

Q 006

Lfd.-Nr. 1192

DGB-Bezirksvorstand Sachsen

Verkehrsprojekt EU – Osterweiterung

Beschluss des DGB-Bundeskongresses:

Annahme in geänderter Fassung als Material an den DGB-Bundesvorstand

1 Der DGB-Bundesvorstand wird aufgefordert, mit allen ihm zur
2 Verfügung stehenden politischen Möglichkeiten, die Auflage
3 eines Verkehrsprojektes EU-Osterweiterung Schiene, von der
4 Bundesrepublik Deutschland kurzfristig abzuverlangen! Die
5 Ein- und Anbindung der sächsischen Landeshauptstadt
6 Dresden in die PAN—europäischen Korridore **paneuropäi-**
7 **schen Verkehrskorridore** III und IV mit der Verlängerung
8 des **Transeuropäischen Netzes (TEN)**—T 22 Projektes bis
9 Berlin (- Rostock) ist in dieses Projekt einzuarbeiten.

10

11

Begründung:

12

13
14 Am 01. Mai 2004 wurde die EU-Osterweiterung vollzogen –
15 mit allen Konsequenzen, auch im Verkehr. Danach bildet
16 Sachsen die Brücke zwischen dem „alten“ und dem „neuen
17 “ Europa. Der sächsischen Schieneninfrastruktur wird zurzeit
18 im internationalen Maßstab eine kleine Bedeutung beigemess-
19 sen.

20

21 Die Deutsche Einheit wurde verkehrsinfrastrukturell mit den
22 Verkehrsprojekten Deutsche Einheit untersetzt. Die EU-Ost-
23 erweiterung muss bei ihrer Bedeutung, ein längst überfälliges
24 separates Infrastrukturprogramm erhalten. Dieses Projekt
25 tangiert unmittelbar die Bundesländer Mecklenburg-Vor-
26 pommern, Berlin-Brandenburg, Sachsen und Bayern.

27

28 Um „Mobilität in der erweiterten EU“ sichern zu können – für
29 Menschen und für Güter – bedarf es zwangsläufig der Bereit-
30 stellung einer angemessen leistungsfähigen Infrastruktur. Aus
31 den unschätzbaren Vorteilen, die sich aus der Nähe zu wich-
32 tigen Zukunftsmärkten ergeben, sind solche Verkehrswege
33 anzulegen, auf denen unsere östlichen bzw. südlichen Nach-
34 barn gleichberechtigt in »unser gemeinsames Haus Europa«
35 eintreten können. Der sächsische Schienenverkehr muss
36 hinreichend in die europäischen Korridore integriert werden.

37

38 Die PanEuropäischen Verkehrskorridore III (Berlin / Dresden –
39 Wrocław – Katowice – L'viv / Kiev) und IV (Dresden /
40 Nürnberg – Prag – Wien – Budapest – Istanbul) sind nur
41 dann effizient und wettbewerbsfähig, wenn sie leistungs-
42 fähige Schienenanbindung an die Seehäfen erhalten. Dazu
43 gehören die Niederschlesische Magistrale mit der Anbindung

- ⁴⁴ an die Seehäfen Antwerpen, Rotterdam, Bremen und
⁴⁵ Hamburg, sowie die Strecke Dresden – Berlin – Rostock
⁴⁶ (Einbindung TEN – T22) mit Anbindung an die Seehäfen in Ro-
⁴⁷ stock und Sassnitz / Mukran!