

DIP - 8. bis 15. Wahlperiode

zurück zur Suche

neue Suche

Einzelansichten

Treffer Nr. 11 von 34

zurück zur Trefferliste

 Notieren

alle Treffer anzeigen

**Typ: Vorgang**

15011130

Europäische Eisenbahnmagistrale Paris-Budapest im deutschen Abschnitt voranbringen**Vorgangstyp:** Antrag - selbständiger Antrag, der keinen Gesetzentwurf enthält**Inhalt:**

Eisenbahnstrecke; Paris; Ungarn; Hochgeschwindigkeitszug:

Zügiger Ausbau der deutschen Abschnitte der Eisenbahnmagistrale für Europa zu einer Hochleistungsstrecke, Finanzierung, Einzelmaßnahmen

Ablauf des Vorgangs (BT = Bundestag; BR = Bundesrat):BT - Antrag Eduard Oswald, CDU/CSU; Dirk Fischer (Hamburg), CDU/CSU; und andere; CDU/CSU
21.09.2004 Drucksache 15/3715BT - Plenarprotokoll 15/132 21.10.2004 S. 12059D-12069D

zusammenberaten mit

- Planungs- und Finanzierungssicherheit für die ICE-Strecken ABS/NBS Nürnberg-Erfurt (Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 8.1) und Erfurt-Leipzig/Halle (Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 8.2) schaffen
s. Eisenbahnstrecke BT Drucksache 15/2653

Redner:Eduard Oswald, CDU/CSU S. 12060A-D; Iris Gleicke, Parlamentarischer Staatssekretär Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen S. 12060 D-12061C; Joachim Günther (Plauen), FDP S. 12061D-12062C; Albert Schmidt (Ingolstadt), Bündnis 90/Die Grünen S. 12062C-12064A; Georg Brunnhuber, CDU/CSU S. 12064 B-12065B; Karin Rehbock-Zureich, SPD S. 12065B-12066B; Renate Blank, CDU/CSU S. 12066 B-12067B; Rainer Fornahl, SPD S. 12067C-12068C; Volkmar Uwe Vogel, CDU/CSU S. 12068 D-12069D

Beschluss: S. 12069D - Überweisung: Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (federführend), Ausschuss für Wirtschaft und Arbeit, Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union, Haushaltsausschuss

BT - Plenarprotokoll 15/138 11.11.2004 S. 12576D

Beschluss: S. 12576D - nachträgliche Überweisung Ausschuss für Tourismus

BT - Beschlussempfehlung und Bericht Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen 31.05.2005
Drucksache 15/5572**Berichterstatter:**

Heinz Paula, SPD, Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen; Eduard Lintner, CDU/CSU, Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

BT - Plenarprotokoll 15/178 02.06.2005 S. 16750B-CBeschluss: S. 16750C - für erledigt erklärt Drucksache 15/3715; einstimmige Annahme einer Entschließung

Drucksache 15/5572 Nr.1

- [Impressum](#) |
- [Datenschutz](#)

[Seitenanfang](#)

- [Lesezeichen](#)
- [Seite empfehlen](#)
- [Drucken](#)

© Deutscher Bundestag

Ausdruck aus dem Internet-Angebot des Deutschen Bundestages

Vizepräsidentin Dr. h. c. Susanne Kastner

- (A) **des Zeitpunkts ihres Außer-Kraft-Tretens und bestimmter Regelungen betreffend die Ausführung des Haushaltsplans**

KOM (2004) 840 endg.; Ratsdok. 5992/05

– Drucksachen 15/4969 Nr. 1.27, 15/5371 –

Berichterstattung:
Abgeordnete Bartholomäus Kalb
Dr. Heinz Köhler

Der Ausschuss empfiehlt, in Kenntnis der Unterrichtung eine Entschließung anzunehmen. Wer stimmt für diese Beschlussempfehlung? – Gegenprobe! – Enthaltungen? – Die Beschlussempfehlung ist mit den Stimmen des ganzen Hauses angenommen.

Tagesordnungspunkt 31 b:

Beratung der Beschlussempfehlung und des Berichts des Ausschusses für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (15. Ausschuss) zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung

Bericht der Bundesregierung über die Perspektiven für Deutschland – Nationale Strategie für eine nachhaltige Entwicklung

Fortschrittsbericht 2004

– Drucksachen 15/4100, 15/5399 –

Berichterstattung:
Abgeordnete Astrid Klug
Helge Braun
Winfried Hermann
Michael Kauch

- (B) Der Ausschuss empfiehlt, in Kenntnis der Unterrichtung eine Entschließung anzunehmen. Wer stimmt für diese Beschlussempfehlung? – Gegenprobe! – Enthaltungen? – Die Beschlussempfehlung ist ebenfalls mit den Stimmen des ganzen Hauses angenommen.

Tagesordnungspunkt 31 c:

Beratung der Beschlussempfehlung und des Berichts des Ausschusses für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (14. Ausschuss)

– zu dem Antrag der Abgeordneten Heinz Paula, Karin Rehbock-Zureich, Sören Bartol, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD sowie der Abgeordneten Albert Schmidt (Ingolstadt), Volker Beck (Köln), Franziska Eichstädt-Bohlig, weiterer Abgeordneter und der Fraktion des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN

Eisenbahnmagistrale für Europa zwischen Paris und Budapest

– zu dem Antrag der Abgeordneten Eduard Oswald, Dirk Fischer (Hamburg), Georg Brunnhuber, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der CDU/CSU

Europäische Eisenbahnmagistrale Paris–Budapest im deutschen Abschnitt voranbringen

- zu dem Antrag der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Birgit Homburger, Dr. Karl Addicks, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP (C)

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

– Drucksachen 15/4864, 15/3715, 15/5041, 15/5572 –

Berichterstattung:
Abgeordnete Heinz Paula
Eduard Lintner

Der Ausschuss empfiehlt unter Nr. 1 seiner Beschlussempfehlung, eine Entschließung anzunehmen. Wer stimmt für diese Beschlussempfehlung? – Gegenprobe! – Enthaltungen? – Die Beschlussempfehlung ist mit den Stimmen des ganzen Hauses angenommen.

Unter Nr. 2 bis 4 seiner Beschlussempfehlung empfiehlt der Ausschuss, die Anträge der Fraktionen der SPD und des Bündnisses 90/Die Grünen, der Fraktion der CDU/CSU und der Fraktion der FDP auf Drucksache 15/4864, 15/3715 und 15/5041 zur Eisenbahnmagistrale Paris–Budapest für erledigt zu erklären. Wer stimmt für diese Beschlussempfehlung? – Gegenprobe! – Enthaltungen? – Diese Beschlussempfehlung ist ebenfalls mit den Stimmen des ganzen Hauses angenommen.

Wir kommen zu den Beschlussempfehlungen des Petitionsausschusses.

Tagesordnungspunkt 31 d:

Beratung der Beschlussempfehlung des Petitionsausschusses (2. Ausschuss) (D)

Sammelübersicht 206 zu Petitionen

– Drucksache 15/5470 –

Wer stimmt dafür? – Wer stimmt dagegen? – Enthaltungen? – Die Sammelübersicht 206 ist mit den Stimmen des ganzen Hauses angenommen.

Tagesordnungspunkt 31 e:

Beratung der Beschlussempfehlung des Petitionsausschusses (2. Ausschuss)

Sammelübersicht 207 zu Petitionen

– Drucksache 15/5471 –

Wer stimmt dafür? – Gegenprobe! – Enthaltungen? – Sammelübersicht 207 ist ebenfalls mit den Stimmen des ganzen Hauses angenommen.

Tagesordnungspunkt 31 f:

Beratung der Beschlussempfehlung des Petitionsausschusses (2. Ausschuss)

Sammelübersicht 208 zu Petitionen

– Drucksache 15/5472 –

Wer stimmt dafür? – Wer stimmt dagegen? – Enthaltungen? – Sammelübersicht 208 ist ebenfalls mit den Stimmen des ganzen Hauses angenommen.

Tagesordnungspunkt 31 g:

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (14. Ausschuss)

1. zu dem Antrag der Abgeordneten Heinz Paula, Karin Rehbock-Zureich, Sören Bartol, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD sowie der Abgeordneten Albert Schmidt (Ingolstadt), Volker Beck (Köln), Franziska Eichstädt-Bohlig, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 15/4864 –

Eisenbahn-Magistrale für Europa zwischen Paris und Budapest

2. zu dem Antrag der Abgeordneten Eduard Oswald, Dirk Fischer (Hamburg), Georg Brunnhuber, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der CDU/CSU
– Drucksache 15/3715 –

Europäische Eisenbahnmagistrale Paris–Budapest im deutschen Abschnitt voranbringen

3. zu dem Antrag der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Birgit Homburger, Dr. Karl Addicks, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 15/5041 –

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

A. Problem

Zu Nummer 1

Die Antragsteller haben einen Antrag eingebracht, nach dem der Deutsche Bundestag die Bundesregierung unter anderem auffordern soll, zusätzliche Investitionsmittel insbesondere für internationale Projekte, wie die Eisenbahnachse Paris–Straßburg–Stuttgart–Wien(–Budapest), einzusetzen; der „Magistrale für Europa Paris–Budapest“ weiterhin höchste Priorität einzuräumen, 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 und sicherzustellen, dass die deutschen Abschnitte der Eisenbahnmagistrale für Europa zeitnah und zügig zu einer Hochleistungsstrecke ausgebaut werden.

Zu Nummer 2

Die Antragsteller haben den Antrag eingebracht, die Bundesregierung unter anderem aufzufordern, die deutschen Abschnitte der Eisenbahnmagistrale für Europa in den nächsten Jahren zügig zu einer Hochleistungsstrecke auszubauen, der „Magistrale für Europa“ auch in Deutschland höchste Priorität einzuräumen, Kofinanzierungsmöglichkeiten der EU sowie 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, die Bauarbeiten für den Rastatter Tunnel nicht weiter aufzuschieben, den Realisierungsablauf des Bahnprojekts Stuttgart 21 nicht in Frage zu stellen, die Maßnahme Wendlingen-Ulm-Augsburg umgehend in Angriff zu nehmen und dabei auch im Abschnitt Ulm-Augsburg für Hochgeschwindigkeit und einen Kapazitätsausbau zu sorgen sowie die für den Ausbau Augsburg-München insgesamt erforderlichen Mittel in das Investitionsprogramm 2004 bis 2008 mit dem Ziel aufzunehmen, spätestens in 2008 die Strecke durchgehend vierspurig in Betrieb zu nehmen und das „Internationale Projekt“ ABS/NBS München-Mühlendorf-Freilassing-Grenze Deutschland/Österreich bis spätestens 2015 zu realisieren.

Zu Nummer 3

Die Antragsteller haben einen Antrag eingebracht, nach dem der Deutsche Bundestag die Bundesregierung unter anderem auffordern soll, bei der weiteren Bundesverkehrswegeplanung internationale Schienenprojekte, insbesondere den deutschen Abschnitt der europäischen Eisenbahnmagistrale Paris-Budapest, mit höchster Priorität einzustufen; sicherzustellen, dass europäische Investitionsmittel in vollem Umfang beantragt und abgerufen werden; den Abschnitt „Rheinbrücke-Kehl-Appenweier“ bis zum Jahre 2010 fertig zu stellen; die Bauarbeiten für den Rastatter Tunnel zügig zu beginnen; die Ausbaumaßnahme Wendlingen-Ulm-Augsburg unverzüglich zu beginnen; die Kapazitätsplanungen für sämtliche deutsche Streckenabschnitte der Magistrale an dem zukünftig zu erwartenden Verkehrsaufkommen zu orientieren und bei den Ausbaumaßnahmen die Belange des Nahverkehrs ausreichend zu berücksichtigen.

B. Lösung

Einigung auf einen gemeinsamen Entschließungstext aller Fraktionen, der eine Synthese der Inhalte der drei Anträge darstellt, in streitigen Fragen Kompromisse beinhaltet und der an die Stelle der drei Anträge treten soll.

Einstimmige Annahme einer Entschließung und Erledigterklärung der Anträge

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

1. folgende EntschlieÙung anzunehmen:

„Der Deutsche Bundestag räumt der „Magistrale für Europa“ höchste Priorität ein. Fast alle deutschen Teilstrecken der Magistrale, bis auf Teile der Strecke München–Mühldorf–Freilassing, gehören zum Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans für den Ausbau der Bundesschienenwege, Teile der Strecke München–Mühldorf–Freilassing sind als internationales Vorhaben eingestuft und können mit Abschluss der zwischenstaatlichen Planungen die Einordnung in den Vordringlichen Bedarf erreichen. An der Modernisierung des Bahnknotens Stuttgart beteiligt sich der Bund in Höhe der „Sowiesokosten“ von bis zu 453 Mio Euro.

Die Verbindung von Paris über StraÙburg, Karlsruhe bzw. Saarbrücken, Mannheim, Stuttgart, Ulm, Augsburg, München, Salzburg, Wien nach Budapest wird damit die zentrale West-Ost-Achse in Mitteleuropa. 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.

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;
- die DB AG bei der Beantragung einer möglichen TEN-Förderung für das Projekt Stuttgart Hbf.–Wendlingen–Ulm zu unterstützen, sobald die Voraussetzungen dafür vorliegen;
- 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;
- zusätzliche Investitionsmittel des Bundes, insbesondere für internationale Projekte, wie die zu den Transeuropäischen Netzen (TEN) gehörende Eisenbahnachse Paris über StraÙburg, Karlsruhe bzw. Saarbrücken, Mannheim, Stuttgart, Ulm, Augsburg, München, Salzburg, Wien nach Budapest, einzusetzen;
- sicherzustellen, dass die deutschen Abschnitte der Eisenbahnmagistrale für Europa zeitnah und zügig zu einer Hochleistungsstrecke ausgebaut werden. Das betrifft besonders die Abschnitte:
 - Saarbrücken–Mannheim,
 - Baden-Baden–Karlsruhe,
 - Rheinbrücke–Kehl–Appenweiler,
 - Wendlingen–Ulm–Augsburg mit der Option für einen durchgängigen dreigleisigen Ausbau,
 - Augsburg–München,
 - München–Mühldorf–Freilassing–Grenze D/A.“;

2. den Antrag auf Drucksache 15/4864 für erledigt zu erklären;
3. den Antrag auf Drucksache 15/3715 für erledigt zu erklären;
4. den Antrag auf Drucksache 15/5041 für erledigt zu erklären.

Berlin, den 31. Mai 2005

Der Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

Eduard Oswald
Vorsitzender

Heinz Paula
Berichterstatter

Eduard Lintner
Berichterstatter

Bericht der Abgeordneten Heinz Paula und Eduard Lintner

I. Überweisung

Zu Nummer 1

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag auf **Drucksache 15/4864** in seiner 157. Sitzung am 17. Februar 2005 beraten und an den Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zur federführenden Beratung sowie an den Ausschuss für Wirtschaft und Arbeit, den Ausschuss für Tourismus, den Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union und den Haushaltsausschuss zur Mitberatung überwiesen.

Zu Nummer 2

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag auf **Drucksache 15/3715** in seiner 132. Sitzung am 21. Oktober 2004 beraten und an den Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zur federführenden Beratung sowie an den Ausschuss für Wirtschaft und Arbeit, den Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union und den Haushaltsausschuss zur Mitberatung überwiesen. In seiner 138. Sitzung am 11. November 2004 hat er den Antrag nachträglich zusätzlich dem Ausschuss für Tourismus zur Mitberatung überwiesen.

Zu Nummer 3

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag auf **Drucksache 15/5041** in seiner 172. Sitzung am 21. April 2005 beraten und an den Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zur federführenden Beratung sowie an den Ausschuss für Wirtschaft und Arbeit, den Ausschuss für Tourismus, den Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union und an den Haushaltsausschuss zur Mitberatung überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlagen

Zu Nummer 1

Der Antrag beinhaltet unter anderem die Forderung an die Bundesregierung, zusätzliche Investitionsmittel insbesondere für internationale Projekte, wie die Eisenbahnachse Paris–Straßburg–Stuttgart–Wien(–Budapest) einzusetzen; der „Magistrale für Europa Paris–Budapest“ weiterhin höchste Priorität einzuräumen, 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 und sicherzustellen, dass die deutschen Abschnitte der Eisenbahnmagistrale für Europa zeitnah und zügig zu einer Hochleistungsstrecke ausgebaut werden.

Zu Nummer 2

Die Antragsteller haben den Antrag eingebracht, die Bundesregierung unter anderem aufzufordern, die deutschen Abschnitte der Eisenbahnmagistrale für Europa in den nächsten Jahren zügig zu einer Hochleistungsstrecke auszubauen, der „Magistrale für Europa“ auch in Deutschland höchste Prio-

rität einzuräumen, Kofinanzierungsmöglichkeiten der EU sowie 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, die Bauarbeiten für den Rastatter Tunnel nicht weiter aufzuschieben, den Realisierungsablauf des Bahnprojekts Stuttgart 21 nicht in Frage zu stellen, die Maßnahme Wendlingen–Ulm–Augsburg umgehend in Angriff zu nehmen und dabei auch im Abschnitt Ulm–Augsburg für Hochgeschwindigkeit und einen Kapazitätsausbau zu sorgen sowie die für den Ausbau Augsburg–München insgesamt erforderlichen Mittel in das Investitionsprogramm 2004 bis 2008 mit dem Ziel aufzunehmen, spätestens in 2008 die Strecke durchgehend viergleisig in Betrieb zu nehmen und das „Internationale Projekt“ ABS/NBS München–Mühldorf–Freilassing–Grenze Deutschland/Österreich bis spätestens 2015 zu realisieren.

Zu Nummer 3

Die Antragsteller haben einen Antrag eingebracht, nach dem der Deutsche Bundestag die Bundesregierung unter anderem auffordern soll, bei der weiteren Bundesverkehrswegeplanung internationale Schienenprojekte, insbesondere den deutschen Abschnitt der europäischen Eisenbahnmagistrale Paris–Budapest, mit höchster Priorität einzustufen; sicherzustellen, dass europäische Investitionsmittel in vollem Umfang beantragt und abgerufen werden; den Abschnitt „Rheinbrücke–Kehl–Appenweier“ bis zum Jahre 2010 fertig zu stellen; die Bauarbeiten für den Rastatter Tunnel zügig zu beginnen; die Ausbaumaßnahme Wendlingen–Ulm–Augsburg unverzüglich zu beginnen; die Kapazitätsplanungen für sämtliche deutsche Streckenabschnitte der Magistrale an dem zukünftig zu erwartenden Verkehrsaufkommen zu orientieren und bei den Ausbaumaßnahmen die Belange des Nahverkehrs ausreichend zu berücksichtigen.

III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Zu Nummer 1

Der Ausschuss für Wirtschaft und Arbeit hat den Antrag auf Drucksache 15/4864 in seiner 91. Sitzung am 11. Mai 2005 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der CDU/CSU bei Stimmenthaltung der Fraktion der FDP dessen Annahme.

Der Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union hat den Antrag in seiner 72. Sitzung am 11. Mai 2005 beraten und empfiehlt einstimmig, diesen für erledigt zu erklären.

Der Ausschuss für Tourismus hat den Antrag in seiner 63. Sitzung am 11. Mai 2005 beraten und empfiehlt einstimmig, den Antrag für erledigt zu erklären und den interfraktionellen Entschließungsantrag auf Ausschussdrucksache 15(19)281 anzunehmen.

Der Haushaltsausschuss hat den Antrag in seiner 75. Sitzung am 11. Mai 2005 beraten und empfiehlt, davon ausgehend, dass der federführende Ausschuss die Annahme des Entschließungsantrags auf Ausschussdrucksache 15(8)2955 empfiehlt, den Antrag für erledigt zu erklären.

Zu Nummer 2

Der Ausschuss für Wirtschaft und Arbeit hat den Antrag auf Drucksache 15/3715 in seiner 80. Sitzung am 15. Dezember 2004 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP dessen Ablehnung.

Der Ausschuss für Tourismus hat den Antrag in seiner 53. Sitzung am 15. Dezember 2004 beraten und empfiehlt bei Abwesenheit der Fraktion der FDP mit den Stimmen der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der CDU/CSU dessen Ablehnung.

Der Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union hat den Antrag in seiner 57. Sitzung am 1. Dezember 2004 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP dessen Ablehnung.

Der Haushaltsausschuss hat den Antrag in seiner 64. Sitzung am 1. Dezember 2004 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP dessen Ablehnung.

Zu Nummer 3

Der Ausschuss für Wirtschaft und Arbeit hat den Antrag auf Drucksache 15/5041 in seiner 91. Sitzung am 11. Mai 2005 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP dessen Ablehnung.

Der Ausschuss für Tourismus hat den Antrag in seiner 63. Sitzung am 11. Mai 2005 beraten und empfiehlt einstimmig, diesen für erledigt zu erklären und den interfraktionellen Entschließungsantrag auf Ausschussdrucksache 15(19)281 anzunehmen.

Der Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union hat den Antrag in seiner 72. Sitzung am 11. Mai 2005 beraten und empfiehlt einstimmig, diesen für erledigt zu erklären.

Der Haushaltsausschuss hat den Antrag in seiner 75. Sitzung am 11. Mai 2005 beraten und empfiehlt, davon ausgehend, dass der federführende Ausschuss den Entschließungsantrag auf Ausschussdrucksache 15(8)2955 zur Annahme empfiehlt, diesen für erledigt zu erklären.

IV. Beratungsverlauf im federführenden Ausschuss

Der Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hat die Anträge auf Drucksachen 15/4864 und 15/3715 in seiner 66. Sitzung am 23. Februar 2005 anberaten. Die Frak-

tionen haben sich in dieser Sitzung darauf verständigt, sich im Rahmen von Gesprächen auf Arbeitsebene zu bemühen, einen Kompromiss für eine gemeinsame Entschließung zu dem Schienenprojekt zu finden.

Der Ausschuss hat die Anträge auf Drucksachen 15/4864, 15/3715 und 15/5041 in seiner 73. Sitzung am 11. Mai 2005 abschließend beraten.

Die Fraktion der SPD bekundete, man sei sich bewusst, dass es sich bei der Magistrale um eine zentrale Verbindung handele, welche gerade vor dem Hintergrund der EU-Erweiterung enorme Chancen und Potentiale beinhalte, Verkehre umweltverträglich und sicher abzuwickeln. Einen gemeinsamen Entschließungsantrag hätte man sehr begrüßt, weil er ein positives Signal in die Region sende, die auf den Ausbau warte. Zu dem Projekt Stuttgart 21 wies sie darauf hin, dass es sich allein um ein Projekt der Deutsche Bahn AG handele, über das nicht vom Deutschen Bundestag zu entscheiden sei. Von daher sei es nicht nachvollziehbar, dass die Einigung über einen gemeinsamen Antrag, der im Vorfeld bereits sehr weit gediehen sei, bislang an der Berücksichtigung dieses Projektes in der Entschließung gescheitert sei. Dies bedaure sie ausdrücklich, weil man bestrebt sei, die Dinge gemeinsam voranzutreiben. Sie habe eine Vielzahl von Einigungsvorschlägen gemacht, die aber von der Fraktion der CDU/CSU abgelehnt worden seien. Wenn sich die Fraktion der CDU/CSU beklage, dass man keinen gemeinsamen Antrag erreicht habe, liege dies daran, dass diese sich unbeweglich gezeigt habe. Sie setzte sich dafür ein, doch noch zu einem gemeinsamen Antrag zu kommen.

Die Fraktion der CDU/CSU kritisierte an dem Antrag der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN unter anderem, dass darin ein Bekenntnis zu dem Schlüsselprojekt Stuttgart 21 fehle. Es werde auch verschwiegen, dass der Bau wichtiger Teile der Magistrale noch nicht einmal in der Liste der 66 Projekte enthalten sei, die bis 2008 verwirklicht werden sollten. Demgegenüber habe man einen Antrag vorgelegt, der präzise und konkret die Projekte benenne, die erforderlich seien, um das allgemein unterstützte Ziel der Realisierung der Magistrale umzusetzen. Auch der Antrag der Fraktion der FDP äußere sich nicht zu dem Projekt Stuttgart 21. Aber ohne dieses Projekt lasse sich die Gesamtmaßnahme nicht realisieren. Sie erinnerte daran, dass ihr Antrag eine Erklärung von Kommunalpolitikern aus Bayern und Baden-Württemberg übernommen habe, die auch von allen SPD-Oberbürgermeistern entlang der geplanten Strecke unterstützt worden sei und, dass auch die Bundesregierung bei der Verkündung dieser Augsburger Erklärung volle Unterstützung signalisiert habe. Der Antrag der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN weiche in einer Reihe von Punkten von der Augsburger Erklärung ab. So werde die Frage eines dritten Gleises zwischen Ulm und Augsburg in dem Antrag der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN nicht erwähnt. Dies sei aber ein zentraler Punkt für Bayern und Baden-Württemberg.

Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN erklärte, für sie sei das Projekt von großer Bedeutung. Sie bedauere, dass es trotz des ehrlichen Bemühens auf allen Seiten nicht gelungen sei, sich auf einen gemeinsamen Text zu verständigen. Es gebe ein gemeinsames Grundanliegen; dass es nicht zu einer Einigung gekommen sei, liege daran, dass die Fraktion der CDU/CSU bei den Verhandlungen auf der nicht sachgerech-

ten Forderung bestanden habe, die Bundesregierung aufzufordern, TEN-Mittel für das Bahnprojekt Stuttgart 21 zu besorgen. Das Projekt Stuttgart 21 sei kein Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans, da Bahnhofs- und -neubau Sache des jeweiligen Unternehmens, hier also der Deutschen Bahn AG, sei. Wenn man dies anerkannt hätte, hätte man nach ihrer Auffassung einen gemeinsamen Antrag erreichen können. Sie betonte, das Projekt befinde sich im Vordringlichen Bedarf, die wesentlichen Abschnitte des Projektes seien in den Finanzierungsvereinbarungen enthalten und sie befürworte hier eine weitere Verstärkung der Mittel in der Zukunft.

Die Fraktion der FDP führte aus, es seien sich alle einig, dass man die Magistrale dringend benötige, streite jetzt aber über andere Fragen. Der Antrag der Fraktion der CDU/CSU unterscheide sich von ihrem Antrag hinsichtlich des Projektes Stuttgart 21, welches als ein Bahnprojekt grundsätzlich eine Angelegenheit der Deutschen Bahn AG sei. Ihr Antrag fordere auch, das zukünftig zu erwartende Verkehrsaufkommen zu berücksichtigen. Dies müsse man mit einplanen und man könne nicht sagen, dies sei nicht zu berechnen.

Die Fraktionen einigten sich, die Beratung der Vorlagen in der Sitzung zunächst zu unterbrechen und in Gesprächen des Vorsitzenden und der Berichterstatter am Rande der Sitzung erneut den Versuch zu unternehmen, sich auf eine gemeinsame Formulierung der Entschließung zu den deutschen Abschnitten des Schienenprojektes Paris–Budapest zu verständigen.

Im Verlaufe der Sitzung einigten sich die Fraktionen darauf, dem Plenum anstelle der drei Anträge auf Drucksachen 15/4864, 15/3715 und 15/5041 die Annahme einer gemeinsamen Entschließung vorzuschlagen, welche eine Synthese aus den drei Anträgen beinhaltet und in streitigen Fragen auf Kompromissen beruht. Der Text dieser Entschließung wurde in der Sitzung als gemeinsamer Antrag aller Fraktionen auf Ausschussdrucksache 15(14)1667 verteilt; sein Inhalt ergibt sich aus Nummer 1 der Beschlussempfehlung.

Der Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen nahm den gemeinsamen Antrag aller Fraktionen auf Ausschussdrucksache 15(14)1667 einstimmig an und erklärte die Anträge auf Drucksachen 15/4864, 15/3715 und 15/5041 für erledigt.

Berlin, den 31. Mai 2005

Heinz Paula
Berichterstatter

Eduard Lintner
Berichterstatter

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. Christlne 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

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–Mühlendorf–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-französischem 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

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 Letzgas, 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