

Antrag

der Abgeordneten Dr. Dagmar Enkelmann, Dr. Winfried Wolf und der Gruppe der PDS

Revision des Dreijahresplans für den Ausbau des Schienenwegenetzes des Bundes in den Jahren 1995 bis 1997

Der Bundestag wolle beschließen:

1. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Der Bundesminister für Verkehr hat, wie im Bundesschienenwegeausbaugesetz vorgesehen, im Juni 1995 einen Dreijahresplan für den Ausbau des Schienenwegenetzes des Bundes in den Jahren 1995 bis 1997 vorgelegt. Mit den Mitteln aus dem Bundeshaushalt 1995 und den im Finanzplan bis 1998 für 1996 und 1997 vorgesehenen Geldern stehen rund 30 Mrd. DM für Investitionen in die Eisenbahnen des Bundes zur Verfügung.

Für die drei wichtigsten Relationen von Berlin Richtung München, Frankfurt (Main) und Hamburg sind nach dem Bundesverkehrswegeplan 1992 insgesamt Investitionsmittel in Höhe von etwa 32 Mrd. DM angesetzt. Seit Mitte dieses Jahres liegt eine Studie der Planungs- und Beratungsgemeinschaft Bohm – Rößler – Vieregge vor, die aufzeigt, welche enormen Einspar- und Umschichtungspotentiale sich durch eine moderne Trassierungsphilosophie mit großen Steigungen, starker Überhöhung der Gleise in Kurven und engen Kurvenradien ergeben können. Für die drei genannten Relationen wäre demnach der Bau der Schnellstrecken für nur 11 Mrd. DM möglich.

2. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, folgende Maßnahmen zu veranlassen:

- a) Die Bundesregierung prüft die Trassierungsvorschläge der Planungs- und Beratungsgemeinschaft Bohm – Rößler – Vieregge für
 - den Korridor Berlin – München (ABS Berlin – Halle/Leipzig, ABS/NBS Halle/Leipzig – Erfurt, ABS/NBS Erfurt – Bamberg – Nürnberg, ABS/NBS Nürnberg – Ingolstadt – München),
 - den Korridor Frankfurt (Main) – Erfurt/Würzburg (ABS/NBS Hanau – Erfurt, ABS/NBS Hanau – Würzburg),
 - die Transrapidverbindung Hamburg – Berlin.
- b) Die Bundesregierung legt dem Deutschen Bundestag einen Bericht über die Ergebnisse dieser Prüfung vor.

3. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, eingesparte Investitionsmittel zur Erweiterung der Netzlänge des Schienenwegenetzes zu verwenden und so die Flächenwirksamkeit der Maßnahmen zu verbessern. Dazu ist eine Revision des Dreijahresplans für den Ausbau des Schienenwegenetzes des Bundes in den Jahren 1995 bis 1997 vorzunehmen. In diesem Zusammenhang ist insbesondere darauf zu achten, daß den Bestimmungen des § 8 Abs. 2 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes Rechnung getragen wird, wonach von den Investitionen des Bundes 20% in Schienenwege, die dem Nahverkehr dienen, investiert werden müssen.

Bonn, den 8. September 1995

Dr. Dagmar Enkelmann

Dr. Winfried Wolf

Dr. Gregor Gysi und Gruppe

Begründung

Die im Bundesverkehrswegeplan 1992 vorgesehenen Schnellstrecken der Deutsche Bahn AG werden nach überholten und überteuerten Trassierungskonzepten geplant. Im Gegensatz dazu weisen sogenannte „Ausbau- und Neubaustrecken der 3. Generation“ erhebliche Einsparpotentiale auf. Durch Steigungen bis 4%, starke Überhöhung der Gleise in Kurven sowie enge Kurvenradien für den Betrieb mit Neigezügen wird eine weitgehende Anpassung an die Landschaft möglich. Damit reduzieren sich die Baukosten für kostenintensive Tunnel, Brücken, Dämme und Einschnitte auf ein Minimum. Eine solche Trassenführung senkt nicht nur die Kosten, sondern ist auch wesentlich umweltfreundlicher.

Durch den Vorstandsbeschluß der Deutsche Bahn AG, künftig den schnellen Personenverkehr und den langsamen Güterverkehr auf getrennten Netzen zu betreiben, sind die alten Streckenkonzeptionen, die bisher für den schweren Güterverkehr ausgelegt waren und Baukosten zwischen 30 und 50 Mio. DM pro Kilometer verursachten, ohnehin überholt.

Die eingesparten Gelder (nach Angaben der Planungs- und Beratungsgemeinschaft Bohm – Rößler – Vieregg sind dies beim Korridor Berlin – München ca. 9 Mrd. DM, beim Korridor Frankfurt (Main) – Erfurt/Würzburg ca. 7 Mrd. DM und bei der Verbindung Hamburg – Berlin rund 5 Mrd. DM) werden für die Erweiterung und Verbesserung des Schienenwegenetzes eingesetzt. So kann eine bessere Anbindung von Siedlungszentren und Regionen insbesondere in den neuen Bundesländern an das Hochgeschwindigkeitsnetz der Bahn gewährleistet werden. Eine Verbesserung des Angebots in der Fläche trägt zu einer dringend gebotenen Attraktivitätssteigerung der Bahn bei.