



Eisenbahnachse Paris-Straßburg-Stuttgart-Wien-Bratislava

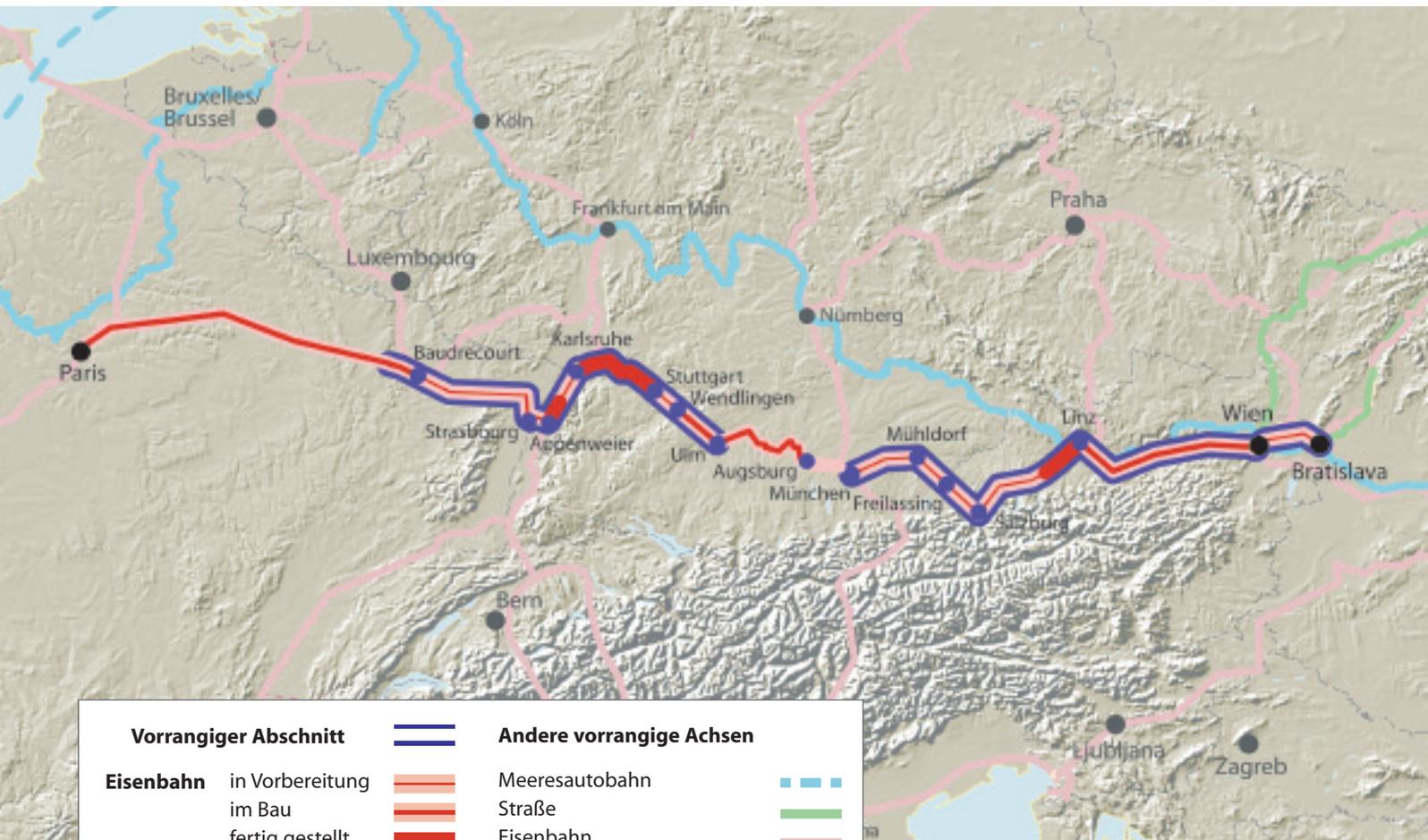
Neue Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnverbindungen auf einer Strecke, die durch dicht besiedelte Gebiete im Herzen Europas führt, werden den europäischen Bürgern aus West und Ost gleichermaßen zugute kommen. Verladener und Frachtführer werden auf einer der im Straßenverkehr am stärksten überlasteten Verkehrsachsen Europas die Vorteile der von der Bahn gebotenen Leistungen nutzen können.

Die Achse

Das westliche Ende überschneidet sich mit der Hochgeschwindigkeitsachse Ost (siehe Achse Nr. 4) und der östliche Teil mit der Eisenbahnverbindung Athen-Prag-Nürnberg (siehe Achse Nr. 22). Neugebaute bzw. ausgebaute Hochgeschwindigkeitsstrecken werden von Paris nach Wien führen. Dazu gehört insbesondere der zweigleisige Ausbau der Rheinbrücke bei Kehl zur besseren Verbindung des deutschen und französischen Bahnnetzes. Weiter östlich werden die vorhandenen Strecken zur Nutzung für den Güterverkehr ausgebaut, während umfangreiche Baumaßnahmen nördlich wie südlich der Donau die Verbindungen zwischen Wien und Bratislava verbessern werden.

Erwarteter Nutzen

Das Vorhaben schafft eine durchgehende Eisenbahnachse von Paris bis Bratislava – sowohl für den Reiseverkehr als auch für den Gütertransport. Die Entwicklung dieser Verkehrsachse leistet einen Beitrag zur erfolgreichen Erweiterung der EU, indem sie die verkehrsmäßige Anbindung der neuen Mitgliedstaaten verbessert und für den Intra-EU-Verkehr Alternativen zum Straßenverkehr eröffnet. Schon heute stellt der Güterverkehr zwischen den Mitgliedstaaten auf mehreren Teilstrecken mehr als die Hälfte des gesamten Frachtaufkommens, und es ist sicher, dass sein Umfang nun nach der Erweiterung noch weiter zunehmen wird. Außerdem wird das Vorhaben auch die Verbindungen von und zu den vielen an dieser Route gelegenen städtischen Ballungsgebieten verbessern.



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)
Baudrecourt-Straßburg-Stuttgart, mit der Kehler Brücke als grenzübergreifendem Streckenabschnitt	Neubau- und Ausbaustrecke	265	2010–15	1 450	0	0
Stuttgart–Ulm	Neubaustrecke	91	2006–12	1 266		16,4
Grenzübergreifender Streckenabschnitt München-Salzburg	Ausbau/ Elektrifizierung	141	2002–15	461	46,2	1
Salzburg–Wien	Ausbau	315	1990–2012	6 600	2 334	63,7
Grenzübergreifender Streckenabschnitt Wien-Bratislava ⁽²⁾	Ausbau	70	2004–12 (2010)	300	15,7	0
Insgesamt		882		10 077	2 395,9	81,1

⁽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⁾ Der Termin für die Fertigstellung der nördlichen Anbindung über Marchegg steht noch nicht fest. Die südliche Anbindung über den Wiener Flughafen soll bis 2012 fertig gestellt werden.

Derzeitiger Stand

Die Arbeiten an allen inländischen Abschnitten sind in den nationalen Verkehrsplänen der betreffenden Länder berücksichtigt. Für den 104 km langen Streckenabschnitt Baudrecourt-Vendenheim (Vorort von Straßburg) in Frankreich sollen die letzten technischen Studien bis 2008 abgeschlossen werden und die Strecke soll bis 2015 fertig gestellt sein. Réseau Ferré de France (RFF) und Deutsche Bahn (DB) haben eine Arbeitsgruppe eingerichtet, die die Planung der Baumaßnahmen auf der Rheinbrücke koordinieren wird. Es steht noch nicht fest, ob die Brücke zweigleisig ausgebaut werden kann oder ob sie völlig neu gebaut werden muss. Die Brücke und der verbundene Streckenabschnitt nach Appenweier (für eine Geschwindigkeit von 200 km/h) werden voraussichtlich 2010 fertig gestellt sein. Auf den meisten anderen deutschen Abschnitten laufen derzeit die technischen Untersuchungen für die Auslegung der Strecke.

Der Streckenabschnitt Wendlingen-Ulm auf der Verbindung Stuttgart-Ulm befindet sich in der Planungsphase und erhält eine Kofinanzierung aus dem TEN-V-Haushalt. Für den Streckenabschnitt Stuttgart-Wendlingen haben die Behörden noch keine Entscheidung gefällt, ob die bestehende Verbindung

ausgebaut oder eine Neustrecke gebaut wird, die auch eine Anbindung an den Stuttgarter Flughafen mit sich führen würde.

Eine wichtige Verbindung in Deutschland ist der Streckenabschnitt München-Mühldorf-Freilassing (österreichische Grenze). Der zweigleisige Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke, die eine Geschwindigkeit von 160 km/h zulassen werden, sollen planmäßig 2015 abgeschlossen werden, jedoch könnte es aufgrund mangelnder staatlicher Fördermittel zu Verzögerungen kommen. Eine wesentliche Verbesserung der Verbindung zwischen Wien und Bratislava ist ein wichtiges Anliegen für die beiden Städte und ihre Flughäfen.

Zur gemeinsamen Bewertung der Möglichkeiten für die örtliche Entwicklung und wirtschaftliche Integration haben die betroffenen Regionen und Städte (unter dem Namen „Magistrale für Europa“) einen speziellen Kooperationsrahmen gebildet. Bisher beteiligte sich die Gemeinschaft mit 315 Mio. EUR an den vorrangigen Achsen Nr. 4 und Nr. 17. Für 2005-2006 sind weitere 66 Mio. EUR vorgesehen.

Am 20. Juli 2005 ernannte die Europäische Kommission Péter Balázs zum Europäischen Koordinator der vorrangigen Achse Nr. 17.