

Der Oberbürgermeister der Stadt Karlsruhe

Der Oberbürgermeister der Stadt Mannheim

Der Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Stuttgart

Der Oberbürgermeister der Stadt Ulm

Die Oberbürgermeisterin der Stadt Neu-Ulm

Der Oberbürgermeister der Stadt Augsburg

Der Oberbürgermeister der Landeshauptstadt München

Gemeinsame Resolution

an die Mitglieder des Deutschen Bundestages

den Bundesrat

die Bundesregierung der Bundesrepublik Deutschland

zum Schienenverkehr im Bundesverkehrswegeplan 2003

Stuttgart, den 27. Mai 2003

Ausgangslage:

Die zentrale europäische Schienenstrecke von Paris / Straßburg bis München / Salzburg / Budapest über Karlsruhe, Mannheim, Stuttgart, Ulm, Neu Ulm, Augsburg ist als Hochgeschwindigkeitsverbindung ein starkes politisches, wirtschaftliches und kulturelles Bindeglied zwischen Frankreich, Deutschland, Österreich und Ungarn.

Die Magistrale leistet insbesondere vor dem Hintergrund der Osterweiterung der Europäischen Union einen wichtigen Beitrag zur Wirtschaftsentwicklung, zur Verbesserung der Lebensqualität und zur Integration der einzelnen Staaten.

Von der durchgängigen Realisierung der Magistrale werden nicht nur die an ihr liegenden Metropolen, Städte und Regionen profitieren. Sie wird auch für die Anliegerstaaten, den innereuropäischen Austausch und die europäische Integration insgesamt von Nutzen sein.

Obwohl von der Kommission der Europäischen Union als transnationales Projekt mit höchster Priorität eingestuft, spiegelt der Entwurf des Bundesverkehrswegeplans eine weitgehend nationale Perspektive wider. Ein transnationales Verkehrsprojekt, wie diese Hochgeschwindigkeitsstrecke, kann jedoch nur wirksam werden, wenn die nationalen Verkehrswegepläne das große Ziel unterstützen.

Der vorliegende Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2003 unterstreicht selbst diese Notwendigkeit: „Über einige grenzüberschreitende Projekte ist noch gemeinsam eine Entscheidung mit den Nachbarstaaten und -bahnen zu treffen“ (BVWP Seite 60).

Aus der Sicht der unterzeichnenden Oberbürgermeister von Karlsruhe, Mannheim, Stuttgart, Ulm, Augsburg und München sowie der Oberbürgermeisterin von Neu-Ulm ist der Entwurf des Bundesverkehrswegeplans aus der Sicht der betroffenen Städte und ihren Regionen in folgenden Bereichen dringend korrekturbedürftig:

1. Gleicher Standard auf der gesamten Strecke

Die Neubaustrecke Stuttgart - Ulm mit 250 km/h ist im vordringlichen Bedarf enthalten. Im Abschnitt Ulm - Augsburg ist jedoch lediglich der Ausbau auf 200 km/h vorgesehen und ein dreigleisiger Ausbau zur Sicherung der notwendigen Kapazität lediglich als „weiterer Bedarf“ auf der Teilstrecke Neu-Ulm - Neuoffingen in Aussicht gestellt.

Wir fordern, dass auch für diesen Streckenabschnitt in Schwaben die Ausbaugeschwindigkeit auf 250 km/h vorgesehen und zumindest ein dreigleisiger Ausbau durchgängig auf der gesamten Strecke im vordringlichen Bedarf ausgewiesen wird.

2. Zeitgleiche Inbetriebnahme

Die enormen Anstrengungen und Investitionen in die Bahninfrastruktur der Neubaustrecken Mannheim - Stuttgart - Ulm können nur dann voll verkehrswirksam werden, wenn die Engpässe in den angrenzenden Bereichen im Sinne einer Gesamtmaßnahme ebenfalls spätestens bis zum Jahr 2012 beseitigt werden.

Für den Streckenabschnitt Neu-Ulm - Augsburg liegt ein Vorfinanzierungsangebot des Freistaates Bayern vor, so dass eine rechtzeitige Realisierung der kompletten Ausbaumaßnahme möglich ist.

Wir fordern, dass im Bundesverkehrswegeplan durch die Aufnahme in den vordringlichen Bedarf die notwendigen Voraussetzung geschaffen und die Planungsarbeiten zügig begonnen werden.

3. Überwindung der nationalen Grenzen

Die neue Rheinbrücke bei Kehl und der Ausbau der Schienenverbindung von Straßburg nach Appenweier ist nicht nur ein notwendiges Zeichen für das Zusammenwachsen von Deutschland und Frankreich, sondern verkehrlich auch bedeutsam, wegen des Ausbaus des TGV Est (Paris - Strasbourg) als Teil der Magistrale im europäischen Ost-West-Verkehr. Aber auch in Nord-Süd-Richtung ist der Übergang von der Rheinschiene Frankfurt - Karlsruhe über Straßburg nach Lyon TGV Rhin-Rhône und die Grenzregionen Elsass und Oberrhein von vitaler Bedeutung.

Wir fordern für den deutsch-französischen Grenzbereich, die Realisierung einer neuen, zweigleisigen Rheinbrücke sowie einer Hochgeschwindigkeitsverbindung über Kehl und Appenweier an die Hochgeschwindigkeitsstrecke Karlsruhe – Basel als eigenständiges Projekt in den „Vordringlichen Bedarf“ des Bundesverkehrswegeplanes aufzunehmen und zur Sicherstellung einer raschen Realisierung mit der französischen Regierung umgehend vertragliche Vereinbarungen zu zeitlichen Abläufen, Finanzierung, Planung und Durchführung zu treffen.

Entsprechend der deutsch-französischen Vereinbarung **fordern wir** den beschleunigten Ausbau des TGV-Nordastes über Saarbrücken und Mannheim, insbesondere für den deutsch-französischen Grenzbereich den beschleunigten Ausbau des Abschnitts zwischen Baudrecourt und Forbach.

Die im Bundesverkehrswegeplan für den Nordost vorgesehenen Mittel können über die Fertigstellung zweier in Bau befindlicher Maßnahmen hinaus, nur noch kleinere Verbesserung enthalten. Keineswegs können jedoch alle ursprünglich geplanten Linienverbesserungen sichergestellt werden. Es wird daher eine Klarstellung des Bundes gefordert, welche konkreten Maßnahmen bis zur Fertigstellung des Gesamtprojekts im Jahr 2007 gebaut werden sollen bzw. welche in spätere Baustufen verschoben werden sollen. Qualität und Bedeutung der Strecke dürfen nicht durch Verzicht auf wichtige Infrastrukturmaßnahmen in Frage gestellt werden.

Wir fordern für den deutsch-österreichischen Grenzbereich, die Ausbaustrecke München - Mühldorf - Salzburg vor dem Hintergrund der EU-Osterweiterung und ihrer Funktion als Entlastungsstrecke für den Brenner-Zulauf München - Rosenheim - Kufstein in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes aufzunehmen und entsprechende Finanzierungsraten sicher zu stellen.

4. Mit Hochgeschwindigkeit ins Herz der Städte

Der ressourcenschonende Hochgeschwindigkeitsverkehr auf der Schiene macht vor allem Sinn, wenn die Zentren der großen Städte und Regionen direkt angefahren werden und dort mit den regionalen Schienenverkehrssystemen verknüpft werden können. Mannheim und die Region Rhein-Neckar-Dreieck halten deshalb die von der Bahn favorisierte Bypass-Variante B für nicht sinnvoll und fordern, dass die Variante A mit der Ertüchtigung des ICE-Knotens Mannheim weiter

verfolgt wird. Gerade einfache und direkte Umsteigebeziehungen, wie sie in Mannheim angeboten werden können, machen die Bahn attraktiv.

In gleicher Weise muss hier daran erinnert werden, dass mit der Attraktivitätssteigerung im Hochgeschwindigkeitsverkehr auch die Infrastruktur der Bahnhöfe einhergehen muss. Neben den Projekten Mannheim 21 (Gleisbild), Stuttgart 21, Ulm 21+ und Neu-Ulm 21 ist hier der Modernisierungsbedarf des über 150 Jahre alten Bahnhofs in Augsburg unübersehbar. Dieser ist zu einem zukunftsfähigen Bahnknoten auszubauen.

Fazit

Die heute in Stuttgart versammelten Städte fordern, dass die Erreichbarkeit und die Standortqualität Süddeutschlands durch die angemessene Einbindung in das nationale und europäische Hochgeschwindigkeitsnetz gesichert und weiterentwickelt wird.

Die Städte, Regionen und die Bundesländer Baden-Württemberg und Bayern haben sich durch die Mitfinanzierung dieser Bundesaufgabe in hohem Maße engagiert und erwarten, dass die Magistrale im süddeutschen Abschnitt möglichst zeitgleich und mit durchgehender Leistungsfähigkeit zwischen Straßburg und München in Betrieb gehen kann.

Angesichts der vielfältigen Wünsche und Forderungen zum Ausbau der unterschiedlichen Verkehrsträger sollte dabei der Ausbau der Schiene Vorrang haben.

Heinz Fenrich
Oberbürgermeister
Karlsruhe

vertreten durch
Geschäftsführer Florian Ismaier

Gerhard Widder
Oberbürgermeister
Mannheim

vertreten durch
Bürgermeister Lothar Quast

Dr. Wolfgang Schuster
Oberbürgermeister
Landeshauptstadt Stuttgart

Ivo Gönner
Oberbürgermeister
Ulm

Dr. Beate Merk
Oberbürgermeisterin
Neu-Ulm

Dr. Paul Wengert
Oberbürgermeister
Augsburg

Christian Ude
Oberbürgermeister
Landeshauptstadt München

vertreten durch
Georg-Friedrich Koppen