

Antrag

der Abgeordneten Norbert Otto (Erfurt), Dirk Fischer (Hamburg), Dr.-Ing. Dietmar Kansy, Renate Blank, Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Georg Brunnhuber, Hubert Deittert, Peter Götz, Manfred Grund, Manfred Heise, Dr. Harald Kahl, Norbert Königshofen, Vera Lengsfeld, Peter Letzgus, Eduard Lintner, Dr. Michael Meister, Bernward Müller (Jena), Claudia Nolte, Eduard Oswald, Hannelore Rönsch (Wiesbaden), Hans-Peter Repnik, Wilhelm Josef Sebastian, Gert Willner, Dagmar Wöhrl und der Fraktion der CDU/CSU

Realisierung des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit (VDE) Nr. 8 Schienenneubaustrecke Nürnberg–Erfurt–Halle/Leipzig–Berlin

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag stellt fest:

In den Bundesverkehrswegeplan wurde 1992 das Projekt Nr. 8 ICE-Neubaustrecke Nürnberg–Erfurt–Halle/Leipzig–Berlin unter der Maßgabe des „vordringlichen Bedarfs“ aufgenommen. Nachdem die Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren sowie zahlreiche Wirtschaftlichkeitsprüfungen des Projektes im Jahr 1996 abgeschlossen waren, wurde im selben Jahr mit dem Bau der Trasse begonnen. Inzwischen sind rd. 1,3 Mrd. DM in die Planung und den Bau der Trasse investiert worden.

Nach ihrem Amtsantritt im Oktober 1998 verfügte die neue Bundesregierung eine erneute Wirtschaftlichkeitsprüfung der Trasse. Aufgrund des im Zuge dieser Prüfung eingeschränkten Mittelzuflusses kam es inzwischen auf einigen Teilabschnitten zu einem Baustopp. Der von der Bundesregierung für das Frühjahr 1999 in Aussicht gestellte Abschluß der Wirtschaftlichkeitsprüfung ist bis heute noch nicht erfolgt (hierbei wird Bezug genommen auf die Antworten des Parlamentarischen Staatssekretärs Siegfried Scheffler vom 9. Dezember 1998 auf eine offizielle Anfrage des Abgeordneten Norbert Otto sowie auf die Äußerung des Bundeskanzlers am 13. April 1999 in Erfurt, der einen Abschluß der Prüfung bis Ende Mai 1999 angekündigt hatte).

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

die erneute Prüfung des VDE Nr. 8 unverzüglich abzuschließen und die Ergebnisse der Prüfung umgehend zu veröffentlichen. Weiterhin wird die Bundesregierung aufgefordert, aufgrund der großen Bedeutung des VDE Nr. 8

für die transeuropäischen Verkehrsnetze sowie für die Verkehrsinfrastruktur in den neuen Bundesländern und damit für deren weiteren wirtschaftlichen Aufschwung den sofortigen Weiterbau der Trasse zu veranlassen und die dafür erforderlichen Mittel bereitzustellen.

Bonn, den 10. Juni 1999

Norbert Otto (Erfurt)
Dirk Fischer (Hamburg)
Dr.-Ing. Dietmar Kansy
Renate Blank
Wolfgang Börnsen (Bönstrup)
Georg Brunnhuber
Hubert Deittert
Peter Götz
Manfred Grund
Manfred Heise
Dr. Harald Kahl
Norbert Königshofen
Vera Lengsfeld

Peter Letzgus
Eduard Lintner
Dr. Michael Meister
Bernward Müller (Jena)
Claudia Nolte
Eduard Oswald
Hannelore Rönsch (Wiesbaden)
Hans-Peter Repnik
Wilhelm Josef Sebastian
Gert Willner
Dagmar Wöhrl
Dr. Wolfgang Schäuble, Michael Glos und Fraktion

Begründung

1. Die vordringliche Fertigstellung der Neu- und Ausbaustrecke Nürnberg–Erfurt–Halle/Leipzig–Berlin hat eine vorrangige Bedeutung für die Weiterentwicklung des transeuropäischen Verkehrsnetzes, die Herstellung einer leistungsfähigen Nord-Süd-Hochgeschwindigkeitsstrecke im Osten Deutschlands zur Anbindung der neuen Länder an das ICE-Hochgeschwindigkeitsnetz und den schnellen Kombinierten Güterverkehr.

In der Entscheidung Nr. 1692/96 EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes ist im Anhang III an erster Stelle die Nord-Süd-Relation Nürnberg–Erfurt–Halle/Leipzig–Berlin als vorrangig zu realisierendes Projekt aufgenommen.

Die europäische Verkehrsplanung ist mit dem Bundesverkehrswegeplan abgestimmt und in der Trassenführung mit dem VDE Nr. 8 identisch.
2. Neben der europäischen Dimension dieses Projektes liegt die besondere Bedeutung des VDE Nr. 8 darin, daß zum ersten Mal eine Eisenbahnstrecke für den Hochgeschwindigkeitsverkehr in Nord-Süd-Relation in den neuen Bundesländern gebaut wird. Damit wird eine Integration der ostdeutschen Länder in das bestehende deutsche und europäische Hochgeschwindigkeitsnetz erreicht. Für das Zusammenwachsen der Länder und für den wirtschaftlichen Aufschwung sind leistungsfähige Verkehrsachsen unabdingbar. Unter diesem Aspekt wurde das VDE Nr. 8 auch unter Anwendung des Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes in kürzester Zeit geplant und der Bau begonnen.
3. Die ausstehende Entscheidung der Bundesregierung zum Weiterbau der Neubautrasse Halle/Leipzig–Erfurt–Ebensfeld und die immer wieder vorgebrachten Alternativen zur planfestgestellten Trasse, die näheren Prüfungen hinsichtlich Raumordnung, Umweltverträglichkeit, Lei-

stungsfähigkeit und Kosten nicht standhalten, gefährden das Gesamtprojekt, da in den zuerst planfestgestellten Abschnitten bereits im ersten Quartal 2000 das Baurecht verfällt. Die erwogenen Trassenalternativen, die teilweise vorhandene Nahverkehrsstrecken nutzen sollen, werden den Anforderungen an eine europäische Hochgeschwindigkeitsstrecke selbst bei aufwendigstem Ausbau nicht gerecht, da bei diesem Verkehrsprojekt nicht die regionale sondern die überregionale Erschließung im Vordergrund steht.

Darüber hinaus widerspricht die Infragestellung des VDE Nr. 8 der von der Bundesrepublik Deutschland bereits im Dezember 1994 gegenüber den anderen EU-Staaten verbindlich übernommene Verpflichtung, dieses Verkehrsprojekt vorrangig, das heißt unter Einsatz aller verfügbaren Mittel und mit besonderem Nachdruck, zu verwirklichen. Im Falle einer Ablehnung des Projektes würden nicht zuletzt auch gesamteuropäische Interessen und Verpflichtungen verletzt werden.

4. Für die Neubaustrecke Ebensfeld–Erfurt–Halle/Leipzig sind bisher für Planung, Grunderwerb und Bau ca. 1,3 Mrd. DM verausgabt. Dieses begonnene Projekt nun abzubrechen, wäre wegen der daraus resultierenden Fehlinvestitionen unverantwortlich. Um dies zu vermeiden, muß die erneute Prüfung des Projektes umgehend abgeschlossen und die Realisierung der planfestgestellten Trasse unverzüglich fortgesetzt werden.