

Beschlußempfehlung und Bericht **des Ausschusses für Verkehr (16. Ausschuß)**

**zu dem Antrag der Abgeordneten Dirk Hansen, Klaus-Jürgen Hedrich,
Günter Klein (Bremen), Dr. Klaus Röhl, Dr. Peter Struck, Reinhard Weis (Stendal)
und weiterer Abgeordneter**
— Drucksache 12/6456 —

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

A. Problem

Die Bahnverbindung Uelzen–Salzwedel–Stendal zählt zu den Verkehrsprojekten Deutsche Einheit (Projekt Nr. 3). Anknüpfend an frühere Überlegungen und Projektbeschreibungen, aber abweichend von den späteren Planungen im Zusammenhang mit dem Bundesverkehrswegeplan strebt der Antrag einen zweigleisigen Ausbau einschließlich Elektrifizierung für eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h bis zum Jahr 2000 an.

B. Lösung

Der Ausschuß empfiehlt die Erledigterklärung des Antrags, nachdem sich der Bund, die beteiligten Länder und die Deutsche Bundesbahn/Deutsche Reichsbahn im Dezember 1993 auf einen stufenweisen Ausbau der Strecke verständigt haben, wobei der Ausbau zweigleisig elektrifiziert bis zum Jahresende 2004 abgeschlossen sein soll.

Mehrheit im Ausschuß

C. Alternativen

Annahme des Antrags.

D. Kosten

Die Mehrkosten im Falle einer Anhebung auf 200 km/h werden mit 576 Mio. DM zuzüglich der Anteile der Länder und Gemeinden für die Beseitigung von Bahnübergängen angegeben.

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,
den Antrag — Drucksache 12/6456 — für erledigt zu erklären.

Bonn, den 28. Juni 1994

Der Ausschuß für Verkehr

Dr. Dionys Jobst

Vorsitzender

Horst Gibtner

Berichterstatter

Bericht des Abgeordneten Horst Gibtnier

1. Der Deutsche Bundestag hat den Antrag auf Drucksache 12/6456 in seiner 202. Sitzung am 13. Januar 1994 federführend an den Ausschuß für Verkehr und mitberatend an den Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit überwiesen.

Der Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit hat in seiner 75. Sitzung am 20. April 1994 einvernehmlich auf eine Beratung verzichtet.

Der Ausschuß für Verkehr hat den Antrag in seiner 71. Sitzung am 24. Juni 1994 abschließend beraten. Mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. wird gegen die Stimmen der Fraktion der SPD bei Enthaltung eines Mitglieds aus der Fraktion der SPD und bei Abwesenheit der Gruppen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der PDS/Linke Liste vorgeschlagen, den Antrag für erledigt zu erklären.

2. Der Antrag auf Drucksache 12/6456 knüpft an frühere Überlegungen und Projektbeschreibungen zum Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 3 an und strebt einen zweigleisig elektrifizierten Ausbau der Verbindung Uelzen–Salzwedel–Stendal für eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h bis zum Jahr 2000 an. Weiterhin soll dafür Sorge getragen werden, daß die Abschnitte Uelzen–Soltau–Langwedel sowie Oldenburg–Wilhelmshaven spätestens zum gleichen Zeitpunkt ausgebaut und elektrifiziert würden.
3. Die Ausschlußmehrheit ist der Auffassung, daß der Zielsetzung des Antrags weitgehend durch einen am 6. Dezember 1993 zwischen dem Bund (Bundesministerium für Verkehr), den Ländern Sachsen-Anhalt, Niedersachsen und Bremen sowie der damaligen Deutschen Bundesbahn/Deutschen Reichsbahn getroffenen Kompromiß entsprochen worden sei. In diesem Kompromiß habe man sich auf folgendes weiteres Vorgehen bezüglich der Verwirklichung des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit Nr. 3 „Uelzen–Stendal“ verständigt:

„1. DB/DR werden Planung, Planfeststellungsverfahren, Bauvorbereitung und Baudurchführung soweit vorantreiben, daß bis spätestens Ende 1999

- die bestehende Lücke zwischen Salzwedel und Nienbergen geschlossen, und
- bei gleichzeitiger schrittweiser Ertüchtigung der gesamten Strecke auf eine Geschwindigkeit von 160 km/h die Elektrifizierung der gesamten Strecke zunächst eingleisig mit abschnittsweiser Zweiglei-

sigkeit (Begegnungstrecken) abgeschlossen werden kann.

2. Der Zugverkehr wird spätestens 1997 auf der Strecke aufgenommen.
3. Grundlage der Planung und der Planfeststellungsverfahren ist eine durchgehend zweigleisige elektrifizierte Strecke. Die DB/DR wird die Verfahren unverzüglich einleiten.
4. Die Länder Niedersachsen und Sachsen-Anhalt verzichten auf die Durchführung von Raumordnungsverfahren für einen zweigleisigen elektrifizierten Ausbau.
5. Die Beteiligten beabsichtigen den Ausbau der zweigleisig elektrifizierten Strecke bis zum Jahresende 2004 abzuschließen.“

Darüber hinaus enthalte die Vereinbarung auch Aussagen zu den in Nummer 2 Buchstabe b des Antrages angesprochenen Strecken Uelzen–Soltau–Langwedel und Oldenburg–Wilhelmshaven.

Die Vereinbarung sehe zwar keinen Ausbau auf 200 km/h vor. Als entscheidend wurde aber im Ausschuß auch von ursprünglichen Unterzeichnern des Antrags der geplante zweigleisige elektrifizierte Ausbau angesehen. Dieser Ausbau werde auch in Stellungnahmen aus der betroffenen Region als ausreichend angesehen. Im übrigen würde eine höhere Geschwindigkeit geschätzte Mehrkosten in Höhe von 576 Mio. DM verursachen, zu denen noch die Anteile der Länder und Kommunen für die Beseitigung von Bahnübergängen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz treten würden. Derartige Mehrkosten müßten aufgrund der Gesamtverantwortung für die Verkehrspolitik, die eine regionale oder sektorale Betrachtung bestimmter Vorhaben verbiete, vermieden werden.

Die Ausschlußminderheit hat die Zielsetzungen des Antrags unterstützt und an frühere Planungen und Zusagen zum Ausbau der Strecke Uelzen–Stendal erinnert. In diesem Zusammenhang sei auch die Entscheidung über die Transrapidverbindung Berlin–Hamburg zu berücksichtigen. Die Bundesregierung und die Koalitionsfraktionen hätten immer einen Ausbau der „Südstrecke“ auf 200 km/h angestrebt, für die „Nordstrecke“ eine derartige Geschwindigkeit jedoch wegen der beabsichtigten Transrapidstrecke nicht geplant. Nachdem nunmehr die Bundesregierung den Bau der Transrapidstrecke beschlossen habe, müßten frühere Zusagen zum Ausbau der Strecke Uelzen–Stendal im Rahmen des Projekts Nr. 3 eingehalten werden.

Bonn, den 28. Juni 1994

Horst Gibtnier

Berichterstatler