

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dirk Fischer (Hamburg), Eduard Oswald, Dr. Klaus W. Lippold (Offenbach), weiterer Abgeordneter und der Fraktion der CDU/CSU
– Drucksache 15/5125 –**

Wiederaufbau der Potsdamer Stammbahn

Vorbemerkung der Fragesteller

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 Einführungsbauwerkes 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.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Das Vorhaben ist nicht Bestandteil des Bedarfsplanvorhabens Knoten Berlin, dient allein dem Schienenpersonennahverkehr und ist deshalb im Rahmen der Quote nach § 8 Abs. 2 Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG) für Investitionen in Berlin und Brandenburg zur Verfügung stehenden Mitteln zu finanzieren. Die zu finanzierenden Maßnahmen stimmen die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes (EIU) mit dem jeweiligen Bundesland (hier Berlin und Brandenburg) ab. Der Bund ist in diesen Prozess nicht eingebunden. Er finanziert die betreffenden Investitionen mit Mitteln aus dem Bundeshaushalt.

1. Ist der Bundesregierung eine Wirtschaftlichkeitsrechnung zur Potsdamer Stammbahn bekannt und wie bewertet die Bundesregierung diese?
2. Auf welchen konkreten Annahmen basiert diese Wirtschaftlichkeitsberechnung?

Die Fragen 1 und 2 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung sind die Ergebnisse zweier betriebswirtschaftlicher Wirtschaftlichkeitsrechnungen (WR) der EIU bekannt. Die im Sommer 2001 den Bundesländern Berlin und Brandenburg präsentierte WR für einen durchgängigen zweigleisigen Ausbau hatte einen Zuschussbedarf von 90 Mio. DM (46,02 Mio. Euro) zum Ergebnis, der von den Ländern zu decken wäre. Im Ergebnis einer zweiten WR, die von einem nur teilweise zweigleisigen Ausbau ausging und den beiden Ländern im Januar 2003 präsentiert worden ist, reduzierte sich der Zuschussbedarf auf 29,9 Mio. Euro.

Der Bundesregierung sind lediglich die Ergebnisse der Rechnungen bekannt. Angesichts der in der Vorbemerkung dargestellten Verantwortungsverteilung bedarf es einer Bewertung durch die Bundesregierung nicht.

3. Von welchem Fahrgastaufkommen geht die Bundesregierung auf den Relationen Potsdam Stadt–Zehlendorf bzw. Zehlendorf–Potsdamer Platz aus?

Nach Angaben der DB Netz AG werden folgende Reisendenzahlen erwartet:

Abschnitt Potsdam Stadt–Zehlendorf: ca. 12 000 Reisenden-km pro km Streckenlänge,

Abschnitt Zehlendorf–Potsdamer Platz: ca. 15 000 Reisenden-km pro km Streckenlänge.

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?

Auf die Antwort zu den Fragen 1 und 2 wird verwiesen.

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?

Die Fragen 5, 6 und 7 werden wegen ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Die Finanzierung der Investition erfolgt im Rahmen der Quoten nach § 8 Abs. 2 BSchwAG. Alternativ bestehen zwei Finanzierungsmöglichkeiten:

- a) Finanzierung mit zinslosen Darlehen, wobei Teilmaßnahmen, die den investiven Altlasten zugeordnet werden können, mit Baukostenzuschüssen (BKZ) zur Altlastenbeseitigung gefördert werden.
- b) Finanzierung mit BKZ, sofern für das Vorhaben der Nachweis der Wirtschaftlichkeit aus volkswirtschaftlicher Sicht erbracht wird; die Vorlage dieses Nachweises ist nach Kenntnis der Bundesregierung noch nicht in Auftrag gegeben worden.

8. Bis wann kommt eine Finanzierung über die Altlastenregelung in Betracht und wer ist Antragssteller für diese Finanzierungsmöglichkeit?

Entsprechend der zwischen der Bundesregierung, den neuen Bundesländern und Berlin sowie der DB Netz AG und der DB Station&Service AG am 20. März 2002 vereinbarten „Gemeinsamen Erklärung zum weiteren Abbau der investiven Altlast im Bereich des ehemaligen Sondervermögens Deutsche Reichsbahn ab dem Jahr 2003“ besteht das Ziel, den Abbau der investiven Altlast bis zum Jahr 2007 zu erreichen.

Die Altlastenfinanzierung ist von den EIU als Vorhabenträger zu beantragen.

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?

Der Bundesregierung sind derartige Überlegungen nicht bekannt.

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?

Die Länder Berlin und Brandenburg sind in diesem Zusammenhang noch nicht an die Bundesregierung herangetreten. Eine derartige S-Bahnverbindung wäre grundsätzlich nach den Regularien für Neu- und Ausbauprojekten nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz finanzierbar. Danach beteiligte sich der Bund mit einem Anteil von bis zu 60 % an den Investitionskosten. Der verbleibende Anteil von 40 % der Investitionskosten und die Planungskosten müssten von den Bestellern, hierfür kommen die Länder Berlin und Brandenburg in Betracht, getragen werden.

11. Rechnet die Bundesregierung mit einer Inbetriebnahme der Stammbahnstrecke bis 2006 und wenn nein, mit welchem Zeithorizont rechnet die Bundesregierung?

Derzeit kann ein Baubeginn für das Vorhaben seitens der Bundesregierung nicht genannt werden. Die Länder Berlin und Brandenburg setzen aktuell andere Prioritäten in der Verwendung der Bundesmittel im Rahmen der Quote nach § 8 Abs. 2 BSchwAG. In der laufenden Finanzierungsvereinbarung für Maßnahmen, die dem Schienenpersonennahverkehr dienen, mit einem Förderzeitraum bis 2007 ist dieses Vorhaben nicht platziert.

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?

Die Fragen 12 und 13 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Über die Modalitäten im Hinblick auf das vorab realisierte Einführungsbauwerk der Potsdamer Stammbahn in die Nord-Süd-Verbindung wurden bereits im Jahr 2003 Gespräche mit der DB Netz AG aufgenommen, die bisher allerdings noch nicht abgeschlossen werden konnten.

Als Grundlage für die Entscheidung der Bundesregierung ist von der DB Netz AG mit den Ländern Berlin und Brandenburg verbindlich zu klären, ob und wenn ja, wann mit dem Bau der Potsdamer Stammbahn begonnen werden soll. Die Bundesregierung strebt eine Entscheidung in dieser Angelegenheit im Jahr 2005 an.