

**Antwort**  
**der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Reinhard Weis (Stendal),  
Hans Martin Bury, Marion Caspers-Merk und weiterer Abgeordneter  
– Drucksache 12/7768 –**

**Realisierung der Schnellbahnverbindung Hannover – Berlin  
im Raum Stendal**

Im Mai 1994 verabschiedete der Deutsche Bundestag mit den Stimmen der Regierungsfractionen das erste Investitionsmaßnahmegesetz zum Bau der Südumfahrung Stendal. Bereits in den vor der Verabschiedung stattgefundenen Beratungen wurde deutlich, daß dieses Vorhaben höchst umstritten und seine verfassungsmäßige Zulässigkeit zu bezweifeln ist. Deshalb haben das Land Hessen und die Stadt Stendal nach der Veröffentlichung des Gesetzes das Bundesverfassungsgericht angerufen, um die Nichtigkeit des Gesetzes feststellen zu lassen und sein Zustandekommen überprüfen zu lassen.

Unabhängig davon liegt inzwischen ein Gutachten der Firma Viereggs & Rössler (Verkehrstechnische Untersuchung der oberirdischen Durchföhrung des Bahnhofs Stendal mit zwei Hochgeschwindigkeitsgleisen unter Berücksichtigung der Verknüpfung mit den vorhandenen Hauptstrecken) vor, welches die Stadt Stendal in Auftrag gegeben hat. Darin wird deutlich, daß eine ebenerdige Durchföhrung des Bahnhofs Stendal auch unter betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten die bessere Alternative für den betreffenden Streckenabschnitt als die Südumfahrung wäre.

1. Wie beurteilt die Bundesregierung den sachlichen Inhalt des Gutachtens der Firma Viereggs & Rössler vom 18. März 1994 (Verkehrstechnische Untersuchung der oberirdischen Durchföhrung des Bahnhofs Stendal mit zwei Hochgeschwindigkeitsgleisen unter Berücksichtigung der Verknüpfung mit den vorhandenen Hauptstrecken) besonders im Hinblick auf die darin enthaltene Kostenanalyse?

Aufgrund des Ergebnisses des Raumordnungsverfahrens zum Bau der Schnellbahn Hannover–Berlin im Land Sachsen-Anhalt und der öffentlichen Anhörung der Sachverständigen vor dem Ausschuß für Verkehr des Deutschen Bundestages am 10. Februar 1993 geht die Bundesregierung weiter davon aus, daß die von der Stadt Stendal favorisierte ebenerdige Durchföhrung der Stadt

---

*Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 28. Juni 1994 übermittelt.*

*Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.*

weitaus komplizierter, teurer und mit erheblich mehr Flächenbedarf im Stadtzentrum verbunden ist als die Südumfahrung der Stadt. Neben dem geplanten Ausbau der Stammstrecke würden die zusätzlichen Gleise der Hochgeschwindigkeitsstrecke im Zentrum der Stadt Stendal zu einer Ausweitung der Flächennutzung in Richtung Süden führen. Die mit der Stadtdurchfahrung der Hochgeschwindigkeitsstrecke verbundene hohe Beeinträchtigung durch Lärm und die erhebliche Flächeninanspruchnahme in Stadtlage waren der Grund dafür, die Durchfahrungsvariante nicht weiter zu verfolgen. Die Untersuchungen im Vorfeld des Gesetzgebungsverfahrens haben ferner ergeben, daß eine Durchfahrung der Stadt Stendal Mehrkosten von mindestens 150 Mio. DM erforderlich gemacht hätte.

An dieser Einschätzung der Sachlage ändert sich auch nichts durch das von der Stadt Stendal in Auftrag gegebene Gutachten der Firma Vieregg & Rössler.

2. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß eine Untersuchung der Möglichkeit einer ebenerdigen Durchfahrung des Bahnhofs Stendal, wie sie im Gutachten der Firma Vieregg & Rössler durchgeführt wurde, im Vorfeld einer Entscheidung zum Bau der Südumfahrung Stendal durch die Planungsgesellschaft Schnellbahnbau Hannover – Berlin (PGS) notwendig gewesen wäre, um über gleichwertig aufgearbeitete Lösungsvorschläge für den Streckenabschnitt Stendal entscheiden zu können?

Im Vorfeld einer Entscheidung zum Bau der Südumfahrung Stendal wurden Planungsalternativen, insbesondere die ebenerdige Durchfahrung des Bahnhofs, untersucht. Bereits im Raumordnungsverfahren des Landes Sachsen-Anhalt wurden mögliche andere Varianten wie

- ebenerdige Durchfahrung Stendals,
- Tunnelung im Bereich Stendal,
- aufgeständerte Lösung

untersucht und waren Bestandteil des Abwägungsprozesses. Im Ergebnis des Raumordnungsverfahrens hat dann das Land Sachsen-Anhalt in seiner landesplanerischen Stellungnahme der „Südumfahrung Stendal“ den Vorzug gegeben.

In der bereits genannten öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Verkehr des Deutschen Bundestages am 10. Februar 1993 wurden die Vorteile einer Südumfahrung der Stadt Stendal nochmals bestätigt.

Die Variante „ebenerdige Durchfahrt der Stadt Stendal“ wurde von der Planungsgesellschaft PGS vertieft untersucht (Darstellung der Auswirkungen auf Anlagen Dritter im Maßstab 1:1 000, verzerrte Verkleinerung) und als „Zusammenfassende Begründung der südlichen Umfahrung des Eisenbahnknotens Stendal vom 20. November 1990“ als Verfahrensunterlage in das Raumordnungsverfahren eingebracht.

Diese Unterlage wurde auch am 29. November 1990 von Vertretern der PGS dem Bürgermeister, dem Ersten Beigeordneten und

dem Leiter des Amtes für Wirtschaftsförderung der Stadt Stendal vorgestellt und übergeben. Die „Zusammenfassende Begründung“ enthält insbesondere einen umfassenden Erläuterungsbericht und Pläne, in denen maßstäblich die Eingriffe der einzelnen Varianten in die vorhandenen Bahnanlagen und die angrenzende städtische Infrastruktur dargestellt werden. Die Unterlagen weisen sogar die Hausnummern der einzelnen abzubrechenden Gebäude aus. Die Variante beeinflusst erheblich die Stadtstruktur, die städtebaulichen, infrastrukturellen und wirtschaftlichen Belange sowie den Umweltschutz.

3. Teilt die Bundesregierung die Meinung der Planungsgesellschaft (PGS), daß das Gutachten der Firma Vieregg & Rössler nicht mehr geprüft werden sollte?

Im Vorfeld des Gesetzgebungsverfahrens zum Bau der „Südumfahrung Stendal“ der Eisenbahnstrecke Berlin–Oebisfelde ist die Variante einer ebenerdigen Durchfahrung der Stadt Stendal ausreichend untersucht worden. Das Gesetz ist am 1. Dezember 1993 in Kraft getreten. Die Bauarbeiten begannen unmittelbar anschließend. Es wäre daher nicht mehr zielführend, das Gutachten der Firma Vieregg & Rössler zum jetzigen Zeitpunkt eingehend zu prüfen und zu bewerten.

4. Welche Konsequenzen hätte nach Ansicht der Bundesregierung die Durchsetzung einer ebenerdigen Durchfahrung des Bahnhofs Stendal?

Es wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

5. In seinem Schreiben an den Abgeordneten Reinhard Weis (Stendal) vom 16. Mai 1994 läßt der Geschäftsführer der für die Realisierung der Schnellbahnstrecke verantwortlichen Planungsgesellschaft (PGS), Helmut Weber, die Frage offen, „ob die Durchführung nach den Vorschlägen des Beratungsbüros ‚Vieregg & Rössler‘ städtebaulich sinnvoll (300 km/h in bebauten Gebieten) und eisenbahntechnisch durchführbar ist“.

Wird damit nicht eingestanden, daß bis zum Datum seines Schreibens in Verantwortung der Deutschen Bahnen/Deutsche Bahn AG tatsächlich keine konkreten Untersuchungen zur ebenerdigen Durchfahrung des Bahnhofs Stendal angestellt wurden, oder wie versteht die Bundesregierung eine solche Aussage?

Wie bereits in der Antwort auf Frage 2 erläutert, ist die Durchfahrungsvariante im Vorfeld des Gesetzgebungsverfahrens zur „Südumfahrung Stendal“ ausführlich geprüft und bewertet worden. Bestandteil dieser Auswertung waren auch die städtebaulichen und eisenbahntechnischen Auswirkungen der Durchfahrungsvariante.

6. Bestätigt diese Erkenntnis nach Auffassung der Bundesregierung nicht die Berechtigung der Verfassungsklage der Stadt Stendal, die u. a. auf dem Vorwurf der Stadt Stendal gegenüber der Planungsgesellschaft (PGS) beruht, nicht objektiv alle Alternativen für die Streckenführung im Raum Stendal geprüft zu haben?

Die Bundesregierung hält die Verfassungsklage der Stadt Stendal vor dem Bundesverfassungsgericht für unbegründet.

Zu den Anträgen

- auf Feststellung, daß das Gesetz nichtig ist,
- auf Erlaß einer einstweiligen Anordnung (Aussetzung des Vollzugs des Gesetzes)

hat sich die Bundesregierung im Hauptsacheverfahren bis 10. Mai 1994 und über den Antrag auf einstweilige Anordnung bis zum 1. März 1994 gegenüber dem Bundesverfassungsgericht geäußert.

Das Bundesverfassungsgericht hat bisher zu keinem der Anträge entschieden.

Im übrigen nimmt die Bundesregierung zu laufenden Verfahren öffentlich keine Stellung.

7. Wie würde sich die Bundesregierung verhalten, wenn die Deutsche Bahn AG aus betriebswirtschaftlichen Gründen zu der Auffassung gelangte, daß im Raum Stendal eine andere Streckenführung als die geplante Südumfahrung sinnvoll wäre?

Wie bereits in der Antwort zu Frage 1 ausgeführt, ergeben sich im Falle einer Durchfahrung der Stadt Stendal Mehrkosten von mindestens 150 Mio. DM. Ergänzend ist darauf hinzuweisen, daß die Planungen der PGS von einer Weiternutzung wesentlicher Anlagenteile ausgehen, während der Planungsvorschlag nach Vieregge & Rössler den vollständigen Abbruch und Wiederaufbau der Anlagen zwischen Kilometer 102,5 und Kilometer 108,5 erfordert. Die in diesem Fall erforderlichen Abbruchkosten und die Kosten für Schallschutzmaßnahmen wurden durch das Planungsbüro Vieregge & Rössler dabei erst gar nicht berücksichtigt.

Aus den vorgenannten Gründen ist die Frage 7 rein hypothetisch und entbehrt jeder realen Grundlage.

8. a) Sieht die Bundesregierung eine Konkurrenzsituation im Personenverkehr zwischen der Bahn und der von der Bundesregierung geplanten Transrapid-Referenzstrecke zwischen Hamburg und Berlin und könnte diese Konkurrenz ein Grund dafür sein, einen leistungsfähigen Bahnknotenpunkt Stendal und eine leistungsfähige Strecke Hamburg – Uelzen – Stendal – Berlin zu verhindern?
- b) Welche grundsätzlich anderen Verkehrsströme im Personenverkehr sieht die Bundesregierung, falls sie nicht der Auffassung ist, daß es sich hier um eine Konkurrenzsituation handelt?

Eine Konkurrenzsituation im Personenverkehr zwischen der Bahn und der geplanten Transrapid-Referenzstrecke ist nicht gegeben,

da die Transrapid-Verbindung ausschließlich dem Personenverkehr dienen soll, während die Verbindung (Hamburg/Bremen–) Uelzen–Stendal (–Berlin/Magdeburg) vorrangig Bedeutung für den Güterverkehr in den genannten Relationen haben wird.

Durch den Bau der Südumfahrung Stendal im Zuge der Schnellbahnverbindung Hannover–Berlin wird erreicht, daß der Knoten Stendal auch zukünftig seinen verkehrlichen Anforderungen gerecht werden wird. Eine Nichtrealisierung der Südumfahrung Stendal hätte genau das Gegenteil zur Folge.

9. a) In der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage zur Schnellbahnverbindung Hannover–Berlin (Drucksache 12/7483) der Gruppe BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN antwortet die Bundesregierung in Frage 7, daß das Investitionsmaßnahmegesetz zur Südumfahrung Stendal den gewünschten Beschleunigungseffekt gebracht habe.

Wie bewertet die Bundesregierung in diesem Zusammenhang den ungewöhnlich langen Zeitraum von fünf Monaten zwischen der abschließenden Lesung des Gesetzes im Deutschen Bundestag und der Veröffentlichung im Bundesgesetzblatt?

- b) Welche Gründe führten zu dieser nicht gewollten Zeitverzögerung von fast einem halben Jahr, und wie wirkt sich dieser Zeitverlust auf die Abarbeitung des Verkehrsprojektes Schnellbahn Hannover–Berlin aus?

Der ungewöhnlich große Umfang der Anlagen des Gesetzes (Pläne) hat zu Verzögerungen bei der Drucklegung des Gesetzes geführt. Aufgrund der Vorarbeiten der Planungsgesellschaft PGS während der Drucklegungsphase des Gesetzes konnte erreicht werden, daß unmittelbar nach Inkrafttreten des Gesetzes mit den Bauarbeiten begonnen werden konnte. Die Bundesregierung geht davon aus, daß die Inbetriebnahme der Schnellbahnverbindung Hannover–Berlin im Mai 1997 nicht gefährdet ist.





