

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, Dr. Bernd Protzner, Hans-Peter Repnik, Hannelore Rönsch (Wiesbaden), Wilhelm Josef Sebastian, Gert Willner, Dagmar Wöhrl und der Fraktion der CDU/CSU

Weiterbau des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit (VDE) Nr. 8 Schienenneubau- strecke Nürnberg-Erfurt-Halle/Leipzig-Berlin

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die vordringliche Fertigstellung der Neu- und Ausbaustrecke Nürnberg-Erfurt-Halle/Leipzig-Berlin hat eine vorrangige Bedeutung für die Herstellung einer leistungsfähigen Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen dem Süden und dem Osten Deutschlands, zur Anbindung der neuen Länder an das ICE-Hochgeschwindigkeitsnetz und den schnellen Kombinierten Güterverkehr sowie auch für die Weiterentwicklung des transeuropäischen Verkehrsnetzes. Deshalb ist 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 im Anhang III auch 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 Verkehrsprojekt Deutsche Einheit (VDE) Nr. 8 identisch.

In den Bundesverkehrswegeplan wurde 1992 das VDE Nr. 8 ICE-Neubau-
strecke Nürnberg-Erfurt-Halle/Leipzig-Berlin unter der Maßgabe des „Vordringlichen Bedarfs“ aufgenommen. 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 Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz in kürzester Zeit geplant. 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 rund 1,3 Mrd. DM in die Planung und den Bau der Trasse investiert worden.

Im „Investitionsprogramm für den Ausbau der Bundesschienenwege, Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen in den Jahren 1999 bis 2002“ des Bundesministers für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen ist das VDE Nr. 8 als hochprioritäre Maßnahme enthalten, die Ansätze sind allerdings im Wesentlichen erst für den Zeitraum nach 2002 vorgesehen. Der neue Vorstandsvorsitzende der DB AG Mehdorn hat bei seinem Antrittsbesuch im Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen klar und zweifelsfrei betont, wie wichtig er eine schnelle Verbindung München – Berlin in 3,5 Stunden sieht und dass er einen vorrangigen, schnellen Bau des VDE Nr. 8 für dringend geboten hält. Aufgrund dieser Erkenntnisse ist es deshalb erforderlich, die Mittelansätze für dieses Projekt so zu korrigieren, dass ein zügiger Weiterbau möglich wird.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

aufgrund der großen Bedeutung des VDE Nr. 8 als Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen dem Süden und dem Osten Deutschlands für die Verkehrsinfrastruktur in den neuen Bundesländern, ihre Anbindung an das ICE-Hochgeschwindigkeitsnetz und den schnellen Güterverkehr und damit für ihren weiteren wirtschaftlichen Aufschwung sowie als schnelle Verbindung München–Berlin auch für die transeuropäischen Verkehrsnetze in der Relation Italien–Ostseeraum den sofortigen Weiterbau der Trasse zu veranlassen und die dafür erforderlichen Mittel bereitzustellen.

Berlin, den 15. Februar 2000

Norbert Otto

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

Dr. Bernd Protzner

Hans-Peter Repnik

Hannelore Rönsch (Wiesbaden)

Wilhelm Josef Sebastian

Gert Willner

Dagmar Wöhrl

Dr. Wolfgang Schäuble, Michael Glos und Fraktion