

Antrag

**der Abgeordneten Dirk Hansen, Klaus-Jürgen Hedrich, Günter Klein (Bremen),
Dr. Klaus Röhl, Dr. Peter Struck, Reinhard Weis (Stendal)
und weiterer Abgeordneter**

Ausbau der Bahnverbindung Nordseehäfen – Berlin, insbesondere des Teilabschnitts: Uelzen – Stendal

Die Eisenbahnverbindung Uelzen – Salzwedel – Stendal ist 1991 in den Katalog der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (Projekt Nr. 3) aufgenommen worden. Als verkehrspolitische Zielsetzung wurde hierbei die „verbesserte Anbindung der alten und neuen Bundesländer zwischen Hamburg/Bremen und Berlin mit Anbindung des mitteldeutschen Raumes an die Nordseehäfen...“ genannt. Für diesen Abschnitt war u. a. vorgesehen ein „zweigleisiger Ausbau... einschließlich Elektrifizierung“ für eine „Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h“.

Im Zuge der Beratungen des Bundesverkehrswegeplans '92 (BVWP) wurden darüber hinaus – vorbehaltlich der Mitfinanzierung durch Dritte – die Elektrifizierung und der Ausbau des Abschnitts Uelzen – Langwedel und des Abschnitts Oldenburg – Wilhelmshaven vereinbart.

Zwischenzeitlichen Überlegungen der Bahn, den Abschnitt Uelzen – Stendal nur für eine Geschwindigkeit von 160 km/h auszubauen, hat der damalige Bundesminister für Verkehr, Dr. Günther Krause, eine klare Absage erteilt. Er gab die feste Zusage, an den ursprünglichen Ausbauzielen (Zweigleisigkeit/200 km/h) festzuhalten.

In einer Antwort der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage des Abgeordneten Manfred Richter (Bremerhaven) vom 20. Juli 1993 (sowie auf entsprechende Briefe zahlreicher Abgeordneter) verkündete der Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Dr. Wilhelm Knittel, daß der Bund an der Absicht festhalte, diese Strecke durchgehend zweigleisig und elektrifiziert für eine Geschwindigkeit von 160 km/h auszubauen. Sie behalte sich aber vor zu untersuchen, „inwieweit das Projekt in zeitlich abgegrenzten und funktionstüchtigen Ausbaustufen den Verkehrsbedürfnissen angepaßt und realisiert werden kann“ (Drucksache 12/5487).

Inzwischen haben sich die Pläne des Bundesministeriums für Verkehr konkretisiert:

Nach einer Mitteilung des Bundesministeriums für Verkehr an den Vorsitzenden des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages, Abgeordneter Dr. Dionys Jobst, vom 22. Oktober 1993 (Ausschußdrucksache 525) soll in einer ersten Baustufe bis zum Jahr 1997 lediglich die Lücke zwischen Nienbergen und Salzwedel geschlossen werden und die gesamte Strecke bei weitgehender Eingleisigkeit ertüchtigt werden. Danach sei in einer zweiten Baustufe der Ausbau weiterer zweigleisiger Abschnitte und die Elektrifizierung der Gesamtstrecke geplant. In einer dritten Baustufe sei die Realisierung der Gesamtmaßnahme mit durchgehender Zweigleisigkeit und moderner Sicherungstechnik für eine Geschwindigkeit von 160 km/h vorgesehen. Eine zeitliche Einschätzung, wann die zweite oder gar die dritte Baustufe abgeschlossen sein könnte, gibt das Bundesministerium für Verkehr nicht ab.

Der Bundestag wolle beschließen:

1. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die unverzügliche Umsetzung der „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“ ist ein Kernstück zur Überwindung der Folgen und Nachwirkungen der Teilung Deutschlands. Auch dem Ausbau der Bahnverbindung Nordseehäfen–Berlin, der wichtigsten Ost-West-Schienenachse des norddeutschen Raums, kommt hierbei für das Zusammenwachsen Deutschlands und für den wirtschaftlichen Aufschwung in den neuen Bundesländern eine wichtige Schlüsselfunktion zu. Zu Recht ist daher der Lückenschluß zwischen Uelzen und Stendal in den Katalog der „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“ aufgenommen worden.

2. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung daher auf, dafür Sorge zu tragen, daß

- a) entsprechend ihren eigenen Vorgaben bezüglich der „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“ der Streckenabschnitt Uelzen–Salzwedel–Stendal für eine Geschwindigkeit von 200 km/h vollständig zweigleisig – einschließlich einer Elektrifizierung – bis zum Jahr 2000 ausgebaut wird und daß
- b) zur vollständigen Wiederherstellung der Verbindung Nordseehäfen–Berlin der Ausbau und die Elektrifizierung der Abschnitte Uelzen–Soltau–Langwedel und Oldenburg–Wilhelmshaven spätestens zum gleichen Zeitpunkt realisiert sein werden.

Bonn, den 12. November 1993

Dirk Hansen	Thomas Kossendey
Klaus-Jürgen Hedrich	Dr. Günther Krause (Börgerende)
Günter Klein (Bremen)	Wolfgang Krause (Dessau)
Dr. Klaus Röhl	Reiner Krziskewitz
Dr. Peter Struck	Herbert Lattmann
Reinhard Weis (Stendal)	Walter Link (Diepholz)
Gerd Andres	Wolfgang Lüder
Heinz-Günter Bargfrede	Uwe Lühr
Arne Börnsen (Ritterhude)	Erich Maaß (Wilhelmshaven)
Dr. Eberhard Brecht	Dr. Klaus Mildner
Günther Bredehorn	Engelbert Nelle
Hartmut Büttner (Schönebeck)	Volker Neumann (Bramsche)
Edelgard Bulmahn	Kurt Palis
Gertrud Dempwolf	Lisa Peters
Carl Ewen	Dr. Friedbert Pflüger
Horst Eylmann	Helmut Rode (Wietzen)
Jörg Ganschow	Manfred Schell
Monika Ganseforth	Dietmar Schütz
Dr. Wolfgang von Geldern	Hans Schuster
Günter Graf	Wilfried Seibel
Carl-Detlev Freiherr von Hammerstein	Bodo Seidenthal
Christel Hanewinkel	Jürgen Sikora
Klaus Harries	Dr. Rudolf Sprung
Dr. Ingomar Hauchler	Dr. Jürgen Starnick
Dr. Sigrid Hoth	Carl-Ludwig Thiele
Gabriele Iwersen	Jürgen Timm
Ilse Janz	Jürgen Türk
Dr.-Ing. Dietmar Kansy	Dr. Hans-Peter Voigt (Northeim)
Ernst Kastning	Ernst Waltemathe
Peter Kittelmann	Dr. Margrit Wetzel
Detlef Kleinert (Hannover)	Torsten Wolfgramm (Göttingen)
Dr. Volkmar Köhler (Wolfsburg)	Michael Wonneberger
Eva-Maria Kors	

Begründung

Die Trasse Uelzen–Salzwedel–Stendal bildet das Herzstück für mehrere Eisenbahnverbindungen

- a) Eisenbahnstrecke Nordseehäfen–Berlin: Ohne den Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke Uelzen–Stendal macht der geplante Ausbau und vor allem die Elektrifizierung der Abschnitte Uelzen–Langwedel und Oldenburg–Wilhelmshaven aus eisenbahntechnischen Gründen keinen Sinn. In diesem Falle bliebe aber die Gesamtstrecke Nordseehäfen–Berlin über Jahrzehnte hinaus nur stark eingeschränkt nutzbar. Dies würde wiederum eine nicht hinnehmbare erhebliche Minderung der Wettbewerbschancen der niedersächsischen und bremischen Seehäfen sowie gravierende Standortnachteile vor allem für die früheren Grenzregionen Niedersachsens und Sachsen-Anhalts bedeuten.
- b) Hochgeschwindigkeitsstrecke Hamburg–Berlin: Der Abschnitt Hamburg–Uelzen ist heute schon mit 200 km/h befahrbar

und zwischen Stendal und Berlin werden künftig sogar 250 km/h möglich sein, so daß nur die gut 100 Streckenkilometer zwischen Uelzen und Stendal für bis zu 200 km/h mit einem Kostenvolumen von 1,85 Mrd. DM (Preisstand: 1991, Angabe in Broschüre des Bundesministeriums für Verkehr vom August 1991: Verkehrsprojekte Deutsche Einheit) zu bauen sind. Dagegen wären auf der „klassischen“ Verbindung Hamburg–Büchen–Wittenberge–Berlin, die allerdings nur um ganze zwei (!) Kilometer kürzer ist, 280 Streckenkilometer für den Hochgeschwindigkeitsverkehr mit einem Volumen in Höhe von 4,13 Mrd. (!) DM (Preisstand: 1991, Angabe des Bundesministeriums für Verkehr in einem Brief vom 9. November 1993 an den Abgeordneten Klaus-Jürgen Hedrich) auszubauen.

- c) Hochgeschwindigkeitsstrecke Hamburg–Magdeburg (weiter nach Halle/Leipzig): Eine Linienführung über Wittenberge bedeutet einen Umweg von 25 km, über Hannover gar von 80 km gegenüber einer direkten Verbindung über Uelzen–Stendal.