

## **Antrag**

**der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Birgit Homburger, Dr. Karl Addicks, Rainer Brüderle, Angelika Brunkhorst, Ernst Burgbacher, Helga Daub, Jörg van Essen, Ulrike Flach, Otto Fricke, Rainer Funke, Hans-Michael Goldmann, Joachim Günther (Plauen), Dr. Karlheinz Gutmacher, Hellmut Königshaus, Dr. Heinrich L. Kolb, Jürgen Koppelin, Sibylle Laurischk, Harald Leibrecht, Dirk Niebel, Eberhard Otto (Godern), Detlef Parr, Gisela Piltz, Dr. Hermann Otto Solms, Carl-Ludwig Thiele, Jürgen Türk, Dr. Claudia Winterstein, Dr. Volker Wissing, Dr. Wolfgang Gerhardt und der Fraktion der FDP**

### **Ausbau der Schienenmagistrale Paris–Karlsruhe–Stuttgart–München–Budapest**

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Der Deutsche Bundestag und die Bundesregierung haben sich wiederholt zu der hohen Bedeutung von transeuropäischen Eisenbahnverbindungen bekannt. Für Deutschland ist die Einbindung in eine leistungsfähige, europaweite Schieneninfrastruktur ein wesentlicher Standortfaktor. Die Unterstützung der systemspezifischen Stärke des Verkehrsträgers Schiene durch lange, grenzüberschreitende, europäische Verkehrswege ist unverzichtbar, um die Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahn gegenüber den anderen Verkehrsträgern zu verbessern. Die europäische Eisenbahnmagistrale Paris–Budapest ist eines der wichtigsten transeuropäischen Verkehrsprojekte. Im Bundesverkehrswegeplan 2003, sowie im neuen Bundesschienenwegeausbaugesetz sind eine ganze Reihe an Maßnahmen in den „vordringlichen Bedarf“ eingestuft, die für den deutschen Abschnitt der Magistrale von Bedeutung sind. Der Bundesverkehrswegeplan ist jedoch nur eine unverbindliche Rahmenplanung. Auch das Bundesschienenwegeausbaugesetz stellt zwar mit Wirkung für spätere Planfeststellungsverfahren den Bedarf fest. Über die tatsächliche Realisierung der eingestellten Maßnahmen ist damit aber noch nichts gesagt. Die dafür maßgebliche mittelfristige Investitionsplanung der Bundesregierung sieht eine dramatische Kürzung der Mittel für die Bundesschienenwege vor. Die Investitionen werden von bisher rund 4 Mrd. Euro auf nur noch 3,2 Mrd. Euro in den Jahren 2006 und 2007 sowie auf einen Tiefstand von 2,2 Mrd. Euro im Jahre 2008 sinken. Damit steht für die Bundesschienenwege kaum mehr als der Sockelbetrag von 2,5 Mrd. Euro pro Jahr für den Erhalt und die Modernisierung des Bestandsnetzes zur Verfügung. Neu- und Ausbaumaßnahmen werden nur noch in geringem Umfang stattfinden. Von diesen Kürzungen sind auch deutsche Abschnitte der europäischen Eisenbahnmagistrale Paris–Budapest betroffen (ABS–Kehl–Appenweier, ABS/NBS–Rastatt–Karlsruhe, ABS/NBS–Stuttgart–Ulm–Augsburg, ABS–Augsburg–München, und Nannhofen, ABS–München–Mühldorf–Freilassing–Österreichische Grenze).

Angesichts dieser Mittelkürzungen und der sich daraus ergebenden Verzögerungen droht die durchgehende Fertigstellung der europäischen Magistrale Paris–Budapest auf den deutschen Streckenabschnitten zu erlahmen. In Anbetracht der Tatsache, dass die in den Nachbarstaaten Frankreich und Österreich befindlichen Teilabschnitte mit großem Nachdruck ausgebaut werden, ist diese Entwicklung nicht hinnehmbar.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

- bei der weiteren Bundesverkehrswegeplanung internationale Schienenprojekte, insbesondere den deutschen Abschnitt der europäischen Eisenbahnmagistrale Paris–Budapest, mit höchster Priorität einzustufen;
- sicherzustellen, dass europäische Investitionsmittel in vollständigem Umfang beantragt und abgerufen werden;
- entsprechend der auf dem deutschen-französischen Gipfel am 18. September 2003 getroffenen Vereinbarung den Abschnitt „Rheinbrücke–Kehl–Appenweier“ bis zum Jahre 2010 fertig zu stellen;
- die Bauarbeiten für den bereits planfestgestellten Rastätter Tunnel zügig zu beginnen;
- die Ausbaumaßnahme Wendlingen–Ulm–Augsburg unverzüglich zu beginnen;
- die Kapazitätsplanungen für sämtliche deutsche Streckenabschnitte der Magistrale nicht an dem heutigen, sondern an dem zukünftig zu erwartenden Verkehrsaufkommen zu orientieren unter besonderer Berücksichtigung der Tatsache, dass Hochgeschwindigkeitsverkehre stark kapazitätsmindernd wirken und bisherige Trassen für Nahverkehre in Anspruch nehmen werden;
- bei den Ausbaumaßnahmen die Belange des Nahverkehrs ausreichend zu berücksichtigen, damit keine Verdrängung durch den Fernverkehr erfolgt.

Berlin, den 9. März 2005

**Dr. Wolfgang Gerhardt und Fraktion**