

## **Antrag**

**der Abgeordneten Heinz Paula, Karin Rehbock-Zureich, Sören Bartol, Uwe Beckmeyer, Hans-Günter Bruckmann, Dr. Peter Danckert, Annette Faße, Rainer Fornahl, Gabriele Groneberg, Ernst Kranz, Ute Kumpf, Dr. Christine Lucyga, Siegfried Scheffler, Wilhelm Schmidt (Salzgitter), Dr. Angelica Schwall-Düren, Wolfgang Spanier, Ludwig Stiegler, Jörg Vogelsänger, Petra Weis, Reinhard Weis (Stendal), Dr. Margrit Wetzels, Heidi Wright, Franz Müntefering und der Fraktion der SPD**

**sowie der Abgeordneten Albert Schmidt (Ingolstadt), Volker Beck (Köln), Franziska Eichstädt-Bohlig, Peter Hettlich, Ursula Sowa, Rainer Steenblock, Katrin Göring-Eckardt, Krista Sager und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Eisenbahn-Magistrale für Europa zwischen Paris und Budapest**

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Deutsche Bundestag stellt fest:

Deutschland hat im europäischen Vergleich eine ausgezeichnete Verkehrsinfrastruktur, die erhalten und weiter ausgebaut werden muss.

Mit der im Juli 2004 verabschiedeten Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes hat die Bundesregierung im Rahmen ihrer Infrastrukturverantwortung alles dafür getan, um das Bestandsnetz der Bahn weiter kontinuierlich zu modernisieren und mit den vorhandenen Investitionsmitteln das Schienennetz weiter auszubauen.

In Abstimmung mit der Deutschen Bahn AG ist für die Jahre 2004 bis 2008 ein Plafond von 2,5 Mrd. Euro pro Jahr zur Erhaltung und Modernisierung bestehender Schienenwege vorgesehen. Für Vorhaben des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege wird die Bundesregierung für die Umsetzung der zwischen Bund und DB AG abgestimmten Investitionsplanung für die Jahre 2004 bis 2008 die erforderlichen Mittel bereitstellen. Damit können wichtige Schienenverbindungen wie die „Magistrale für Europa“ Paris–Budapest als ein Rückgrat im europäischen Schienennetz auf deutschem Boden zügig realisiert werden.

Die Bundesregierung räumt der „Magistrale für Europa“ höchste Priorität ein. Fast alle deutschen Teilstrecken der Magistrale, bis auf Teile der Strecke München–Mühlendorf–Freilassing, gehören zum Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans für den Ausbau der Bundesschienenwege, Teile der Strecke München–Mühlendorf–Freilassing sind als internationales Vorhaben eingestuft und können mit Abschluss der zwischenstaatlichen Planungen die Einordnung in den vordringlichen Bedarf erreichen.

Im grenzübergreifenden Abschnitt der Strecke Kehl–Appenweier wird die Bahn voraussichtlich im Jahr 2010 am Ziel sein, das sind vier Jahre vor der geplanten Inbetriebnahme der Französischen Hochgeschwindigkeitsstrecke von Straßburg

in Richtung Baudrecourt. Zwischen Offenburg/Appenweier und Rastatt hat die Deutsche Bahn die viergleisige Ausbaustrecke Ende 2004 komplett in Betrieb genommen. Damit ist hier die Höchstgeschwindigkeit bis zu 250 km/h möglich.

Für die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm wird derzeit vom Eisenbahn-Bundesamt das Planfeststellungsverfahren zügig durchgeführt. Aufgrund der Bereitschaft des Landes Baden-Württemberg zur Vorfinanzierung könnte die DB AG mit dem Bau beginnen, sobald die planrechtlichen Voraussetzungen vorliegen und die Wirtschaftlichkeit des Neubauvorhabens bestätigt wurde.

Für den Abschnitt östlich von München sind die gesetzlichen Grundlagen im Bundesschienenwegeausbaugesetz geschaffen, der Ausbau der Strecke München–Mühldorf–Freilassing–Grenze wird in mehreren Schritten erfolgen. Mit Österreich wurde bereits 1999 in einer bilateralen Vereinbarung festgelegt, die Kapazitäten der Strecke Schritt haltend mit der Verkehrsnachfrage und aufeinander abgestimmt zu erhöhen.

Unabhängig davon könnte der Freistaat Bayern das dritte Gleis zwischen Freilassing und Grenze D/A mit Weiterführung nach Salzburg, welches vor allem dem Schienenpersonennahverkehr nutzen würde, aus den für den Nahverkehr vorgesehenen Bundesmitteln finanzieren, wenn er sich hierüber mit der DB AG abstimmt.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

- mit einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur dazu beizutragen, dass Europa seine Chancen, die der wachsende Handel durch die erweiterte EU mit sich bringt, nutzen kann und das Verkehrswachstum umweltverträglich und sicher bewältigt wird;
- die geplanten Mittel für Schieneninvestitionen in den Jahren 2004 bis 2008 zu verstetigen;
- zusätzliche Investitionsmittel insbesondere für internationale Projekte, wie die zu den Transeuropäischen Netzen (TEN) gehörenden Eisenbahnachse Paris–Straßburg–Stuttgart–Wien (–Budapest), einzusetzen;
- der „Magistrale für Europa Paris–Budapest“ als Rückgrat im europäischen Schienennetz auf deutschem Boden weiterhin höchste Priorität einzuräumen und alle Möglichkeiten der Kofinanzierung durch die Europäische Union zu nutzen sowie die Vorfinanzierungsangebote des Landes Baden-Württemberg und des Freistaates Bayern unter Berücksichtigung der Finanzierungsspielräume des Bundes in künftigen Jahren für den schnelleren Ausbau der Magistrale einzubeziehen;
- sicherzustellen, dass die deutschen Abschnitte der Eisenbahnmagistrale für Europa zeitnah und zügig zu einer Hochleistungsstrecke ausgebaut werden. Das betrifft besonders die Abschnitte:

Rheinbrücke–Kehl–Appenweiler,  
Wendlingen–Ulm–Augsburg,  
Augsburg–München,  
München–Mühldorf–Freilassing.

Berlin, den 16. Februar 2005

**Franz Müntefering und Fraktion**  
**Katrin Göring-Eckardt, Krista Sager und Fraktion**