

Antrag

der Abgeordneten Heide Mattischeck, Elke Ferner, Annette Faße, Monika Ganseforth, Angelika Graf (Rosenheim), Klaus Hasenfratz, Uwe Hixsch, Reinhold Hiller (Lübeck), Lothar Ibrügger, Susanne Kastner, Günter Oesinghaus, Karin Rehbock-Zureich, Siegfried Scheffler, Ludwig Stiegler, Dr. Peter Struck, Wolfgang Thierse, Günter Verheugen, Berthold Wittich, Rudolf Scharping und der Fraktion der SPD

Schienenwegeausbau zwischen Bayern, Thüringen und Sachsen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die öffentliche Anhörung des Ausschusses für Verkehr des Deutschen Bundestages zur „Optimierung des Schienennetzausbaus zwischen Bayern, Sachsen und Thüringen“ am 25. September 1996 hat die von Anbeginn an geäußerte Kritik an der geplanten ABS/NBS Nürnberg–Erfurt bestätigt.

Es ist unbestritten, daß der Schienenverkehr zwischen Bayern, Sachsen und Thüringen im Rahmen der Transeuropäischen Netze ganz erheblich verbessert und beschleunigt werden muß. Das gilt für den Personenverkehr genauso wie für den Güterverkehr.

Die Prognosezahlen für die wirtschaftliche und räumliche Entwicklung infolge der Deutschen Einheit sind sechs Jahre danach deutlich nach unten zu korrigieren.

Diese Zahlen, die der Kosten-Nutzen-Rechnung für das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit (VDE) Nr. 8 zugrunde liegen, werden selbst von der Deutschen Bahn AG in Zweifel gezogen. Der 140 km lange Abschnitt Nürnberg–Erfurt würde mit 50 Mio. DM pro km zu den teuersten Schienenstrecken Deutschlands gehören, auf der ein wirtschaftlicher Betrieb nicht möglich ist.

Die Sachverständigen haben große Zweifel an der Umweltverträglichkeit des VDE Nr. 8 im Thüringer Wald und in Oberfranken geäußert. Die geplante ICE-Neubaustrecke von Ebensfeld nach Erfurt ist ein erheblicher Eingriff in den Naturhaushalt eines der letzten unzerschnittenen, verkehrswegearmen Räume Deutschlands. Die Zerschneidung eines solchen Naturraumes ist als nicht ausgleichbar anzusehen.

Die geplante ICE-Trasse über Erfurt vernachlässigt die Erschließung des ostthüringischen und sächsischen Raumes. Sie dient ausschließlich der schnellstmöglichen Durchquerung des Thüringer Waldes und erzielt keine Verbesserung der regionalen Erschließungsfunktion. Der Ballungs- und Wirtschaftsraum Plauen, Zwickau, Glauchau, Chemnitz und Gera sowie die touristischen Zentren und Räume Freiberg, Dresden, Bautzen und Görlitz mit rund 3,5 Millionen Einwohnern würde dauerhaft vom modernen schnellen Eisenbahnverkehr abgekoppelt. Dies negiert die Herstellung einer leistungsfähigen Verbindung zwischen den Wirtschaftsregionen Ost-, Süd- und Südwestdeutschland. Die „Sachsenmagistrale“ ist eine internationale Eisenbahnachse, die mit dem Zusammenwachsen von Osteuropa mit Mittel- und Westeuropa zunehmend an Bedeutung gewinnt.

Der zu erwartende Nutzen des VDE Nr. 8 tritt erst ein, wenn „die letzte Bahnschwelle liegt“. Bei den vorgeschlagenen Alternativen können bereits mit Teilabschnitten kurzfristig erhebliche Erfolge erzielt werden.

Die Entwicklung in der Bahntechnik (Neigetechnik, ICT) macht es möglich, auch im Hochgeschwindigkeitsbereich auf schnurgerade, extrem kostspielige und extrem landschaftszerstörende Trassen weitgehend zu verzichten.

Die kurz- und mittelfristige Haushaltslage des Bundes läßt eine zügige Realisierung des VDE Nr. 8 nicht erwarten. Die geforderte Herstellung der Vergleichbarkeit mit möglichen Alternativen aufgrund fundierten und gesicherten Datenmaterials bedeutet deshalb keine Verzögerung, sondern schafft die Voraussetzung für eine optimale Entscheidungsfindung.

II. Die Bundesregierung wird aufgefordert:

- als Alternative zur ABS/NBS Nürnberg–Erfurt den Ausbau/Neubau
 - der Strecke Nürnberg–Halle/Leipzig,
 - der „Sachsenmagistrale“ Nürnberg–Hof–Chemnitz–Dresden/Görlitz,
 - der „Mitte-Deutschland-Linie“ Dortmund–Kassel–Erfurt–Jena–Gera–Chemnitz–Dresden und
 - der Strecke Nürnberg–Suhl–Erfurt

für den Hochgeschwindigkeitsverkehr und/oder für moderne Zugtechnik (Neigetechnik) qualifiziert vertieft zu untersuchen. Dabei sollen diese Strecken sinnvoll miteinander kombiniert und verknüpft werden;

- für diese Alternativen als auch für die geplante Trasse eine fundierte Vergleichbarkeit bezüglich der technischen Machbarkeit, der Herstellungskosten, der Umweltverträglichkeit, der räumerschließenden Wirkung und der zeitli-

chen Realisierung herzustellen, damit eine umfassende Entscheidungsgrundlage gegeben ist.

Bonn, den 26. Februar 1997

**Heide Mattischeck
Elke Ferner
Annette Faße
Monika Ganseforth
Angelika Graf (Rosenheim)
Klaus Hasenfratz
Uwe Hikschr
Reinhold Hiller (Lübeck)
Lothar Ibrügger
Susanne Kastner
Günter Oesinghaus
Karin Rehbock-Zureich
Siegfried Scheffler
Ludwig Stiegler
Dr. Peter Struck
Wolfgang Thierse
Günter Verheugen
Berthold Wittich
Rudolf Scharping und Fraktion**

