 mitten in Dahlewitz ausgebaut, was dort eine Vollsperrung der Straße über mehrere Monate bedeutete.

Durch diese Baumaßnahmen, die sicherlich notwendig sind, ist eine nicht haltbare Verkehrslage in Blankenfelde-Mahlow entstanden, die durch eine bessere Koordination hätte vermieden werden können. Genau diese Straßen wie die L40 und die L76 sind es, die gleichzeitig noch von Hunderten LKWs täglich genutzt werden, wenn auf dem südlichen Berliner Ring gebaut wird oder dieser gesperrt ist.

1. Gibt es eine regionale oder überregionale Koordinierungsstelle für oben genannte Baumaßnahmen?
2. Wenn es eine Koordinierungsstelle gibt, wo befindet sich diese und bei welchem Ministerium oder Landesamt ist diese angesiedelt, wie ist die Erreichbarkeit?

3. Wenn es eine Stelle gibt, wie haben sich deren Bemühungen niedergeschlagen bzw. aus welchen Gründen hat sie in dem beschriebenen Fall der Dresdner Bahn versagt und worin sind die Ursachen für das Versagen zu finden?
4. Wenn es keine solche Koordinierungsstelle gibt, warum nicht und worin sind die Ursachen zu suchen, dass es eine solche Koordinierungsstelle nicht gibt?
5. Wie wird die Landesregierung zukünftig, z.B. im Hinblick auf die Entwicklung der Flughafenregion, der Gigafabrik des Tesla-Konzerns und von deren Umfeldern, mit vergleichbaren Baumaßnahmen umgehen?

Die Fragen 1 bis 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zur Absicherung einer fortlaufenden Abstimmung zu den angefragten Baumaßnahmen wurde bereits mit Beginn der Maßnahme der Arbeitskreis zum Ausbau der Strecke Berlin - Dresden eingerichtet, welcher zweimal jährlich tagt. Die DB Netz AG übernimmt federführend die Vorbereitung und Organisation der jeweiligen Abstimmungstermine und unterrichtet die Vertreter des BMVI, des Eisenbahn-Bundesamtes sowie die zuständigen Ministerien der Bundesländer Berlin, Brandenburg und Sachsen über den Baufortschritt, ggf. auftretende Problemstellungen und damit verbundenen Lösungs- und Abstimmungsbedarfen.

Die Straßenbaulastträger - Autobahn GmbH für die Bundesautobahnen, Landesbetrieb Straßenwesen für die Bundes- und Landesstraßen, die Kommunen für das kommunale Straßennetz und die DB AG stimmen sich regelmäßig zu den Straßen- bzw. Schienenbauprojekten ab. Hierbei werden auch die möglichen Einschränkungen für die Verkehrsteilnehmer sowie erforderliche Umleitungsstrecken für die jeweiligen Baumaßnahmen thematisiert und abgewogen.

Darüber hinaus werden weiterhin anlassbezogen Arbeitskreise eingerichtet.