

Antrag

der Abgeordneten Klaus Hofbauer, Dirk Fischer (Hamburg), Eduard Oswald, Georg Brunnhuber, Ulrich Adam, Dr. Wolf Bauer, Veronika Bellmann, Renate Blank, Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Paul Breuer, Hubert Deittert, Alexander Dobrindt, Thomas Dörflinger, Maria Eichhorn, Enak Ferlemann, Dr. Michael Fuchs, Georg Girisch, Peter Götz, Markus Grübel, Siegfried Helias, Bernd Heynemann, Norbert Königshofen, Rudolf Kraus, Werner Kuhn (Zingst), Peter Letzgus, Eduard Lintner, Dr. Klaus W. Lippold (Offenbach), Klaus Minkel, Henry Nitzsche, Günter Nooke, Marion Seib, Gero Storjohann, Volkmar Uwe Vogel, Gerhard Wächter, Elke Wülfing und der Fraktion der CDU/CSU

Verkehrsinfrastruktur auf EU-Osterweiterung vorbereiten

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

1. Die Osterweiterung der Europäischen Union im Jahr 2004 wird ein deutliches Anwachsen der grenzüberschreitenden Verkehrsströme an den deutschen Grenzen zu Polen und der Tschechischen Republik bewirken. Die Nutzung der grenznahen und grenzüberschreitenden Verkehrswege durch den Güter- als auch Personenverkehr wird spürbar zunehmen. Als Folge der engeren Beziehungen zum osteuropäischen Wirtschaftsraum zeichnet sich eine erhebliche Steigerung des Waren- und Dienstleistungsaustausches ab. Aufgrund der geographischen Nähe Deutschlands zu den Beitrittsländern werden die Transitverkehre durch die Bundesrepublik Deutschland und die grenzüberschreitenden Verkehre von und nach Osteuropa wesentlich stärker wachsen, als der deutsche Binnenverkehr. Insbesondere sind davon betroffen die Bundesländer Baden-Württemberg, Bayern, Brandenburg, Sachsen und Mecklenburg-Vorpommern.

Bereits heute sind die Zuwachsraten überdurchschnittlich. Die Einfuhr von Waren aus Polen nach Deutschland hat sich von 1997 bis 2001 im Wert fast verdoppelt. Die Ausfuhr nach Polen stieg im gleichen Zeitraum im Wert um 50 %. Betrachtet man die deutsch-polnische Autobahn-Grenzübergangsstelle Görlitz in Sachsen, so gab es in den fünf Jahren, nur bezogen auf das LKW-Aufkommen, eine Zunahme um 21,2 %. Eine ähnliche Situation zeichnet sich auch an der deutsch-tschechischen Grenze ab. Allein am deutsch-tschechischen Grenzübergang Waidhaus in Bayern erhöhte sich das Aufkommen an Reisenden innerhalb des kurzen Zeitraumes 1998 bis 1999 um 328 500. Die Nutzung des Übergangs durch LKW stieg in der gleichen Zeit um 12,3 %.

Bis 2015 wird eine Steigerung des grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs zwischen der EU und den Beitrittsländern um rund 200 % prognosti-

ziert. Die Schätzungen im Bereich des Personenverkehrs liegen bei Erhöhungen zwischen 25 % und 69 %.

Nicht zuletzt wird sich die Struktur der Verkehrsmärkte in Osteuropa der Struktur der EU anpassen, womit eine steigende Bedeutung der Straße und ein rückläufiger Anteil der Bahn einhergehen. Daher ist davon auszugehen, dass auch die steigende Nutzung der grenzüberschreitenden Verkehrsinfrastruktur dieser Entwicklung entsprechen wird.

2. Deutschland ist auf die EU-Osterweiterung nicht ausreichend vorbereitet. Die von der früheren Bundesregierung eingeleiteten Maßnahmen stagnieren seit vier Jahren. Der Ausbau der grenznahen und grenzüberschreitenden Verkehrswege ist aber Voraussetzung für eine erfolgreiche Gestaltung der Erweiterung und eine beschleunigte Integration der Beitrittsländer in politischer, wirtschaftlicher und menschlicher Hinsicht. Der bedarfsgerechte Ausbau dieser Verkehrswege ist neben der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur innerhalb der Beitrittsländer eine der wesentlichen Herausforderungen der gesamten EU-Osterweiterung. Dazu ist primär eine konkrete Bedarfsplanung nötig, welche die spezifisch erweiterungsbedingten Ausbaunotwendigkeiten darstellt. Eine solche Planung erfordert, dass sie mit den Anrainerstaaten abgestimmt und die Umsetzung koordiniert wird. Notwendig ist, dass Engpässe und Knotenpunkte festgelegt werden, die als vordringlich zu behandeln sind. Dazu gehört auch die Einrichtung von zusammenhängenden Korridoren, in denen der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur Priorität erhält. Diese Korridore können vorübergehend eine Entlastung der sonstigen grenzüberschreitenden Verbindungsachsen bewirken, so dass deren bedarfsgerechter Ausbau ungehindert möglich ist.

Weiterhin ist es erforderlich, die Koordination im Rahmen des Transport-Infrastructure-Needs-Assessment (TINA)-Programmes zu beschleunigen und für die gesamte Planungs-, Abstimmungs- und Koordinationsphase verstärkt zu nutzen.

3. Der Investitionsbedarf für den Ausbau der grenzüberschreitenden Verkehrsinfrastruktur ist deutlich höher als der Umfang der bisherigen Maßnahmen. Dazu gehört insbesondere die Sicherstellung der nationalen Kofinanzierung der vorgesehenen Trans-European-Transport-Network (TEN)-Projekte, so dass die TEN-Gelder beantragt und ausgeschöpft werden können. Daneben ist eine verstärkte Nutzung von Privatfinanzierungen und Betreibermodellen nötig.

Die Herausforderungen der EU-Osterweiterung im Verkehrsbereich sind nur durch besondere Maßnahmen zu bewältigen. Verkehrsprojekte „Europäische Einheit“, analog den Verkehrsprojekten „Deutsche Einheit“, würden den beschleunigten Ausbau der grenznahen und grenzüberschreitenden Verkehrswege sicherstellen. Voraussetzung ist, dass die Regelungen des Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes und des Planungsvereinfachungsgesetzes auf diese Projekte ausgedehnt werden.

4. Der Ausbau der grenznahen Verkehrsinfrastruktur in Deutschland kann nur unter Berücksichtigung der bevorstehenden Anpassungsprozesse des Verhältnisses der Verkehrsträger in den Beitrittsländern erfolgen. Der heute sehr hohe Anteil des Schienenverkehrs in den osteuropäischen Ländern wird sich zu Gunsten des Straßenverkehrs verringern. Standen die Verkehrsträger Straße und Schiene Anfang der 90er Jahre in vielen dieser Länder noch gleichstark nebeneinander, so wird sich in den nächsten Jahren beim Güterverkehr der Anteil der Straße auf zwei Drittel erhöhen und der Anteil der Schiene auf ein Drittel verringern. Grund dafür sind die sich ändernden Güterstrukturen in den Beitrittsländern von Massengütern zu Halb- und Fertigwaren. Nicht zuletzt werden auch in diesen Ländern die Vorteile des LKW

durch die Bahn nicht vollständig ausgeglichen werden können. Oberste Priorität muss daher der Ausbau des grenznahen und grenzüberschreitenden Straßennetzes haben.

Dennoch ist eine verstärkte Vernetzung der Bahnverbindungen zwischen Deutschland und der Tschechischen Republik beziehungsweise Polen erforderlich. Dazu würden insbesondere die Erhöhung der Zahl der grenzüberschreitenden Verbindungen und die Abstimmung der Fahrpläne im Regional- als auch im Fernbereich beitragen.

Zwischen der Bundesrepublik Deutschland und den Beitrittsländern existieren aktuell erhebliche Differenzen zwischen den Eisenbahnsystemen, vor allem im technischen Bereich. Der Rückgang des Verkehrsträgers Schiene in den Beitrittsländern wird geringer ausfallen, wenn diese Unterschiede beschleunigt ausgeglichen und harmonisiert werden. Damit bestünde die Chance, die Bahn innerhalb der gesamten erweiterten Union für große Distanzen und für bestimmte Produktgruppen attraktiv zu machen. Vor dem Hintergrund des steigenden Verkehrsaufkommens hat die Bahn jetzt und in der Zukunft einen hohen Stellenwert.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung im Hinblick auf die aus der EU-Osterweiterung zu erwartenden wachsenden Verkehrsströme und die schon jetzt in den Grenzregionen bestehenden Engpässe in der Verkehrsinfrastruktur auf,

1. eine konkrete Bedarfsplanung, welche auch in den Bundesverkehrsweegeplan einfließt, für die Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraßen zu erarbeiten, die den spezifisch erweiterungsbedingten Neu- und Ausbaubedarf darstellt und besondere Engpässe und Knotenpunkte festlegt;
2. die Umsetzung dieser Bedarfsplanung mit den Anrainerstaaten abzustimmen und zu koordinieren;
3. zusammenhängende Korridore an der Grenze zu Polen und zur Tschechischen Republik festzulegen, in denen dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur Priorität eingeräumt wird;
4. die Investitionen für den Ausbau der grenznahen und grenzüberschreitenden Verkehrsinfrastruktur deutlich zu erhöhen und die Kofinanzierung für vorgesehene TEN-Projekte sicherzustellen;
5. analog den Verkehrsprojekten „Deutsche Einheit“, Verkehrsprojekte „Europäische Einigung“ aufzulegen und die Regelungen des Verkehrsweegeplanungsbeschleunigungsgesetzes und des Planungsvereinfachungsgesetzes auf diese zu erstrecken;
6. darauf hinzuwirken, dass die deutschen Bahnverbindungen stärker mit den Verbindungen in der Tschechischen Republik und in Polen vernetzt werden;
7. sich dafür einzusetzen, dass die Diskrepanzen zwischen den Eisenbahnsystemen der bisherigen EU-Länder und den Beitrittsstaaten beschleunigt ausgeglichen und harmonisiert werden;
8. einen begleitenden Bund-Länder-Arbeitskreis einzusetzen.

Berlin, den 30. Januar 2003

Dr. Angela Merkel, Michael Glos und Fraktion

