

## **Antrag**

**der Abgeordneten Klaus Hofbauer, Maria Eichhorn, Eduard Oswald, Dirk Fischer (Hamburg), Dr. Klaus W. Lippold (Offenbach), Georg Brunnhuber, Renate Blank, Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Hubert Deittert, Enak Ferlemann, Peter Götz, Dr. Wolfgang Götzer, Bernd Heynemann, Volker Kauder, Norbert Königshofen, Werner Kuhn (Zingst), Eduard Lintner, Klaus Minkel, Marlene Mortler, Henry Nitzsche, Günter Nooke, Wilhelm Josef Sebastian, Gero Storjohann, Lena Strothmann, Volkmar Uwe Vogel, Gerhard Wächter und der Fraktion der CDU/CSU**

### **Europäische Metropolen München und Prag auf dem Schienenweg attraktiv verbinden**

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

1. Die Osterweiterung der Europäischen Union wird den Personenreiseverkehr und den Warenaustausch zwischen Deutschland und den angrenzenden neuen EU-Mitgliedstaaten (EU: Europäische Union) Polen und Tschechische Republik stark ansteigen lassen. Beim Personenverkehr werden in den nächsten 12 Jahren Zuwachsraten von bis zu 69 Prozent prognostiziert, beim grenzüberschreitenden Güterverkehr sogar bis zu 200 Prozent. Davon sind nicht nur die Straßen betroffen, sondern auch der Verkehrsträger Schiene. Es ist daher notwendig, dass der Schienenverkehr mit den EU-Beitrittsländern zukunftsorientiert vernetzt wird. Erhebliche Nachfragesteigerungen erfahren insbesondere attraktive Verbindungen zwischen den Metropolen. Dazu gehören auch die europäischen Zentren München und Prag. Die kürzeste und ökonomisch sinnvollste Streckenführung zwischen diesen Städten ist die Bahnlinie über Regensburg, Furth im Wald und Pilsen.
2. Hinsichtlich der grenzüberschreitenden Ausbaunotwendigkeiten des Schienennetzes zu den EU-Beitrittsländern ist der Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2003 unausgewogen. An der Grenze der neuen Bundesländer zu Polen und zur Tschechischen Republik befinden sich sechs Projekte des Vordringlichen und Weiteren Bedarfs bzw. internationale Vorhaben. An der bayerisch-tschechischen Grenze befindet sich nur das Projekt Nürnberg–Marktredwitz–Eger–Prag. Damit ist fast ein Drittel der gesamten deutschen Grenze zu den EU-Beitrittsländern ohne jegliche Perspektive für die Entwicklung eines attraktiven grenzüberschreitenden Schienenverkehrs.
3. Im Bundesverkehrswegeplan 2003 ist an der bayerisch-tschechischen Grenze der Ausbau der Linie Nürnberg–Marktredwitz–Eger vorgesehen. Der Ausbau dieser Strecke ist dringend erforderlich und zu begrüßen. Er hat oberste Priorität und muss sofort in Angriff genommen werden. Für den zukünftigen Schienenverkehr zwischen der Tschechischen Republik und Süddeutschland ist eine einzige Magistrale jedoch nicht ausreichend. Erforderlich ist eine

weitere Streckenführung über Regensburg–Furth im Wald–Pilsen, die eine optimale Verbindungsfunktion der Zentren München und Prag hat und den ostbayerischen Raum in geeigneter Weise an den internationalen Fernverkehr und an die Erreichbarkeit des Flughafens München anschließt. Der Airport darf nicht nur von der Stadt München optimal zu erreichen sein, sondern muss auch für die Anreisenden aus Richtung Osten erschlossen werden. Da der Flughafen München zunehmend weltweite Bedeutung bekommt, ist die Anbindung des internationalen Drehkreuzes München aus östlicher Richtung von besonderer Wichtigkeit. Für das Passagieraufkommen des Flughafens München wird bis 2015 mehr als eine Verdoppelung prognostiziert. Damit werden in 12 Jahren 48 Millionen Fluggäste jährlich diesen Airport nutzen, von denen ein großer Teil auch aus östlicher Richtung anreisen wird. Für das Frachtaufkommen ist bis 2015 eine Verdreifachung vorausgesagt. Die Wachstumsrate ist mit über 10 Prozent mehr als doppelt so hoch wie der Bundesdurchschnitt. 2015 würden somit am Flughafen München 725 000 Tonnen Güter umgeschlagen. Für die Zubringung aus Richtung Osten kann daher nicht nur die Straße in Frage kommen, sondern es müssen attraktive Schienenanbindungen vorgesehen werden.

4. Die Streckenführung über Regensburg–Furth im Wald–Pilsen ist die rein geographisch kürzeste Verbindung zwischen den Metropolen München und Prag. Sie hat gesamteuropäische Bedeutung. Die Europäische Kommission hat die Verbindung für die Aufnahme in das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN) vorgeschlagen. Des Weiteren sieht das Bayerische Landesentwicklungsprogramm den Ausbau der Linie vor, um den Verkehrsbedürfnissen, die sich aus der Lage Bayerns im Zentrum der Europäischen Union ergeben, ausreichend Rechnung zu tragen. Nicht zuletzt hat die Streckenführung Anbindungsfunktion an das internationale Vorhaben der Linie Nürnberg–Regensburg–Passau mit der Weiterführung nach Österreich und Ungarn.
5. Das tschechische Ministerium für Verkehr möchte den Abschnitt Prag–Pilsen–Domazlice–Furth im Wald optimieren. Die Strecke wurde daher in das Ergänzungsnetz des TINA-Programms einbezogen. Das tschechische Verkehrsministerium geht davon aus, dass die Arbeiten auf tschechischer Seite bis 2015 durchgeführt werden. Die Bundesregierung und die Deutsche Bahn AG haben bisher noch keine Initiativen ergriffen, um einen Ausbau und eine attraktive Bedienung dieser Linie zu befördern. In der Mittelfristplanung der Bundesregierung und der Deutschen Bahn AG vom 25. Oktober 2004, findet die Strecke keinen Niederschlag. Zurzeit verkehren lediglich zwei tägliche Züge zwischen Regensburg und Prag, die nur aufgrund von Bestelleistungen des Freistaates Bayern eingerichtet werden konnten. Seit 12. Dezember 2004 verkehren durchgehend zwei tägliche Züge zwischen München und Prag. Diese sind auch auf Bestelleistungen des Freistaates Bayern zurückzuführen.
6. Der Freistaat Bayern und die Initiative „Donau-Moldau-Bahn“ haben 2002 mit Mitteln des EU-Programms INTERREG-III-A eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben, die die verkehrlichen und wirtschaftlichen Auswirkungen des Aus- bzw. Neubaus der Strecke München–Prag über Regensburg–Furth im Wald–Pilsen untersuchen sollte. Die Ergebnisse der Studie wurden am 2. Juli 2004 in Cham vorgestellt. Die Gutachter kamen zu dem Ergebnis, dass ein Neu- bzw. Ausbau die Fahrzeit zwischen München und Prag von heute 6:33 Stunden um fast 3 Stunden reduzieren könnte. Durch eine attraktive Bedienung der Strecke könnte das Verkehrsaufkommen bis 2015 um über 1 Mio. Personenfahrten und um 2,7 Mio. Tonnen Gütertransport pro Jahr erhöht werden. Der Neu- bzw. Ausbau hätte positive regionale Einkommens- und Beschäftigungseffekte.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

die Voraussetzungen für bauliche Maßnahmen zur Ertüchtigung der Bahnverbindung zwischen München und Prag über Furth im Wald mit einer attraktiven Anbindung an den Flughafen München zu schaffen und hierfür:

1. mit der Tschechischen Republik alsbald in Verhandlungen über die notwendigen baulichen Maßnahmen zur Optimierung der Strecke einzutreten und auf die Deutsche Bahn AG einzuwirken, dass diese ebenfalls entsprechende Verhandlungen mit der tschechischen Bahn zur attraktiven Bedienung der Strecke aufnimmt;
2. den Ausbau der Bahnlinie in die Bedarfsplanung aufzunehmen;
3. auf eine Aufnahme der Bahnlinie in das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN) hinzuwirken;
4. den Deutschen Bundestag über die vorbereitenden Maßnahmen zu unterrichten.

Berlin, den 15. März 2005

**Klaus Hofbauer**  
**Maria Eichhorn**  
**Eduard Oswald**  
**Dirk Fischer (Hamburg)**  
**Dr. Klaus W. Lippold (Offenbach)**  
**Georg Brunnhuber**  
**Renate Blank**  
**Wolfgang Börnsen (Bönstrup)**  
**Hubert Deittert**  
**Enak Ferlemann**  
**Peter Götz**  
**Dr. Wolfgang Götzer**  
**Bernd Heynemann**  
**Volker Kauder**  
**Norbert Königshofen**  
**Werner Kuhn (Zingst)**  
**Eduard Lintner**  
**Klaus Minkel**  
**Marlene Mortler**  
**Henry Nitzsche**  
**Günter Nooke**  
**Wilhelm Josef Sebastian**  
**Gero Storjohann**  
**Lena Strothmann**  
**Volkmar Uwe Vogel**  
**Gerhard Wächter**  
**Dr. Angela Merkel, Michael Glos und Fraktion**

