



**JAHRESBERICHT  
DES EUROPÄISCHEN KOORDINATORS**

**PÉTER BALÁZS**

**VORRANGIGES VORHABEN Nr. 17**

**„Eisenbahnachse  
Paris-Straßburg-Stuttgart-Wien-Bratislava“**

**Brüssel**

**Juli 2006**

## INHALT

### Kurzfassung

1.	EINLEITUNG .....	5
2.	ZUSAMMENFASSENDE ANALYSE DES VORRANGIGEN VORHABENS PARIS-BRATISLAVA.....	6
2.1.	Frankreich.....	6
2.2.	Frankreich-Deutschland: grenzüberschreitender Abschnitt.....	6
2.3.	Deutschland.....	6
2.4.	Deutschland-Österreich: grenzüberschreitender Abschnitt.....	7
2.5.	Österreich .....	7
2.6.	Österreich-Slowakei .....	8
2.7.	Slowakei .....	8
3.	ENGPÄSSE UND ANDERE SPEZIELLE PROBLEME IM ZUSAMMENHANG MIT DIESEM VORRANGIGEN VORHABEN.....	8
3.1.	Engpässe .....	8
3.2.	Kopfbahnhöfe .....	9
3.3.	Flughäfen.....	9
3.4.	Verknüpfung mit anderen vorrangigen Vorhaben.....	9
3.5.	Einwendungen .....	10
4.	FAHRZEIT.....	10
5.	ZEITPLAN UND FINANZIERUNG: ENTWICKLUNGSPROGNOSEN.....	11
5.1.	Zeitplan .....	11
5.2.	Finanzierung.....	11
5.2.1.	Gesamtkosten .....	11
5.2.2.	Kosten der grenzüberschreitenden Abschnitte .....	11
5.2.3.	Investitionen während des Zeitraums 2007-2013 .....	11
6.	AKTIVITÄTEN 2006 – 2007 .....	12
7.	SCHLUSSFOLGERUNGEN UND VORLÄUFIGE EMPFEHLUNGEN.....	13
Anhang I:	Karte Paris-Bratislava	
Anhang II:	Absichtserklärung	
Anhang III:	Unterstützungserklärung	
Anhang IV:	Tabelle	

Die in diesem Bericht dargelegten Ansichten sind die des Europäischen Koordinators und binden die Europäische Kommission nicht.

## Kurzfassung

Am 20. Juli 2005 hat die Kommission sechs Europäische Koordinatoren für bestimmte vorrangige Vorhaben des transeuropäischen Netzes ernannt und Herrn Péter Balázs die Koordinierung des vorrangigen Vorhabens Nr. 17 (Eisenbahnachse Paris-Straßburg-Stuttgart-Wien-Bratislava) übertragen.

Die hier vorgelegten Informationen sowie die vorläufigen Empfehlungen am Ende dieses Berichts sind das Ergebnis einer Reihe von Treffen und Besuchen, die zwischen Juli 2005 und Juli 2006 stattgefunden haben. Nach ersten Gesprächen mit Ministerialbehörden der betreffenden Mitgliedstaaten fand eine Reihe von Treffen mit den Regionalvertretern statt. Gespräche wurden auch mit der Europäischen Investitionsbank, mit einigen Zuständigen von Eisenbahnunternehmen und mit Vertretern von Handelskammern oder des politischen und kulturellen Lebens geführt.

Der Europäische Koordinator konnte während dieses ersten Arbeitsjahrs detaillierte Angaben zu den Zeitplänen und Kosten für die verschiedenen Abschnitte des vorrangigen Vorhabens einholen und eine bilaterale und multilaterale Koordinierung der vier betreffenden Mitgliedstaaten erreichen.

Die Ergebnisse können wie folgt zusammengefasst werden:

- Die Idee einer Eisenbahnlinie Paris-Straßburg-Stuttgart-Wien-Bratislava, wie das durch die Entscheidung 2004/884 festgelegte vorrangige Vorhaben Nr. 17, besteht schon seit langem. Jedoch war dieses Vorhaben bis vor kurzem eher eine Gruppe isolierter nationaler Abschnitte. Nach der Aufnahme als Priorität in der Entscheidung 2004/884 und nach der Ernennung des Europäischen Koordinators ein Jahr später hat sich eine globale Koordinierung, die sich auf die gesamte Bahnlinie erstreckt, entwickelt.
- Diese globale Koordinierung hat zur Unterzeichnung einer Absichtserklärung durch die vier Verkehrsminister Frankreichs, Deutschlands, Österreichs und der Slowakei am 9. Juni 2006 in Luxemburg geführt (siehe Anhang II).
- Darüber hinaus wurde eine Unterstützungserklärung von sämtlichen regionalen Behörden unterzeichnet, die von der Bahnlinie Paris-Straßburg-Stuttgart-Wien-Bratislava betroffen sind, sowie von den anderen Beteiligten entlang der Bahnlinie wie den Industrie- und Handelskammern, den Eisenbahngesellschaften, der Industrie, den Universitäten oder auch den Vereinigungen, die sich für die Realisierung dieser Bahnlinie einsetzen (siehe Anhang III).
- Die eingeführte Koordinierung bezieht also alle zuständigen Behörden entlang der Bahnlinie ein. Dies ermöglicht es, die Arbeit der kommenden Jahre auf dieser Grundlage fortzuführen.
- Die Unterzeichnung durch die vier Minister ist beispielhaft für das Engagement der vier betroffenen Mitgliedstaaten, die bisher mehr als zehn Milliarden Euro in verschiedene Abschnitte dieser Bahnlinie investiert haben.
- Darüber hinaus wurden in diesem ersten Tätigkeitsjahr des Europäischen Koordinators bei der bilateralen und multilateralen Koordinierung **wichtige Fortschritte** hinsichtlich der Koordinierung der drei grenzüberschreitenden Abschnitte erzielt: Es wurde ein **bilaterales Abkommen** zwischen Frankreich und

Deutschland (betreffend die Brücke von Kehl) unterzeichnet und ein Abkommen zwischen Deutschland und Österreich (betreffend den Abschnitt Freilassing-Salzburg) paraphiert, außerdem wurden umfassende Erörterungen bezüglich der Verbindung der Städte Wien und Bratislava zwischen den österreichischen und slowakischen Behörden eingeleitet.

- Die Entwicklung der drei grenzüberschreitenden Abschnitte schreitet gut voran. Es bleibt jedoch noch genauer abzuwarten, da die Zeitpläne nicht festgesetzt sind und sich die erzielten Fortschritte derzeit nur auf die Teile der drei Abschnitte beziehen.
- Neben den grenzüberschreitenden Abschnitten schreiten auch andere, nicht-grenzüberschreitende Abschnitte voran:
- So wird **Frankreich** den ersten Bauabschnitt des TGV-Est-Européen (*Hochgeschwindigkeitszug Osteuropa*) im Juni 2007 in Betrieb stellen und könnte den zweiten Bauabschnitt des **TGV-Est** im Jahr 2015, oder sogar früher, zum Abschluss bringen. Die Finanzierung dieses zweiten Bauabschnitts ist jedoch noch nicht gesichert.
- **Österreich** könnte im Jahr 2013 den Abschnitt Linz-Wien, einschließlich des Abschnitts **St. Pölten-Wien**, der größere Tunnel umfasst, wofür hohe Kosten anfallen, fertig stellen.
- **Deutschland** könnte im Jahr 2015 die Abschnitte Stuttgart-Ulm, Ulm-Augsburg-München und München-Mühldorf-Freilassing abschließen. Die Finanzierung dieser Abschnitte ist (außer für den Abschnitt Augsburg-München) jedoch noch nicht gesichert.
- Die **Slowakei** dürfte den sie betreffenden Teil von PP17 fristgerecht realisieren können. Die verschiedenen Abschnitte müssen jedoch noch analysiert werden und eine Finanzierung durch den Kohäsionsfonds muss sichergestellt werden.
- Drei Abschnitte stellen Engpässe dar: Baudrecourt-Vendenheim (Vogesen), Stuttgart-Ulm (Schwäbische Alb), St. Pölten-Wien (Wienerwald).
- Die Beseitigung dieser Engpässe wird die Anbindung langer bereits gebauter Abschnitte auf beiden Seiten ermöglichen und somit ein echtes Netz mit zahlreichen Knotenpunkten mit anderen vorrangigen Vorhaben bilden. Es wird eine gemeinschaftliche Kofinanzierung empfohlen.
- Die Gesamtkosten der Verbindung werden bei einer Strecke von **1.382 km** mit **23 Milliarden Euro** beziffert. Die Kosten je Kilometer belaufen sich also auf fast 17 Mio. €; bisher wurden fast zehn Milliarden Euro investiert, 13,4 Milliarden sind noch zu finanzieren.
- Auf der Grundlage der Angaben der zuständigen Behörden lassen sich die Kosten für die **grenzüberschreitenden Abschnitte** derzeit mit **1,988 Mrd. €** beziffern. 1,526 Mrd. € sind aus dem TEN-Haushalt zu kofinanzieren und 462 Mio. € könnten für eine Finanzierung aus dem Kohäsionsfonds in Frage kommen. Die Auswirkungen auf den TEN-Haushalt für den Zeitraum 2007-2013 werden derzeit bei einer 20%igen Finanzierung für die drei grenzüberschreitenden Abschnitte auf rund 270 Mio. € geschätzt.

- Auf der Grundlage der Angaben der zuständigen Behörden werden die Auswirkungen der **drei Engpässe** auf den TEN-Haushalt für den Zeitraum 2007-2013 derzeit bei einer 10%igen Finanzierung für diese drei Engpässe auf rund 600 Mio. € geschätzt.
- Angesichts dieser von den Mitgliedstaaten erzielten Fortschritte und auf der Grundlage der Analyse der einzelnen Abschnitte scheint es möglich zu sein, dieses vorrangige Vorhaben bis 2015 (siehe Anhang IV) vollständig zu realisieren.
- Die Möglichkeit, die gesamte Bahnlinie bis zu diesem Datum zu realisieren, hängt jedoch von den nationalen Investitionen und der gemeinschaftlichen Unterstützung für diese Eisenbahnachse sowie von der Einhaltung des Zeitplans, wie er derzeit in Betracht kommt, ab. Die Konzentration der gemeinschaftlichen Kofinanzierung auf die oben genannten Abschnitte wird zur Erreichung dieses Ziels beitragen.

## 1. EINLEITUNG

Die ersten Entwürfe einer Hochgeschwindigkeitseisenbahnverbindung auf dieser Achse stammen aus den achtziger Jahren. 1990 wurde eine Vereinigung unter dem Namen „Initiative Magistrale für Europa“ gegründet, die alle **Städte, Regionen sowie Industrie- und Handelskammern** auf der Achse Paris-Budapest zusammenführt<sup>1</sup>. Diese „Initiative Magistrale“ arbeitet häufig mit einer anderen sehr aktiven Vereinigung, der Association TGV Est Européen -, zusammen. Regionen wie Baden-Württemberg oder das Elsass und Städte wie Straßburg oder auch Karlsruhe haben sich immer stark für das Vorankommen dieses vorrangigen Vorhabens engagiert. Die Besonderheit dieser Bahnlinie besteht darin, dass es sich bei ihr nicht bloß um die Verbindung zwischen den zwei Städten an beiden Enden der Bahnlinie, Paris und Bratislava, handelt, sondern auch um Abschnitte zwischen einer Reihe von Städten, die alle wichtig sind und denen sie unzählige Perspektiven für künftige Anbindungen bietet.

Die Mitgliedstaaten haben auf diese Nachfrage sowie auf die regionale und lokale Mobilisierung reagiert. Bisher sind von den 23 Milliarden €, die für den gesamten Bau dieser Eisenbahnachse erforderlich sind, bereits 10 Milliarden € investiert worden. Ab 2007 werden wichtige Abschnitte in Betrieb genommen. Der aktuellen Analyse zufolge kann bis 2015 die Inbetriebnahme der Gesamtstrecke erfolgen. Dennoch ist die Finanzierung für einige fehlende Teilabschnitte noch zu sichern und die gemeinschaftliche Kofinanzierung stellt ein Schlüsselement zum Erreichen dieses Ziels der Inbetriebnahme der Gesamtstrecke bis 2015 dar.

In Zusammenarbeit mit den vier betroffenen Mitgliedstaaten wurde ein **Arbeitsplan** erstellt. Im Rahmen dieses Arbeitsplanes wurden 26 Dienstreisen unternommen.

---

<sup>1</sup> Eine von der „Initiative Magistrale für Europa“ im Juni 2001 durchgeführte Studie liefert eine recht nützliche Impaktanalyse, die für einen Großteil dieser Eisenbahnlinie anwendbar ist. Zusätzlich wurde ein detaillierter Atlas im Juni 2006 veröffentlicht. Der Koordinator hat immer auf der Tatsache bestanden, dass das ihm übertragene Mandat, Paris-Bratislava, nicht von den Zielen, die diese Vereinigung verfolgt, abweicht.

## 2. ZUSAMMENFASSENDE ANALYSE DES VORRANGIGEN VORHABENS PARIS-BRATISLAVA

### 2.1. Frankreich

- **Paris-Baudrecourt:** Endbauphase. Dieser Abschnitt ist ebenfalls Teil des vorrangigen Vorhabens 4, Paris-Mannheim. Dieser Abschnitt soll im Juni 2007 in Betrieb genommen werden können.
- **Baudrecourt-Vendenheim** (nördlich von Straßburg): Die französische Regierung hat anlässlich der Zusammenkunft des interministeriellen Ausschusses für Raumordnung und -entwicklung (CIADT) vom 18.12.2003 den Beginn der Bauarbeiten zur Realisierung des zweiten Bauabschnitts der LGV Est européenne (*Hochgeschwindigkeitslinie Osteuropa*) für 2010 (mit Inbetriebnahme in 2015) angekündigt. Gleichzeitig hat die Regierung den Auftrag zur Finanzierung dieses Projekts erteilt und Réseau Ferré de France (französische Eisenbahnnetz-Verwaltung) um Erstellung eines Realisierungszeitplans mit kürzestmöglichem Szenario – natürlich vorbehaltlich der Aufstockung der Finanzierung – ersucht. In diesem zweiten, d. h. kürzestmöglichen Szenario wäre ein Beginn der Bauarbeiten Anfang 2009 mit Inbetriebnahme 2014 möglich.
- **Vendenheim - Straßburg - Brücke Kehl:** Auf dem Bahnhof Straßburg finden bereits Bauarbeiten statt, so dass dort ab 2007 Hochgeschwindigkeitszüge verkehren können. Der Abschnitt Bahnhof Straßburg - Brücke Kehl wird bis 2010 so ausgebaut, dass eine Geschwindigkeit von 160 km/h erreicht werden kann.

### 2.2. Frankreich-Deutschland: grenzüberschreitender Abschnitt

- **Hauptbahnhof Straßburg - Brücke Kehl - Appenweier:** Am 14. März 2006 wurde ein bilateraler Vertrag zum Bau einer neuen Brücke über den Rhein unterzeichnet. Es ist vorgesehen, eine neue zweigleisige Brücke zu errichten. Die anderen Teile dieses Streckenabschnittes werden im vorhergehenden Unterabschnitt (Bahnhof Straßburg) bzw. nachfolgenden Unterabschnitt (Appenweier) behandelt.

### 2.3. Deutschland

- **Brücke Kehl - Appenweier:** Es ist vorgesehen, diesen Abschnitt für eine Reisegeschwindigkeit bis zu 200 km/h auszubauen. Ein noch zu lösendes Problem ist die Appenweier Kurve, in der dieser Abschnitt an die Bahnlinie Basel-Karlsruhe anknüpft. Die derzeit bestehende Kurve würde aufgrund der dort begrenzten Geschwindigkeit jeglichen Zeitgewinn auf diesem Abschnitt zunichte machen und die Kapazität beschränken, da die Gleise ebenerdig kreuzen (Gleisüberführung muss errichtet werden).
- **Appenweier-Karlsruhe-Bruchsal:** Der Abschnitt Karlsruhe-Rastatt muss noch ausgebaut werden, die anderen Teilabschnitte sind bereits abgeschlossen; zur **Streckenführung durch Rastatt** ist der Bau eines Tunnels vorgesehen (das Planfeststellungsverfahren wurde 1996

abgeschlossen). Die Diskussionen dauern jedoch an, da geprüft werden soll, ob auch eine oberirdische Streckenführung möglich ist.

- **Bruchsal-Stuttgart:** Hochgeschwindigkeitsabschnitt bereits in Betrieb genommen.
- **Stuttgart-Ulm:** Die Strecke Stuttgart-Ulm soll umgestaltet werden. Der derzeitige Kopfbahnhof Stuttgart verursacht Verspätungen und weist Kapazitätsgrenzen auf. Das Projekt „Stuttgart 21“ als Teil der Neubaustrecke sieht den Bau eines neuen unterirdischen Durchgangsbahnhofs und die Anbindung des Flughafens Stuttgart an die Neubaustrecke vor. Vorgesehen ist der Bau eines Tunnels zwischen dem neuen Hauptbahnhof und dem Flughafen Stuttgart. Ein neuer Bahnhof soll in Flughafennähe errichtet werden und somit gleichzeitig eine bessere Anbindung weiterer Eisenbahnlinien ermöglichen. Der Aufstieg vom Stuttgarter Talkessel auf die Filderebene und von dort auf die Schwäbische Alb bilden physische Hindernisse, da beträchtliche Höhenunterschiede zu überwinden ist. Der Abschnitt Stuttgart - Ulm könnte bis 2015 realisiert werden, allerdings ist die Finanzierung noch nicht gesichert.
- **Ulm - Neu-Ulm - Augsburg - München:** Der Bahnhof von Neu-Ulm befindet sich derzeit im Bau und wird 2008 fertig gestellt. Zwischen Neu-Ulm und Augsburg ist der Bau eines dritten Gleises vorgesehen. Im Abschnitt Augsburg-München finden ebenfalls Bauarbeiten statt. Er dürfte zwischen 2008 und 2010 fertig gestellt sein und wird viergleisig ausgebaut.
- **München-Mühldorf-Freilassing:** Der Abschnitt ist in der Entscheidung 884/2004/EG als grenzüberschreitender Abschnitt benannt. Kürzlich wurden zusätzliche Mittel für einige Bauarbeiten an diesem Abschnitt freigegeben (zweigleisiger Ausbau zwischen Ampfing und Mühldorf). Dieser Abschnitt könnte die stark frequentierten Strecken noch stärker entlasten („Chemie-Dreieck“ und Möglichkeiten der Nutzung des Tauerntunnels zu den Adria Häfen hin).

#### 2.4. Deutschland-Österreich: grenzüberschreitender Abschnitt

- **Freilassing-Salzburg:** grenzüberschreitender Abschnitt, der einer engen Zusammenarbeit zwischen Deutschland und Österreich bedarf. Es wurde gerade ein Abkommen ausgehandelt und paraphiert und der Abschnitt könnte bis 2009 realisiert werden.

#### 2.5. Österreich

- **Salzburg-Attnang:** Dieser Abschnitt weist eine schwierige Geografie auf und würde komplexer Ingenieurbauten bedürfen. Einige Ausbauarbeiten, insbesondere zwischen Salzburg und Seekirchen/Ederbauer, sind vorgesehen. Zeitplan und Finanzierung bleiben noch zu prüfen.
- **Attnang-Linz:** Abschnitt bis auf ein kleines Stück in Breitenschützing ausgebaut und in Betrieb.

- **Linz - St. Pölten:** Abschnitt teilweise bereits ausgebaut bzw. im Bau befindlich. Finanzierung gesichert, Ende der Bauarbeiten für 2010 vorgesehen.
- **St. Pölten - Wien:** Abschnitt im Bau befindlich. Finanzierung gesichert, Ende der Bauarbeiten für 2013 vorgesehen. Es sind sehr wichtige Arbeiten im Gange, die einen neuen Regionalbahnhof (zur Anbindung des nördlichen Donaubeiets) und den Tunnel unter dem Wienerwald mit einer Länge von mehr als 13 km umfassen.
- **Wien:** Bau des „Lainzer Tunnels“ (mit einer Länge von 11 km) und eines neuen Hauptbahnhofs als Ersatz der derzeitigen Kopfbahnhöfe und zur Schaffung einer West-Ost-Direktverbindung in der Stadt. Es sind umfangreiche Bauarbeiten vorgesehen.

## 2.6. Österreich-Slowakei

- **Wien-Bratislava:** grenzüberschreitender Abschnitt, der einer engen Zusammenarbeit zwischen Österreich und der Slowakei bedarf. Zeitplan und Finanzierung sind noch nicht festgelegt. Die Behörden der beiden Länder haben sich auf die Realisierung von drei Verbindungen verständigt: zwei davon im nördlichen Donaubeiet unter Verbesserung der bereits bestehenden Verbindungen, über Marchegg verlaufend, und eine im südlichen Donaubeiet, über den Flughafen Schwechat verlaufend.

## 2.7. Slowakei

- Wie auch die österreichischen Behörden setzen sich die slowakischen Behörden für drei verschiedene Verbindungen nach Wien ein. Zwei davon würden die Stadt von Norden und eine von Süden her erreichen. Das Gesamtvorhaben untergliedert sich in fünf Projekte, insbesondere mit einem Tunnel zwischen Petrzalka und Filialka, wobei ein neuer unterirdischer Bahnhof und eine neue Anbindung an den Flughafen von Bratislava gebaut werden.

## 3. ENGPÄSSE UND ANDERE SPEZIELLE PROBLEME IM ZUSAMMENHANG MIT DIESEM VORRANGIGEN VORHABEN

### 3.1. Engpässe

Die Realisierung dieser Eisenbahnachse hängt neben dem Bau der drei grenzüberschreitenden Abschnitte von der Beseitigung der drei Engpässe ab, die sich auf dieser Linie befinden. Es handelt sich dabei um den Durchgang durch drei physische Hindernisse, die von den nördlichen Vogesen, der Schwäbischen Alb und dem Wienerwald gebildet werden.

Diese Hindernisse stellen relativ kurze Abschnitte dar, die nach ihrem Bau jedoch die Anbindung langer Abschnitte ermöglichen und somit ein echtes Netz bilden würden.



### 3.2. Kopfbahnhöfe

Derzeit verursachen **Kopfbahnhöfe**, und insbesondere die drei großen Bahnhöfe Stuttgart, München und Wien, beträchtliche Zeitverluste. Für Stuttgart und Wien gibt es Projekte zur Errichtung neuer Bahnhöfe. In München wurden die Projekte für einen neuen Bahnhof aufgrund einer negativen Kosten-Nutzen-Analyse verworfen.

### 3.3. Flughäfen

Die Entscheidung 884/2004/EG erwähnt wiederholt die Anbindung von Flughäfen. Die Verbindung Paris-Bratislava gestattet die Anbindung mehrerer Regional- und Landesflughäfen.

In Frankreich wird die Anbindung an die Ile de France eine direkte Bedienung des **Flughafens Charles de Gaulle** gestatten. In Lothringen befindet sich ein neuer Bahnhof neben dem **Regionalflughafen Metz-Nancy-Lothringen** im Bau. Im Elsass ist für 2007 eine schnelle Bahnverbindung zwischen dem **Flughafen Straßburg** und dem Hauptbahnhof vorgesehen.

In Deutschland ist eine direkte Bedienung des **Flughafens Stuttgart** vorgesehen. Dazu soll zwischen dem neuen Hauptbahnhof und der Flughafenplattform ein Tunnel gebaut werden. Von dort aus wird die neue Bahnlinie direkt in Richtung Ulm weiterführen. Damit wird eine sehr interessante direkte Bedienung des gesamten Südwestens Deutschlands entstehen, wobei die Reisezeiten beträchtlich reduziert werden und eine reale Möglichkeit zur Entlastung der stark frequentierten Autobahn geschaffen wird. Die Bedienung des **Flughafens München** ist noch Gegenstand von Studien und verschiedenen Entwürfen. Darüber hinaus ist der Flughafen Karlsruhe indirekt angebunden.

In Österreich ist der **Flughafen Salzburg** durch einen Pendelbusverkehr an den Hauptbahnhof angebunden. Der **Flughafen Linz** verfügt bereits über einen Bahnhof an der Bahnverbindung Paris-Bratislava. Darüber hinaus gibt es auch zwei Landesflughäfen: den österreichischen in Schwechat, im Osten von **Wien**, und den slowakischen im Osten von **Bratislava**. Durch eine neue Verbindung zwischen Wien und Bratislava wären diese beiden Flughäfen direkt miteinander verbunden.

Sechs der zehn Flughäfen entlang der Bahnlinie Paris-Bratislava werden also direkt an diese Eisenbahnlinie angebunden werden können (Charles de Gaulle, Lothringen, Stuttgart, Linz, Wien und Bratislava). Drei Flughäfen werden indirekt angebunden (Straßburg, Karlsruhe und Salzburg). Die Situation des Flughafens München wird noch untersucht.

### 3.4. Verknüpfung mit anderen vorrangigen Vorhaben

Es gibt zahlreiche Verknüpfungen des vorrangigen Vorhabens Paris-Bratislava mit anderen vorrangigen Vorhaben. Es handelt sich hierbei um die Projekte 1 (Durchfahrt München), 4 (Abschnitt Paris-Baudrecourt), 22 (Budapest-Wien), 23 (Abschnitt Bratislava-Wien), 24 (Abschnitt Basel-Karlsruhe) und 28 (Abschnitt Baudrecourt-Straßburg).

Zudem kreuzen Korridore zu den neuen Nachbarländern das PP 17 oder sind daran angebunden<sup>2</sup>. Beispielsweise kann der Korridor 10 angeführt werden, der sich mit dem PP 17 zwischen Mühlendorf und Salzburg überschneidet und den Tauerntunnel nutzt, um dann auf das PP 6 zu treffen und unter anderem den Hafen von Triest zu bedienen. Diese Verbindungen führen dem PP 17 bedeutende Aufkommensströme zu.

### **3.5. Einwendungen**

Das Vorhaben Paris-Bratislava traf und trifft immer noch auf lokale Einwendungen an einzelnen Orten entlang der Bahnlinie. Diese Einwendungen sind Gegenstand von im nationalen Recht vorgesehenen Verfahren (die sich teilweise auch aus dem Gemeinschaftsrecht ergeben). Da sich die verschiedenen Abschnitte der Bahnlinie Paris-Bratislava in sehr unterschiedlichen Phasen, zwischen Konzeption und Realisierung, befinden, wurde für einige Konflikte bereits eine Lösung gefunden, während bei anderen die jeweiligen Verfahren erst eingeleitet wurden oder nur vorläufig abgeschlossen sind.

Der Koordinator wird diese Einwendungen im Auge behalten und alle notwendigen Parteien hören, um das Ausmaß der Konfliktsituationen detailliert zu erfassen. Diese Arbeit wird im Laufe des zweiten Tätigkeitsjahrs des Koordinators durchgeführt.

Es sollte jedoch unterstrichen werden, dass es keinen größeren Konfliktpunkt zu geben scheint, der die Realisierung der Bahnlinie in ihrer Gesamtheit in Frage stellt.

## **4. FAHRZEIT**

Anhand der von den Mitgliedstaaten übermittelten Prognosen lässt sich die künftige Gesamtfahrzeit abschätzen. Heute beträgt die Fahrzeit zwischen Paris und München über 7,5 Stunden und für die gesamte Strecke zwischen Paris und Bratislava rund 14 Stunden. Nach Fertigstellung aller Streckenabschnitte werden nicht mehr als rund 4,5 Stunden zwischen Paris und München und ungefähr 8,5 Stunden zwischen Paris und Bratislava benötigt.

Aufgrund dessen werden die Strecken entlang dieser Achse, wie Paris-München und München-Wien, aber auch alle anderen Verbindungen zwischen den zahlreichen bedienten Städten, zu sehr attraktiven Verbindungen, die eine Entlastung sowohl der verstopften Straßen entlang der projektierten Achse als auch des fast völlig ausgelasteten Luftraums ermöglichen.

---

<sup>2</sup> [http://ec.europa.eu/ten/transport/external\\_dimension/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/ten/transport/external_dimension/index_en.htm)

## **5. ZEITPLAN UND FINANZIERUNG: ENTWICKLUNGSPROGNOSEN**

### **5.1. Zeitplan**

Der Zeitplan für die einzelnen Streckenabschnitte lässt die Schlussfolgerung zu, dass die reale Möglichkeit besteht, die einzelnen Streckenabschnitte vor 2015 zum Abschluss zu bringen. In der Tabelle in Anhang IV sind die derzeit vorgesehenen Fristen für die einzelnen Streckenabschnitte dargestellt. Diese beruhen auf dem Stand vom Frühjahr 2006 und werden während des zweiten Tätigkeitsjahrs aktualisiert.

### **5.2. Finanzierung**

#### *5.2.1. Gesamtkosten*

In der Tabelle im Anhang sind die projizierten Kosten aufgeführt. Diese Gesamtkosten sind höher als im Van-Miert-Bericht und von den Mitgliedstaaten Anfang 2005 vorgesehen. Dennoch bleiben die Kostensteigerungen unter Berücksichtigung der Inflation begrenzt. Die projizierten Kosten belaufen sich zum heutigen Tage auf 13,469 Mrd. €.

Die Gesamtkosten des vorrangigen Vorhabens belaufen sich auf fast 23 Milliarden Euro bei einer Strecklänge von 1.382 km. Die durchschnittlichen Kosten je Kilometer betragen somit fast 17 Mio. €, was aber nicht als Vergleichsmaßstab herangezogen werden kann, da sich die Abschnitte in Bezug auf Geographie und Raumordnungsmerkmale erheblich unterscheiden.

#### *5.2.2. Kosten der grenzüberschreitenden Abschnitte*

Auf die grenzüberschreitenden Abschnitte – so wie sie derzeit in der Entscheidung 884/2004/EG festgelegt sind – entfallen relativ begrenzte Kosten in Höhe von 1,988 Mrd. €. Es handelt sich dabei um die drei Abschnitte Straßburg-Kehl-Appenweier, München-Salzburg und Wien-Bratislava. Es wird empfohlen, die Kosten für den slowakischen Teil in Höhe von 462 Mio. € aus dem Haushalt des Kohäsionsfonds aufzubringen. Es verbleibe dann ein Betrag in Höhe von 1,526 Mrd. €, der mit Mitteln des TEN-V-Haushalts kofinanziert werden müsste.

#### *5.2.3. Investitionen während des Zeitraums 2007-2013*

Die beiden grenzüberschreitenden Abschnitte zwischen Frankreich und Deutschland sowie Österreich und der Slowakei werden während dieses Zeitraums fertig gestellt. Der grenzüberschreitende Abschnitt zwischen Österreich und Deutschland wird zumindest teilweise während dieses Zeitraums gebaut, aber wird über diesen hinaus fortgesetzt. Hinsichtlich der anderen Abschnitte sind bedeutende Investitionen entlang der gesamten Achse vorgesehen.

Gegenwärtig gestattet die Finanzverordnung eine Förderung von 50 % für Studien und 10 % für den Bau. Für die grenzüberschreitenden Abschnitte und für die Engpässe, die natürliche Hindernisse darstellen, kann die Förderung für den Bau auf 20 % erhöht werden. Es sollte darauf hingewiesen werden,

dass eine Neuregelung derzeit Gegenstand eines Mitentscheidungsverfahrens ist, was Auswirkungen auf die Fördersätze haben könnte. In ihrem geänderten Vorschlag hat die Kommission einen Fördersatz von bis zu 20 bzw. 30 % vorgeschlagen<sup>3</sup>.

Auf der Grundlage der Angaben der zuständigen Behörden und unter Berücksichtigung der von den Mitgliedstaaten während des Zeitraums 2007-2013 vorzunehmenden Investitionen können die möglichen Auswirkungen auf den künftigen EU-Haushalt hochgerechnet werden, wobei eine Unterscheidung zwischen den grenzüberschreitenden und den sonstigen Abschnitten vorzunehmen ist.

- für grenzüberschreitende Abschnitte:
  - 270 Mio. € bei einer Finanzierung zu 20 % (TEN-V-Haushalt)
  - 392,7 Mio. € für den slowakischen Teil des Abschnitts Wien-Bratislava bei einer Finanzierung zu 85 % (Haushalt des Kohäsionsfonds)
- für sonstige Abschnitte: rund 600 Mio. € bei einer Finanzierung zu 10 %

## **6. AKTIVITÄTEN 2006 – 2007**

Die Diskussionen über das Mehrjahresprogramm 2007-2013 haben sich bis zum Frühjahr 2006 hingezogen. Die detaillierte Programmplanung nach einzelnen Abschnitten für jedes der kommenden sieben Jahre kann also erst im zweiten Tätigkeitsjahr des Europäischen Koordinators erfolgen. Eine detaillierte schematische Darstellung zu den Investitionen nach Abschnitt und Jahr für diesen Zeitraum wird somit im zweiten Jahresbericht enthalten sein.

Die als Anhang beigefügte Tabelle enthält Angaben aus den Jahren 2005 und 2006, die im Laufe dieser detaillierten Programmplanung zu bestätigen sind. Die Angaben sind daher als vorläufig anzusehen.

Im zweiten Tätigkeitsjahr wird ein detaillierter Zeitplan für die drei grenzüberschreitenden Abschnitte und für die drei Engpässe aufzustellen sein. Auch wenn die bilateralen Konsultationen bezüglich der drei grenzüberschreitenden Abschnitte erheblich verstärkt wurden, müssen noch detaillierte Pläne für die Arbeiten und für die Investitionen festgelegt werden. Parallel zu dieser Haushaltsanalyse muss die bilaterale und multilaterale Koordinierung fortgesetzt werden.

Die Kapitel dieses ersten Berichts müssen vertieft und neue Kapitel hinzugefügt werden, insbesondere zu Interoperabilität, Kapazitäten der Bahnlinie, Güterverkehr und Umweltschutz. Diese Aspekte sind im Bericht noch nicht analysiert worden, wenngleich sie auf den Dienstreisen des Europäischen Koordinators angesprochen wurden. Es wird wichtig sein, die Möglichkeiten zum Ausbau des Güterverkehrs entlang dieser Bahnlinie nach der Errichtung neuer Infrastrukturen zu untersuchen. In diesem Zusammenhang sollte ein Bedienungsschema für die gesamte Achse in

---

<sup>3</sup> KOM(2006) 245 endg.

Zusammenarbeit mit den Hauptakteuren, insbesondere den Eisenbahnunternehmen, aufgestellt werden.

Im Hinblick auf die Realisierung dieser Bahnlinie in ihrer Gesamtheit bis zu einem absehbaren Termin – 2015 ist derzeit ein realistisches Datum – ist besonders die Installation des ERTMS entlang der gesamten Achse zu untersuchen, namentlich unter dem Gesichtspunkt von Finanzinterventionen der Gemeinschaft. Dieser Punkt wird in enger Zusammenarbeit mit dem Europäischen Koordinator für das ERTMS, Herrn Vinck, untersucht.

## 7. SCHLUSSFOLGERUNGEN UND VORLÄUFIGE EMPFEHLUNGEN

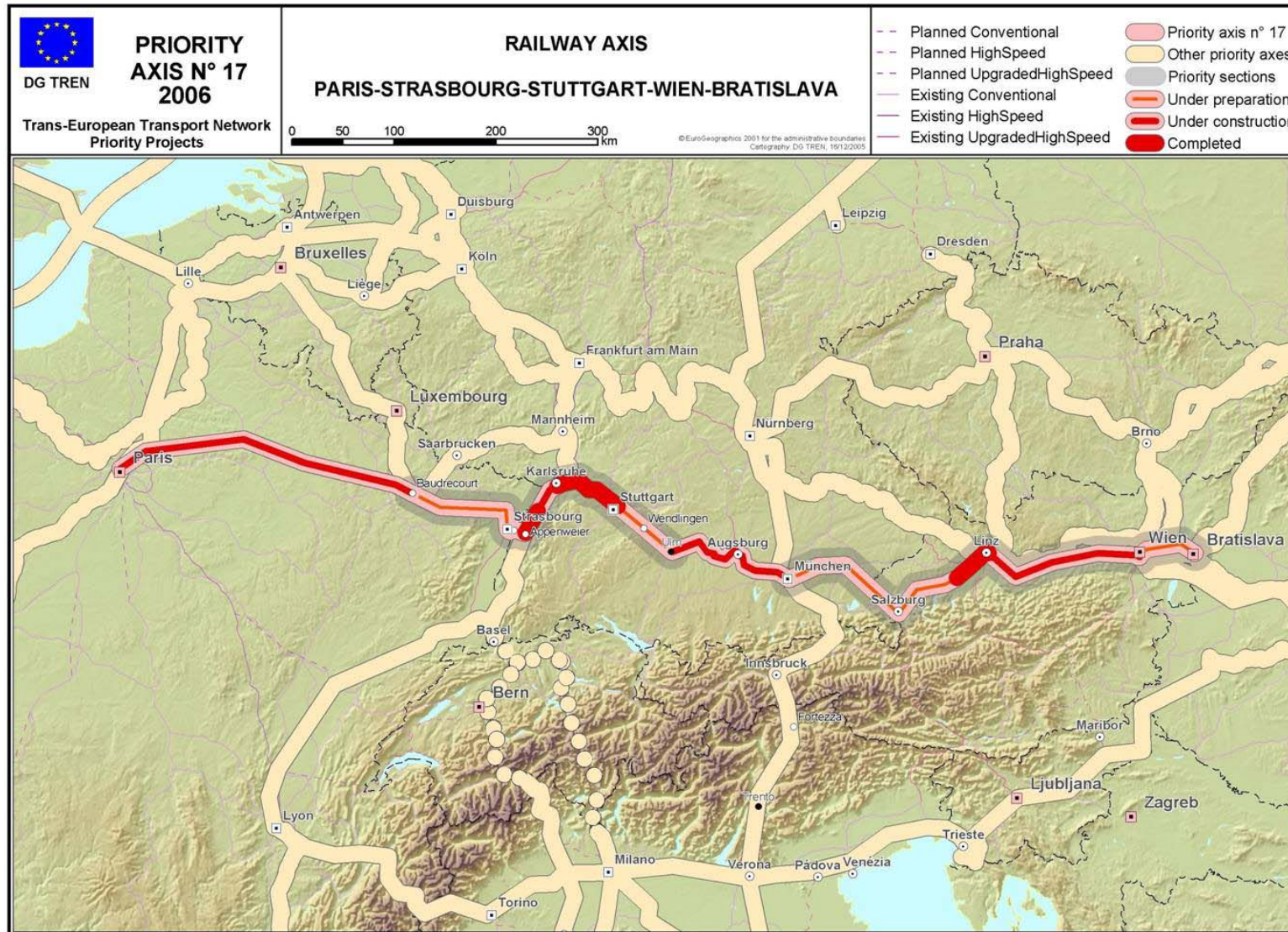
Angesichts der oben aufgeführten Punkte empfiehlt der Europäische Koordinator,

- **die bilaterale und multilaterale Koordinierung fortzusetzen**, um zu gegebener Zeit einen detaillierten Zeitplan für die Arbeiten und eine Programmplanung für die Investitionen pro Jahr festlegen zu können, insbesondere für die drei grenzüberschreitenden Abschnitte und für die drei ermittelten Engpässe.
- **die Realisierung dieses vorrangigen Vorhabens in kürzestmöglicher Frist zu verfolgen**: Derzeit ist **2015** ein realistisches Datum für eine angestrebte schnellstmögliche Realisierung. Angesichts der gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen einer vollständigen Realisierung der Bahnlinie ist es wünschenswert, dass alle zuständigen Behörden die Realisierung dieser Eisenbahnachse bis zu diesem Datum anstreben.
- **die Investitionen zu planen und zu realisieren**, die auf nationaler und gemeinschaftlicher Ebene für eine Gesamtrealisierung bis 2015 notwendig sind.
- in dem Mehrjahresprogramm der Gemeinschaft 2007-2013 auf der Grundlage der Prognosen der Mitgliedstaaten gemeinschaftliche Finanzausschüsse für die **grenzüberschreitenden Abschnitte** vorzusehen, um die Verbindung schnellstmöglich in Betrieb nehmen zu können. Auf der Grundlage der Angaben der zuständigen Behörden würde ein Finanzbeitrag der Gemeinschaft in Höhe von 20 % im Zeitraum 2007-2013 rund 270 Mio. € für den TEN-Haushalt bedeuten. Für den slowakischen Teil des Abschnitts Wien-Bratislava wird eine Kofinanzierung mit Mitteln des Kohäsionsfonds empfohlen (auf der Grundlage der mitgeteilten Beträge beliefen sich diese auf 392,7 Mio. €, was einem Fördersatz von 85 % entspricht).
  - Es handelt sich um die folgenden drei grenzüberschreitenden Abschnitte:  
Straßburg - Kehl - Appenweier  
München - Mühldorf - Freilassing - Salzburg  
Wien - Bratislava
- in dem Mehrjahresprogramm der Gemeinschaft 2007-2013 auf der Grundlage der Prognosen der Mitgliedstaaten gemeinschaftliche Finanzausschüsse zur Beseitigung der **in diesem Bericht aufgeführten Engpässe** vorzusehen. Damit sollte verhindert werden, dass die Verbindung nur deshalb nicht in Betrieb genommen werden kann, weil relativ kurze, aber wegen der zu querenden natürlichen Hindernisse teure Abschnitte nicht fertig gestellt sind. Auf der

Grundlage der Angaben der zuständigen Behörden entspricht ein gemeinschaftlicher Finanzausschuss in Höhe von 10 % im Zeitraum 2007-2013 rund 600 Mio. € für den TEN-Haushalt.

- Es handelt sich um die folgenden drei Engpässe:  
Baudrecourt - Straßburg  
Stuttgart - Ulm  
St. Pölten - Wien

ANHANG I



## ABSICHTSERKLÄRUNG

der Verkehrsminister von  
Österreich, Frankreich, Deutschland und der Slowakei

zu dem vorrangigen Vorhaben TEN-V Nr. 17  
„*Paris-Straßburg-Stuttgart-Wien-Bratislava*“

9.6.2006

Luxemburg

**Die Minister,**

- beziehen sich auf die Entscheidung Nr. 884/2004/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes, die eine Liste vorrangiger Vorhaben festlegt, zu denen auch die Eisenbahnachse „*Paris-Straßburg-Stuttgart-Wien-Bratislava*“ zählt;
- beziehen sich auf die Verordnung (EG) Nr. 2236/95 des Rates über die Grundregeln für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für transeuropäische Netze, letztmalig geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 807/2004 und derzeit Gegenstand einer erneuten Änderung;
- stellen fest, dass die vorgenannte Verordnung (EG) Nr. 2236/95 die Gewährung gemeinschaftlicher Zuschüsse erlaubt, deren Höchstsatz bei 50 % für Studien liegt und bei 20 % für die grenzüberschreitenden Abschnitte sowie für die Engpässe, die natürliche Hindernisse darstellen, und 10 % für die anderen Abschnitte;
- begrüßen die Ernennung eines Europäischen Koordinators, Herrn Péter Balázs, für diese Eisenbahnachse „*Paris-Straßburg-Stuttgart-Wien-Bratislava*“;
- sind sich des beträchtlichen Potenzials bewusst, das die Realisierung der Hochgeschwindigkeitsachse „*Paris-Straßburg-Stuttgart-Wien-Bratislava*“ in den Bereichen Wirtschaftswachstum, Beschäftigung und Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit bietet, insbesondere durch die Erleichterung des Personen- und Warenverkehrs in der gesamten Europäischen Union;
- erkennen die Bedeutung der Ost-West-Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnachse „*Paris-Straßburg-Stuttgart-Wien-Bratislava*“ für die wirtschaftliche Entwicklung der Mitgliedstaaten der EU und ihre Integration in den Binnenmarkt an;
- unterstützen die Förderung der Nutzung des Eisenbahnverkehrs als nachhaltiges Reisemittel und erkennen die Vorteile der Länder im Bereich der Sicherheit von Reisen und der Reduzierung der durch sie verursachten Umweltschäden an;
- berücksichtigen die Bedeutung der Koordinierung der verschiedenen an dem Vorhaben beteiligten Länder, um das gemeinsame europäische Interesse der Eisenbahnachse „*Paris-Straßburg-Stuttgart-Wien-Bratislava*“ sicherzustellen;



- sind sich der Tatsache bewusst, dass die Maximierung der mikro- und makroökonomischen Vorteile durch die Realisierung der Eisenbahnachse „*Paris-Straßburg-Stuttgart-Wien-Bratislava*“ erfolgt und dass die Investitionen in die fehlenden Verbindungen ebenfalls zur Erhöhung der Rentabilität der bereits vorhandenen Abschnitte beitragen werden;
- stellen bereits realisierte große Fortschritte entlang der gesamten Eisenbahnachse „*Paris-Straßburg-Stuttgart-Wien-Bratislava*“ fest und begrüßen die Inbetriebnahme neuer Abschnitte der Linie ab 2007;
- unterstreichen die Bedeutung der Optimierung der Interoperabilität dieser Achse durch die Verfolgung einer koordinierten Realisierung der gesamten Linie, damit alle einzelnen Abschnitte eine einzige interoperable Linie darstellen;
- verfolgen das Ziel der schnellstmöglichen Realisierung des Vorhabens „*Paris-Straßburg-Stuttgart-Wien-Bratislava*“ im Rahmen der angebotenen Finanzierungsmöglichkeiten.

**Die Minister fordern zu diesem Zweck:**

1. eine gemeinschaftliche Kofinanzierung im Rahmen der durch die betreffende Finanzregelung angebotenen Möglichkeiten, insbesondere für die grenzüberschreitenden Abschnitte und für die wichtigen Engpässe;
2. eine Unterstützung des Europäischen Koordinators, um schnellstmöglich die vollständige Realisierung dieser Eisenbahnachse sicherzustellen.

**Die Minister versichern hiermit:**

3. die koordinierte Verfolgung der schnellstmöglichen Realisierung sämtlicher Abschnitte der Eisenbahnachse „*Paris-Straßburg-Stuttgart-Wien-Bratislava*“ im Rahmen der angebotenen Finanzierungsmöglichkeiten, um die Vorteile zu maximieren und die Reisezeiten beträchtlich zu reduzieren durch die Erhöhung der Kapazitäten des Personen- und Güterverkehrs sowie durch die Sicherstellung einer optimalen intra- und intermodalen Verbindung mit anderen vorrangigen Vorhaben (TEN);
4. die Schaffung einer engen Zusammenarbeit zwischen allen Akteuren, die die koordinierte Umsetzung der Achse „*Paris-Straßburg-Stuttgart-Wien-Bratislava*“ verfolgen, insbesondere hinsichtlich der grenzüberschreitenden Abschnitte und der Engpässe.

Hubert GORBACH, Vizekanzler und Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie der Republik Österreich

Dominique PERBEN, Verkehrsminister, Französische Republik

Wolfgang TIEFENSEE, Verkehrsminister, Bundesrepublik Deutschland

Pavol PROKOPOVIČ, Verkehrsminister, Slowakische Republik

**Straßburg, den 14. Juni 2006**

**UNTERSTÜTZUNGSERKLÄRUNG**

**in Bezug auf die Realisierung des vorrangigen Vorhabens Nr. 17 des transeuropäischen Verkehrsnetzes betreffend die Eisenbahnachse „Paris-Straßburg-Stuttgart-Wien-Bratislava“**

**Die Unterzeichner,**

- begrüßen die Unterzeichnung einer Absichtserklärung durch die Verkehrsminister der Französischen Republik, der Bundesrepublik Deutschland, der Bundesrepublik Österreich und der Slowakischen Republik am 9. Juni 2006 in Luxemburg, die erstmals die vier von der Modernisierung der Eisenbahnachse „Paris-Straßburg-Stuttgart-Wien-Bratislava“ betroffenen Mitgliedstaaten zusammenbringt;
- begrüßen die Ernennung eines Europäischen Koordinators, Herrn Péter Balázs, für dieses Vorhaben und die positive Dynamik, die sich aus dieser Ernennung ergeben hat;
- begrüßen die Unterzeichnung eines deutsch-französischen Abkommens zum Bau einer neuen Brücke über den Rhein zwischen Straßburg und Kehl bis zum Jahr 2010, die nach der Realisierung des Abschnitts Kehl-Appenweier eine hochwertige Eisenbahnlinie zwischen Frankreich und Deutschland schaffen wird;
- begrüßen die beträchtlichen Fortschritte bei den Verhandlungen zwischen Deutschland und Österreich in Bezug auf die Realisierung des grenzüberschreitenden Abschnitts Salzburg-Freilassing;
- begrüßen die entstandenen engen Kontakte zwischen den slowakischen und österreichischen Behörden, die es ermöglichen, eine effiziente Koordinierung zwischen den beiden Ländern für die Realisierung des grenzüberschreitenden Abschnitts Wien-Bratislava ins Auge zu fassen;
- bekunden ihre umfassende Unterstützung für den von dem Europäischen Koordinator eingeleiteten multilateralen Koordinierungsprozess;
- wiederholen ihre Forderung nach einer starken Unterstützung seitens der Europäischen Union;
- fordern die Mitgliedstaaten dringend auf, die Eisenbahnachse „Paris-Straßburg-Stuttgart-Wien-Bratislava“ schnellstmöglich, mit dem Ziel einer vollständigen Realisierung bis zum Jahr 2015, zu modernisieren;
- sind sich des beträchtlichen Potenzials bewusst, das die Realisierung der Hochgeschwindigkeitsachse „Paris-Straßburg-Stuttgart-Wien-Bratislava“ und ihrer Anbindungen in den Bereichen Wirtschaftswachstum, Beschäftigung und

Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit bietet, insbesondere durch die Erleichterung des Personen- und Güterverkehrs in der gesamten Europäischen Union;

- begrüßen die Höhe der von den lokalen und regionalen Gebietskörperschaften realisierten oder vorgesehenen Investitionen einerseits für die Aufwertung der Bahnhöfe und ihres Umfelds und andererseits für die Sicherstellung der Abstimmung des nationalen und internationalen Verkehrs mit dem lokalen und regionalen Verkehr, um die Zugänglichkeit der Eisenbahnachse „*Paris-Straßburg-Stuttgart-Wien-Bratislava*“ für angrenzende Gebiete zu optimieren;
- unterstreichen die Wichtigkeit der Integration der verschiedenen Intermodalitätszentren (Flughäfen sowie für den Güterverkehr die multimodalen Plattformen);
- nehmen die bereits realisierten Arbeiten entlang der gesamten Eisenbahnachse „*Paris-Straßburg-Stuttgart-Wien-Bratislava*“ zur Kenntnis und begrüßen die schrittweise Inbetriebnahme neuer Abschnitte zwischen 2007 und 2015.

**Die Unterzeichner versichern hiermit,**

1. die Mitgliedstaaten und den Europäischen Koordinator bei der Verfolgung der Modernisierung dieser Eisenbahnachse bis zum Jahr 2015 zu unterstützen;
2. die Bedingungen für eine enge Koordinierung zwischen allen zuständigen Behörden zu schaffen, um die Umsetzung dieses Vorhabens und seine schnellstmögliche Realisierung zu erleichtern.

**Die Unterzeichner fordern zu diesem Zweck,**

3. die Einplanung der für die Realisierung der fehlenden Abschnitte notwendigen Ressourcen in den nationalen Haushalten im Hinblick auf eine schnellstmögliche vollständige Realisierung bis spätestens 2015;
4. eine effektive gemeinschaftliche Kofinanzierung gemäß den durch die betreffende Finanzverordnung angebotenen Möglichkeiten, sowohl für die grenzüberschreitenden Abschnitte als auch für die wichtigen Engpässe, um die Interoperabilität der gesamten Linie sicherzustellen;
5. die Einrichtung eines Bedienungsschemas auf Ebene der gesamten Achse, um die Reisezeiten beträchtlich zu reduzieren durch die Erhöhung der Kapazitäten des Personen- und Güterverkehrs sowie durch die Sicherstellung einer optimalen Verbindung mit intermodalen Drehkreuzen auf regionaler und lokaler Ebene, insbesondere mit den zahlreichen Flughäfen auf dieser Achse und mit anderen vorrangigen Vorhaben (TEN).

## ANHANG IV

**Tabelle: Abschnitte, Ausbauart, Streckenlänge, Inbetriebnahme, Fahrzeit, projektierte Kosten**

Abschnitt	Art	km	Inbetriebnahme	Derzeitige Fahrzeit	Projektierte Fahrzeit	Projektierte künftige Kosten laut Angaben an Herrn Balázs	
Paris-Baudrecourt	HGS (Hochgeschwindigkeitsstrecke)	365	2007	240 min	140 min (1. Phase); 110 min (2. Phase)		
Baudrecourt-Vendenheim	HGS	100	2015			2,052 Mrd. €	
Bahnhof Strasbourg - Brücke Kehl	ABS (Ausbau-strecke) (160 km/h)	15	2010				
Brücke Kehl	ABS (160 km/h)	150	2010	54 min	25 min (einschl. Ausbau Kurve Appenweier und Tunnel Rastatt; zu bestätigen)	150 Mio. €	
Brücke Kehl - Appenweier	ABS (200 km/h)		2010				
Appenweier-Karlsruhe	HGS		In Betrieb, ausgenommen Durchfahrt Rastatt				
Karlsruhe-Stuttgart	HGS		In Betrieb			42 min	42 min
Stuttgart-Wendlingen	HGS	86,6 neue	2015			2,800 Mrd. €	
Wendlingen-Ulm	HGS	Strecke / 91 vorhandene Strecke	2015	54 min	28 min	2,000 Mrd. €	
Ulm-Augsburg	ABS (200 km/h)	94	2015	41 min	28 min (zu bestätigen)	159 Mio. € (drittes Gleis)	
Augsburg-München	ABS (230 km/h)	62	2008/10	37 min	18 min (zu bestätigen)	490 Mio. €	
München-Mühldorf-Freilassing	ABS (160 km/h)	141	2015	82 min	62 min	BVWP: 726 Mio. €	
Freilassing-Salzburg	ABS (160 km/h)		2009			160 Mio. € (+ 80 Mio. € Bahnhof Salzburg)	
Salzburg-Attnang	ABS (160 km/h)	121	2013	77 min	70 min	600 Mio. €	
Attnang-Wells	ABS (160 km/h)		2011				

Abschnitt	Art	km	Inbetriebnahme	Derzeitige Fahrzeit	Projektierte Fahrzeit	Projektierte künftige Kosten laut Angaben an Herrn Balázs
Wells-Linz	ABS (160 km/h)		2015			
Linz-St. Pölten	ABS (160 km/h)	130	2013	63 min	45 min	610 Mio. €
St. Pölten-Wien	ABS (160 km/h)	61 vorhandene Strecke / 44 neue Strecke	2013	41 min	25 min	2,200 Mrd. € (einschl. Lainzer Tunnel)
Wien	Neuer Hauptbahnhof		2013	40 min	0	490 Mio. €
Wien-Bratislava	ABS (160 km/h)	65 Strecke Nord / 80 Strecke Süd	2011/2013	70 Strecke Nord / 55 Strecke Süd	35 Strecke Nord / 55 Strecke Süd	490 Mio. € (AT) + 462 Mio. € (SK)
<b>Gesamt</b>		1382 km		841 min (14h01)	488 min (08h08)	13,469 Mrd. €