



Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnachse in Südwesteuropa

Mit drei neuen Hochgeschwindigkeitsstrecken werden die großen Städte der Iberischen Halbinsel mit dem französischen Hochgeschwindigkeitsbahnnetz verbunden – damit wird Madrid von der französischen Grenze aus in 4 Stunden erreichbar sein. Durch die neuen Verbindungen wird sich die Fahrzeit um 60 % verkürzen, wodurch der Bahn gegenüber dem Auto und dem Flugzeug auf den Hauptverbindungen ein Wettbewerbsvorteil verschafft wird.

Die Achse

Mit den drei neuen Hochgeschwindigkeitsbahnstrecken werden große Städte der Iberischen Halbinsel sowohl untereinander als auch mit dem französischen Hochgeschwindigkeitsnetz verbunden. Neue Hochgeschwindigkeitsbahnstrecken (errichtet gemäß der europäischen Standardspurweite) werden Lissabon und Porto an Madrid anbinden. Von Madrid aus werden zwei Achsen – Atlantik und Mittelmeer – den Anschluss an das französische Hochgeschwindigkeitsbahnnetz sicherstellen.

Die Strecke Lissabon-Porto wird an eine grenzüberschreitende Verbindung zwischen Portugal und Spanien von Aveiro nach Salamanca sowie an eine direkte Verbindung Lissabon-Madrid angeschlossen werden. Die Atlantik-Achse verbindet Madrid-Vitoria-Irún/Hendaye-Dax-Bordeaux-Tours und stellt den Anschluss an die bestehende Hochgeschwindigkeitsstrecke Paris-Tours her. Die Mittelmeer-Achse verknüpft Madrid-Saragossa-Barcelona-Figueras-Perpignan-Montpellier-Nimes und schließt sich an die bestehende Hochgeschwindigkeitsstrecke Paris-Lyon-Marseille/Nimes an.

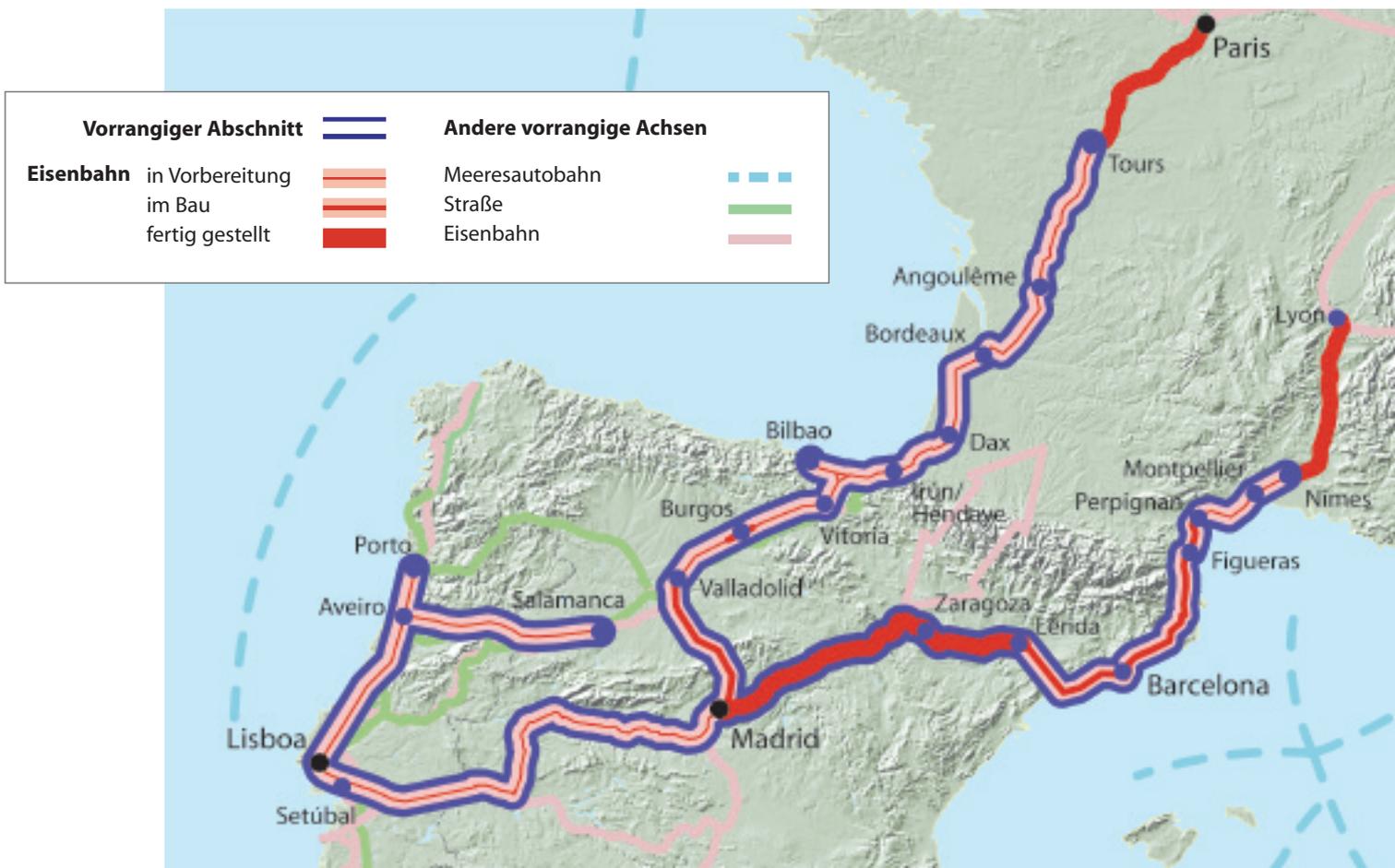
Erwarteter Nutzen

Für Bahnreisende wird die Fertigstellung der Verbindungen beträchtliche Kapazitätssteigerungen (z. B. 400 % für Madrid-Barcelona) und Verkürzungen der Fahrzeit bedeuten: Madrid-Barcelona (von 6 Stunden 50 Minuten auf 2 Stunden 25 Minuten) oder Lissabon-Madrid (von 10 Stunden 40 Minuten auf 2 Stunden 45 Minuten).

Die neuen Hochgeschwindigkeitsstrecken werden auf den bestehenden konventionellen Verbindungen enorme Kapazitäten für den Güterverkehr freisetzen und die vorrangigen Achsen Nr. 8 und Nr. 19 ergänzen.

Außerdem werden die grenzüberschreitenden Streckenabschnitte zwischen Frankreich und Spanien als kombinierte Personen- und Güterverkehrsstrecken dienen. Der Güterverkehr durch die Pyrenäen wird auf lange Sicht auf jeder Achse um bis zu 25 Mio. t pro Jahr zunehmen.

Von dieser besseren Verkehrsanbindung werden spürbare Impulse für die wirtschaftliche Entwicklung auf der Iberischen Halbinsel ausgehen, insbesondere durch die Möglichkeit einer Grenzüberfahrt zwischen Frankreich und Spanien ohne Umspurung.



Vorrangiger Streckenabschnitt	Baumaßnahmen/Stand	Entfernung (km)	Zeitplan ⁽¹⁾	Gesamtkosten Ende 2004 (Mio. EUR)	Investitionsumfang bis 31.12.2004 (Mio. EUR)	TEN-V-Anteil, einschl. Studien, bis 31.12.2004 (Mio. EUR)
Lissabon/Porto-Madrid ⁽²⁾	Neubaustrecke	670	2006–11	11 355	24	11
Madrid-Barcelona-Figueras-Perpignan	Neubaustrecke, einschl. des neuen grenzüberschreitenden 8-km-Tunnels	895	1998–2009 (2005/08)	10 064	5 853	82
Perpignan–Montpellier	Neubaustrecke	140	2006–09 (2015)	2 200	0	7
Montpellier–Nîmes	Neubaustrecke/Ausbau	80	2006–15 (2010)	1 130	0	0
Madrid–Vitoria–Irún/Hendaye	Neubaustrecke	652	2002–10	8 581	1 475	42
Irún/Hendaye–Dax	Ausbaustrecke	85	2006–15 (2010)	100	0	0
Dax–Bordeaux	Neubaustrecke	130	2010–20	2 400	0	0
Bordeaux–Tours	Neubaustrecke	304	2008–15	3 900	0	0
Insgesamt		2 956		39 730	7 352	142

⁽¹⁾ In Klammern ist das Datum der Fertigstellung gemäß den Leitlinien 2004 angezeigt, sofern es von dem 2005 durch den Mitgliedstaat gemeldeten Datum abweicht.

⁽²⁾ Einschl. Lissabon-Porto (2013), Lissabon-Madrid (2010) und Aveiro-Salamanca (2015).

Derzeitiger Stand

Die Baumaßnahmen wurden 1998 auf der Strecke Madrid-Barcelona begonnen, deren Abschnitt Madrid-Saragossa-Lérida (445 km) 2003 für den Verkehr freigegeben wurde. Der Abschluss des Streckenabschnitts Lérida-Barcelona war für 2005 vorgesehen, aber die Baumaßnahmen verzögerten sich aufgrund der Diskussionen über den Trassenverlauf bis ins Zentrum von Barcelona. Die Baumaßnahmen auf der Strecke Barcelona-Perpignan, die bis 2009 fertig gestellt sein wird, haben ebenfalls begonnen. Der grenzüberschreitende Streckenabschnitt Figueras-Perpignan, einschließlich eines 8,2 km langen doppelröhren Tunnels, wird durch ein ÖPP-Projekt finanziert und mittels der „Euroferro“-Konzession betrieben.

Die Verbesserungen und Kapazitätserweiterungen auf dem Streckenabschnitt Perpignan-Montpellier sollen 2009 fertig gestellt sein, da Frankreich Anfang 2005 seine Absicht bekundet hat, die bestehende Verbindung zeitgleich mit der Inbetriebnahme der Strecke Figueras-Perpignan auszubauen. Jedoch hat Frankreich 2015 als Datum für die Fertigstellung der neuen Verbindung zwischen diesen beiden Städten nicht bestätigt. Die Baumaßnahmen auf dem Streckenabschnitt Montpellier-Nîmes (70 km neu zu bauende Personen-/Güterverkehrsverbindung) sollen 2006 beginnen und 2010 abgeschlossen sein. Frankreich hat jedoch 2005 bekannt gegeben, dass sich der Termin der Fertigstellung bis 2015 verzögern wird.

Entlang der Atlantik-Achse sind die Baumaßnahmen auf dem Streckenabschnitt Madrid-Valladolid-Burgos, einschließlich des doppelröhren Tunnels bei Guadarrama, eingeleitet worden. Für die übrigen spanischen Abschnitte, einschließlich des baskischen Dreiecks (Bilbao-Vitoria-San Sebastian), werden Planungsstudien mit dem Ziel durchgeführt, alle spanischen Streckenabschnitte bis 2010 fertig zu stellen.

Die kritische Verbindung ist der grenzüberschreitende Streckenabschnitt Irún/Hendaye-Dax, der bis 2010 fertig gestellt sein sollte. Frankreich hat jedoch 2005 mitgeteilt, dass der Abschlusstermin auf 2015 verschoben wird. Französische und spanische Eisenbahninfrastrukturbetreiber planen die Errichtung einer Europäischen Wirtschaftlichen Interessenvereinigung (EWIV) zur Durchführung gemeinsamer Studien.

Auf französischer Seite sind die Baumaßnahmen weniger weit vorangeschritten. Vorstudien für den Streckenabschnitt Dax-Bordeaux befinden sich in Vorbereitung. Für die Verbindung Tours-Bordeaux laufen die Vorstudien, für den Streckenabschnitt Bordeaux-Angoulême wurde Anfang 2005 eine öffentliche Umfrage gestartet. Die Verbindung soll bis 2015 fertig gestellt sein.

Ausführliche Planungsstudien werden zurzeit für die Verbindungen Lissabon-Porto und Lissabon-Madrid durchgeführt. Spanien und Portugal haben eine EWIV zur Vorbereitung der grenzüberschreitenden Streckenabschnitte gegründet. Der Beginn der Baumaßnahmen 2006 ist ein wichtiges Etappenziel, um bis 2010 die Verbindung zwischen Lissabon und Madrid fertig zu stellen. Der künftige Betrieb dieser Verbindungen wird durch eine gemeinsame Kommission verwaltet.

In Spanien wird die Entwicklungsarbeit, neben der Unterstützung aus den TEN-V-Mitteln, auch in erheblichem Umfang aus dem Kohäsionsfonds finanziert.

Am 20. Juli 2005 ernannte die Europäische Kommission Etienne Davignon zum Europäischen Koordinator für die vorrangige Achse Nr. 3.