

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dirk Fischer (Hamburg), Eduard Oswald, Dr. Klaus W. Lippold (Offenbach), Georg Brunnhuber, Renate Blank, Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Verena Butalikakis, Hubert Deittert, Enak Ferlemann, Roland Gewalt, Peter Götz, Bernd Heynemann, Klaus Hofbauer, Norbert Königshofen, Werner Kuhn (Zingst), Eduard Lintner, Klaus Minkel, Marlene Mortler, Henry Nitzsche, Günter Nooke, Katherina Reiche, Wilhelm Josef Sebastian, Gero Storjohann, Lena Strothmann, Edeltraut Töpfer, Volkmar Uwe Vogel, Gerhard Wächter und der Fraktion der CDU/CSU

Wiederaufbau der Potsdamer Stammbahn

Im Herbst 1838 wurde als erste Eisenbahnstrecke Preußens die Bahnlinie Berlin–Potsdam – die so genannte Potsdamer Stammbahn – eröffnet. Diese Eisenbahnstrecke spielte für die Siedlungsentwicklung im Südwesten Berlins und des angrenzenden Umlandes eine zentrale Rolle.

Als Folge des Zweiten Weltkrieges und der deutsch-deutschen Teilung wurden 1945 die Gleise der Stammbahntrasse auf Brandenburger Gebiet abgebaut; auf Berliner Seite wurde die Verbindung als S-Bahnstrecke bis zum Haltepunkt Düppel bis 1980 weiter betrieben. Die gesamte Bahntrasse wird seit dieser Zeit freigehalten.

Die Länder Berlin und Brandenburg bekunden seit Längerem ihr Interesse am Wiederaufbau der Potsdamer Stammbahn, die in die Berliner Nord-Süd-Verbindung des Tiergartentunnels eingebunden werden soll, denn entscheidende Aspekte sprechen für diese Investition:

- schnelle Verbindung zwischen der Landeshauptstadt Potsdam und deren Umland und dem Zentrum Berlins;
- Entlastung der Ost-West-Achse, insbesondere im Hinblick auf die starke Auslastung des Regionalexpresses 1 (RE1). Eine Alternativverbindung in das Zentrum Berlins wäre auch in Störungsfällen von großer Bedeutung;
- Anbindung des Industriegebietes Europark Dreilinden mit seinen 450 000 qm Ansiedlungsfläche. Dort haben sich bereits heute personalintensive Betriebe, wie beispielsweise EBAY, angesiedelt;
- Anbindung des Berliner Stadtteils Zehlendorf-Düppel, der wachstumsintensiven Randgemeinde Kleinmachnow sowie mittelbar der Gemeinden Stahnsdorf und das südliche Teltow. Allein diese drei Umlandgemeinden haben zwischenzeitlich rund 47 000 Einwohner, von denen ein Großteil in Berlin arbeiten.

Um die Einbindung der Stammbahntrasse zukünftig zu gewährleisten, hat die Bundesregierung auf Antrag der Deutsche Bahn AG im Rahmen der Nord-Süd-Verbindung der Finanzierung eines entsprechenden Einführungsbaues im

Bereich Gleisdreieck zugestimmt. Diese bauliche Maßnahme wurde auch bereits realisiert und es sind hierfür Bundesmittel in Höhe von rund 26 Mio. Euro aufgebracht worden. Als Bedingung wurde der Deutsche Bahn AG seitens des Bundes aufgegeben, dass dieser Betrag zurückzuerstatten ist, falls diese Bahnstrecke nicht bis 2006 wieder in Betrieb genommen wird.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Ist der Bundesregierung eine Wirtschaftlichkeitsrechnung zur Potsdamer Stammbahn bekannt und wie bewertet die Bundesregierung diese?
2. Auf welchen konkreten Annahmen basiert diese Wirtschaftlichkeitsberechnung?
3. Von welchem Fahrgastaufkommen geht die Bundesregierung auf den Relationen Potsdam Stadt–Zehlendorf bzw. Zehlendorf–Potsdamer Platz aus?
4. Gab es bereits Gespräche zwischen der Bundesregierung und den Ländern Berlin und Brandenburg im Hinblick auf die Wirtschaftlichkeitsrechnung und wie ist der derzeitige Sachstand?
5. Welche konkreten Finanzierungsmöglichkeiten sieht die Bundesregierung im Hinblick auf die Potsdamer Stammbahn?
6. Sieht die Bundesregierung neben einer Finanzierung gemäß § 8 Abs. 2 Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG) auch eine Finanzierungsmöglichkeit nach den Regelungen zur Beseitigung investiver Altlasten und wenn ja, wie würde eine solche Finanzierung aussehen?
7. Hat die DB Netz AG mit der Bundesregierung bereits Gespräche bezüglich einer Finanzierung bei der Potsdamer Stammbahn über Baukostenzuschüsse zur Beseitigung investiver Altlasten geführt und wenn ja, mit welchem Ergebnis?
8. Bis wann kommt eine Finanzierung über die Altlastenregelung in Betracht und wer ist Antragssteller für diese Finanzierungsmöglichkeit?
9. Sind der Bundesregierung Überlegungen im Hinblick auf eine eingleisige Verbindung von Zehlendorf nach Griebnitzsee bekannt und wie stellt sich der Kostenunterschied zu einer zweigleisigen Anbindung dar?
10. Wurde bereits zwischen der Bundesregierung und den Ländern Berlin und Brandenburg auch die Möglichkeit einer Erschließung der Stammbahn über eine S-Bahnverbindung erörtert und wie würde sich eine diesbezügliche Finanzierung darstellen?
11. Rechnet die Bundesregierung mit einer Inbetriebnahme der Stammbahnstrecke bis 2006 und wenn nein, mit welchem Zeithorizont rechnet die Bundesregierung?
12. Wird die Bundesregierung die Ausgaben für das Einführungsbauwerk im Bereich Gleisdreieck – wie vereinbart – von der Deutsche Bahn AG im kommenden Jahr zurückfordern, wenn die Inbetriebnahme der Stammbahn bis 2006 nicht erfolgt, und welche konkreten Vorstellungen hat die Bundesregierung diesbezüglich?
13. Gibt es bezüglich der Rückzahlungsverpflichtung schon Gespräche mit der DB Netz AG und wie ist die diesbezügliche Position der DB Netz AG?

Berlin, den 15. März 2005

Dr. Angela Merkel, Michael Glos und Fraktion