



JÄHRLICHER TÄTIGKEITSBERICHT

2006 - 2007

PÉTER BALÁZS

Europäischer Koordinator

VORRANGIGES VORHABEN Nr. 17

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

Brüssel

19. Juli 2007

In diesem Bericht wird nur die Meinung des Europäischen Koordinators wiedergegeben und nicht die offizielle Position der Europäischen Kommission.

Dieser Bericht wurde am 19. Juli 2007 erstellt.

INHALT

Zusammenfassung

1.	GRENZÜBERSCHREITENDE ABSCHNITTE	4
1.1.	Hauptbahnhof Straßburg-Brücke Kehl-Appenweier	4
1.2.	München-Mühldorf-Freilassing-Salzburg	5
1.3.	Wien-Bratislava	6
2.	ENGPÄSSE	7
2.1.	Baudrecourt-Vendenheim	7
2.2.	Stuttgart-Ulm	7
2.3.	St. Pölten-Wien	8
3.	ZEITPLAN UND FINANZIERUNG: ENTWICKLUNGSPROGNOSEN	9
3.1.	Zeitplan 9	
3.2.	Finanzierung	9
3.2.1.	Zur Kofinanzierung empfohlene Streckenabschnitte	9
3.2.2.	Anmerkungen zu den einzelnen vorgeschlagenen Abschnitten	9
3.2.3.	Aktueller Stand des Vorhabens	10
3.2.4.	Der Haushalt für das transeuropäische Verkehrsnetz	11
4.	WEITERE TÄTIGKEITEN 2006 – 2007	11
5.	SCHLUSSFOLGERUNGEN UND EMPFEHLUNGEN	13

Anhang I: Absichtserklärung der Verkehrsminister vom 9. Juni 2006

Anhang II: Unterstützungserklärung vom 14. Juni 2006

Anhang III: Analyse München-Mühldorf-Freilassing-Salzburg

Anhang IV: Analyse Stuttgart-Ulm

Anhang V: Tabelle - Zeitplan und veranschlagte Kosten

Anhang VI: Darstellung des vorrangigen Vorhabens Nr. 17 „Paris-Bratislava“, zur Kofinanzierung empfohlene Streckenabschnitte

Zusammenfassung

Im Jahresbericht 2006-2007 wird hinsichtlich des Voranschreitens und der Fortschritte des vorrangigen Vorhabens Paris-Straßburg-Stuttgart-Wien-Bratislava eine **positive Zwischenbilanz** gezogen.

Allem voran stand dieses Jahr im Zeichen der Inbetriebnahme der Hochgeschwindigkeitsstrecke Ost („LGV Est européenne“) am 15. März 2007, gefolgt von der **Inbetriebnahme des „TGV Est européen“** (Hochgeschwindigkeitszug Ost) am 10. Juni 2007. Im ersten Betriebsmonat wurde diese neue Infrastruktur bereits von einer Million Reisenden genutzt. Der Koordinator befand sich an Bord des ersten fahrplanmäßig verkehrenden TGV, der ab sofort Paris und Stuttgart in dreieinhalb Stunden Fahrzeit miteinander verbindet.

In diesem zweiten, sehr dichten Tätigkeitsjahr konnten mehrere **wichtige Abkommen unterzeichnet** werden:

- eine erste Finanzierungsvereinbarung für den zweiten Bauabschnitt der Hochgeschwindigkeitsstrecke Ost zwischen dem französischen Verkehrsminister Perben, der französischen Eisenbahnverwaltung RFF und den betroffenen Gebietskörperschaften;
- ein bilaterales Abkommen zwischen dem deutschen Verkehrsminister Tiefensee und seinem österreichischen Amtskollegen Faymann über den grenzüberschreitenden Abschnitt München-Salzburg und insbesondere die Brücke über die Saalach;
- ein bilaterales Abkommen zwischen dem slowakischen Verkehrsminister Važny und seinem österreichischen Amtskollegen Faymann über den grenzüberschreitenden Abschnitt Wien-Bratislava;
- ein Finanzierungsabkommen bezüglich des Abschnitts Stuttgart-Ulm zwischen dem deutschen Verkehrsminister Tiefensee, der Deutschen Bahn AG und den betroffenen Gebietskörperschaften.

Darüber hinaus war der Koordinator in Ampfing-Mühldorf und in Wien beim jeweiligen Baubeginn anwesend, hat an Konferenzen teilgenommen (u. a. in München und Nancy) und hat genaue Untersuchungen zu bestimmten Teilstrecken durchgeführt (Stuttgart-Ulm, München-Salzburg). Der Koordinator hat mit allen Beteiligten dieses vorrangigen Vorhabens einen Briefwechsel geführt, um die Entwicklungen genau verfolgen und seinen Standpunkt übermitteln zu können. Nach dem ersten Tätigkeitsjahr kann nun auch das zweite positiv beurteilt werden. Der Koordinator begrüßt die Mitwirkung aller Partner und insbesondere die beträchtlichen Anstrengungen der Mitgliedstaaten, in erster Linie der Verkehrsminister.

Im ersten Jahresbericht wurde bereits darauf hingewiesen, dass diese Eisenbahnverbindung tatsächlich voranschreitet und **bis 2015** fast vollständig realisiert werden kann. Diese Analyse wurde mit der Unterzeichnung zweier Dokumente untermauert:

- eine von den Verkehrsministern Frankreichs, Deutschlands, Österreichs und der Slowakei am 9. Juni 2006 in Luxemburg unterzeichnete Absichtserklärung (Anhang I);

- eine Unterstützungserklärung, die von den von der Verbindung Paris-Straßburg-Stuttgart-Wien-Bratislava betroffenen Gebietskörperschaften und sonstigen betroffenen Akteuren angenommen wurde, u. a. Industrie- und Handelskammern, Eisenbahnunternehmen, Unternehmensvertreter, Universitäten und Vereinigungen, die sich für die Realisierung dieser Verbindung einsetzen (Anhang II). Die große Bandbreite der Unterzeichner belegt ganz eindeutig, dass die möglichst rasche und vollständige Errichtung der Strecke Paris-Straßburg-Stuttgart-Wien-Bratislava sowohl auf lokaler wie auch auf regionaler Ebene von einem starken politischen und wirtschaftlichen Willen getragen wird.

Im ersten Jahresbericht für den Zeitraum 2005-2006 vom 13. September 2006 wurden **sechs Teilstrecken** als wesentlich eingestuft:

- **Drei grenzüberschreitende Abschnitte:**
 - Straßburg-Kehl-Appenweier
 - München-Salzburg
 - Wien-Bratislava
- **Drei Engpässe:**
 - Baudrecourt-Vendenheim (Vogesen)
 - Stuttgart-Ulm (Schwäbische Alb)
 - St. Pölten-Wien (Wienerwald).

Im Bericht 2005-2006 wurde ebenfalls darauf hingewiesen, dass zwei dieser sechs Abschnitte bereits erheblich vorangeschritten waren. So wurde am 14. März 2006 ein bilaterales Abkommen zwischen Frankreich und Deutschland hinsichtlich des grenzüberschreitenden Abschnitts Straßburg-Kehl-Appenweier unterzeichnet. In Österreich sind die Arbeiten zur Beseitigung des Engpasses St. Pölten-Wien im Gange und schreiten rasch voran.

Im Zeitraum 2006-2007 haben sich die Tätigkeiten somit auf die vier verbleibenden Abschnitte konzentriert, die im ersten Jahresbericht hervorgehoben wurden. Der vorliegende Bericht für den Zeitraum 2006-2007 enthält eine Zusammenfassung der Tätigkeit des Koordinators und insbesondere der in jedem dieser Abschnitte erzielten Fortschritte.

1. GRENZÜBERSCHREITENDE ABSCHNITTE

1.1. Hauptbahnhof Straßburg-Brücke Kehl-Appenweier

- Auf französischem Hoheitsgebiet wird dieser Abschnitt im Rahmen des ersten Bauabschnitts der Hochgeschwindigkeitsstrecke Ost („LGV Est européenne“) finanziert. Die Finanzierung des Abschnitts zwischen dem Bahnhof Straßburg und der Brücke Kehl ist somit gesichert. Auf deutscher Seite ist dieser Abschnitt in der Infrastrukturplanung enthalten und dürfte 2010 in Betrieb genommen werden.
- Am 14. März 2006 unterzeichneten die Verkehrsminister Frankreichs und Deutschlands ein bilaterales Abkommen über die Errichtung einer neuen Rheinbrücke. Den Planungen zufolge soll unter deutscher Bauleitung eine zweigleisige Brücke errichtet werden. Diese Brücke wird mit einer Geschwindigkeit von 160 km/h befahrbar sein und wird im Hinblick auf

neue internationale und regionale Verkehrsdienste zusätzliche Kapazitäten bieten. Auch die Rheinschifffahrt wird durch diese Brücke einfacher gestaltet. Die detaillierte Planungsstudie wurde am 11. Juni 2007 genehmigt. Mit dem Bau der Brücke soll im Frühjahr 2008 begonnen werden, die Fertigstellung ist für 2010 vorgesehen.

- Der Bahnhof in Straßburg wird derzeit umgebaut, um ihn noch stärker zu einem intermodalen Zentrum umzugestalten. Die Baumaßnahmen werden im Oktober 2007 abgeschlossen.
- Der Abschnitt zwischen dem Bahnhof Straßburg und der Brücke Kehl wird bis 2010 ausgebaut, damit eine Geschwindigkeit von 160 km/h erreicht werden kann.
- Der Abschnitt Kehl-Appenweier wird für eine Reisegeschwindigkeit bis 200 km/h ausgebaut. Drei Bahnübergänge sollen beseitigt werden. Die detaillierte Planungsstudie wurde noch nicht genehmigt.
- Bezüglich der Kurve von Appenweier (Einmündung in die Strecke Basel-Karlsruhe) dauern die Gespräche an und werden Studien durchgeführt. Die Beibehaltung der Kurve in ihrer derzeitigen ebenerdigen Streckenführung mit engem Kurvenradius, die daher nur mit eingeschränkter Geschwindigkeit durchfahren werden kann, würde den in diesem Abschnitt erreichten Zeitgewinn zunichte machen und die Kapazität einschränken (Gleisüberführung muss errichtet werden). Der Entwicklung dieses Projekts und der Anhörung sämtlicher Beteiligter ist besondere Aufmerksamkeit zu schenken.

1.2. München-Mühldorf-Freilassing-Salzburg

- Der Koordinator hat eine detaillierte Analyse erstellt und im Februar 2007 allen Beteiligten übermittelt. In dieser Analyse wurde betont, dass der Abschnitt zwischen München und Freilassing in seiner Gesamtheit zu behandeln ist und dass die Arbeiten sich daher nicht auf einen Teilabschnitt beschränken dürfen, nämlich auf die Verbindung zwischen München und der Region Mühldorf. Die Auswirkungen dieser Investitionen auf den grenzüberschreitenden Bahnverkehr wären bei einem fehlenden Gesamtkonzept äußerst gering, insbesondere wenn die Strecke nicht elektrifiziert wird. Eine Kofinanzierung durch die Gemeinschaft hätte unter diesen Bedingungen nur geringe Auswirkungen auf das vorrangige Vorhaben Nr. 17 selbst. Die deutschen Behörden scheinen nun den angesprochenen Gesamtansatz zu verfolgen. Der Koordinator hat zu mehreren Anlässen auf diesen Gesamtansatz hingewiesen, unter anderem bei Baubeginn in Ampfing am 19. April 2007. Der Ausbau dieses Abschnitts könnte samt Elektrifizierung bis 2015 abgeschlossen sein.
- Diese Analyse bildete die Grundlage für ein zweites Dokument, das zwischen den betroffenen Behörden abgestimmt und bei einer Konferenz am 20. April 2007 in München veröffentlicht wurde. Beide Dokumente sind in Anhang III beigefügt. Diese Konferenz maß der Verknüpfung der vorrangigen Vorhaben „Paris-Bratislava“ und „Berlin-Palermo“ besondere Bedeutung bei.

- Die Möglichkeit einer direkten Anbindung an den Flughafen München wurde gemeinsam mit den verschiedenen Beteiligten (Bund, Land, Deutsche Bahn AG, Stadt München, Flughafen München) analysiert. Alle Parteien befürworten eine solche Verknüpfung über die Walpertskirchner Spange und den Erdinger Ringschluss. Der Koordinator hat diesen Konsens begrüßt, da er eine wesentliche Bedingung für die Fortführung der Arbeiten zur Anbindung der Flughäfen entlang dieser Eisenbahnlinie ist, durch die ein Beitrag zur Verlagerung auf alternative Verkehrsträger geleistet werden soll.
- Der Bau eines dritten Gleises zwischen Freilassing und Salzburg erfordert Arbeiten an der Brücke über die Saalach, den Grenzfluss zwischen Deutschland und Österreich. Diesbezüglich unterzeichneten die Verkehrsminister Deutschlands und Österreichs, die Herren Tiefensee und Faymann, am 10. Juni 2007 in Wien ein bilaterales Abkommen. Auf der Grundlage dieses Abkommens können die für die Errichtung einer Brücke über die Saalach erforderlichen Studien aufgenommen werden, einschließlich der Umweltverträglichkeitsprüfungen. Ab Bahnhof Salzburg schreiten die Arbeiten zum Bau eines dritten Gleises gut voran.

1.3. Wien-Bratislava

- Am 11. Juli 2007 unterzeichneten die Verkehrsminister Österreichs, Herr Faymann, und der Slowakei, Herr Važny, ein bilaterales Abkommen sowie eine Absichtserklärung, in denen die Modalitäten der Zusammenarbeit auf diesem grenzüberschreitenden Abschnitt festgelegt sind.
- Das bilaterale Abkommen bezieht sich auf die Realisierung einer Verbindung Wien-Bratislava, die vom neuen Zentralbahnhof Wien ausgehen soll und über Schwechat den Flughafen von Wien, Petržalka sowie die Bahnhöfe Filiálka und Predmestie miteinander verbinden soll. Eine Anbindung an den Flughafen Bratislava ist ebenfalls vorgesehen. Die Arbeiten werden zwischen 2007 und 2015 durchgeführt.
- Die Absichtserklärung sieht eine Zusammenarbeit zur Errichtung einer Eisenbahnlinie zwischen Wien und Bratislava über Marchegg und Devínska Nová Ves vor, die im Oktober 2007 Gegenstand eines zweiten bilateralen Abkommens sein soll.
- In Wien wird die Errichtung des Lainzer Tunnels von 11 km Länge sowie eines neuen Zentralbahnhofs die Schaffung einer durchgehenden Eisenbahnverbindung ermöglichen. Gegenwärtig endet die Strecke an einem Kopfbahnhof, dem Westbahnhof. Dort müssen die Reisenden auf städtische Verkehrsmittel umsteigen, um zu anderen Kopfbahnhöfen (Süd- und Ostbahnhof) zu gelangen und ihre Reise fortzusetzen. Diese innerstädtischen Verbindungen nehmen mindestens 40 Minuten in Anspruch. Die Beseitigung dieses Engpasses wird die Attraktivität der Linie erheblich steigern und direkt zur Verlagerung auf alternative Verkehrsträger beitragen.
- Der Standpunkt des Europäischen Koordinators ist hier derselbe wie bereits in ähnlichen Fällen, u. a. in Stuttgart und in Salzburg. Eine

eventuelle Kofinanzierung durch die Gemeinschaft kann sich nicht auf die Errichtung des Bahnhofs selbst erstrecken. Allenfalls können die mit der Errichtung der Linie unmittelbar in Zusammenhang stehenden Kosten kofinanziert werden, also der so genannte Schienenanteil. Die Aufgabe des Koordinators besteht darin, die Verwirklichung einer durchgehenden Linie zwischen Paris und Bratislava voranzutreiben. In Anbetracht der begrenzten Finanzmittel für die Entwicklung des transeuropäischen Verkehrsnetzes sind die Bahnhöfe und alle dazugehörigen Infrastrukturen von den kommunalen, regionalen und nationalen Behörden selbst zu finanzieren.

2. ENGPÄSSE

2.1. Baudrecourt-Vendenheim

- Am 24. Januar 2007 wurde vom französischen Verkehrsminister Perben, der französischen Eisenbahnverwaltung RFF und den betroffenen Gebietskörperschaften ein erstes Finanzierungsabkommen über 94 Mio. EUR unterzeichnet, um die vorbereitenden Arbeiten für den zweiten Bauabschnitt der Hochgeschwindigkeitsstrecke Ost in Angriff nehmen zu können. Dieses Abkommen dürfte den Beginn dieses zweiten Bauabschnitts zwischen Baudrecourt in Lothringen und Vendenheim in der Nähe von Straßburg im Jahr 2009 ermöglichen. Der Abschluss der Arbeiten ist für 2013 geplant, die Inbetriebnahme für 2014.
- Durch den zweiten Bauabschnitt wird auf dieser Strecke (etwa 100 km) ein Zeitgewinn von einer halben Stunde erreicht. Darüber hinaus werden durch die neue Strecke zusätzlich Kapazitäten gewonnen, die derzeit aufgrund der sehr intensiven Nutzung der bestehenden Linie fehlen, da hier (inter)nationale und regionale Züge sowie Güterzüge verkehren.
- Der Abschluss eines Finanzierungsabkommens für die Gesamtheit der Arbeiten dieser zweiten Bauphase bildet einen Schwerpunkt für den Zeitraum 2007-2008.
- Der erste Bauabschnitt ging am 10. Juni 2007 in Betrieb. Der Zeitgewinn und die Frequenz der Züge führten schon im ersten Monat zu einer Million Reisenden und einer sehr hohen Auslastung. Die Verbindungen zwischen Deutschland und Frankreich weisen aber noch immer Verbesserungspotenziale auf. Manche direkte Verbindung zwischen Provinzstädten auf beiden Seiten der Grenze wurde eingestellt und könnte nun verbessert werden, entweder durch direkte Anbindung oder durch mehr indirekte Verbindungen und ein engmaschigeres Netz von Regionalzügen.

2.2. Stuttgart-Ulm

- Der Koordinator hat diesem Engpass besonderes Augenmerk geschenkt, weist er doch den Großteil der entlang der Strecke Paris-Bratislava vorhandenen topographischen Schwierigkeiten auf, was auch die

durchschnittlichen Kosten pro Kilometer dieses Abschnitts erhöht. Er hat eigens für diesen Abschnitt eine Analyse erstellt, die in Anhang IV zu finden ist.

- Diese Analyse unterstreicht die Notwendigkeit, den Abschnitt Stuttgart-Ulm vollständig zu realisieren. Es ist darauf hinzuweisen, dass die Bezeichnung „Stuttgart 21“ zu Verwirrung führen kann. Diese Bezeichnung wird üblicherweise für das Projekt des neuen Stuttgarter Hauptbahnhofs verwendet, allerdings wird auch der Abschnitt vom neuen unterirdischen Durchgangsbahnhof zum Flughafen und nach Wendlingen so genannt. „Stuttgart 21“ und „Wendlingen-Ulm“ bilden gemeinsam eine neue Hochgeschwindigkeitsstrecke, die umfangreiche noch zu errichtende Tunnelanlagen umfasst, durch die zwei physische Hindernisse überwunden werden können, nämlich der Anstieg vom Stuttgarter Kessel hinauf zur Filderebene und weiter zur Schwäbischen Alb.
- Die vollständige Realisierung dieses Projekts wird einen enormen Zeitgewinn sowie die Erschließung neuer Kapazitäten ermöglichen und wird durch die Attraktivität der neuen Verbindungen einen Beitrag zur Verlagerung auf alternative Verkehrsträger leisten. In der Nähe des Flughafens wird ein neuer Bahnhof errichtet, der auch eine bessere Anbindung an andere Bahnlinien schafft. Sowohl die grenzüberschreitenden Verbindungen als auch die regionale Versorgung werden von diesem neuen Abschnitt profitieren.
- Ebenso wie im Fall des neuen Wiener Zentralbahnhofs müssen alle lokalen Aspekte wie die Neugestaltung der städtischen Verkehrsmittel und der neue Bahnhof von den kommunalen, regionalen und nationalen Behörden finanziert werden. Der Beitrag der Gemeinschaft wird sich auf die Realisierung der Strecke Paris-Bratislava konzentrieren; der Abschnitt Stuttgart-Ulm ist Teil dieser Verbindung und kann kofinanziert werden, allerdings unter Ausschluss lokaler Aspekte.
- Am 19. Juli 2007 wurde zwischen dem deutschen Verkehrsminister Tiefensee, der Deutschen Bahn AG und den betroffenen Gebietskörperschaften ein Finanzierungsabkommen geschlossen. Gemäß diesem Abkommen könnte der Abschnitt Stuttgart-Ulm bis 2019 fertig gestellt werden. Ein Teil der Arbeiten wird nach 2013, also im Rahmen der kommenden Finanziellen Vorausschau durchgeführt werden.

2.3. St. Pölten-Wien

- Die Arbeiten in diesem Abschnitt schreiten rasch voran. Die Bauarbeiten für die wichtigen Bereiche dieses Abschnitts sind abgeschlossen. Der Tunnel unter dem Wienerwald schreitet rasch voran, der Durchbruch der beiden Stollen sollte Anfang September 2007 erfolgen. Dieses Nadelöhr wird dann eliminiert sein, wodurch eine erhebliche Kapazitätssteigerung der Strecke möglich wird sowie eine Geschwindigkeitserhöhung, die auf dieser kurzen Distanz, insbesondere durch den Tunnel unter dem Wienerwald, eine erhebliche Zeitersparnis bewirkt. Dieser Abschnitt wird bis 2013 vollständig fertig gestellt.

3. ZEITPLAN UND FINANZIERUNG: ENTWICKLUNGSPROGNOSEN

3.1. Zeitplan

Der Zeitplan für die einzelnen Streckenabschnitte des vorrangigen Vorhabens Nr. 17 hat sich gegenüber den Prognosen des ersten Jahresberichts kaum geändert. Der Großteil der dort genannten sechs Teilstrecken sollte folglich bis 2015 abgeschlossen sein. Lediglich der Abschnitt Stuttgart-Ulm wird erst 2019 zum Abschluss gebracht werden können (siehe Tabelle in Anhang V).

3.2. Finanzierung

3.2.1. Zur Kofinanzierung empfohlene Streckenabschnitte

Der Koordinator empfiehlt, die Kofinanzierung durch die Gemeinschaft auf die sechs im vorliegenden und im vorangegangenen Jahresbericht genannten Abschnitte zu konzentrieren. Gewiss werden auch in anderen Abschnitten Fortschritte erzielt. Dennoch muss in dem Bestreben, durch Konzentration der Gemeinschaftsmittel einen Hebeleffekt zu erzielen, eine Verteilung nach dem Gießkannenprinzip, die keine spürbare Wirkung hätte, vermieden werden.

Für die drei grenzüberschreitenden Abschnitte wurden bilaterale Abkommen geschlossen. Der Koordinator stellt fest, dass erhebliche Fortschritte erzielt wurden, und empfiehlt, jeden dieser drei grenzüberschreitenden Abschnitte mit Gemeinschaftsmitteln zu unterstützen. Diese Unterstützung sollte von erheblichem Umfang sein. Von den drei grenzüberschreitenden Abschnitten ist die Teilstrecke München-Mühldorf-Freilassing-Salzburg jene, die am schwierigsten zu realisieren ist, weshalb sie, falls sie die unten angeführten Bedingungen erfüllt, massiv gefördert werden sollte.

Hinsichtlich der drei Engpässe stellt der Koordinator echte Fortschritte fest und empfiehlt somit eine Kofinanzierung durch die Gemeinschaft. Von den drei Engpässen ist der Abschnitt Stuttgart-Ulm am schwierigsten zu realisieren, weshalb die Unterstützung für diesen Abschnitt, falls er die unten angeführten Bedingungen erfüllt, erheblich sein sollte.

3.2.2. Anmerkungen zu den einzelnen vorgeschlagenen Abschnitten

Zu den vorgeschlagenen Abschnitten nimmt der Koordinator wie folgt Stellung:

- **Straßburg-Kehl-Appenweier:** Am 11. Juli 2007 wurde die Planfeststellung für die Brücke von Kehl beschlossen und die Baugenehmigung erteilt. Die Arbeiten werden somit bald beginnen können. Hinsichtlich der Lösung, die für die Kurve von Appenweier beschlossen wird, ist Achtsamkeit geboten. Ebenso wie im Fall der Durchfahrt durch Rastatt muss diese Lösung die künftige Kapazität der beiden vorrangigen Vorhaben

berücksichtigen, die sich an dieser Stelle kreuzen (VV Nr. 17 und Nr. 24).

- München-Mühldorf-Freilassing-Salzburg: In der Analyse im Anhang zum vorliegenden Bericht unterstreicht der Koordinator die Notwendigkeit eines Gesamtkonzepts für diesen grenzüberschreitenden Abschnitt, einschließlich seiner Elektrifizierung. Sollte diese Bedingung nicht erfüllt sein, kann keine Kofinanzierung durch die Gemeinschaft erfolgen, da der Ausbau sich nur sehr begrenzt auf den grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr auswirken würde.
- Wien-Bratislava: Jener Variante, die über die Flughäfen Wien und Bratislava führt, ist der Vorzug zu geben, da sie eine umfassende Verlagerung auf alternative Verkehrsträger ermöglicht. Das am 10. Juli 2007 in Wien unterzeichnete bilaterale Abkommen hat diese Option zum Gegenstand, ebenso wie die Modalitäten der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit.
- Der Standpunkt des Koordinators hinsichtlich der Finanzierung der Bahnhöfe ist eindeutig: Eine Kofinanzierung von Bahnhofprojekten kommt nicht in Frage. Wie oben ausgeführt, muss die Finanzierung dieser Projekte, wie sie in Wien, Salzburg, Stuttgart oder anderswo geplant sind, durch die Städte, Regionen und Mitgliedstaaten selbst finanziert werden.
- Stuttgart-Ulm stellt den kompliziertesten und kostenintensivsten Engpass des vorrangigen Vorhabens Paris-Bratislava dar. Mit Ausnahme der lokalen Aspekte ist für diese Arbeiten eine erhebliche Kofinanzierung angezeigt. Zusammen mit dem grenzüberschreitenden Abschnitt München-Salzburg wird die Beseitigung dieses Nadelöhrs entscheidend für die Realisierung der gesamten Strecke sein. Die Realisierung dieses Abschnitts wird dazu führen, dass anschließend die Arbeiten im Abschnitt Ulm-Augsburg begonnen werden können, wodurch die Interoperabilität der Strecke sichergestellt wird. Eine Kofinanzierung kann nur dann ins Auge gefasst werden, wenn der Abschnitt in seiner Gesamtheit ausgebaut wird, so dass von Stuttgart bis Ulm eine durchgehende Verbindung besteht.
- Die beiden weiteren Engpässe, Baudrecourt-Vendenheim und St. Pölten-Wien, sollten bis 2013 beseitigt sein, und 2014 sollten diese beiden Abschnitte in Betrieb gehen können. Dies wird zu einer Zeitersparnis von jeweils einer halben Stunde führen. In beiden Fällen werden erhebliche Investitionen erforderlich sein. Ein höherer Beitrag der Gemeinschaft als bisher (6 %) ist wünschenswert.

3.2.3. *Aktueller Stand des Vorhabens*

Der Großteil des Vorhabens „Paris-Bratislava“ wird noch während der laufenden Finanziellen Vorausschau (2007-2013) verwirklicht

werden können, wie auch der aktuelle und vielversprechende Stand der sechs vom Koordinator als vorrangig eingestuften Abschnitte zeigt. Für diese Abschnitte ist die Planfeststellung bereits abgeschlossen oder befindet sich in der Schlussphase. Die Umweltverträglichkeitsprüfungen wurden durchgeführt und in einigen Abschnitten die Arbeiten bereits aufgenommen.

Der Stand des Vorhabens könnte ein positives Kriterium darstellen, wenn es in Zukunft darum geht, anhand von Bewertungen zu einer Entscheidung über die Aufteilung der begrenzten TEN-V-Mittel zu gelangen.

3.2.4. *Der Haushalt für das transeuropäische Verkehrsnetz*

Die Gesamtkosten dieses vorrangigen Vorhabens betragen etwa 23 Mrd. EUR bei einer Gesamtlänge von 1 382 km. Diese Kosten sind zwar beträchtlich, jedoch nicht außergewöhnlich hoch, wenn man sie mit den Kosten von Strecken durch die Alpen oder andere Gebirgsmassive vergleicht.

Die Höhe dieses Betrags für ein einziges vorrangiges Vorhaben führt den Umfang der Investitionen vor Augen, die zur Realisierung der 30 im Rahmen des transeuropäischen Verkehrsnetzes vorgesehenen Vorhaben erforderlich sind.

Dies spricht für eine Aufstockung des Gemeinschaftshaushaltes für den Ausbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes, wenn die Europäische Union in der Lage sein will, effizient und rasch die bei den grenzüberschreitenden Abschnitten und den Engpässen aufgetretenen Schwierigkeiten zu überwinden, um auf diese Weise über ein echtes Netz zu verfügen. Diese Einschätzung wird von allen Beteiligten des Vorhabens „Paris-Bratislava“ geteilt. Der Koordinator möchte hier insbesondere auf den Bericht von Frau Barsi-Pataky hinweisen, der am 12. Juli 2007 vom Europäischen Parlament angenommen wurde, in dem ebenfalls explizit auf diese Problematik Bezug genommen wird.

In Anbetracht der Gespräche, die der Koordinator mit Vertretern der Mitgliedstaaten und Abgeordneten des Europäischen Parlaments geführt hat, möchte er für die allernächste Zukunft einen Prozess des Nachdenkens anregen, der bereits im Rahmen der für 2009 vorgesehenen Haushaltsüberprüfung zu Ergebnissen führen könnte.

4. WEITERE TÄTIGKEITEN 2006 – 2007

Wie die voranstehende Analyse zeigt, hat sich die Tätigkeit des Koordinators auf die sechs im ersten Jahresbericht festgelegten Teilstrecken konzentriert. Die Koordinierung und Vorantreibung dieser Abschnitte bedurfte erheblicher Aufmerksamkeit und Anstrengungen. Mehr als zwanzig Dienstreisen waren erforderlich, um die in diesem Bericht dargelegten Ergebnisse zu erzielen. Die Konferenz von München am 20. April 2007 war Teil dieser Bemühungen. Sie wurde auf Einladung des Münchner Oberbürgermeisters Ude einberufen und

erfolgte in enger Zusammenarbeit mit den bayerischen Behörden, vertreten durch den bayerischen Staatsminister für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie, Herrn Huber, und der Initiative „Magistrale für Europa“. In dieser Konferenz wurde eine Analyse der vorrangigen Vorhaben „Berlin-Palermo“ und „Paris-Bratislava“ vorgenommen, die sich in München kreuzen. Ein besonderes Augenmerk wurde auf die Vernetzung und die „Netzwerkeffekte“ gelegt, die in Bayern durch diese zwei Vorhaben stark spürbar werden.

Eine weitere Konferenz fand am 28. Juni 2007 in Nancy auf Einladung des Präsidenten des kommunalen Verbandes von Nancy und Umgebung (Communauté urbaine du Grand Nancy), Herrn Rossinot, statt und hatte Raumordnungsfragen zum Thema. An dieser Konferenz nahmen Wirtschaftsvertreter, Vertreter von Gebietskörperschaften und Wissenschaftler teil, um Fragen zur Entwicklung des Handels entlang dieser Infrastrukturen zu erörtern sowie Fragen zu ihrer baulichen Eingliederung in die Landschaft und insbesondere zu den intermodalen Knotenpunkten.

Besonderes Augenmerk wurde den Bahnhöfen gewidmet, die ein wichtiges Element der Intermodalität darstellen. Dieses vorrangige Vorhaben verbindet drei europäische Hauptstädte (Paris, Wien und Bratislava), drei Regionalhauptstädte (Straßburg, Stuttgart und München), deren wirtschaftliche Anziehungskraft jedoch über den regionalen Rahmen hinausreicht, sowie zahlreiche Regionalzentren (Reims, Metz, Nancy, Karlsruhe, Ulm, Augsburg, Salzburg, Linz und St. Pölten). In nahezu allen diesen Städten werden die Bahnhöfe zu intermodalen Knotenpunkten umgestaltet. Sie werden lokale, regionale und (inter)nationale Verkehrsmittel miteinander vernetzen und Treffpunkt verschiedener Verkehrsträger sein.

Herr Vinck, der Europäische Koordinator für das ERTMS, hat insbesondere die Notwendigkeit hervorgehoben, eine europäische Norm für die Signalgebung zu beschließen, um jene Interoperabilität sicherzustellen, die für das reibungslose Funktionieren des transeuropäischen Verkehrsnetzes unerlässlich ist. Da das Mandat des Europäischen Koordinators sich über vier Jahre erstreckt, werden Fragen der Interoperabilität in den kommenden zwei Jahren eingehender erörtert werden können.

Darüber hinaus sind in diesem Bericht die Tätigkeiten der zwei großen Vereinigungen hervorzuheben, die sich seit vielen Jahren für die Realisierung dieses vorrangigen Vorhabens einsetzen: die Vereinigung „TGV Est européen“ (TGV Ost) unter dem Vorsitz der Bürgermeisterin von Straßburg, Fabienne Keller, und die Initiative „Magistrale für Europa“ unter dem Vorsitz des Karlsruher Bürgermeisters Heinz Fenrich. Diese Vereinigungen haben während der zwei vergangenen Jahre die Tätigkeit des Koordinators sehr konstruktiv durch zahlreiche Treffen und Konferenzen unterstützt.

Im Rahmen seiner Treffen und Tätigkeiten hat der Koordinator zwei weitere Aspekte hervorgehoben, nämlich die Ausweitung des transeuropäischen Verkehrsnetzes und den intermodalen Wettbewerb.

Die Ausweitung des transeuropäischen Verkehrsnetzes wurde von der hochrangigen Gruppe unter dem Vorsitz von Frau de Palacio detailliert untersucht. Der Bericht dieser Gruppe stellt die Weichen für eine mögliche Änderung der Entscheidung Nr. 2004/884 in den kommenden Jahren. Dieses Thema wurde bei Gesprächen des

Koordinators mehrmals angesprochen, wobei dieser immer betont hat, dass seine Aufgabe in der Koordinierung des vorrangigen Vorhabens „Paris-Bratislava“ besteht. Dennoch möchte der Koordinator die Aufmerksamkeit auf die Notwendigkeit lenken, die neuen Mitgliedstaaten sowie die aktuellen und künftigen EU-Nachbarn anzubinden und stärker einzubeziehen.

Der Koordinator hat mehrmals auf die Frage des intermodalen Wettbewerbs hingewiesen und ist der Ansicht, dass dieses Thema eingehender Überlegungen bedarf. Schließlich kann die Schiene im Rahmen der Gespräche über CO₂-Emissionen und ihre Verringerung bis zum Jahr 2020 eine wesentliche Rolle spielen. Die Internalisierung der externen Kosten aller Verkehrsträger wird ein entscheidender Bestandteil dieser Diskussion sein. Der Koordinator möchte in diesem Zusammenhang insbesondere auf den Bericht von Herrn Cramer hinweisen, der am 12. Juli 2007 vom Europäischen Parlament angenommen wurde.

Der Koordinator wird in den kommenden zwei Jahren weiterhin die Fortschritte auf den sechs Streckenabschnitten verfolgen, die er in seinen zwei Jahresberichten festgelegt hat. Darüber hinaus wird er seine Tätigkeit bezüglich der vorgenannten Aspekte intensivieren, da sich diese ebenfalls auf den Erfolg des vorrangigen Vorhabens auswirken werden.

5. SCHLUSSFOLGERUNGEN UND EMPFEHLUNGEN

Abschließend gibt der Europäische Koordinator folgende Empfehlungen ab:

- **Fortsetzung der bilateralen und multilateralen Koordinierung**, die durch die Unterzeichnung bilateraler Abkommen und die Einsetzung zwischenstaatlicher Kommissionen einen spürbaren Fortschritt verzeichnet hat. Die Tätigkeit dieser Kommissionen muss genau verfolgt werden, damit die Europäische Kommission, das Parlament und der Rat im Hinblick auf eventuelle Änderungen unterrichtet werden können.
- **Möglichst zügige Fortführung dieses vorrangigen Vorhabens**, das noch immer zu großen Teilen bis **2015** durchgeführt werden kann. Deshalb sollten die Arbeiten an dieser Eisenbahnverbindung bis zum genannten Zeitpunkt mit voller Energie vorangetrieben werden.
- Auf der Grundlage der von den Mitgliedstaaten zu unterbreitenden Vorschläge sollten für **die im vorliegenden Bericht genannten grenzüberschreitenden Abschnitte und Engpässe** im Mehrjahresprogramm der Gemeinschaft 2007-2013 umfangreiche Gemeinschaftszuschüsse eingeplant werden.

ABSICHTSERKLÄRUNG

der Verkehrsminister

**der Republik Österreich, der Bundesrepublik Deutschland, der Republik
Frankreich und der Slowakischen Republik
zum vorrangigen TEN-V-Projekt Nr. 17**

"Paris-Strasbourg-Stuttgart-Wien-Bratislava"

9. Juni 2006

Luxemburg

Die Minister,

- nehmen Bezug auf die Entscheidung N° 884/2004/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 zu den gemeinsamen Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes, im Rahmen derer eine Liste vorrangiger Ausbauprojekte – darunter die Bahnachse *"Paris-Strasbourg-Stuttgart-Wien-Bratislava"*- definiert wurde,
- nehmen Bezug auf Verordnung 2236/95 des Rates über die Grundregeln für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für transeuropäische Netze, die zuletzt durch Verordnung 807/2004 abgeändert worden ist und die gegenwärtig einer weiteren Abänderung unterliegt,
- stellen fest, dass oben genannte Verordnung 2236/95 Gemeinschaftszuschüsse von bis 50% für Studien, von bis 20% sowohl für grenzüberschreitende Abschnitte als auch für die Beseitigung von Engpässen - soweit sie die Überquerung von natürlicher Hindernisse ermöglichen - und von 10% für die weiteren Abschnitte vorsieht,
- begrüßen die Ernennung eines Europäischen Koordinators für die Bahnachse *"Paris-Strasbourg-Stuttgart-Wien-Bratislava"*, Herrn Péter Balázs,
- wissen um das erhebliche Potential, das in der Realisierung der Hochgeschwindigkeitsachse *"Paris-Strasbourg-Stuttgart-Wien-Bratislava"* für Wirtschaftswachstum, Beschäftigung und Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit - insbesondere durch die Erleichterung des Personen- und Warenverkehrs in der gesamten Europäischen Union - liegt,
- erkennen die Bedeutung dieser Ost-West-Verkehrsachse für die wirtschaftliche Entwicklung der Mitgliedstaaten der Europäischen Union und ihrer Integration in den gemeinsamen Binnenmarkt an,
- bringen ihre Unterstützung zur Förderung des Schienenverkehrs als nachhaltigem Verkehrsträger zum Ausdruck und anerkennen dessen Nutzen für die Mitgliedstaaten

insbesondere auch im Hinblick auf Verkehrssicherheit und Senkung der Umweltbelastungen,

- berücksichtigen die Bedeutung gemeinsamer und koordinierter Bemühungen der verschiedenen am Projekt beteiligten Staaten, um das gemeinsame europäische Interesse der Bahnachse "*Paris-Strasbourg-Stuttgart-Wien-Bratislava*" sicherzustellen,
- sind sich der Tatsache bewusst, dass durch einen weitgehenden Ausbau der Bahnachse "*Paris-Strasbourg-Stuttgart-Wien-Bratislava*" betriebswirtschaftliche und volkswirtschaftliche Nutzen voll entfaltet werden können und dass durch Investitionen in Lückenschlüsse auch die Rentabilität bereits bestehender Teilstrecken erhöht wird,
- stellen fest, dass entlang der Bahnachse "*Paris-Strasbourg-Stuttgart-Wien-Bratislava*" bereits große Fortschritte erzielt wurden und begrüßen, dass ab 2007 und in den folgenden Jahren neue Abschnitte in Betrieb genommen werden,
- unterstreichen die Wichtigkeit, die Interoperabilität durch eine koordinierte Realisierung der gesamten Achse zu optimieren, so dass alle einzelnen Abschnitte sich zu einer durchgehend interoperablen Eisenbahnverbindung ergänzen,
- streben danach, das Vorhaben "*Paris-Strasbourg-Stuttgart-Wien-Bratislava*" unter Berücksichtigung der Finanzierungsmöglichkeiten so schnell wie möglich fertig zu stellen.

Fordern hierfür:

1. eine Kofinanzierung von der Europäischen Union, entsprechend der möglichen Obergrenzen für die Gemeinschaftszuschüsse wie in der Verordnung 2236/95 festgelegt, sowohl für die grenzüberschreitenden Abschnitte als auch für die [wichtigen] Engpässe,
2. die Unterstützung durch den Europäischen Koordinator zum vollständigen und raschestmöglichen Ausbau dieser Bahnachse.

Versichern hiermit:

3. die Realisierung aller Teilstrecken der Bahnachse "*Paris-Strasbourg-Stuttgart-Wien-Bratislava*" unter Berücksichtigung der Finanzierungsmöglichkeiten so schnell wie möglich koordiniert voranzutreiben, um den damit verbundenen Nutzen mit dem Ziel zu maximieren, insbesondere die Reisezeiten erheblich zu reduzieren, die Kapazitäten für den Personen- und Güterverkehr zu erhöhen sowie eine optimale intramodale und intermodale Verzahnung mit weiteren prioritären TEN-Projekten sicherzustellen,
4. mit allen Beteiligten eng zu kooperieren, die die koordinierte Realisierung der Achse "*Paris-Strasbourg-Stuttgart-Wien-Bratislava*" – insbesondere deren grenzüberschreitende Abschnitte [sowie der Engpässe] – anstreben,

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

(signé)

Dominique PERBEN, Ministres des transports, République Française

(signé)

Wolfgang TIEFENSEE, Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung der Bundesrepublik Deutschland

(signé)

Pavol PROKOPOVIČ , Ministre des transports, République Slovaque

(signé)

Luxemburg, 9. Juni 2006

STRASBOURG, 14. JUNI 2006

UNTERSTÜTZUNGSERKLÄRUNG

- Entwurf 02.06.2006 -

zur Realisierung des prioritären Projekts TEN-T Nr. 17

"Paris-Strasbourg-Stuttgart-Vienne-Bratislava"

Die Unterzeichner,

- begrüßen die am 9. Juni 2006 in Luxemburg von den Verkehrsministern der Republik Frankreich, der Bundesrepublik Deutschland, der Republik Österreich und der Slowakischen Republik unterzeichnete Absichtserklärung, die erstmals die an der Aufwertung der Eisenbahnachse „Paris-Strasbourg-Stuttgart-Wien-Bratislava“ beteiligten vier Mitgliedstaaten assoziiert,
- freuen sich über die Nominierung eines EU-Koordinators für dieses Projekt, Herrn Péter Balázs, und die positive Dynamik, die seine Nominierung ausgelöst hat,
- begrüßen die Unterzeichnung eines deutsch-französischen Vertrags über den Bau einer neuen Rheinbrücke zwischen Strasbourg und Kehl bis 2010, die nach der Realisierung des Abschnitts Kehl-Appenweier eine leistungsfähige Bahnverbindung zwischen Frankreich und Deutschland schaffen wird,
- begrüßen die zwischen Deutschland und Österreich ausgehandelte Vereinbarung über den Ausbau der Teilstrecke „Freilassing-Salzburg“ als Teil der grenzüberschreitenden Bahnverbindung „München-Mühldorf-Salzburg“,
- begrüßen die zwischen den österreichischen und slowakischen Behörden geknüpften engen Kontakte, die eine gute Grundlage für effiziente Abstimmungen für den Ausbau des grenzüberschreitenden Abschnitts Wien-Bratislava darstellen,
- sagen dem vom EU-Koordinator begonnenen multilateralen Abstimmungsprozess ihre volle Unterstützung zu,
- wiederholen ihre Bitte nach einer intensiven Unterstützung durch die Europäische Union,
- richten einen dringlichen Appell an die Mitgliedstaaten, die Eisenbahnachse "Paris-Strasbourg-Stuttgart-Wien-Bratislava" raschestmöglich - mit dem Ziel einer vollständigen Realisierung bis 2015 – zu modernisieren,
- wissen um das beachtliche Potential, das die Verwirklichung der Bahnachse "Paris-Strasbourg-Stuttgart- Wien -Bratislava" und ihre vielfältigen Verknüpfungen mit anderen TEN-Achsen in Bezug auf Wirtschaftswachstum, Schaffung von Arbeitsplätzen und Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit – insbesondere durch die

Erleichterung des Personen- und Warenverkehrs in der ganzen Europäischen Union – bietet,

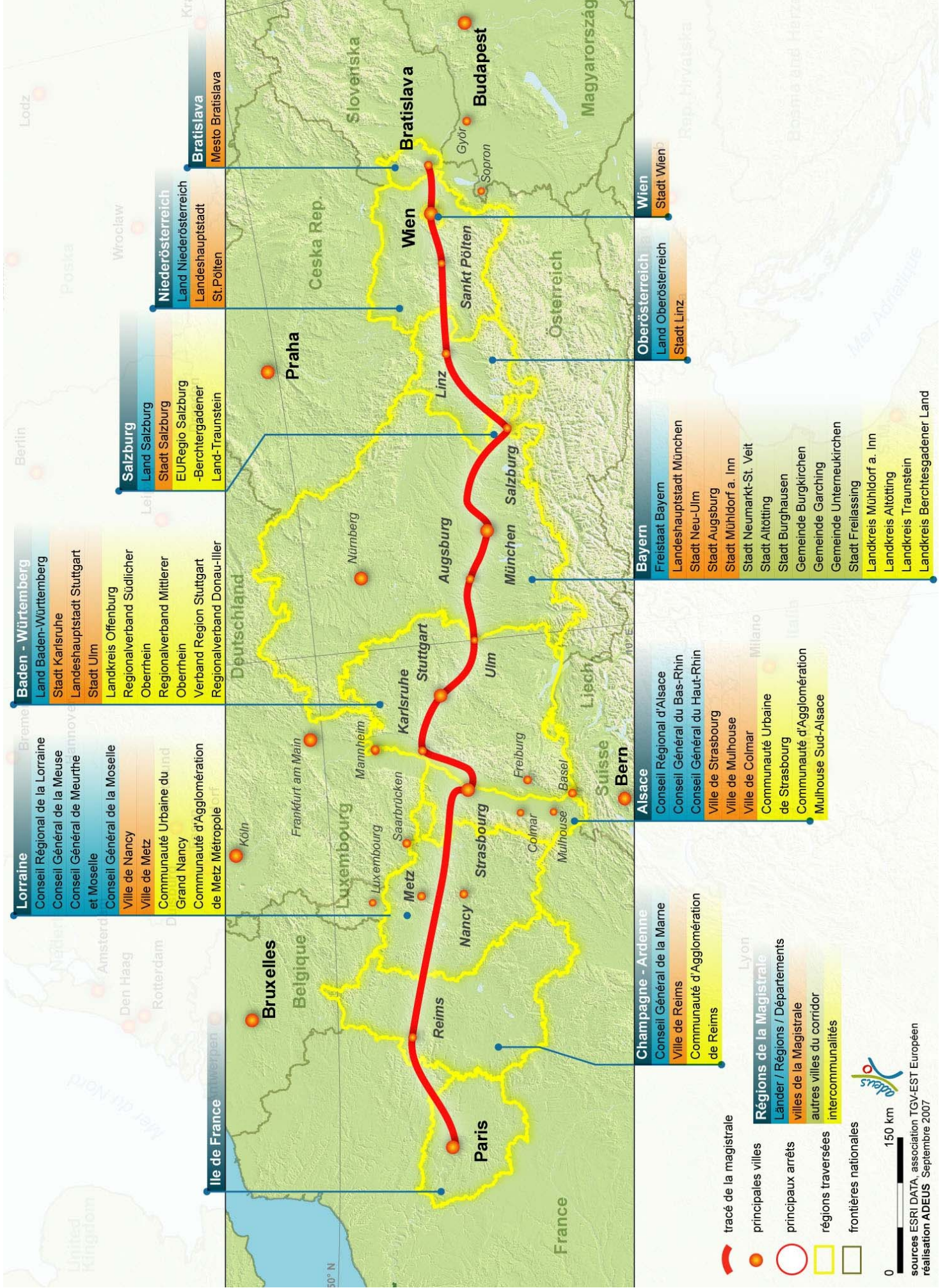
- begrüßen die umfangreichen bereits durchgeführten bzw. geplanten Investitionen der lokalen und regionalen Gebietskörperschaften, die zum Ziel haben, einerseits die Bahnhöfe und ihr Umfeld aufzuwerten und andererseits die Verknüpfung der internationalen und nationalen Verkehre mit den lokalen bzw. regionalen Verkehren zu gewährleisten, um den Zugang zur Bahnachse "Paris-Strasbourg-Stuttgart-Wien-Bratislava" zu optimieren,
- unterstreichen die Wichtigkeit der multimodalen Integration (durch Flughäfen, Häfen, Güterverkehrszentren, etc.) entlang der Achse,
- nehmen die bereits fertiggestellten Abschnitte der Bahnachse "Paris-Strasbourg-Stuttgart-Wien-Bratislava" erfreut zur Kenntnis und begrüßen, dass zwischen 2007 und 2015 schrittweise weitere Abschnitte in Betrieb genommen werden,

bekräftigen:

1. die Mitgliedsstaaten und den EU-Koordinator zu unterstützen, um die Verwirklichung dieser Bahnachse bis 2015 fortzusetzen,
2. ihren Willen, gute Bedingungen für eine enge Koordination zwischen allen Entscheidungsträgern zu schaffen um die raschestmögliche Realisierung dieses Projekts zu befördern,

fordern zu diesem Zweck:

3. die Bereitstellung der benötigten Finanzmittel zur Realisierung der fehlenden Teilabschnitte in den nationalen Haushaltsplänen mit dem Ziel einer vollständigen, schnellstmöglichen Fertigstellung bis spätestens 2015,
4. eine substanzielle gemeinschaftliche Kofinanzierung gemäß den maßgeblichen Finanzierungsverordnungen sowohl für grenzüberschreitende Abschnitte als auch für die größten Engpässe, mit dem Ziel, auf der ganzen Linie Interoperabilität herzustellen,
5. die Entwicklung eines transnationalen Betriebskonzepts für die gesamte Achse, das die Reisezeiten wesentlich reduziert, die Kapazitäten für Personen- und Güterverkehr erhöht, und zudem eine optimale Verbindung mit intermodalen Knoten auf regionaler und lokaler Ebene sowie insbesondere mit zahlreichen Flughäfen entlang dieser Achse und mit anderen vorrangigen Projekten (TEN) gewährleistet.



Lorraine
 Conseil Régional de la Lorraine
 Conseil Général de la Meuse
 Conseil Général de Meurthe et Moselle
 Conseil Général de la Moselle
 Ville de Nancy
 Ville de Metz
 Communauté Urbaine du Grand Nancy
 Communauté d'Agglomération de Metz Métropole

Baden - Württemberg
 Land Baden-Württemberg
 Stadt Karlsruhe
 Landeshauptstadt Stuttgart
 Stadt Ulm
 Landkreis Offenburg
 Regionalverband Südlicher Oberrhein
 Regionalverband Mittlerer Oberrhein
 Verband Region Stuttgart
 Regionalverband Donau-Iller

Salzburg
 Land Salzburg
 Stadt Salzburg
 EURégio Salzburg -Berchtesgadener Land-Traunstein

Niederösterreich
 Land Niederösterreich
 Landeshauptstadt St. Pölten

Bratislava
 Mesto Bratislava

Champagne - Ardenne
 Conseil Général de la Marne
 Ville de Reims
 Communauté d'Agglomération de Reims

Alsace
 Conseil Régional d'Alsace
 Conseil Général du Bas-Rhin
 Conseil Général du Haut-Rhin
 Ville de Strasbourg
 Ville de Mulhouse
 Ville de Colmar
 Communauté Urbaine de Strasbourg
 Communauté d'Agglomération Mulhouse Sud-Alsace

Bayern
 Freistaat Bayern
 Landeshauptstadt München
 Stadt Neu-Ulm
 Stadt Augsburg
 Stadt Mühldorf a. Inn
 Stadt Neumarkt-St. Veit
 Stadt Altötting
 Stadt Burghausen
 Gemeinde Burgkirchen
 Gemeinde Garching
 Gemeinde Unterneukirchen
 Stadt Freilassing
 Landkreis Mühldorf a. Inn
 Landkreis Altötting
 Landkreis Traunstein
 Landkreis Berchtesgadener Land

Oberösterreich
 Land Oberösterreich
 Stadt Linz
 Wien
 Stadt Wien

Régions de la Magistrale
 Länder / Régions / Départements
 villes de la Magistrale
 autres villes du corridor
 intercommunalités
 frontières nationales

- tracé de la magistrale
- principales villes
- principaux arrêts
- régions traversées
- frontières nationales

0 150 km
 sources ESRI, DATA, association TGV-EST Européen
 réalisation ADEUS Septembre 2007

CHAMPAGNE - ARDENNE

Régions / Départements et Villes de la Magistrale



René Paul SAVARY

Président

Conseil Général de la Marne



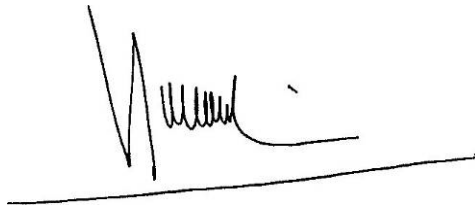
Jean-Louis SCHNEITER

Maire de la Ville de Reims

**Président de la Communauté
d'Agglomération Reims
Métropole**

LORRAINE

Régions / Départements et Villes de la Magistrale



Jean-Pierre MASSERET

Président

Conseil Régional de Lorraine



Michel DINET

Président
Conseil Général de la
Meurthe et Moselle



Christian NAMY

Président
Conseil Général de la Meuse



Philippe LEROY

Président
Conseil Général de la
Moselle



André ROSSINOT

Maire de la Ville
Ville de Nancy
Président de la Communauté Urbaine
du Grand Nancy



Jean MARTIN

Adjoint au Maire
Ville de Metz
Conseiller Communautaire de
la Communauté
d'Agglomération Metz
Métropole

ALSACE

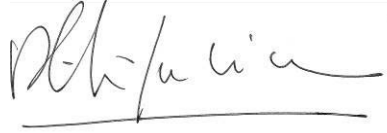
Régions / Départements et Villes de la Magistrale



Adrien ZELLER

Président

**Conseil Régional
d'Alsace**



Philippe RICHERT

Président

**Conseil Général du
Bas-Rhin**



Charles BUTTNER

Président

**Conseil Général du
Haut-Rhin**



Fabienne KELLER

Maire

Ville de Strasbourg



Eugène RIEDWEG

1^{er} Adjoint

Ville de Mulhouse

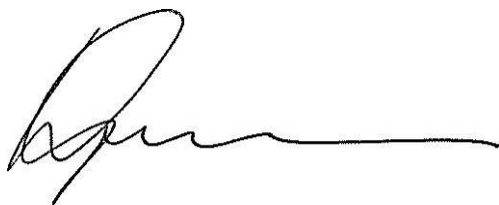


Gilbert MEYER

Maire

Ville de Colmar

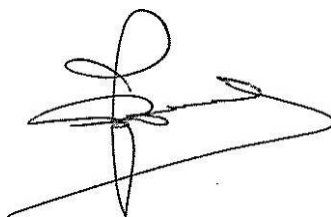
Autres villes et intercommunalités



Robert GROSSMANN

Président

**Communauté Urbaine de
Strasbourg**



Jean-Denis BAUER

Vice-Président

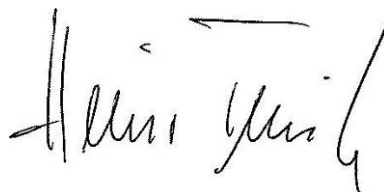
**Communauté
d'Agglomération
Mulhouse Sud Alsace**

BADEN WÜRTTEMBERG

Länder et villes de la Magistrale



Günther H. OETTINGER
Ministerpräsident
Land Baden-Württemberg



Heinz FENRICH

Oberbürgermeister

Stadt Karlsruhe



Wolfgang SCHUSTER

Oberbürgermeister

Landeshauptstadt Stuttgart



Ivo GÖNNER

Oberbürgermeister

Stadt Ulm

Intercommunalités



Klaus BRODBECK
Landrat
Landratsamt Offenburg



Otto NEIDECK
Verbandsvorsitzender
Regionalverband Südlicher Oberrhein



Josef OFFELE
Verbandsvorsitzender
Regionalverband Mittlerer Oberrhein



Dr. Bernd STEINACHER
Regionaldirektor
Verband Region Stuttgart



Erich Josef Geßner
Landrat,
Verbandsvorsitzender des Regionalverbands Donau-Iller
Ulm

BAVIERE

Länder et villes de la Magistrale



Eberhard SINNER
Staatsminister, Leiter der Staatskanzlei
Freistaat Bayern



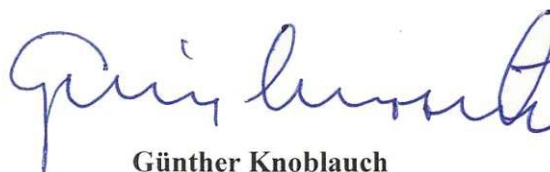
Gerold NOERENBERG
Oberbürgermeister
Stadt Neu-Ulm



Klaus KIRCHNER
Oberbürgermeister
Stadt Augsburg



Christian UDE
Oberbürgermeister
Landeshauptstadt München

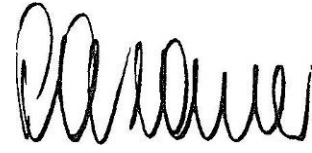


Günther Knoblauch
Aufsichtsratsvorsitzender und
Erster Bürgermeister Stadt Mühldorf a. Inn

Autres villes



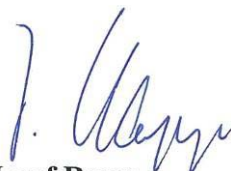
Erwin Baumgartner
1. Bürgermeister Stadt Neumarkt-St. Veit



Herbert HOFAUER
Oberbürgermeister
Stadt Altötting



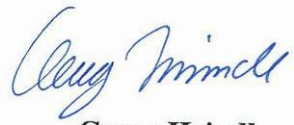
Hans Steindl
1. Bürgermeister Stadt Burghausen
Inn-Salzach Euregio, stellv. Vorsitzender



Josef Rapp
1. Bürgermeister Gemeinde Burgkirchen



Wolfgang Reichenwallner
1. Bürgermeister Gemeinde Garching



Georg Heindl
1. Bürgermeister Gemeinde Unterneukirchen



Gottfried Schacherbauer
Zweiter Bürgermeister
STADT FREILASSING


Intercommunalités



Georg HUBER

Landrat

Landkreis Mühlhof a. Inn



Erwin Schneider
Landrat des Landkreises Altötting
Inn-Salzach Euregio, 1. Vorsitzender



Hermann STEINMAßL

Landrat

Landkreis Traunstein



Georg GRABNER
Landrat
Landkreis Berchtesgadener Land

REGION DE SALZBURG

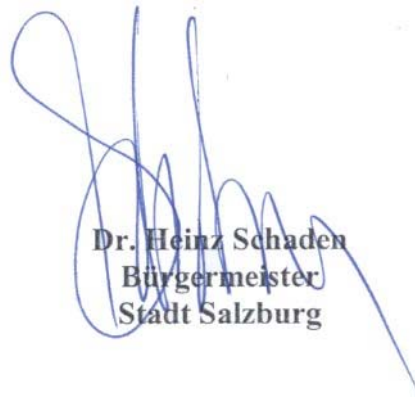
Länder et villes de la Magistrale



Gabi BURGSTALLER

Landeshauptfrau

Land Salzburg



Dr. Heinz Schaden
Bürgermeister
Stadt Salzburg

Intercommunalités



Dr. Emmerich Riesner
Präsident

EuRegio Salzburg – Berchtesgadener Land – Traunstein

und Bürgermeister
Stadtgemeinde Neumarkt am Wallersee

HAUTE AUTRICHE

Länder et villes de la Magistrale



Viktor SIGL

Landesrat

**Mitglied der Oberösterreichischen
Landesregierung**



Dr. Franz DOBUSCH

Bürgermeister der Stadt Linz

BASSE AUTRICHE

Länder et villes de la Magistrale



Dr. Erwin PRÖLL

Landeshauptmann

Land Niederösterreich



Mag. Matthias STADLER

**Bürgermeister
der Landeshauptstadt St. Pölten (Österreich)**

REGION DE VIENNE

Länder et villes de la Magistrale



Rudolf SCHICKER
Amtsführender Stadtrat für Stadtentwicklung und Verkehr
Stadt Wien

REGION DE BRATISLAVA

Länder et villes de la Magistrale



ANDREJ ĎURKOVSKÝ
primátor
HLAVNÉ MESTO SLOVENSKEJ REPUBLIKY
BRATISLAVA

VORRANGIGES PROJEKT 17
"PARIS-STRASSBURG-STUTTGART-WIEN-BRATISLAVA"
GRENZÜBERSCHREITENDER ABSCHNITT MÜNCHEN-SALZBURG

KURZFASSUNG

- München-Salzburg ist ein wichtiger Abschnitt der Eisenbahnachse Paris-Bratislava, des vorrangigen Projekts Nr. 17 des transeuropäischen Verkehrsnetzes. Dieser Abschnitt ist der längste und schwierigste grenzüberschreitende Abschnitt dieser Linie.
- Dieser Abschnitt wird es nach seiner Realisierung ermöglichen, die Verkehrsnetze in Deutschland und Österreich besser zu verknüpfen, die vorrangigen Projekte 1 und 17 zu entflechten, die Verlagerung von der Strasse auf der Schiene zu verbessern und eine durchgehende Linie zu realisieren. Dies ist insbesondere wichtig im Hinblick auf die großen Ost-West- und Nord-Süd-Verbindungen, die sich im Freistaat Bayern kreuzen. Mit der Realisierung des grenzüberschreitenden Abschnittes würde einer der Engpässe dieses prioritären Projektes beseitigt und die Absichtserklärung der vier betroffenen Verkehrsminister vom 9. Juni 2006, die gesamte Linie so schnell wie möglich zu realisieren, in die Tat umgesetzt werden.
- Der Europäische Koordinator hat sich im Detail über diesen grenzüberschreitenden Abschnitt informieren lassen. Dieser Kurzbericht beinhaltet seine derzeitigen Empfehlungen. Diese werden in den Tätigkeitsbericht 2006-2007 einfließen und eventuell um weitere Gesichtspunkte ergänzt.
- Der Europäische Koordinator wird Empfehlungen abgeben, die mit seiner Aufgabe im Einklang stehen. Solche Empfehlungen sollen die Realisierung des ganzen Projektes als durchgängige Linie vorantreiben. Lokale, regionale und nationale Entscheidungen werden hinsichtlich ihres Beitrags zur europäischen Dimension des ganzen Projektes analysiert.
- Die Empfehlungen des Koordinators über eine mögliche EU-Kofinanzierung erfolgen gemäß den Grundsätzen des Subsidiaritätsprinzips. Analysiert wird also der Beitrag des jeweiligen Streckenabschnittes zur Realisierung des europäischen Projektes und zum Ziel der entsprechenden europäischen Politik, eine durchgehende Eisenbahnachse von Paris bis Bratislava zu realisieren.
- Wichtig ist, dass die Strecke München-Salzburg als Gesamtprojekt betrachtet und als eine Einheit gebaut wird: Sollte diese Strecke nur in Teilabschnitten realisiert werden (vier doppelspurige Abschnitte zwischen Markt Schwaben und Tüßling), ergeben sich mit Blick auf die Beseitigung des grenzüberschreitenden Engpasses keine

zufrieden stellenden Ergebnisse. Die durchgehende Linie würde weiterhin über Rosenheim geführt werden und damit die Zielsetzung nicht erreicht werden können.

- Der europäische Koordinator empfiehlt vor diesem Hintergrund der Kommission eine EU-Förderung für den Abschnitt München-Salzburg, der als Gesamtprojekt zu betrachten und als eine Einheit zu planen und zu bauen wäre. Natürlich wird die Realisierung stufenweise vorangehen, aber es sollte ein Gesamtkonzept entwickelt werden, wobei Studien für den ganzen Abschnitt gemacht werden sollen und der Ausbau sich danach in Phasen entwickeln kann. Sollte der grenzüberschreitende Streckenabschnitt nicht als Gesamtprojekt geplant und gebaut werden, empfiehlt der europäische Koordinator, für diesen Abschnitt keine EU-Förderung vorzusehen.

1. SACHSTAND ABSCHNITT MÜNCHEN-SALZBURG

1.1. München-Mühldorf-Freilassing-Salzburg

Diese Strecke ist heute teilweise noch eingleisig und nicht elektrifiziert. Lediglich die Abschnitte München-Markt Schwaben und Freilassing-Salzburg sind bereits zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert. Die Geschwindigkeit ist heute auf 100 km/h beschränkt. Diese Linie wird stark genutzt für den Personenverkehr auf der Strecke München-Mühldorf. Darüber hinaus ist das Güterverkehrsaufkommen entlang dieser Linie hoch: Viele Güterzüge nutzen diese Strecke für die Fahrt vom und zum "Chemie-Dreieck Burghausen", insgesamt mehr als 1% des (bundesweiten?) Güterverkehrs der DB AG. Es besteht also ein großer Bedarf am Ausbau der Strecke München-Mühldorf. Seit langem fordert die Region, dass diese Strecke zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert wird.

Die Strecke Mühldorf-Freilassing wird im Verhältnis dazu weniger genutzt. Der Ausbau dieser Teilstrecke würde hauptsächlich dem internationalen Verkehr dienen. Aber auch für die Güterbeförderung Richtung Tauern wird diese Strecke von Bedeutung sein.

Die Strecke Freilassing-Salzburg ist zurzeit zweigleisig ausgebaut. Außer dem internationalen Verkehr gibt es auch einen wachsenden Personennahverkehr. Auf österreichischer Seite wird derzeit ein drittes Gleis gebaut um dieses wachsende Potential in der Zukunft bedienen zu können. Hierfür bedarf es einer engen Zusammenarbeit zwischen Deutschland und Österreich. Im Mai 2006 wurde ein gemeinsames Abkommen ausgehandelt und paraphiert. Dieses Abkommen soll Frühling 2007 unterzeichnet werden, damit die Möglichkeit geschaffen wird, eine höhere EU-Förderung zu beantragen. Der Abschnitt könnte bis 2009 ausgebaut werden. Dafür muss zunächst eine grenzüberschreitende Umweltverträglichkeitsprüfung erfolgen. Weiterhin sollte für die Realisierung des Projekts eine ständige Kooperationsstelle zwischen Österreich und Deutschland eingerichtet zu werden.

1.2. München-Rosenheim-Freilassing-Salzburg

Die internationalen Züge von München nach Salzburg legen diese Strecke heute noch über Rosenheim zurück. Die Strecke München-Rosenheim hat ein hohes Verkehrsaufkommen: Der Personennahverkehr in Richtung München, der internationale Verkehr in Richtung Österreich und Italien über den Brenner (PP1

Berlin-Palermo) und der nationale und internationale Verkehr in Richtung Freilassing und Österreich und die neuen Mitgliedstaaten führen über diese Strecke.

Zwischen Rosenheim und Freilassing ist die Strecke kurvenreich und führt entlang naturrechtlich sensibler Gebiete (z.B. am Chiemsee). Die Geschwindigkeit ist beschränkt auf 140 km/h und stellenweise auf 120 oder sogar nur 100 km/h. Der Ausbau dieser Strecke erweist sich als schwierig.

Angesichts der Überlagerung der verschiedenen Verkehrsarten entlang der Strecke München-Rosenheim und der Prognose, dass das Verkehrsaufkommen in Richtung Brenner in Zukunft noch stark zunehmen wird, hat man entschieden, die vorrangigen Projekte 1, Berlin-Palermo, und 17, Paris-Bratislava, zu entflechten. Dadurch sollen maximale Kapazitäten für PP1 freigemacht werden und PP17 soll über Mühldorf geführt werden, was außer einer höheren Geschwindigkeit von 160 km/h weitere Vorteile für die Güterbeförderung und für den Personennahverkehr schaffen wird.

2. VORGESEHENER AUSBAU MÜNCHEN-SALZBURG

Der Abschnitt München-Salzburg ist in der Entscheidung 884/2004/EG als grenzüberschreitender Abschnitt benannt. Dies ist eine wichtige Tatsache, die der Europäische Koordinator in seinem Bericht 2005-2006 auch bestätigt hat.

Kürzlich wurden zusätzliche Mittel für den zweigleisigen Ausbau zwischen Ampfing und Mühldorf freigegeben. Weitere Teilstrecken zwischen München und Mühldorf sollen bis 2010 zweigleisig ausgebaut werden. Die Elektrifizierung dieser Teilstrecke ist aber noch nicht beschlossen und der Ausbau der Teilstrecke Mühldorf-Freilassing ist noch nicht vorgesehen.

3. EU-UNTERSTÜTZUNG

Gemäß der endgültigen Mehrjahresplanung 2007-2013 sind etwa 8 Milliarden Euro für die TENs reserviert worden. Davon werden ungefähr 5.5 Milliarden Euro für die 30 vorrangigen Projekte zur Verfügung stehen. Die Kommission hat gegenüber Parlament und Rat sehr deutlich gemacht, dass die erste Priorität die grenzüberschreitenden Strecken betrifft. Darüber hinaus könnten vielleicht einige Engpässe beseitigt werden. Es ist also klar, dass die grenzüberschreitenden Strecken die erste Priorität haben werden.

Der Koordinator gibt eine Empfehlung ab für die von ihm betreuten Projekte, welche Abschnitte aus seiner Sicht prioritär behandelt und bald realisiert werden sollten. Die Strecke München-Salzburg ist im Tätigkeitsbericht 2005-2006 des Koordinators als grenzüberschreitende Strecke definiert worden. Der Koordinator hat damals für eine EU-Förderung plädiert. Dies würde einen substantiellen Beitrag darstellen und die EU-Förderung wird für die Frage der baldigen Realisierung der Strecke von großer Bedeutung sein.

Gleichzeitig hat der Koordinator in seinem Bericht erwähnt, dass die Verhandlungen über die neue Finanzierungsverordnung noch laufen. Auch sind die weiteren administrativen Verfahren sind noch nicht durchlaufen und die öffentliche Ausschreibung für die Periode 2007-2013 ist noch abzuwarten. Daher ist es zu

diesem Zeitpunkt überhaupt nicht möglich, eine konkrete Summe für irgendein Projekt zu benennen oder zu reservieren. Vor allem aber müsste zunächst ein Antrag auf Förderung des Projekts gestellt werden.

Die ganze Strecke München-Mühldorf-Freilassing-Salzburg ist als grenzüberschreitend definiert worden, dies sowohl im Bericht des Koordinators als auch in der Entscheidung 2004/884. Dadurch können für den Ausbau EU-Zuschüsse von bis zu 30% beantragt werden. Die Unterstützungsrates für Studien liegt bei immerhin 50%. Mit dieser Möglichkeit könnte der vollständige Ausbau dieser Strecke verfolgt werden.

Wichtig ist in diesem Zusammenhang auch darauf hinzuweisen, dass ein Antrag auf EU-Zuschüsse, der sich nur auf die Abschnitte zwischen München und Mühldorf bezieht, kritisch zu betrachten wäre. Ein Ausbau nur des Abschnitts München-Mühldorf würde keinerlei Auswirkung auf den internationalen Verkehr haben, da dieser dann immer noch über Rosenheim verkehren müsste. Es ist daher fraglich, ob einem Förderantrag in diesem Sinne zugestimmt werden sollte.

4. VORTEILE EINES VOLLSTÄNDIGEN AUSBAUS

Es sollte untersucht werden, wie hoch die zusätzlichen Kosten sein würden, um neben der Strecke München-Mühldorf auch die Strecke Mühldorf-Freilassing zu elektrifizieren, einschließlich der Begradigungen und des Ausbaus für eine Geschwindigkeit von 160 km/h (dies soll der schon getroffenen Entscheidung des zweigleisigen Ausbaus einiger Abschnitte nicht im Wege stehen).

Dadurch könnten mehrere Vorteile entstehen:

- Die Elektrifizierung kann neue Kapazitäten und eine größere Attraktivität für Güter- und Personenverkehr schaffen.
- PP1 und PP17 könnten dadurch entflochten werden - das Hauptargument, um PP17 über Mühldorf zu führen.
- Dies wäre auch eine Geste gegenüber Österreich im Hinblick auf den zukünftigen Ausbau der Zulaufstrecken zum Brenner-Basistunnel und auf den Ausbau des PP17.
- Der Güterverkehr könnte dadurch auch einen verbesserten Zugang zur Tauernachse bekommen.
- Der Ausbau für eine Geschwindigkeit von 160 km/h inklusive Begradigung und Elektrifizierung vermeidet spätere Doppelkosten und erlaubt einen Ausbau mit zwei Gleisen bei höherer Nachfrage.

Vor diesem Hintergrund sollte das Projekt München-Mühldorf-Freilassing künftig als zusammenhängendes Projekt dargestellt werden und die Planung sollte für die gesamte Strecke - und nicht nur für den Abschnitt München-Mühldorf - erfolgen. Damit könnte auf lange Sicht eine durchgängige Nutzbarkeit gewährleistet werden. Diese Gesamtplanung sollte sich dabei nicht nur auf die Elektrifizierung und den Ausbau konzentrieren, sondern auch Aussagen zur Finanzierung und einem konkreten Zeitplan enthalten. Dabei kann der gesamte Abschnitt München-

Freilassing auch in Form eines Stufenkonzepts abgebildet werden. Eine gemeinschaftliche finanzielle Unterstützung des Projekts wird maßgeblich vom Vorliegen einer solchen Gesamtplanung abhängen.

Analyse der vorrangigen Projekte und Empfehlung zu deren Ausbau im Freistaat Bayern

von den Europäischen Koordinatoren

der vorrangigen TEN-V-Projekte

**Nr. 1 "Berlin – München – Innsbruck – Verona/Milan – Bologna – Napels –
Messina – Palermo"**

und

Nr. 17 "Paris – Strasbourg – Stuttgart – München – Salzburg – Wien – Bratislava"

20. April 2007

München

1. HINTERGRUND

Dieses Dokument stellt eine Analyse der Europäischen Koordinatoren über die Realisierung der beiden wichtigen europäischen Hochgeschwindigkeitsachsen für den Eisenbahnverkehr im Freistaat Bayern dar. Die Analyse konzentriert sich auf die Engpässe entlang der vorrangigen Achsen auf bayerischem Gebiet und beschreibt, wie diese Teilabschnitte zeitnah vorangetrieben werden können und wie die Verkehrsachsen als durchgehende Linie gefördert werden können.

Hocheffiziente Verkehrsnetze sind heute eine wesentliche Voraussetzung für die Schaffung von Wohlstand und Beschäftigung. Dies trifft besonders auf Europa zu, wo wir in unserer Verkehrsinfrastruktur Lücken schließen und Engpässe beseitigen müssen, um den schnellen und reibungslosen Waren- und Personenverkehr zwischen den Mitgliedstaaten zu gewährleisten. Das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V) spielt deshalb eine entscheidende Rolle bei der Gewährleistung des freien Personen- und Warenverkehrs in der Europäischen Union. Die Bahnprojekte "Berlin-Palermo" und "Paris-Bratislava" sind Teil der 30 vorrangigen Achsen und Projekte, die das "Rückgrat" des TEN-V bilden. Die Realisierung der beiden vorrangigen Vorhaben wird wesentliche Leistungs- und Qualitätsverbesserungen im Schienenverkehr und damit bedeutende Zeiteinsparungen für Reisende und Güter mit sich bringen.

Die beiden für die vorrangigen Vorhaben zuständigen Europäischen Koordinatoren

- wissen um die besondere Bedeutung der Nord-Süd-Verkehrsachse "Berlin – Palermo" und der Ost-West-Verkehrsachse "Paris-Bratislava" für die wirtschaftliche Entwicklung der Mitgliedstaaten in der Europäischen Union und ihrer Integration in den gemeinsamen Binnenmarkt und das erhebliche Potenzial, das in der Realisierung der beiden Projekte für Wirtschaftswachstum, Beschäftigung und Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit liegt,
- stellen fest, dass entlang der Bahnachsen "Berlin – Palermo" und "Paris – Bratislava" bereits große Fortschritte erzielt werden konnten und begrüßen, dass ab 2007 und in den folgenden Jahren neue Abschnitte in Betrieb genommen werden können,

- plädieren für eine weitere und zeitgerechte Realisierung der Vorhaben als durchgängige Linien mit Klarheit, Realismus und Nachdruck, um wichtige Verkehrsverbindungen zu entlasten, Engpässe zu beseitigen und nachhaltige Verkehrssysteme gewährleisten zu können und damit dem Ziel einer europaweiten Mobilität einen Schritt näher kommen zu können,
- betonen die Wichtigkeit des Ausbaus der vorrangigen Vorhaben 1 und 17 für das gesamte transeuropäische Netz,
- heben hervor, dass damit gleichzeitig auch die Entwicklung der Netze auf nationaler, regionaler und lokaler Ebene vorangetrieben werden soll, die eng mit dem transeuropäischen Netz verflochten sein müssen,
- unterstreichen die Bedeutung des Ausbaus für die Förderung eines umweltverträglichen Transports von Personen und Gütern vor dem Hintergrund der positiven Umweltbilanz der Schiene im Allgemeinen und insbesondere auch mit Blick auf die Themen Energie und Luftqualität.

2. ANALYSE

Die beiden für die vorrangigen Vorhaben 1 und 17 zuständigen Europäischen Koordinatoren analysieren in diesem Zusammenhang die noch bestehenden Engpässe auf bayerischem Gebiet und betrachten insbesondere den Bedarf einer Entflechtung der beiden Eisenbahnachsen rund um München.

2.1. PP 1 (Berlin - Palermo):

2.1.1. Nördlich von München:

- Entlang des vorrangigen Vorhabens Nr. 1, der Eisenbahnachse "Berlin – Palermo", gibt es auch auf bayerischem Gebiet noch sehr wichtige Abschnitte, die es voranzutreiben gilt. Der Abschnitt "Halle/Leipzig-Nürnberg" stellt einen der Engpässe der Eisenbahnachse dar. Es ist zu begrüßen, dass die Planungen und der Ausbau dieser Strecke von Seiten des Bundes intensiv vorangetrieben werden und hier auch beträchtliche Fortschritte erzielt werden konnten.
- Zwischen Erfurt in Thüringen und Ebensfeld in Bayern wird bis 2017 eine Neubaustrecke fertig gestellt; zwischen Ebensfeld und Nürnberg handelt es sich um eine Ausbaustrecke, die nach 2017 fertig gestellt wird. Besonders die Güterzugumfahrung Fürth sollte hervorgehoben werden; sie wird zurzeit geplant und sollte bis 2011 fertig sein.
- Der ganze Abschnitt Halle/Leipzig-Nürnberg stellt einen Engpass dar, da die Züge zwischen Berlin und München nur über große Umwege und mit viel Zeitverlust verkehren. Für die Verbindung zwischen der größten und der drittgrößten Stadt Deutschlands, Berlin und München, benötigt man heute eine Fahrzeit von sechs Stunden. Dies hat auch erhebliche Auswirkungen auf die Kapazitäten der Strecke.

2.1.2. *Münchener Raum:*

- Besonders im Münchener Raum ist die Verflechtung der beiden Eisenbahnachsen sehr stark ausgeprägt. Hier verlaufen die beiden vorrangigen Projekte auf längeren Abschnitten parallel. Der Güterverkehr und teilweise auch der Personenverkehr läuft zurzeit entlang derselben Trasse zwischen Augsburg und Rosenheim¹. Der Abschnitt zwischen Augsburg und München wird derzeit auf vier Gleise erweitert und soll zum Teil bis 2008, durchgehend bis 2010 fertig gestellt sein.
- In München wird der Personenverkehr vom Hauptbahnhof über den Südring nach München Ost und von dort aus weiter in Richtung Österreich geführt. Die Güterzüge umfahren München im Stadtgebiet sowohl über den Nordring als auch den Südring. Beide Strecken stellen in ihrem gegenwärtigen Zustand Engpässe für den Bahnverkehr dar. Im Hinblick auf die rasche Zunahme des Güterverkehrs auf der Schiene sollten diese Engpässe zeitlich absehbar beseitigt werden. Dies ist sowohl für den Nordzulauf des Brenners als auch für den gesamten Güterverkehr im süddeutschen Raum wichtig.
- Auch die Realisierung der sog. "Truderinger Kurve" als Teil des Streckenabschnittes München – Verona sollte weiter vorangetrieben werden. Diese vergleichsweise kleine Maßnahme würde das Containerterminal "München Riem" direkt an die Brennerachse anschließen und damit große Vorteile für die Kapazitäten dieses Teilabschnittes bringen. Dies hätte bereits jetzt positive Auswirkungen, nicht zuletzt auch mit Blick auf die Senkung von Umweltbelastungen durch eine verstärkte Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene.

2.1.3. *Südlich von München:*

- Dringend erforderlich ist es, dass für den grenzüberschreitenden Abschnitt "Rosenheim-Kufstein" die notwendigen Studien und verlässlichen Planungen erfolgen, sobald die Finanzierung des geplanten Brenner-Basistunnels selbst geklärt ist. Diese Strecke ist als Zubringerstrecke für den geplanten Brenner-Basistunnel von entscheidender Bedeutung, gerade mit Blick auf die europäische Dimension des Vorhabens und die momentane Verkehrssituation. Es wäre kontraproduktiv, wenn die mit der Realisierung des Brennerbasistunnels geschaffenen immensen Vorteile durch die Schaffung eines neuen Engpasses am Grenzübergang wieder neutralisiert würden. Wegen des langen Planungsvorlaufs großer Eisenbahnvorhaben müssen die Planungen rechtzeitig begonnen werden. Der nach Beginn der Bauarbeiten am Brenner-Basistunnel zu erwartende Zeitraum bis zur Inbetriebnahme sollte ausreichen, um die notwendigen Baumaßnahmen für den nördlichen Zulauf auf bayerischem Gebiet durchzuführen

¹ Seit der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Nürnberg-Ingolstadt verkehren die Personenzüge auf PP1 jetzt hauptsächlich über diese neue Strecke und laufen daher nur von München bis Rosenheim parallel mit PP17

2.2. PP 17 (Paris - Bratislava):

2.2.1. Westlich von München:

- Zwischen Neu-Ulm und Augsburg ist ein Ausbau im Bundesverkehrswegeplan 2003 vorgesehen. Das Projekt ist im BVWP 2003 mit dem Abschnitt Stuttgart – Ulm verbunden, wo zurzeit eine Lösung erörtert wird.
- Der Ausbau zwischen Augsburg und München geht voran und wird teilweise in 2008 und weitestgehend in 2010 beendet sein.

2.2.2. Münchener Raum:

- Wie für PP 1 beschrieben, stellen die bestehenden Strecken im Raum München zukünftig einen Engpass für den Güterverkehr dar. Da in München die Güterverkehrs- und Fernverkehrsströme der Ost-West- und der Nord-Süd-Achse zusammentreffen wird sich der Effekt des Engpasses mit Nachteilen für beide Strecken erheblich auswirken. Daher sollten während der nächsten Periode zügig die Planungen aufgenommen werden, um diesen Engpass möglichst schnell zu beseitigen, und den Vorteil der Verknüpfung beider Achsen voll zur Wirkung kommen zu lassen.

2.2.3. Östlich von München:

- Der Abschnitt München-Mühldorf-Freilassing-Salzburg ist der längste und zugleich schwierigste grenzüberschreitende Abschnitt des PP 1. Dieser Abschnitt ist die Voraussetzung dafür, eine durchgehende attraktive Linie zu realisieren, die deutschen und österreichischen Eisenbahnnetze in Deutschland und Österreich besser zu verknüpfen, die Strecken der vorrangigen Projekte 1 und 17 zu entflechten und mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Wichtig ist es, die Fernverkehrstauglichkeit diese Strecke herbeizuführen. Daher soll die Strecke München-Salzburg als Gesamtprojekt betrachtet und als eine Einheit gebaut werden. Sollte diese Strecke nur in Teilabschnitten realisiert werden, ergeben sich mit Blick auf die Beseitigung des grenzüberschreitenden Engpasses keine zufrieden stellenden Ergebnisse. Denn in diesem Fall würde die durchgehende Linie weiterhin über Rosenheim geführt werden und damit die zuvor genannten Zielsetzungen verfehlt werden. Der Ausbau dieser Strecke ist auch die Voraussetzung für die Südost-Anbindung des Flughafens München über die Walpertskirchner Spange und den Erdinger Ringschluss.

3. EMPFEHLUNGEN

3.1. PP 1 (Berlin – Palermo):

Im Hinblick auf die Realisierung des Brenner-Basistunnels, die derzeit zwischen 2009 und 2020/22 vorgesehen ist, soll, so bald die Finanzierung des Brenner-Basistunnels selbst geklärt ist, der Nordzulauf ab München hin zum Brenner prioritär verfolgt werden. Dazu gehören zum einen das Projekt „Truderinger Kurve“, das kurzfristig realisiert werden kann und bei relativ geringen Kosten große

Vorteile aufweisen wird, und zum anderen müssen für die weiteren Abschnitte des Brenner-Nordzulaufes (München – Rosenheim und Rosenheim – Kufstein) die notwendige Planungen zeitgerecht durchgeführt werden. Der nach Beginn der Bauarbeiten am Brenner-Basistunnel zu erwartende Zeitraum sollte ausreichen, um die notwendigen Ausbaumaßnahmen für den nördlichen Zulauf dieses Basistunnels auf bayerischem Gebiet durchzuführen.

Die Beseitigung der weiteren Engpässe nördlich von München, insbesondere Halle/Leipzig – Nürnberg, wird von allen Beteiligten jetzt schon gut vorangetrieben. Der Europäische Koordinator für PP 1 begrüßt dies und betont, dass dieser Abschnitt wegen der Bedeutung für das Gesamtprojekt auch weiterhin mit Nachdruck vorangebracht werden muss.

3.2. PP 17 (Paris – Bratislava):

Wichtig ist, dass der Abschnitt München – Mühldorf – Freilassing – Salzburg als Gesamtprojekt angegangen und realisiert wird. Dadurch werden die beiden vorrangigen Projekte entflochten und es wird nicht nur eine verbesserte Anbindung der deutschen und österreichischen Schienennetze erreicht, sondern auch die ganze Region Ostbayern besser angebunden, inklusive des so genannten Chemie-Dreiecks und dessen Potenzial an Güterbeförderung. Zurzeit schreitet der Ausbau zwischen Augsburg und München zügig voran; der Ausbau des Abschnitts zwischen Neu-Ulm und Augsburg darf aber in der nächsten Zeit nicht vergessen werden.

4. AUFRUF DER BETEILIGTEN BEHÖRDEN UND STELLEN ZUR UNTERSTÜTZUNG DER REALISIERUNG DER BEIDEN VORRANGIGEN AXSEN:

Die beiden für die vorrangigen Vorhaben zuständigen Europäischen Koordinatoren unterstreichen nochmals die Bedeutung einer koordinierten Realisierung der gesamten Achsen als durchgehende Verbindungen, um die einzelnen Abschnitte zu vollständigen und durchgehenden interoperablen Eisenbahnverbindungen zu ergänzen.

Entlang der beiden Eisenbahnachsen "Berlin – Palermo" und "Paris – Bratislava" konnten in den vergangenen Jahren bereits große Fortschritte erzielt werden und wichtige neue Abschnitte in Betrieb genommen werden. Nun gilt es, den eingeschlagenen Weg konsequent und zielstrebig weiter zu verfolgen, damit das transeuropäische Verkehrsnetz vollständig ausgebaut und in naher Zukunft auch vollendet werden kann. Nur so können durch eine Erhöhung der Kapazitäten im Personen- und Güterverkehr und durch die Sicherstellung einer optimalen intramodalen und intermodalen Verbindung mit anderen vorrangigen Vorhaben von europäischer Dimension die Vorteile maximiert und die Reise- und Frachtzeiten erheblich reduziert werden.

Erforderlich dafür ist, dass alle Akteure aus Politik und Verwaltung bei der schnellstmöglichen Realisierung sämtlicher Abschnitte der beiden Eisenbahnachsen möglichst eng zusammen arbeiten, und sowohl den Ausbau der grenzüberschreitenden Abschnitte und die Beseitigung der Engpässe wie auch die Realisierung der beiden vorrangigen Vorhaben als durchgehende Linien nach Kräften unterstützen. Dies ist eine Grundvoraussetzung, um die europaweite, aber auch nationale und regionale Mobilität nachhaltig zu verbessern. Denn dies ist nicht nur für die Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger im Einzugsbereich der beiden europäischen Eisenbahnachsen wichtig,

sondern auch ein entscheidender Beitrag zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der angebundenen Städte, Regionen und Mitgliedstaaten Europas.

VORRANGIGES PROJEKT 17
"PARIS-STRASSBURG-STUTTGART-WIEN-BRATISLAVA"

DER ENGPASS STUTTGART-ULM

KURZFASSUNG

- Stuttgart-Ulm ist ein wichtiger Abschnitt der Eisenbahnachse Paris-Bratislava, des vorrangigen Projekts Nr. 17 des transeuropäischen Verkehrsnetzes. Dieser Abschnitt ist in jeder Hinsicht ein Engpass, insbesondere aber in Bezug auf Kapazität und Geschwindigkeit.
- Die Realisierung der Neubaustrecke Stuttgart-Ulm wird dazu führen, dass bis 2019/2020 fast durchgängig mit Hochgeschwindigkeit von Paris bis München gefahren werden kann. Damit würde einer der größten Engpässe dieses prioritären Projektes beseitigt und die Absichtserklärung der vier betroffenen Verkehrsminister vom 9. Juni 2006, die gesamte Linie so schnell wie möglich zu realisieren, in die Tat umgesetzt werden.
- Der Europäische Koordinator hat sich im Detail über diesen Engpass informieren lassen. Dieser Kurzbericht beinhaltet seine derzeitigen Empfehlungen. Diese werden in den Tätigkeitsbericht 2006-2007 einfließen und eventuell um weitere Gesichtspunkte ergänzt.
- Der Europäische Koordinator wird Empfehlungen abgeben, die mit seiner Aufgabe im Einklang stehen. Solche Empfehlungen sollen die Realisierung des ganzen Projektes als durchgängige Linie vorantreiben. Lokale, regionale und nationale Entscheidungen werden hinsichtlich ihres Beitrags zur europäischen Dimension des ganzen Projektes analysiert.
- Die Empfehlungen des Koordinators über eine mögliche EU-Kofinanzierung erfolgen gemäß den Grundsätzen des Subsidiaritätsprinzips. Analysiert wird also der Beitrag des jeweiligen Streckenabschnittes zur Realisierung des europäischen Projektes und zum Ziel der entsprechenden europäischen Politik, eine durchgehende Eisenbahnachse von Paris bis Bratislava zu realisieren.
- Lokale Entscheidungen wie zum Beispiel der Anschluss der U-Bahn oder die Gestaltung des Bahnhofgeländes, regionale Entscheidungen wie die Frage nach dem Anschluss und der Anbindung der S-Bahn und nationale Entscheidungen wie zum Beispiel die Fernverbindungen oder das Planfeststellungsverfahren für Neubaustrecken sollen alle - so weit wie möglich - in Betracht gezogen werden. Allerdings gehören diese Entscheidungen nicht alle zur europäischen Dimension des Projektes.
- Mit Blick auf die europäische Dimension des Projektes sollte zwischen der neu zu realisierenden Strecke Stuttgart-Ulm und den ausschließlich nahverkehrsbedingten

und städtebaulichen Maßnahmen, wie zum Beispiel dem Bahnhofsgebäude und der neuen S-Bahn mit der Station Mitnachtstraße, unterschieden werden. Bislang gehören zum Projekt "Stuttgart 21" sowohl die Fernverbindung Stuttgart-Ulm als auch die genannten lokalen Aspekte. Für die durchgehende Eisenbahnachse "Paris-Bratislava" ist allerdings nur die Fernverbindung Stuttgart-Ulm von Belang.

- Wichtig ist weiter, dass die Strecke Stuttgart-Ulm als Gesamtprojekt betrachtet und als eine Einheit gebaut wird: Sollte nur einer der beiden Abschnitte (Stuttgart-Wendlingen oder Wendlingen-Ulm) realisiert werden, ergeben sich mit Blick auf die Beseitigung der Engpässe keine zufrieden stellenden Ergebnisse. Wenn nur Wendlingen-Ulm gebaut wird, dann müssen die Züge auch weiterhin ins Neckartal hinunter, wo Engpässe bestehen zwischen Esslingen-Bad Cannstatt und dem Stuttgarter Hauptbahnhof. Der Stuttgarter Hauptbahnhof selbst ist ein weiterer Engpass. Aber auch dann, wenn nur Stuttgart-Wendlingen realisiert werden würde, müssten die Züge wieder das Filstal hinunter und die Geislinger Steige überwinden, wo der andere große Engpass besteht.
- Äußerst wichtig ist aber in jedem Fall auch, dass der Stuttgarter Flughafen an die Eisenbahnachse angebunden wird, und sich dadurch die Chancen der Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene deutlich steigern. Im Investitionsrahmenplan des Bundes bis 2010 wird die Anbindung der Flughäfen grundsätzlich als prioritär bezeichnet, der Stuttgarter Flughafen wird aber nicht erwähnt.
- Der europäische Koordinator empfiehlt vor diesem Hintergrund der Kommission eine EU-Förderung für den Abschnitt Stuttgart-Ulm, der als Gesamtprojekt zu betrachten und als eine Einheit zu planen und zu bauen wäre. Diese Förderung soll nicht die lokalen Aspekte mit einbeziehen, sondern nur die Bestandteile des Projekts, die einen Beitrag zur europäischen Dimension des Projekts leisten, den Engpass durch Realisierung einer durchgehenden Eisenbahnachse von Paris bis Bratislava mit ausreichenden Kapazitäten zu beseitigen. Gemäß den Grundsätzen des Subsidiaritätsprinzips sollten rein lokale Komponenten mit den Mitteln der TEN-V nicht gefördert werden.

1. AKTUELLE LAGE DES ABSCHNITTS STUTTGART-ULM

Die heutige Strecke verläuft von Stuttgart durch das Neckartal via Esslingen-Plochingen und von dort durch das Filstal via Göppingen nach Geislingen. Dort überwindet man über die Geislinger Steige den Höhenunterschied auf die Schwäbische Alb. Der letzte Teil der Strecke führt bis ins Donautal nach Ulm.

Die heutige Strecke ist aus mehreren Gründen ein **Engpass** geworden:

- Die Kapazitäten sind völlig ausgeschöpft; zusätzlicher Verkehr ist nicht mehr möglich.
- Die bestehende Linie ist technisch überholt: Auf der Geislinger Steige fahren die Züge mit maximal 70 km/h hoch auf die Schwäbische Alb; lediglich bei Alpenquerungen ist die Höchstgeschwindigkeit derart niedrig.
- Die Beseitigung dieses Engpasses würde wichtige Netze beiderseits des Engpasses verknüpfen. Von Westen her sind mit dem Bau der Hochgeschwindigkeitslinie Mannheim-Stuttgart neue Kapazitäten geschaffen

worden. Auch zur anderen Seite wird die Linie bei Ulm/Neu Ulm und zwischen Augsburg und München ausgebaut. Bald wird es von Paris bis Stuttgart eine durchgehende Hochgeschwindigkeitsstrecke geben, ab Stuttgart geht es dann aber nicht mehr entsprechend weiter.

- Ein Ausbau dieses Engpasses durch Erweiterung der bestehenden Strecke mit neuen Gleisen ist schwierig, da das Tal dicht besiedelt ist.

Stuttgart-Ulm ist ein wesentlicher Teilabschnitt des vorrangigen TEN-Projektes "Paris-Straßburg-Stuttgart-Wien-Bratislava". Ohne Beseitigung dieses Engpasses wird eine große Lücke in dieser zentraleuropäischen Ost-West-Verbindung bestehen bleiben.

2. TRASSENVARIANTEN

Über den Abschnitt Stuttgart-Ulm wurden seit mehr als 20 Jahren Studien durchgeführt. Seit Anfang der achtziger Jahre bemüht man sich um eine Beseitigung dieses Engpasses.

Zuerst ist eine Neubaustrecke von Plochingen nach Günzburg vorgeschlagen worden. Diese erste Variante im Bundesverkehrswegeplan 1985 wurde gleich mit dem Vorbehalt „weitere Betrachtungen notwendig“ belegt. Dies hing damit zusammen, dass diese Variante (1) keine Lösung bot für den veralteten Kopfbahnhof von Stuttgart, der entweder beseitigt oder modernisiert werden sollte, (2) die Strecke zwischen Stuttgart und Plochingen nicht inbegriffen war und (3) Ulm abgehängt würde. In den darauf folgenden Jahren sind viele Alternativen und Trassenvarianten geprüft worden. Der Gedanke einer integrierten Lösung wurde aufgegriffen und weiter verfolgt. Diese integrierte Lösung hat sich letztendlich auch durchgesetzt.

Die Teilprojekte "Stuttgart 21" und "Wendlingen-Ulm" haben bis heute nahezu alle Verfahren nach den deutschen Planungsgesetzen durchlaufen. Dieser geplante neue Verlauf der Strecke Stuttgart-Ulm soll direkt über einen neuen Durchgangsbahnhof in Stuttgart und durch einen Tunnel auf die sog. „Filderebene“ hinauf führen und dort den Flughafen und die neue Messe direkt anbinden. Ein neuer Bahnhof am Flughafen soll die Anbindung weiterer Eisenbahnlinien ermöglichen. Von dort aus soll die Neubaustrecke entlang der Autobahn A8 (E52) bis unmittelbar vor Ulm führen. Sie quert die Natura-2000-Schutzgebiete der Schwäbischen Alb weitgehend in Tunnellagen. Ein weiterer Tunnel ermöglicht den direkten Zugang zum Ulmer Hauptbahnhof. Das Raumordnungsverfahren für diesen Verlauf wurde bereits Ende der neunziger Jahre durchgeführt und seit 2001 wurden schon für mehrere Abschnitte Planfeststellungsverfahren eingeleitet und teilweise abgeschlossen.

Im Verlauf der Planungen sind immer wieder Varianten für die Streckenführung geprüft worden. Zwei der Varianten für die neue Trasse, die hier erwähnt werden sollen und die als Alternativen für die geplante Trasse in Betracht kommen könnten, sind die Modernisierung des bestehenden Kopfbahnhofes und der Bau eines neuen Hauptbahnhofes am Rosensteinpark.

Für beide Varianten gilt, dass man nach Ausfahrt aus der Stadt und der Agglomeration von Stuttgart noch durch einen neu zu bauenden Tunnel auf die Filderebene hinauf muss. Die Anbindung des Flughafens sollte dann auf der Filderebene über eine Kurve ermöglicht werden. Dadurch würden aber Flughafen

und Messe nicht mehr direkt entlang der durchgehenden Linie liegen. Dies wäre ein großer Nachteil. Es entstünde so noch ein zweiter Kopfbahnhof, weil die Züge nochmals die Fahrtrichtung wechseln müssten (was für die Reisenden sicher nicht als bequem bezeichnet werden kann). Auch der große Vorteil einer direkten Verbindung zwischen Stadtmitte und Flughafen innerhalb von acht Minuten ginge dadurch verloren.

Die Variante der Modernisierung des Kopfbahnhofes würde weitere Probleme mit sich bringen: Der Kopfbahnhof hat ein umfangreiches Vorfeld, das große Höhenunterschiede zwischen den verschiedenen Gleisen aufweist. Diese Höhenunterschiede sind zum Teil auch „künstlich“ gestaltet worden: Sie bestehen zum Teil aus umfangreichen Überwerfungsbauwerken. Die Modernisierung dieser Infrastruktur darf nicht unterschätzt werden: Die Arbeiten wären kostenintensiv und würden lange andauern und schwierig sein, weil gleichzeitig der Bahnbetrieb weitergeführt werden müsste. Die Beibehaltung des Kopfbahnhofes würde zudem bedeuten, dass die Züge, auch wenn keine Lokomotivwechsel mehr nötig sind, dennoch länger Halt machen und die ganze Einfahrtstrecke auch wieder hinausfahren müssten.

Ein weiterer kritischer Punkt sind die Gleise, die aus der Region in Richtung zum jetzigen Kopfbahnhof führen. Aus Norden und Osten kommen viermal zwei Gleise. Diese werden in Bad Cannstatt auf zwei Gleise zusammengeführt. Dies stellt heute einen großen Engpass dar. Dieser Engpass würde bei einem Durchgangsbahnhof mit zusätzlichem Ringverkehr nicht mehr bestehen. Bei Erhalt des Kopfbahnhofes müsste dieser Engpass ebenfalls beseitigt werden.

Diese Varianten sind gemäß deutscher Gesetzgebung schon in der Vergangenheit geprüft worden. Auch jetzt werden immer noch verschiedene mögliche Alternativen geprüft und bewertet. Es wäre wichtig, dass sich alle Behörde an der Untersuchung der Varianten beteiligen und entsprechend informiert werden, um zu einem Ergebnis zu kommen. Sollte man sich für eine andere Variante entscheiden sollten aber auch die gesamtwirtschaftlichen Kosten und insbesondere die Kosten für die Studien, des Planfeststellungsverfahrens und die Ausführung der Arbeiten im Betrieb nicht aus den Augen verloren werden. Auch die möglichen Auswirkungen einer Direktanbindung des Flughafens (Verlagerungspotenzial, CO₂-Reduzierung etc.) sollten in die Planungen mit einbezogen werden.²

Abschließend sei noch darauf hingewiesen, dass sich der Europäische Koordinator weder für die eine oder andere Variante ausspricht, sondern lediglich das Ergebnis der deutschen Verfahren und Entscheidungen analysieren wird. Entscheidend ist, dass die Strecke Stuttgart-Ulm in ihrer europäischen Dimension als Gesamtprojekt betrachtet wird und als eine Einheit geplant und gebaut wird, um die durchgehende Eisenbahnachse von Paris bis Bratislava zu realisieren.

² In den Planfeststellungsverfahren und in der gerichtlichen Überprüfung dieser Verfahren wurde das Konzept „Stuttgart 21“ und NBS Wendlingen - Ulm bestätigt. Bund, Land und die beteiligten regionalen Körperschaften haben sich am 19.7.2007 für die Realisierung dieses Konzepts entschieden.

3. EU-UNTERSTÜTZUNG

Gemäß der endgültigen Mehrjahresplanung 2007-2013 sind etwa 8 Milliarden Euro für die TENs reserviert worden. Davon werden ungefähr 5 Milliarden Euro für die 30 vorrangigen Projekte zur Verfügung stehen. Die Kommission hat gegenüber Parlament und Rat sehr deutlich gemacht, dass die erste Priorität den grenzüberschreitenden Strecken zukommt. Darüber hinaus sollen bestehende Engpässe beseitigt werden. Es ist also mit Blick auf die zur Verfügung stehenden Mittel klar, dass sehr solide Argumente für eine gemeinschaftliche Finanzierung vorgebracht werden müssen.

Der Koordinator gibt eine Empfehlung ab für die von ihm betreuten Projekte, welche Abschnitte aus seiner Sicht prioritär behandelt und bald realisiert werden sollten. Die Strecke Stuttgart-Ulm ist im Tätigkeitsbericht 2005-2006 des Koordinators als Engpass definiert worden. Der Koordinator hat damals für eine EU-Förderung von 10% plädiert. Dies würde bei den erheblichen Kosten dieses Projektes einen substantiellen Beitrag darstellen und die EU-Förderung wird für die Frage der baldigen Realisierung der Strecke Stuttgart-Ulm von großer Bedeutung sein.

Gleichzeitig hat der Koordinator in seinem Bericht erwähnt, dass die Verhandlungen über die neue Finanzierungsverordnung noch laufen. Auch die weiteren administrativen Verfahren sind noch nicht durchlaufen und die öffentliche Ausschreibung für die Periode 2007-2013 ist noch abzuwarten. Daher ist es zu diesem Zeitpunkt überhaupt nicht möglich, eine konkrete Summe für irgendein Projekt zu benennen oder zu reservieren. Abschließend soll in diesem Zusammenhang nochmals darauf hingewiesen werden, dass eine baldige Realisierung der Strecke Ulm-Stuttgart einen wesentlichen Schritt in Richtung einer durchgängigen Eisenbahnachse Paris-Bratislava darstellt und einen sehr positiven Effekt für die Fertigstellung der gesamten Achse entfalten würde.

4. VORTEILE DES VOLLSTÄNDIGEN AUSBAUS

Unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Untersuchungen der verschiedenen Trassenvarianten sollen abschließend die wichtigsten Vorteile der Engpassbeseitigung aufgeführt werden:

- Stuttgart-Ulm ist momentan der gravierendste Engpass des vorrangigen Projektes "Paris-Straßburg-Stuttgart-Wien-Bratislava". Die Höhenunterschiede zwischen Stuttgart, der Filderebene, der Schwäbischen Alb und Ulm können nur durch erhebliche Tunnelbauten beseitigt werden. Nur dadurch kann PP17 eine durchgehende und völlig ausgebaute Linie werden.
- Die Kapazitäten der heutigen Linie sind völlig ausgeschöpft. Die neue Verbindung Stuttgart-Ulm ist schon heute notwendig. Die neue Linie schafft diese Kapazitäten.
- Die technische Ausstattung der heutigen Linie ist überholt; 70 km/h ist für eine Hochleistungsverbindung im TEN-Netzwerk ein absoluter Negativrekord. Die neue Linie kann dies positiv ändern.

- Die neue Linie wird nicht nur einen großen Zeitgewinn für internationale Fahrgäste mit sich bringen. Sie wird auch ein wesentlicher Bestandteil des süddeutschen Hochgeschwindigkeitsnetzwerks sein und darüber hinaus die Verbindungen zwischen dem Rheintal, Baden-Württemberg und Bayern deutlich verbessern.
- Die neue Linie wird auch regionale Vorteile schaffen, insbesondere einen Zeitgewinn für viele Zubringerlinien aus der Region Stuttgart und aus dem Land Baden-Württemberg. Bestimmte Verbindungen bestehen heute gar nicht oder erfordern große Umwege wie z. B. Ulm-Flughafen oder Reutlingen-Stuttgart.
- Die Attraktivität dieser Verbindungen wird dazu beitragen können, dass es zu einer effektiven Verlagerung von der Straße auf die Schiene kommen wird. Dieser Nutzen sollte in die Berechnungen mit einbezogen werden: weniger CO₂, weniger Feinstaub, weniger Energieverbrauch.
- Besonders die direkte Anbindung des Flughafens hat Auswirkungen, die weit über das Land Baden-Württemberg hinausgehen. Dies ergibt auch wieder positive Umwelteffekte.
- Die Überlastung der Autobahn A8 (E52) von Karlsruhe bis München und von vielen weiteren Bundesstraßen entlang dieser Strecke wird deutlich verringert werden. Die zusätzlichen Kapazitäten der Linie können auch für den Güterverkehr genutzt werden und sich ebenfalls positiv auf die Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene auswirken.
- Der Aufstieg auf die Schwäbische Alb in Tunnellage wird in Zusammenhang mit der Verlagerung auf die Schiene eine positive Auswirkung auf die Natura-2000-Schutzgebiete haben.

ANNEXE V

Tableau : sections, aménagement, distance, mise en service, temps de parcours, coûts projetés

Section	Type	Km	Date de mise en service	Temps de parcours actuel	Temps de parcours projeté	Projection coûts futurs recueillie par M. Balázs
Paris-Baudrecourt	LGV (ligne grande vitesse)	365	2007	240 min	140 min (1ere phase); 110 min (2e phase)	
Baudrecourt-Vendenheim	LGV	100	2015			2052 M€
Gare Strasbourg-Pont de Kehl	LA (ligne aménagé, 160 km/h)	15	2010	54 min	25 min (incl. courbe aménagée à Appenw. et tunnel à Rastatt ; à vérifier)	150 M€
Pont de Kehl	LA (160 km/h)	150	2010			
Pont de Kehl-Appenweier	LA (200 km/h)		2010			
Appenweier-Karlsruhe	LGV		En service, à part passage Rastatt			
Karlsruhe-Stuttgart	LGV		En service	42 min	42 min	Réalisé (tunnel Rastatt) réalisé
Stuttgart-Wendlingen)	LGV	86,6 ligne nouvelle/ 91 ligne actuelle	2019/20	54 min	28 min	2800 M€
Wendlingen-Ulm	LGV		2019/20			2000 M€
Ulm-Augsburg	LA (200 km/h)	94	2015	41 min	28 min (à vérifier)	159 M€ (third track)
Augsburg-München	LA (230 km/h)	62	2008/10	37 min	18 min (à vérifier)	490 M€
München-Mühldorf-Freilassing	LA (160 km/h)	141	2015	82 min	62 min	BVWP : 726 M€
Freilassing-Salzburg	LA (160 km/h)		2009			160 M€ (+ 80 M€ gare de Salzburg)
Salzburg-Attnang	LA (160 km/h)	121	2013	77 min	70 min	600 M€
Attnang-Wells	LA (160 km/h)		2011			
Wells-Linz	LA (160 km/h)		2015			
Linz-St. Pölten	LA (160 km/h)	130	2013	63 min	45 min	610 M€
St. Pölten-Wien	LA (160 km/h)	61 ligne actuelle/ 44 ligne nouvelle	2013	41 min	25 min	2200 M€ (y compris Lainzer tunnel)

Section	Type	Km	Date de mise en service	Temps de parcours actuel	Temps de parcours projeté	Projection coûts futurs recueillie par M. Balázs
Wien	Nouvelle gare centrale		2013	40 min	0	490 M€
Wien-Bratislava	LA (160 km/h)	65 ligne nord/ 80 ligne sud	2011/2013	70 ligne nord/ 55 ligne sud	35 ligne nord/ 55 ligne sud	490 M€ (AT) + 462 M€ (SK)
Total		1382 km		841 min (14h01)	488 min (08h08)	13469 M€



**PRIORITY
AXIS N° 17
July 2007**

Trans-European Transport Network
Priority Projects

RAILWAY AXIS PARIS-STRASBOURG-STUTTGART-WIEN-BRATISLAVA

Bottlenecks and cross-border sections



© EuroGeographics 2007 for the administrative boundaries
Cartography: DG TREN, 23/08/2007

