

Antrag

der Abgeordneten Arnold Vaatz, Dirk Fischer (Hamburg), Ulrich Lange, Veronika Bellmann, Steffen Bilger, Peter Götz, Karl Holmeier, Thomas Jarzombek, Hans-Werner Kammer, Matthias Lietz, Daniela Ludwig, Patrick Schnieder, Reinhold Sendker, Gero Storjohann, Volkmar Vogel (Kleinsaara), Peter Wichtel, Volker Kauder, Gerda Hasselfeldt und der Fraktion der CDU/CSU sowie der Abgeordneten Rainer Brüderle, Oliver Luksic, Petra Müller (Aachen), Patrick Döring, Jan Mücke, Sebastian Körber, Torsten Staffeldt und der Fraktion der FDP

Stärkung des Ausbaus von grenzüberschreitenden Schienenverkehrsachsen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Verkehrsinfrastruktur ist die Voraussetzung für eine erfolgreiche wirtschaftliche Entwicklung von Wirtschaftsregionen. Die Qualität der infrastrukturellen Einrichtungen und die bestehenden Verbindungsangebote für den Gütertransport und die Geschäftsreisenden sind für die Standortentscheidungen von Unternehmen mitentscheidend – bisher ein Standortvorteil Deutschlands. Die verkehrliche Anbindung großer deutscher Wirtschaftszentren mit anderen europäischen Zentren hat mit der Öffnung Mittel- und Osteuropas an Bedeutung gewonnen. Hierdurch ergeben sich neue Chancen für die Weiterentwicklung der deutschen Wirtschaftsräume, gerade in den bisherigen geografischen Randlagen Deutschlands. Die wirtschaftliche Entwicklung strukturschwacher Randgebiete kann nur durch eine gute Erreichbarkeit von Zentren und die Anbindung an das überregionale Verkehrsnetz erfolgen. Gute grenzüberschreitende Verkehrsverbindungen für den Güter- und Personenverkehr sind ein entscheidender Faktor, um die regionalen Potenziale besser zu nutzen und die Wettbewerbsfähigkeit im wachsenden europäischen Binnenmarkt zu stärken.

Deutschland hat sich in mehreren zwischenstaatlichen Vereinbarungen zum Ausbau internationaler Schienenkorridore und bilateraler Infrastrukturprojekte bekannt. Auch wurden im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 im Hinblick auf die EU-Osterweiterung und ihre Bedeutung für das transeuropäische Verkehrsnetz in Ost-West-Ausrichtung wichtige Projekte benannt, die den Erfordernissen der wachsenden grenzüberschreitenden Personen- und Güterverkehre zwischen Deutschland und seinen europäischen Nachbarländern nachkommen sollen.

Die Europäische Kommission hat ihren Verordnungsvorschlag zu den TEN-Leitlinien (TEN = Transeuropäische Netze) im Oktober 2011 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) für Straßen, Schienenwege, Wasserstraßen und Flughäfen vorgestellt und damit das Ziel, die noch wichtigen fehlenden europäischen Verbindungen zwischen den europäischen

Verkehrsknoten und Zentren herzustellen, definiert. Das neue TEN-V-Kernnetz soll durch das umfassende Gesamtnetz von Zubringern auf regionaler und nationaler Ebene unterstützt werden. Das Kernnetz soll die wichtigsten Häfen und Flughäfen an das Schienennetz anbinden. Zudem sollen zahlreiche große grenzüberschreitende Vorhaben verwirklicht werden. Nach den Vorstellungen der Kommission soll das Kernnetz bis 2030 fertiggestellt werden, das Gesamtnetz bis zum Jahr 2050.

Um das transeuropäische Verkehrsnetz – insbesondere das Kernnetz – realisieren zu können, hat die Kommission zehn länderübergreifende Korridore benannt, sechs davon führen durch Deutschland. Dabei werden auch die Planungen zu wichtigen grenzüberschreitenden Schienenverbindungen zwischen Deutschland und seinen Nachbarländern abgebildet. Auf europäischer Ebene werden derzeit die Details wie die genaue Streckenführung verhandelt.

So liegen beispielsweise in dem westlichen Nord-Süd-Korridor „Rotterdam–Genua“ der mit den Niederlanden bilaterale vereinbarte Ausbau der Betuwe-Linie und der mit der Schweiz vereinbarte Ausbau der Zulaufstrecken (Karlsruhe–Basel) zur Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (NEAT). Auch wird der östlich gelegene Nord-Süd-Korridor von Rostock/Hamburg über Berlin–Dresden–Prag–Brno nach Südosteuropa (Trilaterale Vereinbarung mit Tschechien und Österreich) mit dem Baltisch-Adriatischen Korridor und dem Straßburg-Donau-Korridor (Passau/Salzburg; Vereinbarung mit Österreich) verknüpft, was den für Deutschland wichtigen Vier-Meeres-Korridor (Nord-/Ostsee, Adria, Schwarzes Meer) abbildet. Beispiel für die West-Ost-Relation ist der Korridor Warschau–Berlin–Amsterdam/Rotterdam, der in der bilateralen Zusammenarbeit mit Polen weiterentwickelt wird.

Darüber hinaus werden im transeuropäischen Verkehrsnetz weitere Schienenverbindungen mit Korridorfunktion dargestellt, denen ebenfalls bilaterale Vereinbarungen oder Abkommen zugrunde liegen. Hierzu gehören die in Zusammenarbeit mit Polen weiterzuentwickelnden Verbindungen Frankfurt–Leipzig–Dresden–Wrocław (Breslau) und die Vereinbarungen mit der Tschechischen Republik zu den Schienenverbindungen Nürnberg–Cheb–Prag sowie München–Regensburg–Furth im Wald–Prag.

Im Südosten der Bundesrepublik Deutschland sind die grenzüberschreitenden Verbindungen München–Mühldorf–Freilassing–Grenze (im BVWP 2003; Kernnetzstatus im TEN-V sowie Bestandteil des multimodalen Korridors Nr. 10 Strasbourg–Donau) sowie München–Lindau (im BVWP 2003) und München–Rosenheim–Kiefersfelden–Grenze („Brennerzulauf“; im BVWP 2003; Kernnetzstatus im TEN-V sowie des multimodalen Korridors Nr. 5 Helsinki–Valletta) von hoher Bedeutung.

Die auf der Grundlage des BVWP 2003 mit Beschluss des Deutschen Bundestages in den Bedarfsplan (als Anlage zum Bundesschienenwegeausbaugesetz) aufgenommenen wichtigen grenzüberschreitenden Schienenprojekte sind jedoch nicht oder nur teilweise fertiggestellt.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel auf,

1. bei der Aufstellung des BVWP 2015 mit geeigneten Bewertungskriterien wie dem verkehrlichen Bedarf, der Raumwirksamkeit und der volkswirtschaftlichen Bedeutung auch den vereinbarten Ausbau von grenzüberschreitenden Schienenverkehrsachsen im Rahmen des transeuropäischen Kernnetzes (TEN-Leitlinien) entsprechend zu priorisieren. Dabei sind die wirtschaftliche Entwicklung in den anderen europäischen Staaten und die damit verbundenen Potenziale zu berücksichtigen, um durch Einbindung der deutschen Wirtschaftsräume in ein leistungsfähiges transeuropäisches Verkehrsnetz die

Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands zu stärken. Auch soll die gute Erreichbarkeit strukturschwächerer Regionen in Deutschland einbezogen werden, damit die wirtschaftlichen Chancen für ihre Weiterentwicklung gewahrt werden und durch gute infrastrukturelle Voraussetzungen die Gestaltung eines attraktiven Angebots für den Schienenpersonenverkehr ermöglicht werden kann;

2. die Umsetzung der im BVWP 2003 als internationale Projekte benannten Vorhaben zur Verbesserung von grenzüberschreitenden Personen- und Güterverkehren zu forcieren. Die Fertigstellung von bereits in Bau befindlichen Vorhaben sollten nach Möglichkeit beiderseits der Grenzen beschleunigt werden;
3. weiterhin im Rahmen der Liberalisierung des europäischen Schienenverkehrsmarktes darauf hinzuwirken, dass einheitliche technische Spezifikationen und einheitliche europäische Regeln zeitnah mit den europäischen Partnern umgesetzt werden können. Mit den deutschen Nachbarstaaten ist der Abschluss bzw. die Anpassung von bilateralen Abkommen voranzubringen;
4. bis Ende 2013 einen Bericht zu den einzelnen grenzüberschreitenden Schienenverbindungen vorzulegen, der die weitere Umsetzung der genannten Vorhaben mit einem planerisch und baurechtlich möglichen Zeitplan sowie den hierfür erforderlichen Finanzierungsbedarf darstellt.

Berlin, den 25. Juni 2013

Volker Kauder, Gerda Hasselfeldt und Fraktion
Rainer Brüderle und Fraktion

