

Antrag

der Abgeordneten Cornelia Pieper, Dr. Karlheinz Guttmacher, Horst Friedrich (Bayreuth), Rainer Brüderle, Ernst Burgbacher, Jörg van Essen, Gisela Frick, Paul K. Friedhoff, Hans-Michael Goldmann, Ulrich Heinrich, Walter Hirche, Dr. Werner Hoyer, Dr. Heinrich L. Kolb, Gudrun Kopp, Jürgen Koppelin, Ina Lenke, Dirk Niebel, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Detlef Parr, Dr. Günter Rexrodt, Dr. Edzard Schmidt-Jortzig, Dr. Hermann Otto Solms, Dr. Dieter Thomae, Dr. Guido Westerwelle, Dr. Wolfgang Gerhardt und der Fraktion der F.D.P.

Verkehrsprojekte Deutsche Einheit müssen zügig realisiert werden

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Leistungsfähige Verkehrswege sind für das geeinte Deutschland lebensnotwendig. Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in den neuen Bundesländern ist die Grundlage für den dortigen wirtschaftlichen Aufschwung, den Abbau der Arbeitslosigkeit und die Angleichung der Lebensverhältnisse. Insbesondere die 17 Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) bilden mit ihrem Investitionsvolumen von insgesamt rund 57 Mrd. DM den Kern der Infrastrukturinvestitionen. Sie sind die Basis für den wirtschaftlichen Aufholprozess im östlichen Teil Deutschlands, schaffen und sichern Arbeitsplätze und fördern die Baukonjunktur. Die VDE haben darüber hinaus eine erhebliche Bedeutung für ganz Deutschland. Sie nehmen eine Schlüsselstellung für das Zusammenwachsen von neuen und alten Bundesländern ein, sie verbinden die Wirtschaftszentren in Ost und West, sie sind Grundlage für die Bewältigung der Ost-West-Verkehrsströme über Deutschland hinaus und erhöhen insgesamt die Konkurrenzfähigkeit der Unternehmen auf internationalen und nationalen Absatzmärkten.

Der Deutsche Bundestag begrüßt,

- dass in den vergangenen Jahren eine klare Priorität bei der Realisierung der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit gesetzt wurde,
- dass mit Planungsbeschleunigungsmaßnahmen und Investitionsmaßnahmen-gesetzen alles Notwendige getan wurde, um die Infrastrukturprojekte so zügig wie möglich zu realisieren und
- dass die neuen Bundesländer einen Teil der ihnen zustehenden Rückflüsse aus dem EU-Strukturfonds zur Beschleunigung einiger dringender Verkehrsprojekte verwenden, die nicht Verkehrsprojekt Deutsche Einheit sind.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. den bisherigen Investitionsschwerpunkt für die Verkehrsinfrastruktur in den neuen Bundesländern beizubehalten,
2. die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit zügig und im bisher geplanten Maße zu realisieren,
3. den angekündigten Baustopp für das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 8 zurückzunehmen und die Schienen-Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Nürnberg und Erfurt wie ursprünglich geplant zu bauen.

Berlin, den 7. September 1999

Cornelia Pieper
Dr. Karlheinz Gutmacher
Horst Friedrich (Bayreuth)
Rainer Brüderle
Ernst Burgbacher
Jörg van Essen
Gisela Frick
Paul K. Friedhoff
Hans-Michael Goldmann
Ulrich Heinrich
Walter Hirche
Dr. Werner Hoyer

Dr. Heinrich L. Kolb
Gudrun Kopp
Jürgen Koppelin
Ina Lenke
Dirk Niebel
Hans-Joachim Otto (Frankfurt)
Detlef Parr
Dr. Günter Rexrodt
Dr. Edzard Schmidt-Jortzig
Dr. Hermann Otto Solms
Dr. Dieter Thomae
Dr. Wolfgang Gerhardt und Fraktion

Begründung

Die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit bilden das Rückgrat der Verkehrsinfrastruktur in den neuen Bundesländern und darüber hinaus. Sie haben zu Recht in den vergangenen Jahren höchste Priorität gehabt. Es gibt keinen Grund, diese höchste Priorität zu ändern. Die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit müssen als dringend notwendige Zukunftsinvestitionen von allen Einsparplänen verschont bleiben. Das gilt selbstverständlich auch für das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 8. Dieses Projekt soll eine leistungsfähige, moderne und schnelle Schienenverbindung zwischen Süddeutschland, Thüringen, Sachsen-Anhalt, Sachsen und dem Raum Berlin schaffen, die Bestandteil des entstehenden europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes ist. Die Ankündigung der Bundesregierung, diese Verbindung vorerst nicht weiter zu bauen, bedeutet im Ergebnis, die neuen Bundesländer vom europäischen Hochgeschwindigkeits-Schienennetz und damit von der Entwicklung eines zukunftsfähigen Verkehrsträgers abzukoppeln. Das ist Sparen am falschen Ende und zusätzlich verkehrspolitisch fragwürdig, da es den Verkehrsträger Schiene im Verhältnis zum Straßen- und Wasserstraßenbau schwächt.