



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen



Kooperationsprojekt - Digitalisierung Drucksachen der Bremischen Bürgerschaft

Drucksachenabteilung: Drucksachenabteilung / 1 5. Wahlperiode: 1959-63

18.09.1961 - Nr. 94 Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft

Staats-und Universitätsbibliothek Bremen - Digitale Sammlungen



Bremische Bürgerschaft (Landtag)

5. Wahlperiode

Drucksachenabteilung I

Mitteilungen und Antworten des Senats

Nr. 94

Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft (Landtag)

vom 18. September 1961

Finanzierungszuschuß an die Deutsche Bundesbahn für die Elektrifizierung der Nord-Süd-Strecke

Die Nord-Süd-Strecke ist die Bundesbahnstrecke Bremerhaven — Bremen/Hamburg — Hannover — Bebra — Fliesen — Hanau/Gemünden (Main).

Sie schließt in Gemünden und Hanau an das bereits elektrifizierte süd- und südwestdeutsche Netz an und schafft damit durchgehende elektrische Verbindungen zwischen den Nordseehäfen Bremen, Bremerhaven und Hamburg einerseits, München — Österreich — Italien und Frankfurt — Schweiz — Italien andererseits.

Diese Strecke ist neben den Rheintalstrecken die am stärksten belastete Strecke des gesamten noch nicht elektrifizierten Bundesbahnnetzes. Ihre Umstellung auf elektrischen Betrieb wird für Bremen und Bremerhaven große Vorteile bringen. Die Verbindung zum süd- und südwestdeutschen Hinterland unserer Häfen, deren Leistungsfähigkeit zur Zeit aus betrieblichen Gründen keine Steigerung mehr zuläßt, wird erheblich verbessert werden. Die elektrische Zugförderung ermöglicht bis zu 25 Prozent höhere Geschwindigkeiten und damit eine entsprechend dichtere Zugfolge und eine größere Kapazität der Strecken. Dieser Erfolg ist für Bremen — besonders im Hinblick auf die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft — von lebenswichtiger Bedeutung. Nach Elektrifizierung der Rheintalstrecken mit Anschluß an das elektrische Netz der Niederländischen Staatsbahnen wird die Gefahr einer Verkehrsabwanderung nach den Rheinhäfen stark wachsen. Die Umstellung der linksrheinischen Strecke ist schon seit zwei Jahren beendet; die der rechtsrheinischen steht kurz vor dem Abschluß. Dann besteht eine durchgehende viergleisige elektrische Bahnverbindung zwischen Süd- und Westdeutschland (einschließlich Saargebiet) einerseits und

Rotterdam/Amsterdam andererseits, die eine starke Werbewirkung zugunsten der Rheinhäfen ausüben wird.

Für Bremerhaven kommen noch die besonderen Gesichtspunkte des Passagierverkehrs und des Fischereihafens hinzu. Nach Indienststellung der neuen „Bremen“ des Norddeutschen Lloyd und mit Rücksicht auf die weiteren Fahrgastschiffe sowie Fertigstellung der neuen Fahrgastanlage an der Columbuskaje muß der Verbesserung der Fazilitäten im überseeischen Fahrgastverkehr auch durch verbesserten Service im Eisenbahnverkehr Rechnung getragen werden. Elektrische Zugförderung bedeutet nicht nur saubere und schnellere Reisezüge, sondern auch die Möglichkeit, jederzeit nach Bedarf Kurs- und Sonderwagen anzuhängen, was bei Dampfbetrieb nur beschränkt möglich ist. Auch im Abtransport von Fischen aus dem Fischereihafen ist in den nächsten Jahren mit einer Verkehrssteigerung zu rechnen, besonders auch im Hinblick auf die Erweiterung des Marktes durch die EWG. Für kein Gut ist eine schnelle Beförderung von so grundsätzlicher und wirtschaftlicher Bedeutung wie für den Seefisch. Je schneller die Beförderung, desto größer die Garantie für gute Qualität bei der Ankunft im Binnenland. Bei einer Erhöhung der Reisegeschwindigkeit bis zu 25 Prozent, die durch Elektrifizierung erreicht werden könnte, würden wichtige Verbrauchsgebiete in entsprechend kürzerer Zeit erreicht und damit das Gesamtverbrauchsgebiet in gleichem Umfange erweitert werden.

Auch die deutsche Bundesbahn ist an einer Elektrifizierung der Nord-Süd-Strecke stark interessiert. Da diese Strecke bei Überschreiten des Mittelgebirges

zwischen Göttingen und Gemünden bzw. Hanau in beiden Richtungen starke und lange Steigungen überwinden muß, würden sich die betrieblichen Vorteile schnellerer Zugförderung und die Einsparungen an Betriebs- und Personalkosten gerade hier besonders auswirken. Das hat auch das vom Bundestag angeforderte Brand-Gutachten eindeutig herausgestellt.

Die Gesamtkosten der Elektrifizierung belaufen sich nach den Erfahrungen der Bundesbahn auf rd. 1 Million DM je km; davon entfallen je etwa 50 Prozent auf rollendes Material (Lokomotiven, Triebwagen) und auf die festen elektrischen Anlagen (Bespannung der Strecke, Überlandleitungen, Umspannwerke, Kraftwerke u. a.).

Die gesamte zu elektrifizierende Streckenlänge der Nord-Süd-Strecke beträgt mit Bahnhöfen und Nebenanlagen rd. 1000 km, das bedeutet einen Kapitaleinsatz von rd. 1000 Millionen DM, verteilt auf eine voraussichtliche Bauzeit von ca. fünf Jahren.

Die Bundesbahn ist bereit, diesen Betrag im Kreditwege aufzunehmen. Sie hatte jedoch diejenigen Bundesländer, durch welche die Strecke führt, also Bayern, Hessen, Niedersachsen, Hamburg und Bremen, um einen Zinszuschuß gebeten. Zur Begründung hatte sie darauf hingewiesen, daß diese Länder und ihre Wirtschaft von der Elektrifizierung ebenfalls erhebliche Vorteile haben würden.

Seit mehreren Jahren wurde hierüber verhandelt. Die Länder vertraten grundsätzlich den Standpunkt, daß Finanzierungshilfen für die Bundesbahn eine Sache des Bundes sind. Die Bundesbahn verwies demgegenüber darauf, daß sie die finanzielle Hilfe des Bundes laufend für andere Dinge in Anspruch nehmen muß und daß einige Bundesländer (besonders Nordrhein-Westfalen, Baden-Württemberg, Bayern und Hessen) der Bundesbahn für andere Projekte zur Rationalisierung ihres Betriebes und zur Elektrifizierung Darlehen und Zinszuschüsse gewährt haben und ständig weiter gewähren.

In der Zwischenzeit haben auch die Länder Bayern und Hessen für ihren Anteil an der Nord-Süd-Strecke Sonderabkommen mit der Bundesbahn geschlossen. Gemeinsame Verhandlungen wurden in letzter Zeit nur noch von den Ländern Niedersachsen, Bremen und Hamburg für den Streckenteil Eichenberg-Hannover-Bremerhaven/Hamburg geführt.

Das Ergebnis dieser Verhandlungen ist der anliegende Vertrag zwischen Niedersachsen, Hamburg, Bremen und der Deutschen Bundesbahn, der am 19. Mai 1961 in Hamburg von allen Beteiligten unterzeichnet worden ist, von Hamburg und Bremen unter dem Vorbehalt der Zustimmung der nach Landesrecht zuständigen Instanzen. In diesem Verträge verpflichtet sich die Deutsche Bundesbahn, die gesamte Nord-Süd-Strecke bis spätestens 1965 auf elektrischen Betrieb umzustellen (§ 2). Für den Streckenteil Eichenberg—Hamburg/Bremerhaven werden voraussichtlich rd. 630 Millionen DM benötigt, welche die Bundesbahn entsprechend dem Bedarf auf dem Kreditwege beschaffen wird. Die Länder haben ihre Unterstützung bei der Beschaffung der Kredite zugesagt. Zu der Finanzierung sollen die Länder Hamburg und Bremen der Bundesbahn einen Zuschuß von je 22 Millionen DM innerhalb von zwölf Jahren zahlen; das Land Niedersachsen zahlt einen Zuschuß von 13,2 Millionen DM im Jahre 1962 (§ 3). Die Bürgerschaft (Landtag) hatte die grundsätzliche Bereitschaft Bremens zur Leistung eines Finanzierungsbeitrages bereits durch die Bewilligung entsprechender Haushaltstitel in den außerordentlichen Haushalten für 1960 und 1961 bekundet.

Die Deputation für Häfen, Schifffahrt und Verkehr und die Finanzdeputation haben dem Abschluß des Vertrages in ihren Sitzungen am 18. Mai bzw. am 29. August 1961 zugestimmt.

Der Senat bittet die Bürgerschaft (Landtag), dem Abschluß des anliegenden Vertrages gemäß Artikel 101 der Landesverfassung ebenfalls zuzustimmen.

Vertrag

zwischen

dem Lande Niedersachsen,

vertreten durch den Niedersächsischen Minister für Wirtschaft und Verkehr und den Niedersächsischen Minister der Finanzen,

der Freien und Hansestadt Hamburg,

vertreten durch den Senat,

der Freien Hansestadt Bremen,

vertreten durch den Senator für Häfen, Schifffahrt und Verkehr und den Senator für die Finanzen,

einerseits

und

der Deutschen Bundesbahn,

vertreten durch den Vorstand, Frankfurt/Main,

andererseits

wird folgender Vertrag geschlossen:

§ 1

Die Deutsche Bundesbahn verpflichtet sich, die Bundesbahnstrecken

Hanau/Gemünden — Fliesen — Fulda — Bebra —
Eichenberg — Göttingen — Hannover,
Nordstemmen — Hildesheim — Lehrte,
Umfahrungs- und Verbindungsstrecken im Knoten Hannover,
Hannover — Lehrte/Langenhagen — Celle — Uelzen — Hamburg-Altona,
Hannover — Wunstorf — Bremen — Bremerhaven

mit einer Gesamtlänge von rund 931 km auf elektrischen Betrieb umzustellen und die erforderlichen Arbeiten und Beschaffungen unverzüglich einzuleiten. Die Elektrifizierung soll spätestens 1965 beendet sein.

§ 2

(1) Für die Elektrifizierung des Streckenteiles

Eichenberg — Hamburg-Altona/Bremerhaven werden voraussichtlich rund 630 000 000 DM benötigt, die entsprechend dem Bedarf auf dem Kreditwege beschafft werden sollen. Die Laufzeit der Kredite soll mindestens 20 Jahre betragen; die ersten 5 Jahre sollen tilgungsfrei sein.

(2) Die Länder werden die Deutsche Bundesbahn bei der Beschaffung der zur Finanzierung der Elektrifizierung dieses Streckenteiles erforderlichen langfristigen Kredite unterstützen.

§ 3

(1) Die Länder Hamburg und Bremen verpflichten sich, der Deutschen Bundesbahn innerhalb von 12 Jahren, beginnend mit dem Jahre 1961, einen Zuschuß in Höhe von

44 000 000,— DM

(in Worten: Vierundvierzig Millionen Deutsche Mark) zu zahlen, und zwar in gleichen Vierteljahresraten, je-

weils am 15. Februar, 15. Mai, 15. August und 15. November jedes der 12 Jahre. Die Zahlung der für den 15. 2. 1961 vorgesehenen Rate ist mit der Mai-Rate zu verbinden.

(2) Von dem Gesamtfinanzierungsbeitrag gemäß Absatz 1 entfallen auf

die Freie Hansestadt Bremen 22 000 000,— DM,

die Freie und Hansestadt Hamburg 22 000 000,— DM.

(3) Das Land Niedersachsen verpflichtet sich, der Deutschen Bundesbahn im Rechnungsjahr 1962 einen Zuschuß von 13 200 000,— DM zu gewähren.

(4) Die Länder haften nicht gesamtschuldnerisch für die Zahlung der Beiträge.

§ 4

Die Länder sind berechtigt, an Stelle der nach § 2 mit ihrer Unterstützung zu beschaffenden Kredite oder Teilbeträgen davon der Deutschen Bundesbahn Kredite aus eigenen Mitteln zu einem Zinssatz von 5 % zu gewähren. In diesem Falle ermäßigt sich der Finanzierungsbeitrag nach § 3 um den Betrag, der sich aus einer 1,5%igen Verzinsung des Staatskredits, gerechnet auf die gesamte Kreditlaufzeit, ergibt.

§ 5

Soweit es nach dem Ergebnis der Ausschreibungen vertretbar erscheint, wird die Deutsche Bundesbahn die Leistungen und Lieferungen in möglichst großem Umfang an Firmen vergeben, die ihren Sitz in den beteiligten Ländern haben.

§ 6

Der Vertrag wird seitens der Vertreter der Freien und Hansestadt Hamburg und der Freien Hansestadt Bremen vorbehaltlich der Zustimmung der nach Landesrecht zuständigen Instanzen unterzeichnet.

Hamburg, den 19. Mai 1961

Deutsche Bundesbahn
Der Vorstand
gez. Dr. Oeftering

60.601 Kfb 2 828

Der Niedersächsische
Minister für Wirtschaft
und Verkehr
gez. Graaff

Der Niedersächsische
Minister der Finanzen
gez. Ahrens

Für die Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Wirtschaft
und Verkehr
Der Senator
gez. Edgar Engelhard

Finanzbehörde
Der Senator
gez. Dr. Weichmann

Für die Freie Hansestadt Bremen
Der Senator für Häfen,
Schifffahrt und Verkehr
gez. Borttscheller

Der Senator
für die Finanzen
gez. i. V. Dr. C. Breyhan

Carl Schönmann Bremen

