

Antrag

der Abgeordneten Eduard Oswald, Dirk Fischer (Hamburg), Georg Brunnhuber, Dr. Klaus W. Lippold (Offenbach), Norbert Barthle, Renate Blank, Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Hubert Deittert, Thomas Dörflinger, Georg Fahrenschon, Enak Ferlemann, Axel E. Fischer (Karlsruhe-Land), Herbert Frankenhauser, Dr. Peter Gauweiler, Peter Götz, Markus Grübel, Gerda Hasselfeldt, Michael Hennrich, Bernd Heynemann, Klaus Hofbauer, Norbert Königshofen, Gunther Krichbaum, Werner Kuhn (Zingst), Barbara Lanzinger, Peter Letzgun, Eduard Lintner, Stephan Mayer (Altötting), Dr. Conny Mayer (Freiburg), Klaus Minkel, Marlene Mortler, Henry Nitzsche, Günter Nooke, Dr. Georg Nüßlein, Franz Obermeier, Dr. Joachim Pfeiffer, Dr. Peter Ramsauer, Klaus Riegert, Hannelore Roedel, Kurt J. Rossmanith, Dr. Christian Ruck, Dr. Wolfgang Schäuble, Angela Schmid, Dr. Andreas Schockenhoff, Wilhelm Josef Sebastian, Kurt Segner, Marion Seib, Heinz Seiffert, Johannes Singhammer, Gero Storjohann, Lena Strothmann, Dr. Hans-Peter Uhl, Volkmar Uwe Vogel, Gerhard Wächter, Peter Weiß (Emmendingen), Ingo Wellenreuther, Annette Widmann-Mauz, Matthias Wissmann und der Fraktion der CDU/CSU

Europäische Eisenbahnmagistrale Paris–Budapest im deutschen Abschnitt voranbringen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Großräumige Eisenbahnverbindungen können zur Entlastung des Luftverkehrs und des Straßenverkehrs beitragen. Sie sind aber nur dann eine wirksame Alternative, wenn sie schnellverkehrstauglich ausgebaut und betrieben werden.

Dies gilt in besonderer Weise auch für das Bahnprojekt „Magistrale für Europa“, das in der Verbindung von Paris über Straßburg–Karlsruhe–Stuttgart–Ulm–Augsburg–München–Salzburg–Wien nach Budapest die zentrale West-Ost-Achse in Mitteleuropa ist. Die Magistrale verbindet Städte und Regionen mit insgesamt 34 Millionen Einwohnern und 16 Millionen Beschäftigten in Frankreich, Deutschland, Österreich und Ungarn. Der Ausbau zu einer durchgängigen Hochleistungsverbindung für den Personen- und Güterverkehr ist angesichts der EU-Erweiterung und mit Blick auf den gesamten südosteuropäischen Raum unerlässlich für die rasche ökonomische, politische und kulturelle Integration Europas.

Vor diesem Hintergrund haben das Europäische Parlament und der Rat mit ihrer Entscheidung über den Aufbau eines Transeuropäischen Verkehrsnetzes am 29. April 2004 die „Magistrale für Europa“ sowie ihrer Verlängerung nach Südosteuropa in die Liste der vorrangigen Verkehrsprojekte von „Europäischem

Interesse“ aufgenommen und damit deren herausragenden Stellenwert im europäischen Verkehrsnetz anerkannt und bestärkt.

In den Nachbarstaaten Frankreich und Österreich wird das Projekt mit großem Nachdruck vorangetrieben. In beiden Staaten werden sowohl bei der Planung als auch beim Ausbau der Magistrale substanzielle Fortschritte erzielt. In Deutschland aber wird die Realisierung der Magistrale weder mit gleicher Intensität noch in ausreichender Abstimmung mit den Nachbarstaaten Frankreich und Österreich verfolgt.

Zwar sind im neuen Bundesschienenwegeausbaugesetz die folgenden, auf den deutschen Abschnitt der Magistrale entfallenden Maßnahmen in den „Vordringlichen Bedarf“ eingestuft:

- die ABS Kehl–Appenweier
- die ABS/NBS (Basel–)Appenweier–Karlsruhe (1. und 2. Baustufe)
- die ABS/NBS Stuttgart–Ulm–Augsburg
- die ABS Augsburg–München (1. und 2. Baustufe)
- die ABS München–Mühldorf–Freilassing (1. und 2. Baustufe).

Mit den vorgesehenen Maßnahmen wird aber keine durchgängige Schnellverkehrstauglichkeit erreicht, da

- der Ausbau Ulm–Augsburg nur für max. 200 km/h erfolgen soll, für eine Hochgeschwindigkeitsstrecke aber ein Ausbau für 230 km/h notwendig ist; außerdem fehlt der durchgehende dreigleisige Ausbau,
- der Ausbau München–Mühldorf–Freilassing nur für max. 160 km/h erfolgen soll.

Am 15. Juli 2004 haben die Bundesregierung und die Deutsche Bahn AG ihre gemeinsame Mittelfristplanung 2004 bis 2008 für Investitionen in die Schieneninfrastruktur vorgelegt. In diesem Investitionsprogramm sind die Maßnahmen für die europäische Eisenbahnmagistrale unzureichend berücksichtigt. Fest eingeplant sind nur:

- das Projekt Neu-Ulm 21 (Vorfinanzierung durch das Land)
- der Ausbau Augsburg–München (185 Mio. Euro)
- die ABS Kehl–Appenweier (5 Mio. Euro, 1. Baustufe)
- Rastatt Süd–Offenburg (30 Mio. Euro, 1. Baustufe).

Unberücksichtigt bleiben in dem Fünf-Jahres-Programm folgende Vorhaben:

- die ABS Kehl–Appenweier, 2. Bauabschnitt
- die ABS/NBS Rastatt–Karlsruhe
- die gesamte ABS/NBS Stuttgart–Ulm–Augsburg, außer Neu-Ulm 21
- die ABS Augsburg–München, Bauabschnitte Haspelmoor und Nannhofen
- die ABS München–Mühldorf–Freilassing–Grenze D/A.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

zur Erhaltung und Stärkung der Wirtschaftskraft der Städte und Regionen im Süden Deutschlands und zur Förderung einer umweltfreundlichen Gestaltung des Verkehrs die deutschen Abschnitte der Eisenbahnmagistrale für Europa in den nächsten Jahren zügig zu einer Hochleistungsstrecke auszubauen.

Hierzu sind

- der „Magistrale für Europa“ auch in Deutschland höchste Priorität einzuräumen, damit die erheblichen Anstrengungen der Europäischen Union und der Nachbarstaaten nicht deshalb ins Leere laufen, weil in Süddeutschland keine Realisierungsfortschritte erzielt werden,
- die Kofinanzierungsmöglichkeiten der Europäischen Union für „Vorrangige Vorhaben von Europäischem Interesse“ zur Realisierung der Neu- und Ausbaumaßnahmen sowie die Vorfinanzierungsangebote des Freistaates Bayern und des Landes Baden-Württemberg zu nutzen,
- bei den von der Bundesregierung angestrebten zusätzlichen Investitionsmitteln für Schienenprojekte das Projekt „Magistrale für Europa“ angemessen zu berücksichtigen,
- für den Abschnitt „Rheinbrücke - Kehl - Appenweier“ die Finanzierung des Ausbaus sicherzustellen sowie die Ausbauplanung in Kooperation mit der Republik Frankreich und Réseau Ferré de France voranzutreiben, um – wie beim deutsch-französischen Gipfel am 18. September 2003 vereinbart – bis 2010 den gesamten Abschnitt zu realisieren,
- mangels Alternativen die Bauarbeiten für den planfestgestellten Rastatter Tunnel nicht weiter aufzuschieben,
- der vertraglich vereinbarten Realisierungsablauf des Bahnprojekts Stuttgart 21 nicht in Frage zu stellen,
- die ABS/NBS Maßnahme Wendlingen–Ulm–Augsburg nicht aufzuschieben, sondern umgehend in Angriff zu nehmen und dabei auch im Abschnitt Ulm–Augsburg für Hochgeschwindigkeit und einen Kapazitätsausbau zu sorgen,
- die für den Ausbau Augsburg–München auf allen Bauabschnitten insgesamt erforderlichen Mittel in das Investitionsprogramm 2004 bis 2008 aufzunehmen mit dem Ziel, spätestens in 2008 die Strecke durchgehend viergleisig in Betrieb zu nehmen,
- mit der Republik Österreich einen bilateralen Vertrag abzuschließen zur Realisierung des „Internationalen Projektes“ ABS/NBS München–Mühl-dorf–Freilassing–Grenze Deutschland/Österreich bis spätestens 2015.

Berlin, den 21. September 2004

Dr. Angela Merkel, Michael Glos und Fraktion

