



Eisenbahnachse Athen-Sofia-Budapest-Wien-Prag-Nürnberg/Dresden

Diese Eisenbahnlinie soll das Rückgrat des osteuropäischen Eisenbahnnetzes bilden und die Häfen von Athen (Piräus), Thessaloniki und Constanza mit dem Zentrum der erweiterten Union verbinden. Zusammen mit einer zweiten Eisenbahnachse (Nr. 23) ermöglicht sie Direktverbindungen zwischen der Ostsee und dem Ägäischen und Schwarzen Meer.

Die Achse

Durch das Projekt werden die östlichen Mitgliedstaaten der erweiterten EU mit einer Haupteisenbahnachse verbunden. Die betroffenen Abschnitte vollenden Streckenabschnitte, die bereits mithilfe finanzieller Mittel im Rahmen des ISPA-Programms (Strukturpolitisches Instrument zur Vorbereitung auf den Beitritt) ausgebaut wurden. Durch ihre Fertigstellung wird ein auf gemeinsame Normen (TER und ERTMS, elektrifiziert, zweigleisig und Höchstgeschwindigkeiten von 160-200 km/h) gestützter Netzverbund geschaffen. Am östlichen Ende teilt sich die Achse in zwei Zweiglinien, eine zum Hafen von Constanza am Schwarzen Meer und eine weitere nach Thessaloniki/Athen. Nach dem Beitritt Rumäniens und Bulgariens wird diese Achse die einzige ausschließlich über EU-Gebiet führende Verbindung von Südosteuropa (und Griechenland) ins Zentrum der Europäischen Union sein. Eine weitere Zweiglinie von Prag nach Linz wird die Nord-Süd-Verbindungen in der Region verbessern und für eine künftige Erweiterung der EU um die südosteuropäischen Länder Vorbereitungsarbeit leisten.

Erwarteter Nutzen

Die Eisenbahnachse wird den Verkehr und Handel in einer riesigen Region Europas fördern. Zeitgleich verschafft sie dem griechischen Netz wichtige Verbindungen. Das Projekt soll zu einer Steigerung der Eisenbahnkapazitäten führen, insbesondere im Güterverkehr. Zugleich werden die Fahrzeiten und auch die Kosten sowohl für Güterzüge als auch für Reisezüge erheblich gesenkt. Man erwartet, dass auf den mittleren Streckenabschnitten der Anteil des grenzüberschreitenden Verkehrs zwischen den Mitgliedstaaten von 25 auf 50 % ansteigen wird.

Derzeitiger Stand

Die Verbindung Thessaloniki-Kulata-Sofia wurde neu gebaut und elektrifiziert und ist für eine Betriebsgeschwindigkeit von bis zu 120 km/h ausgelegt. Weitere Modernisierungen zur Erhöhung der Geschwindigkeit, zum zweigleisigen Ausbau und zur Einführung von ETCS-Signalsystemen sind geplant.

Der 280 km lange Streckenabschnitt zwischen Sofia und Vidin ist elektrifiziert, aber zwei Drittel der Strecke sind eingleisig und

die Betriebsgeschwindigkeit beträgt weniger als 100 km/h. Derzeit wird mit finanzieller Unterstützung aus dem ISPA-Programm eine Durchführbarkeitsstudie zum Ausbau dieses Streckenabschnitts umgesetzt.

Eine zweite Donaubrücke – Vidin-Calafat – zwischen Bulgarien und Rumänien, die bis 2008 fertig gestellt werden soll, ist ein Schlüsselprojekt für Bulgarien und diese Achse. Im Streckenabschnitt Calafat-Craiova in Rumänien müssen überdies Ausbauarbeiten durchgeführt werden.

Die rumänische Hauptlinie – Curtici-Brasov-Bukarest-Constanza – ist zweigleisig und elektrifiziert, in gutem Zustand, aber für relativ geringe Geschwindigkeiten ausgelegt. Eine aus dem ISPA-Programm finanzierte Durchführbarkeitsstudie für den Ausbau des Streckenabschnitts zwischen Curtici und Simeria (180 km) für eine Geschwindigkeit von 160 km/h wurde abgeschlossen. Eine ähnliche Studie wird derzeit für den Streckenabschnitt zwischen Simeria und Brasov (300 km) durchgeführt. Durch den verspäteten Abschluss dieser Studien könnte sich die Vollendung des Abschnitts Curtici-Brasov verzögern.

Die Bahnverbindung zwischen Wien und Budapest ist nun für Geschwindigkeiten von 140-160 km/h ausgelegt. Es sind mehrere Ausbauarbeiten geplant.

In der Tschechischen Republik ist der Ausbau der Verbindung Břeclav(Lundenburg)-Brno(Bränn)-Prag fast fertig gestellt, und in Kürze wird dort ein Neigezug eingesetzt. Die Ausbesserungsarbeiten auf dem Streckenabschnitt Prag-Plzeň(Pilsen)-Cheb(Eger) (deutsche Grenze in Richtung Nürnberg) sind im Gange. ERTMS-Signalsysteme werden installiert, um die Interoperabilität zu verbessern.

In Deutschland werden der Ausbau und die Elektrifizierung des Streckenabschnitts zwischen Nürnberg und der tschechischen Grenze bis 2015 einen Betrieb mit höheren Geschwindigkeiten gewährleisten. Unsicherheiten bezüglich der Finanzierung könnten jedoch den Abschluss dieses Abschnitts verzögern.

Mit dem Ausbau der Strecke zwischen Prag und Linz wird 2005 begonnen. Derzeit ist nur ein kleiner Streckenabschnitt südlich von Prag nach Benesov (42 km) elektrifiziert und zweigleisig.

Vereinbarungen zwischen Deutschland, der Tschechischen Republik und Österreich über den Ausbau der Strecke für höhere Geschwindigkeiten und den Einsatz von Neigezügen werden zu einer Verkürzung der Fahrzeiten führen: Nürnberg-Prag auf 3 Stunden 20 Minuten, Berlin-Prag auf 3 Stunden und Prag-Wien auf 3 Stunden 30 Minuten.

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)
Griechisch-bulgarische Grenze-Kulata-Sofia-Vidin/Calafat	Schiene (Ausbau und Neubau)	420	2006–15	4 277	0	0
Curtici-Brasov	Schiene (neu)	480	2006–13 (2010)	2 678	0	0
Budapest-Wien	Schiene (Ausbau)	260	2006–10	300	0	0
Břeclav-Prag-Nürnberg	Schiene (Ausbau) und ERTMS	690	2005–16 (2010)	2 315	0	0
Prag-Linz	Schiene (Ausbau)	250	2005–17 (2016)	1 555	0	0
Insgesamt		2 100		11 125	0	0

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

