

Beschlussempfehlung und Bericht
des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (15. Ausschuss)

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
- Drucksache 16/12069 -

Entwurf eines Gesetzes
zu dem Vertrag vom 3. September 2008
zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark
über eine Feste Fehmarnbeltquerung

A. Problem

Auf den Vertrag vom 3. September 2008 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark über eine Feste Fehmarnbeltquerung findet Artikel 59 Abs. 2 Satz 1 des Grundgesetzes Anwendung. Daher bedarf er der Zustimmung des Deutschen Bundestages in der Form eines Bundesgesetzes.

B. Lösung

Zustimmung durch Annahme des Gesetzentwurfes der Bundesregierung.

Annahme des Gesetzentwurfs mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN .

C. Alternativen

Ablehnung.

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

den Gesetzentwurf auf Drucksache 16/12069 unverändert anzunehmen.

Berlin, den 27. Mai 2009

Der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Dr. Klaus W. Lippold
Vorsitzender

Patrick Döring
Berichtersteller

elektronische Vorabfassung*

Bericht des Abgeordneten Patrick Döring

I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 16/12069 in seiner 208. Sitzung am 5. März 2009 beraten und an den Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur federführenden Beratung sowie an den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und den Ausschuss für Tourismus zur Mitberatung überwiesen. An den Haushaltsausschuss hat er den Gesetzentwurf gemäß § 96 der Geschäftsordnung überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Der Gesetzentwurf der Bundesregierung beinhaltet im Wesentlichen die Zustimmung zu dem Vertrag vom 3. September 2008 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark über eine Feste Fehmarnbeltquerung gemäß Artikel 59 Abs. 2 Satz 1 des Grundgesetzes. Bei dem Vertrag über eine Feste Fehmarnbeltquerung geht es im Wesentlichen um den Bau einer Brücke oder eines Tunnels für den Schienen- und Straßenverkehr über den Fehmarnbelt zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark sowie um die Schaffung der erforderlichen Hinterlandanbindungen.

III. Stellungnahme der mitberatenden Ausschüsse

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 16/12069 in seiner 92. Sitzung am 27. Mai 2009 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Annahme. Er lehnte den Entschließungsantrag der Fraktion DIE LINKE. auf **Ausschussdrucksache 16(16)642** mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ab. Den

Entschließungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf **Ausschussdrucksache 16(16)643** lehnte er mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und einer Stimme aus der Fraktion der SPD bei Stimmenthaltung der Fraktion der FDP ab.

Der **Ausschuss für Tourismus** hat den Gesetzentwurf in seiner 79. Sitzung am 27. Mai 2009 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Abwesenheit der Fraktion DIE LINKE. dessen Annahme.

IV. Beratungsverlauf im federführenden Ausschuss

Der **Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung** hat in seiner **83. Sitzung** am 18. März 2009 die Durchführung einer öffentlichen Anhörung zu dem Gesetzentwurf auf Drucksache 16/12069 beschlossen.

Ein Bericht des Bundesrechnungshofes nach § 88 Abs. 2 BHO über die Feste Verbindung über den Fehmarnbelt mit Hinterlandanbindung vom 30. April 2009 wurde am 5. Mai 2009 als **Ausschussdrucksache 16(15)1384** verteilt.

In seiner **88. Sitzung** am 6. Mai 2009 hat der Ausschuss die öffentliche Anhörung durchgeführt. An der Anhörung nahmen als Sachverständige der Minister für Wirtschaft, Wissenschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein, Dr. Jörn Biel, Prof. Jens Froese von der Technischen Universität Hamburg-Harburg, der Präses der IHK zu Lübeck, Bernd Jorkisch, der Geschäftsführer von Femern Baelt A/S, Peter Lundhus, Karlheinz Rößler von der Vieregg-Rössler GmbH, der Geschäftsführer der Intraplan

Consult GmbH, Dr.-Ing. Markus Schubert und der Projektleiter Fehmarnbelt des Naturschutzbundes Deutschland e. V. (NABU), Malte Siegert, teil. Wegen des Ergebnisses der öffentlichen Anhörung wird auf das Wortprotokoll der Sitzung verwiesen.

In seiner **90. Sitzung** am 27. Mai 2009 hat der Ausschuss den Gesetzentwurf abschließend beraten.

Die Fraktion DIE LINKE. hat zu dieser Sitzung den folgenden Entschließungsantrag eingebracht (Ausschussdrucksache **16(15)1410**):

„Der Bundestag wolle beschließen:

1. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

1. Nach § 23 Abs. 4 des Vertrages vom 3. September 2008 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark über eine Feste Fehmarnbeltquerung werden „die Vertragsstaaten diesen Vertrag nach Maßgabe des jeweils geltenden innerstaatlichen Rechts der Vertragsstaaten vorläufig anwenden“ und keinerlei Forderungen bezüglich getätigter Investitionen gegenseitig geltend machen. Es gibt daher keine Notwendigkeit, eine parlamentarische Entscheidung schon jetzt zu treffen.
2. Die Vorplanungen und Untersuchungen laufen unabhängig vom Vertragsgesetz. So läuft zurzeit von der dänischen Betreibergesellschaft ein Umweltuntersuchungsprogramm mit sieben Einzelvorhaben und Langzeituntersuchungen zur Schiffssicherheit. Zwei Ingenieur-Gemeinschaften untersuchen parallel die Umsetzung einer Schrägseilbrücke oder die Variante eines Absenktunnels. Das Ergebnis soll frühestens 2011 vorliegen. Des Weiteren müssen Umweltverträglichkeitsprüfungen und Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden.

Das Dänische Folketing wird erst nach Abschluss sämtlicher Planungen und Genehmigungen in Form eines Baugesetzes über das Projekt entscheiden. Die einzige parlamentarische Mitbestimmung des Deutschen Bundestages ist die Entscheidung über das Vertragsgesetz. Diese sollte daher parallel zur Beratung des Baugesetzes im Dänischen Folketing nach Abschluss des Prozesses erfolgen, denn beim heutigen Planungsstand ist keine sachgerechte Entscheidung des Deutschen Bundestages über das Projekt möglich.

3. Der Bundesrechnungshof hat in seinem Bericht vom 30.04.2009 gemäß § 88 Abs. 2 Bundeshaushaltsordnung (BHO) über die Feste Verbindung über den Fehmarnbelt mit Hinterlandanbindung erhebliche Unsicherheiten für künftige Bundeshaushalte aufzeigt und empfiehlt angesichts der geringen Verkehrsprognose, die Wirtschaftlichkeit des beabsichtigten Ausbaus kritisch zu prüfen. Zentrale Planungsdetails zur Ermittlung der Haushaltsbelastung, die wie die Grobplanung und Kostenermittlung des Trassenverlaufs der schienenseitigen deutschen Hinterlandanbindung von der DB Netz, liegen bisher noch nicht vor.
4. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis des Projektes beträgt nach einer aktuellen Studie von Prof. Dr. Karl-Heinz Breitzmann, Geschäftsführender Direktor des Ostseeinstituts für Marketing, Verkehr und Tourismus an der Universität Rostock lediglich 1:0,65. Die Kosten liegen also über dem volkswirtschaftlichen Nutzen. Die Realisierung des Projektes würde zu einem Wohlstandsverlust führen.
5. Das Projekt ist überdimensioniert. Angesichts der Tatsache, dass die Kapazität einer zweispurigen Schnellstraße üblicherweise mit rund 26 000 Kraftfahrzeugen (Kfz) pro Tag angesetzt wird, liegt die heutige Kapazitätsauslastung auf den zweispurigen Schnellstraßenabschnitten

der Fehmarnbelt-Route durch die Grundlast unter 20% und selbst durch die Spitzenlast immer noch unter 50%. Die Grundlast des Kfz-Verkehrs auf der Fehmarnbelt-Route ist so gering, dass hierfür an Land nicht einmal eine zweispurige Ortsumfahrungsstraße genehmigungs- und förderungswürdig wäre, wie in der Stellungnahme des Sachverständigen Karlheinz Rößler von der VIE-REGG-RÖSSLER GmbH bei der Anhörung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung am 06.05.2009 zum Thema verdeutlicht wurde.

6. Gegen den Staatsvertrag liegt eine begründete Anzeige des „Aktionsbündnis gegen eine feste Fehmarnbelt Querung“ bei der EU-Kommission vor, ein Vertragsverletzungsverfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland und das Königreich Dänemark zu prüfen, da es gegen das europäische Gemeinschaftsrecht verstößt. Demnach hätte das Projekt nicht in einem bilateralen Staatsvertrag einer dänischen Planungsgesellschaft erteilt, sondern europaweit ausgeschrieben werden müssen. Eine Zustimmung zum Staatsvertrag wäre demnach EU-vertragswidrig:
- a. Mit dem Staatsvertrag wird Dänemark von Deutschland mit der Errichtung, der Finanzierung und dem Betrieb des deutschen Teils der festen Fehmarnbelt-Querung beauftragt. Im Gegenzug erhält Dänemark das Recht, von den Nutzern der Querung Mautgebühren und Schienennutzungsentgelte auch für diesen Teil zu verlangen. Damit erteilt Deutschland der Sache nach eine Baukonzession an Dänemark. Der Vertrag sieht weiter vor, dass Dänemark seine Rechte und Pflichten als Konzessionär an eine Projektgesellschaft übertragen wird, die zunächst ein dänisches

Staatsunternehmen ist, das ausschließlich von Dänemark kontrolliert wird.

- b. Es ist irrelevant, dass die Baukonzession auf der Grundlage eines Vertrags zwischen zwei Mitgliedstaaten der Gemeinschaft erteilt wird. Die Mitgliedstaaten dürfen auch durch bilaterale völkerrechtliche Verträge nicht vom Gemeinschaftsrecht abweichen.
- c. Eine vergaberechtsfreie Inhouse-Vergabe liegt nicht vor: Weder Dänemark noch die Projektgesellschaft – die Konzessionäre – werden von Deutschland kontrolliert. Im Gegenteil: Die Bundesregierung will die feste Fehmarnbelt-Querung gerade nicht als Gemeinschaftsvorhaben mit Dänemark errichten. Vielmehr soll das wirtschaftliche Risiko für die Durchführung des Vorhabens, wie sich aus dem Vertrag ergibt, alleine bei Dänemark liegen. Nur Dänemark ist daher gegenüber der Projektgesellschaft weisungsbefugt. Und Dänemark kann über eine (Teil-) Privatisierung der Projektgesellschaft als eigentlichem Konzessionär alleine entscheiden.
- d. Der Staatsvertrag enthält auch keine unter Umständen vergaberechtsfreie staatsorganisatorische Zuständigkeitsverteilung, bei der Deutschland hoheitliche Befugnisse und Verantwortlichkeiten an Dänemark delegieren würde. Der Vertrag stellt beispielsweise ausdrücklich klar, dass die Straßenbaulast für den deutschen Teil der Querung bei Deutschland verbleibt und lediglich die Durchführung bestimmter Aufgaben an Dänemark übertragen wird. Eine Delegation

staatlicher Zuständigkeit an einen anderen Staat wäre im Übrigen auch verfassungsrechtlich unzulässig.

- e. Eine vergaberechtskonforme Lösung ist kaum denkbar, ohne dass Deutschland stärker in die Verantwortung für die feste Fehmarnbelt-Querung gezogen wird. Eine solche Lösung entspricht aber nicht mehr dem unterzeichneten Staatsvertrag. Dieser basiert auf der Grundidee, dass Finanzierung und Durchführung des Vorhabens allein Sache Dänemarks sind. Das Projekt soll gerade kein deutsch-dänisches Gemeinschaftsprojekt sein.

7. In mehreren Anträgen wurden die Kritik am Bauprojekt aus ökologischen, ökonomischen und sozialen Gründen bereits ausführlich begründet (u.a. Antrag Fraktion DIE LINKE, Bundestagsdrucksache 16/3668).

2. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

den Gesetzesentwurf zurückzuziehen und die Entscheidung über das Projekt durch den Bundestag einzuleiten, wenn die ausstehenden Untersuchungsergebnisse vorliegen und alle rechtlichen Fragen umfassend geklärt sind.“

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** hat den folgenden Entschließungsantrag eingebracht (Ausschussdrucksache **16(15)1416**):

„Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Gemengelage aus ökologischen und ökonomischen Risiken des Projektes einer festen Querung über den Fehmarnbelt ist

nach wie vor unübersichtlich. Dies machte eine im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages am 6. Mai 2009 stattgefundene Experten-Anhörung deutlich. Für eine fundierte Entscheidung maßgebliche Untersuchungen stehen noch aus. Eine Abwägung der Chancen und Risiken des Projektes einer festen Querung über den Fehmarnbelt durch die Abgeordneten des Deutschen Bundestages ist auf dem heutigen Kenntnisstand daher nicht möglich.

Diese Kritik teilt der Bundesrechnungshof ausdrücklich. Er rügt in mehreren Stellungnahmen, dass bisher weder die Kosten für den Ausbau und die Erhaltung der Straßenhinterlandanbindung noch die Kosten für den Ausbau und die Instandhaltung der Schienenhinterlandanbindung exakt beziffert seien. So bemängelt der Bundesbeauftragte, dass es für die jetzt einzugehenden internationalen vertraglichen Verpflichtungen weder eine abgeschlossene Vorplanung noch eine fundierte Kostenschätzung gäbe.

Zudem bemängelt der Bundesrechnungshof, dass es bisher für die internationalen vertraglichen Verpflichtungen weder eine abgeschlossene Vorplanung noch eine fundierte Kostenschätzung gäbe. Auch die Finanzierung des Projekts aus europäischen TEN-Mitteln sei noch nicht gesichert. Zudem seien nach einem Papier des Bundesministeriums für Großprojekte Kostensteigerungen von 60 bis 100 Prozent prognostiziert worden. Insgesamt müsse mit deutlichen Kostensteigerungen des Projektes gerechnet werden.

Außerdem kritisiert der Rechnungshof, dass dem Parlament keine aktuellen Zahlen zu den Kosten der deutschen Hinterlandanbindung aus dem Bundesverkehrsministerium vorlägen. Das Ministerium rechne mit Zahlen, die auf Preisen aus dem Jahr 2002 basieren. Danach soll der Ausbau der Straßen- und Schienenanbindung auf deutscher Seite rund 840 Millionen Euro kosten. Dagegen

hält der Bundesrechnungshof wegen steigender Preise und Folgekosten eine Verdoppelung der Kosten auf rund 1,7 Milliarden Euro allein für die deutsche Hinterlandanbindung für möglich.

Der Bundesrechnungshof mahnt in seiner Stellungnahme zudem an, dass die dem Projekt zugrunde gelegten Verkehrsprognosen zu optimistisch seien und wichtige Rahmenbedingungen außer Acht gelassen wurden. Letztlich kommt der Bericht zu dem Schluss, dass sich das Projekt einer festen Querung über den Fehmarnbelt nicht refinanzieren wird. Trotz der zugesagten Risikoübernahme durch Dänemark würde damit für Deutschland der Druck entstehen, sich an der Verbindung finanziell zu beteiligen. Insgesamt seien die finanziellen Auswirkungen des Bauvorhabens auf zukünftige Haushalte für den Gesetzgeber bislang nicht transparent.

Da diese Daten jedoch wichtige Informationen für die Mitglieder sowohl des Bundestages als auch des Bundesrates seien, mahnt der Bericht gleichzeitig an, den vorliegenden Staatsvertrag dringend nachzubessern.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

- 1. die Entscheidung über den Entwurf eines Gesetzes zu dem Vertrag vom 3. September 2008 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark über eine Feste Fehmarnbeltquerung in die 17. Legislaturperiode zu verschieben,*
- 2. weitere Untersuchungen vorzunehmen, um so sicherzustellen, dass die bestehenden ökologischen und ökonomischen Risiken des Projekts einer festen Querung über den Fehmarnbelt ausreichend beleuchtet werden und die Kritik des Bundesrechnungshofes ernst genommen wird,*

- 3. und den Vertrag vom 3. September 2008 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark über eine Feste Fehmarnbeltquerung im Sinne der Anregungen des Bundesrechnungshofes nachzubessern.“*

Die **Fraktion der CDU/CSU** sprach sich für eine Feste Fehmarnbeltquerung aus. Sie wies darauf hin, dass es hier um ein TEN-Projekt gehe, welches von der Europäischen Union bereits vor dem Abschluss des Staatsvertrages gefördert worden sei, was die Bedeutung unterstreiche, welche die EU dem Projekt beimesse. In der Anhörung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sei auch deutlich geworden, dass die internationale Kooperation durch ein solches Projekt gefördert werde. Die Erwartungen in Bezug auf das Projekt seien groß und sie gehe davon aus, dass dies auch entsprechende Investitionen nach sich ziehen werde. Das Projekt biete die Chance, die Metropolregionen Hamburg und Kopenhagen enger zusammenzuführen, denn die Erfahrung zeige, dass eine Fahrzeitverkürzung von 1 bis 2 Stunden viel ausmache. Man begrüße es daher, dass man nun vor der Realisierung einer Festen Fehmarnbeltquerung stehe. Zu der Kritik an dem Projekt bemerkte sie unter anderem, es sei widersprüchlich, wenn man gleichzeitig vor einer Zunahme des Verkehrs warne und den wirtschaftlichen Sinn des Projektes in Frage stelle, weil kein zusätzlicher Verkehr zu erwarten sei.

Die **Fraktion der SPD** stellte fest, sie habe sich in zahlreichen Gesprächen umfassend über die Argumente für und gegen eine Feste Fehmarnbeltquerung informiert. Im Ergebnis seien die Argumente, die für eine Realisierung des Projektes sprächen, tragend. Sie lobte die Bundesregierung für den Abschluss des Staatsvertrags, welcher das Ergebnis eines langen Diskussionsprozesses sei. Der Vertrag sei die Grundlage dafür, dass jetzt weitere Untersuchungen erfolgten. Die Um-

weltstudie aus dem Jahr 2006 sei zu dem Ergebnis gekommen, dass das Projekt realisierbar sei, dass aber noch Fragen zu beantworten seien. Dies sei auch das Ergebnis der Anhörung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Die verschiedenen Alternativen müssten nun im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens unter Beachtung des Umweltrechts und unter Berücksichtigung privater und öffentlicher Belange geprüft werden. Mit der Zustimmung zu dem Staatsvertrag unterstützte man daher ein vernünftiges Verfahren. Bei einem Ratifizierungsgesetz könne man nur zustimmen oder ablehnen, aber keine Änderungen vornehmen. Die Gegner des Projektes forderten Änderungen, um den Vertrag insgesamt zu verhindern. Dies lehne sie ab.

Die **Fraktion der FDP** sprach sich für die Verabschiedung des Staatsvertrages aus. Sie betonte dabei, dass der Staatsvertrag noch keinen Planfeststellungsbeschluss beinhalte, sondern er für die Verkehrsprojekte auf deutscher Seite lediglich den Charakter eines Bedarfsplans habe. Wenn die Fraktionen **DIE LINKE.** und **BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** die Maßstäbe, welche sie in ihren Entschließungsanträgen forderten, bei allen Infrastrukturprojekten anlegen würden, könnten sie keiner Infrastrukturmaßnahme mehr zustimmen. Sie kritisierte, dass sich die Forderungen in diesen Anträgen auch auf Fragen erstrecke, welche in der Zuständigkeit Dänemarks lägen. Für die vor Ort geäußerten Bedenken habe sie Verständnis; diese müsse man aber bei den konkreten Planungen berücksichtigen, für welche der Staatsvertrag überhaupt erst die Grundlage bilde. In einigen Punkten seien die Verpflichtungen, welche Deutschland mit dem Staatsvertrag eingehe, aus ihrer Sicht zu weitgehend. Insbesondere sei die Beschreibung des Charakters der Bahnverbindung und der Fehmarnsundbrücke viel offener zu gestalten, um mehr Planungsspielräume zu haben. Dem Ratifizierungsgesetz werde man aber zustimmen.

Die **Fraktion DIE LINKE.** lehnte das Projekt einer Festen Querung über den Fehmarnbelt ab. Ihre grundsätzliche Kritik an dem Projekt habe sie in ihrem Entschließungsantrag (**Ausschussdrucksache 16(15)1410**) deutlich gemacht. Sie führte zudem an, das Projekt einer Festen Fehmarnbeltquerung widerspreche dem europäischen Ziel, Verkehr von der Straße auf das Schiff zu verlagern. Sie kritisierte, der Staatsvertrag sei nicht lediglich die Grundlage für ein Planungsverfahren, sondern damit werde bereits der politische Wille festgeschrieben, das Projekt zu realisieren und dafür, entgegen den Warnungen des Bundesrechnungshofes und von Sachverständigen, Milliarden Euro auszugeben. Sie forderte, eine Entscheidung über den Gesetzentwurf jedenfalls nicht zu treffen, bevor die in ihrem Entschließungsantrag beschriebenen europarechtlichen Bedenken ausgeräumt seien. Sie spreche sich dafür aus, die Entscheidung über das Projekt dem nächsten Deutschen Bundestag zu überlassen und jetzt nicht am Ende der Wahlperiode eine übereilte Entscheidung zu treffen.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** führte aus, die Anhörung habe deutlich gemacht, dass den hohen Kosten für das Projekt nur ein sehr fraglicher Nutzen gegenüberstehe. Loben könne man den Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung nur insoweit, als die Verhandlungen zu dem Ergebnis geführt hätten, dass die Kosten für den teuersten Teil des Projektes alleine von der dänischen Seite getragen würden. Deutschland habe aber das Problem, dass die TEN-Mittel für die Schiene auf der Grundlage von Hochgeschwindigkeitsprojekten bewilligt worden seien, während nun eingleisige Regionalstrecken vorgesehen würden. Es sei offen, ob die europäischen Finanzmittel unter diesen Voraussetzungen zur Verfügung stünden. Die Anhörung habe gezeigt, dass es in Bezug auf das Projekt weiter in erheblichem Umfang offene Fragen gebe und auch

die Bedenken aus der Region nicht ausgeräumt seien. Es gebe derzeit weder eine ausreichende Grundlage für eine Entscheidung noch bestehe eine Notwendigkeit, jetzt über das Gesetz zu entscheiden. Es sei vernünftig, die Entscheidung auf die nächste Wahlperiode zu verschieben.

Der **Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung** lehnte den Entschließungsantrag der Fraktion DIE LINKE. auf **Ausschussdrucksache 16(15)1410** mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ab.

Den Entschließungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf **Ausschussdrucksache 16(15)1416** lehnte er mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ab.

Der **Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung** nahm den Gesetzentwurf auf Drucksache 16/12069 mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN an.

Berlin, den 27. Mai 2009

Patrick Döring
Berichtersteller