



RAPPORT ANNUEL D'ACTIVITE

2006 - 2007

PÉTER BALÁZS

Coordonnateur européen

PROJET PRIORITAIRE No 17

**« Axe ferroviaire
Paris-Strasbourg-Stuttgart-Vienne-Bratislava »**

Bruxelles

19 Juillet 2007

Les points de vue exprimés dans ce rapport sont ceux du Coordonnateur européen et n'engagent pas la position officielle de la Commission européenne

La rédaction de ce rapport a été achevée le 19 juillet 2007

TABLE DES MATIÈRES

Résumé

1.	SECTIONS TRANSFRONTALIÈRES	4
1.1.	Gare centrale de Strasbourg - Pont de Kehl - Appenweier	4
1.2.	Munich-Mühldorf-Freilassing-Salzburg	5
1.3.	Vienne-Bratislava	6
2.	GOULETS D'ETRANGLEMENT	7
2.1.	Baudrecourt-Vendenheim.....	7
2.2.	Stuttgart-Ulm.....	7
2.3.	St. Pölten-Vienne.....	8
3.	CALENDRIER ET FINANCEMENT : PROJECTIONS.....	8
3.1.	Calendrier	8
3.2.	Financement	8
3.2.1.	Les sections à cofinancer.....	8
3.2.2.	Les observations spécifiques aux sections proposées	9
3.2.3.	Etat d'avancement du projet.....	10
3.2.4.	Budget pour le Réseau transeuropéen de transport	10
4.	AUTRES ACTIVITES 2006 – 2007.....	11
5.	CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS	12

Annexe I : Déclaration des Ministres des Transport du 9 juin 2006

Annexe II : Déclaration de soutien du 14 juin 2006

Annexe III : Analyse Munich-Mühldorf-Freilassing-Salzburg

Annexe IV : Analyse Stuttgart-Ulm

Annexe V : Tableau: calendrier et coûts projetés

Annexe VI : Carte PP 17, Paris Bratislava, sections à cofinancer

Résumé

Le rapport d'activité 2006-2007 dresse un **constat positif** concernant l'avancement et les progrès du projet prioritaire 'Paris-Strasbourg-Stuttgart-Vienne-Bratislava'.

En premier lieu, cette année a été marquée par l'ouverture de la LGV Est européenne (le 15 mars 2007), suivie par la **mise en service du TGV Est européen** (le 10 juin). Après un mois de fonctionnement, un million de personnes ont déjà emprunté cette nouvelle infrastructure. Le coordonnateur était à bord du premier TGV régulier qui relie désormais Paris à Stuttgart en trois heures et demie.

Cette deuxième année d'activité intense a permis d'aboutir à la **signature de plusieurs accords importants**:

- la signature d'une première Convention de financement pour la deuxième phase de la LGV Est européenne entre M. Perben, Ministre français des Transports, RFF et les collectivités territoriales concernées;
- la signature d'un Traité bilatéral entre le Ministre allemand des Transports, M. Tiefensee, et le Ministre autrichien des Transports, M. Faymann, concernant la section transfrontalière Munich-Salzburg et en particulier le pont sur le Saalach;
- la signature d'un Traité bilatéral entre le Ministre slovaque des Transports, M. Važny, et le Ministre autrichien des Transports, M. Faymann, concernant la section transfrontalière Vienne-Bratislava;
- la signature d'un Accord de financement concernant la section Stuttgart-Ulm, entre M. Tiefensee, Ministre allemand des Transports, DB AG et les collectivités territoriales concernées.

En outre, le coordonnateur a participé au lancement de travaux (à Ampfing-Mühldorf et à Vienne), à des conférences (notamment à Munich et à Nancy), et a rédigé des analyses détaillées sur des sections spécifiques (Stuttgart-Ulm, Munich-Salzburg). Le coordonnateur a également entretenu une correspondance avec toutes les parties impliquées dans ce projet prioritaire afin de pouvoir suivre de près les développements et de transmettre son point de vue. Force est de constater que cette deuxième année d'activité donne une suite positive à la première année. Le coordonnateur salue l'implication de tous les partenaires et notamment les efforts considérables des Etats membres, en premier lieu des Ministres des Transports.

Le premier rapport d'activité avait déjà mis en évidence que cette ligne ferroviaire avance réellement et peut être réalisée en très grande partie **d'ici 2015**. Deux séries d'engagements avaient conforté cette analyse:

- une déclaration d'intention adoptée par les quatre Ministres des Transports français, allemand, autrichien et slovaque le 9 juin 2006 à Luxembourg (Annexe I);
- une déclaration de soutien adoptée par les collectivités territoriales concernées par la ligne Paris-Strasbourg-Stuttgart-Vienne-Bratislava, ainsi que par les autres acteurs le long de cette ligne, tels que les chambres de commerce, les sociétés de chemin de fer, des représentants des milieux industriels, des universités ou encore des associations militant pour la réalisation de cette ligne (Annexe II). La vaste liste des signataires de la déclaration de soutien montre très clairement que la construction de la ligne Paris-

Strasbourg-Stuttgart-Vienne-Bratislava dans son intégralité dans les meilleurs délais est portée par une très forte volonté politique et économique au niveau local et régional le long de la ligne.

Dans le premier rapport d'activité 2005-2006 du 13 septembre 2006, **six sections** avaient été identifiées comme essentielles:

- **Trois sections transfrontalières:**
 - Strasbourg-Kehl-Appenweier
 - Munich-Salzburg
 - Vienne-Bratislava
- **Trois goulets d'étranglement:**
 - Baudrecourt-Vendenheim (Vosges)
 - Stuttgart-Ulm (Jura Souabe)
 - St. Pölten-Vienne (Wienerwald)

Le rapport 2005-2006 avait également constaté que pour deux de ces six sections un progrès notable avait déjà été réalisé. Ainsi, un traité bilatéral a été signé le 14 mars 2006 entre la France et l'Allemagne pour la section transfrontalière Strasbourg-Kehl-Appenweier. En Autriche, les travaux visant à la résorption du goulet d'étranglement St. Pölten-Vienne sont en cours et progressent rapidement.

Lors de l'année 2006-2007, les activités se sont donc concentrées sur les quatre autres sections identifiées dans le premier rapport annuel. Ce rapport 2006-2007 analyse de façon succincte les activités du coordonnateur et en particulier les progrès accomplis pour chacune de ces sections.

1. SECTIONS TRANSFRONTALIÈRES

1.1. Gare centrale de Strasbourg - Pont de Kehl - Appenweier

- Sur le territoire français, cette section est financée au titre de la première phase de la LGV Est européenne. Le financement de la section Gare de Strasbourg-Pont de Kehl est donc assuré. Sur le territoire allemand, cette section est incluse dans la programmation des infrastructures et devrait être opérationnelle en 2010.
- Un traité bilatéral relatif à la construction d'un nouveau pont sur le Rhin a été signé le 14 mars 2006 par les Ministres des Transports français et allemand. Il est prévu de construire un pont à deux voies sous maîtrise d'ouvrage allemande. Ce pont permettra une vitesse de 160 km/h et offrira des capacités accrues en vue de nouvelles offres internationales et régionales. Il contribuera également à faciliter la navigation sur le Rhin. Les études détaillées ont été approuvées le 11 juin 2007. La construction du pont débutera au printemps 2008 et s'achèvera en 2010.
- La gare de Strasbourg est en travaux pour se transformer encore davantage en pôle intermodal. Elle sera entièrement réalisée en octobre 2007.
- La section entre la gare de Strasbourg et le Pont de Kehl sera aménagée d'ici 2010 pour permettre d'atteindre une vitesse de 160 km/h.

- La section Kehl-Appenweier sera aménagée pour permettre une vitesse commerciale allant jusqu'à 200 km/h. L'élimination de trois passages à niveau est prévue. Les études détaillées n'ont pas encore été approuvées.
- Des discussions et des études sont en cours pour la courbe d'Appenweier, où cette section rejoint la ligne Bâle-Karlsruhe. Le maintien de la courbe actuelle, étroite et à niveau, et qui impose donc une vitesse limitée, réduirait à néant tout le gain de temps sur cette section et en restreindrait la capacité (saut de mouton à construire). L'évolution de ce projet et la consultation de toutes les parties concernées méritent de faire l'objet d'une attention particulière.

1.2. Munich-Mühldorf-Freilassing-Salzburg

- Le coordonnateur a rédigé une analyse détaillée qui, au mois de février 2007, a été envoyée à toutes les parties impliquées. Cette analyse a mis en avant que la section entre Munich et Freilassing devra être traitée dans son intégralité et que les travaux ne devront donc pas se limiter à une partie de cette section, à savoir les relations entre la ville de Munich et la région de Mühldorf. Les retombées de ces investissements pour les trains internationaux seraient très réduites en l'absence d'une approche intégrale, et notamment d'électrification de la ligne. Un cofinancement communautaire ne produirait, dans cette hypothèse, que peu d'effet pour le PP 17 même. Cette approche intégrale semble être adoptée désormais par les autorités allemandes. Le coordonnateur a mis en avant cette approche à plusieurs occasions, entre autres lors du lancement des travaux à Ampfing, le 19 avril 2007. L'intégralité de la section, y compris l'électrification, pourrait être réalisée d'ici 2015.
- Cette analyse a constitué la base d'un second document, concerté entre toutes les autorités concernées et rendu public lors d'une Conférence tenue à Munich, le 20 avril 2007. Les deux documents se trouvent en annexe III. La Conférence a porté une attention particulière à l'interconnexion des projets prioritaires 'Paris-Bratislava' et 'Berlin-Palermo'.
- La possibilité d'une interconnexion directe avec l'aéroport de Munich a été analysée avec les différentes parties impliquées (Bund, Land, DB AG, Ville de Munich, aéroport de Munich). Toutes les parties se rallient à une telle interconnexion via les deux sections que constituent le 'Walpertskirchner Spange' et le 'Erdinger Ringschluss'. Le coordonnateur a salué ce consensus, qui est une condition importante pour continuer le travail sur l'interconnexion des aéroports le long de cette ligne ferroviaire dans l'objectif de contribuer au transfert modal.
- La construction d'une troisième voie entre Freilassing et Salzburg nécessite des travaux concernant le pont sur le Saalach, rivière qui constitue la frontière entre l'Allemagne et l'Autriche. A cet effet, un traité bilatéral a été signé par les Ministres des Transports allemand, M. Tiefensee, et autrichien, M. Faymann, le 10 juin 2007 à Vienne. Ce traité permettra d'entamer les études nécessaires, y compris les analyses d'impact sur l'environnement, pour la construction du pont sur le Saalach.

Les travaux pour la troisième voie à partir de la gare de Salzbourg avancent bien.

1.3. Vienne-Bratislava

- Le 11 juillet 2007, les Ministres des Transports autrichien, M. Faymann, et slovaque, M. Važny, ont signé un traité bilatéral et une 'Lettre d'intention' qui fixent les modalités de la coopération transfrontalière pour cette section.
- Le traité bilatéral concerne la réalisation d'une liaison Vienne-Bratislava, qui partira de la nouvelle gare centrale de Vienne et reliera, via Schwechat, l'aéroport de Vienne, Petržalka et les gares de Filiálka et Predmestie. Une connexion avec l'aéroport de Bratislava est également prévue. Les travaux se réaliseront entre 2007 et 2015.
- La 'Lettre d'intention' prévoit une coopération pour la ligne ferroviaire entre Vienne et Bratislava par Marchegg et Devínska Nová Ves qui devrait aboutir à la signature d'un deuxième traité bilatéral en octobre 2007.
- A Vienne, la construction du Lainzer Tunnel (11 km de long) et d'une nouvelle gare centrale permettra de réaliser une ligne ferroviaire continue. Actuellement, la ligne ferroviaire aboutit à une gare de tête ('Westbahnhof'), il faut prendre les transports locaux pour rejoindre d'autres gares de tête ('Süd- et Ostbahnhof') afin d'être en mesure de poursuivre son voyage. Ce trajet prend au moins 40 minutes. La résorption de ce goulet d'étranglement va accroître sensiblement l'attractivité de la ligne et contribuer directement au transfert modal.
- La position du coordonnateur européen reste identique à celle déjà exprimée dans des situations similaires, telle qu'à Stuttgart ou Salzbourg notamment. Un éventuel cofinancement communautaire ne pourra concerner la construction de la gare même. Tout au plus pourront être cofinancés les coûts directement liés à la réalisation de la ligne elle-même, c'est-à-dire la voirie ferroviaire, ('Schienenanteil'). La tâche du coordonnateur est de promouvoir la réalisation d'une ligne complète entre Paris-Bratislava. Compte tenu des moyens limités disponibles au titre du budget communautaire consacré au développement du réseau transeuropéen de transport, les gares et toutes les autres infrastructures accompagnantes doivent être prises en charge par les seules autorités locales, régionales ou nationales.

2. GOULETS D'ETRANGLEMENT

2.1. Baudrecourt-Vendenheim

- Le 24 janvier 2007, une première Convention de financement d'un montant de 94 million € a été signée par M. Perben, Ministre français des Transports, RFF et les collectivités territoriales concernées, afin de pouvoir engager les travaux préparatoires pour la deuxième phase de la LGV Est européenne. Cet accord devrait permettre de lancer les travaux de cette deuxième phase entre Baudrecourt en Lorraine jusqu'à Vendenheim près de Strasbourg en 2009. La fin des travaux est prévue en 2013 et la mise en service en 2014.
- La deuxième phase permettra de gagner une demi-heure sur le trajet parcouru (100 km environ). En outre, la nouvelle ligne permettra de gagner des capacités qui manquent actuellement en raison d'une utilisation très intense de la ligne existante où affluent trains (inter)nationaux, trains régionaux et trains de fret.
- La mise au point d'un accord pour le financement de l'ensemble des travaux de cette deuxième phase constitue une priorité pour l'année 2007-2008.
- La première phase a été mise en service le 10 juin 2007. Les gains de temps et le niveau de service ont amené un million de passagers à l'emprunter dès le premier mois d'exploitation, avec des taux d'occupation très élevés. Mais force est de constater que les liaisons Allemagne-France peuvent encore être renforcées. Des liaisons directes entre des villes de province situées de part et d'autre de la frontière ont été supprimées et pourraient être utilement améliorées, soit à travers des dessertes directes, soit à travers davantage de liaisons indirectes moyennant un maillage fort avec les trains régionaux.

2.2. Stuttgart-Ulm

- Le coordonnateur a porté une attention particulière à ce goulet d'étranglement qui concentre l'essentiel des difficultés topographiques situées sur la ligne Paris-Bratislava et renchérit le coût moyen par kilomètre de cette section. Il a rédigé une analyse spécifique sur cette section qui se trouve en annexe IV.
- L'analyse souligne la nécessité de réaliser la section Stuttgart-Ulm dans sa totalité. Il convient de relever que le nom de 'Stuttgart 21' prête à confusion. Il est utilisé habituellement pour désigner le projet de nouvelle gare centrale de Stuttgart, alors que ce nom recouvre également la nouvelle section s'étendant de la nouvelle gare de transit souterraine, à l'aéroport et à Wendlingen. 'Stuttgart 21' et 'Wendlingen-Ulm' constituent ensemble une nouvelle ligne à grande vitesse, comprenant d'importants tunnels à réaliser qui permettront de résorber les deux barrières physiques que constituent la

montée depuis le vallon encaissé où se situe Stuttgart au plateau connu sous le nom « Filderebene » jusqu'au « Schwäbische Alb ».

- Ce projet, une fois réalisé dans sa totalité, permettra de gagner beaucoup de temps, de créer de nouvelles capacités, de contribuer au transfert modal à travers l'attractivité des nouvelles liaisons. Une nouvelle gare sera construite près de l'aéroport, permettant également une meilleure connexion avec d'autres lignes de chemin de fer. Les liaisons internationales profiteront de cette nouvelle section, mais également les dessertes régionales.
- Comme pour la nouvelle gare centrale de Vienne, tous les aspects locaux, tel que le réaménagement des transports urbains et la nouvelle gare, doivent être financés par les autorités locales, régionales et nationales; l'intervention communautaire se concentrera sur la réalisation de la ligne Paris-Bratislava; la section Stuttgart-Ulm fait partie de cette ligne et peut être cofinancée, mais sans ces aspects locaux.
- Un accord de financement a été arrêté le 19 juillet 2007 entre M. Tiefensee, Ministre allemand des Transports, DB AG et les collectivités territoriales concernées. Aux termes de cet accord, la section Stuttgart-Ulm pourrait être réalisée d'ici 2019. Une partie des travaux sera réalisée après 2013, lors des prochaines perspectives financières.

2.3. St. Pölten-Vienne

- Cette section progresse rapidement. Les travaux de génie civil sont achevés pour des parties importantes de cette section. Le tunnel sous le Wienerwald progresse rapidement, les deux galeries devraient être percées début septembre 2007. Ce goulet d'étranglement sera donc résorbé, ce qui permettra d'accroître sensiblement la capacité de la ligne, d'augmenter la vitesse et de gagner un temps considérable sur cette brève distance, notamment grâce au tunnel sous le massif du Wienerwald. La section sera réalisée entièrement d'ici 2013.

3. CALENDRIER ET FINANCEMENT : PROJECTIONS

3.1. Calendrier

Le calendrier des différentes sections du PP 17 est resté pratiquement inchangé par rapport aux prévisions indiquées dans le premier rapport annuel. La plupart des six sections identifiées devraient dès lors pouvoir être terminées d'ici 2015. Seule la section Stuttgart-Ulm ne pourra être finalisée qu'en 2019 (voir tableau en annexe V).

3.2. Financement

3.2.1. Les sections à cofinancer

Le coordonnateur recommande de concentrer le cofinancement communautaire sur les six sections identifiées dans ce rapport et le rapport d'activité précédent. Il est certain que d'autres sections

avancent également. Toutefois, dans un souci de concentrer les contributions communautaires afin d'obtenir un effet de levier, il conviendra d'éviter une distribution trop fine et sans effet notable.

En ce qui concerne les trois sections transfrontalières, des Traités bilatéraux ont été conclus. Le coordonnateur constate que des progrès considérables ont été réalisés et recommande un soutien communautaire pour chacune des trois sections transfrontalières. Ce soutien devrait être substantiel. Parmi les trois sections transfrontalières, la section Munich-Mühldorf-Freilassing-Salzburg est la plus difficile à réaliser et le soutien pour cette section, si elle remplit les conditions qui figurent ci-dessous, devrait être significatif.

En ce qui concerne les trois goulets d'étranglement, le coordonnateur constate un progrès réel et recommande donc un cofinancement communautaire. Parmi les trois goulets d'étranglement, la section Stuttgart-Ulm est la plus difficile à réaliser. Le soutien pour cette section, si elle remplit les conditions qui figurent ci-dessous, devrait être significatif.

3.2.2. *Les observations spécifiques aux sections proposées*

Pour les sections proposées, le coordonnateur émet les observations suivantes:

- Strasbourg-Kehl-Appenweier: le 11 juillet 2007, les études détaillées ('Planfeststellung') pour le Pont de Kehl ont été arrêtées et le permis de construire a été délivré. Les travaux pourront donc être lancés bientôt. Il conviendra de veiller à la solution qui sera adoptée pour la courbe d'Appenweier. Ainsi que le passage de Rastatt, cette solution devra prendre en compte la capacité future des deux projets prioritaires qui se rejoignent à cet endroit (PP 17 et 24).
- Munich-Mühldorf-Freilassing-Salzburg: dans l'analyse qui figure en annexe à ce rapport, le coordonnateur a souligné la nécessité d'adopter une approche intégrale pour cette section transfrontalière, y compris l'électrification de cette section. Si cette condition n'était pas suivie, un cofinancement communautaire ne pourrait être accordé dans la mesure où les aménagements ne produiraient qu'un effet très limité pour les trains internationaux.
- Vienne-Bratislava: la variante passant par les aéroports de Vienne et de Bratislava doit être préconisée car elle permet un transfert modal important. Le traité bilatéral signé le 10 juillet 2007 à Vienne prévoit cette option ainsi que les modalités de la coopération transfrontalière.
- L'avis du coordonnateur en ce qui concerne le financement des gares est clair: il ne pourra y avoir un cofinancement des projets

de gares. Comme indiqué ci-dessus, ces projets, tels que prévus à Vienne, Salzbourg, Stuttgart ou ailleurs, doivent être financés par les villes, régions et Etats membres eux-mêmes.

- Stuttgart-Ulm est le goulet d'étranglement le plus complexe et le plus coûteux de tout le projet prioritaire Paris-Bratislava. A l'exception des aspects locaux, ces travaux méritent un cofinancement fort. Avec la section transfrontalière Munich-Salzbourg, la résorption de ce goulet déterminera la possibilité de réaliser la ligne dans son intégralité. La réalisation de cette section aura pour effet de permettre d'engager ensuite les travaux sur la section Ulm-Augsburg et assurera ainsi l'interopérabilité de la ligne. Un cofinancement n'est envisageable que si l'ensemble de la section entière est aménagée, de façon à disposer d'une ligne continue entre Stuttgart et Ulm.
- Les deux autres goulets d'étranglement, Baudrecourt-Vendenheim et St. Pölten-Vienne devraient être résorbés d'ici 2013 et mis en service en 2014. Ils permettront des gains de temps de parcours d'une demi-heure chacun. Ils nécessiteront des investissements considérables. Un soutien communautaire plus élevé que le soutien communautaire accordé jusqu'ici (6%) est souhaitable.

3.2.3. *Etat d'avancement du projet*

La majeure partie du projet 'Paris-Bratislava' pourra être réalisée lors des perspectives financières en cours (2007-2013) comme le démontre l'état d'avancement – prometteur – des six sections prioritaires mises en avant par le coordonnateur. Pour ces sections, les études détaillées ont été réalisées ou sont en phase de conclusion, les analyses d'impact ont été faites et certaines sections sont déjà en travaux.

Le constat de l'avancement du projet pourrait constituer un critère utile lors des évaluations futures dans le cadre des décisions sur la répartition du budget restreint du Réseau Transeuropéen de Transport.

3.2.4. *Budget pour le Réseau transeuropéen de transport*

Le coût total de ce projet prioritaire s'élève à près de 23 milliards d'euros pour un trajet de 1382 km. Ce coût considérable n'est pas exceptionnel, si on le compare aux coûts des passages transalpins ou d'autres massifs montagneux.

Ce montant – pour un seul projet prioritaire – illustre l'ampleur des investissements nécessaires pour réaliser les 30 projets du réseau transeuropéen de transport.

Cela plaide pour un renforcement du budget communautaire dédié au développement du réseau transeuropéen de transport si l'Union européenne veut être en mesure de surmonter efficacement et rapidement les problèmes rencontrés pour la réalisation des sections

transfrontalières et des goulets d'étranglement, et disposer ainsi d'un véritable réseau. Ce constat est partagé par toutes les parties impliquées dans le projet 'Paris-Bratislava'. Le coordonnateur souhaite notamment faire référence à ce sujet au rapport de Mme Barsi-Pataky, adopté par le Parlement européen le 12 juillet 2007, qui met également en avant cette problématique.

Compte tenu de ses échanges lors de rencontres avec des représentants des Etats membres ou avec des députés au Parlement européen, le coordonnateur appelle à mener une réflexion à court terme qui pourrait produire des résultats lors de la révision budgétaire prévue pour 2009.

4. AUTRES ACTIVITES 2006 – 2007

Comme l'analyse précédente le démontre, les activités du coordonnateur se sont concentrées sur les six sections identifiées dans le premier rapport annuel d'activité. Il a fallu beaucoup d'attention et d'action pour coordonner et faire avancer ces sections. Plus de vingt missions ont été nécessaires pour aboutir aux résultats décrits dans ce rapport. La conférence organisée à Munich le 20 avril 2007 s'est inscrite dans cette perspective. Elle a été réunie à l'invitation du Maire de Munich, M. Ude, en étroite coopération avec les autorités bavaroises, représentées par le Ministre de l'Economie, Infrastructures, Transports et Technologie, M. Huber et l'Association 'Magistrale für Europa'. Cette conférence a dressé une analyse des projets prioritaires 'Berlin-Palermo' et 'Paris-Bratislava', qui se croisent à Munich. Un accent particulier a été mis sur le maillage et les effets 'réseau' qui se font sentir fortement en Bavière pour ces deux projets.

Une autre conférence, organisée à Nancy le 28 juin 2007, à l'invitation du Président de la Communauté urbaine du Grand Nancy, M. Rossinot, a abordé les aspects de l'aménagement de l'espace. Cette conférence a réuni les acteurs économiques, les représentants des collectivités territoriales et des scientifiques pour évoquer les questions relatives au développement des échanges le long de ces infrastructures, et les questions concernant l'insertion physique des infrastructures dans le paysage et notamment les nœuds intermodaux.

Une attention particulière a été consacrée aux gares, qui constituent un élément important pour l'intermodalité. Ce projet prioritaire relie en effet trois capitales métropoles (Paris, Vienne et Bratislava), trois capitales régionales (Strasbourg, Stuttgart et Munich) dont l'attractivité économique dépasse le seul cadre régional et de nombreuses villes avec des fonctions régionales importantes (Reims, Metz, Nancy, Karlsruhe, Ulm, Augsburg, Salzbourg, Linz et St. Pölten). Dans presque toutes ces villes, les gares sont en travaux pour devenir des nœuds intermodaux importants. Elles assureront l'interconnexion des transports locaux, régionaux et (inter)nationaux, et différents moyens de transport s'y rencontreront.

M. Vinck, coordonnateur européen pour l'ERTMS, a mis un accent particulier sur le besoin d'arrêter une norme européenne de signalisation afin de garantir une interopérabilité indispensable au bon fonctionnement du Réseau transeuropéen de transport. Le mandat du coordonnateur, d'une durée de quatre ans, permettra d'aborder plus largement les questions relatives à l'interopérabilité lors des deux prochaines années.

Il faut également souligner dans ce rapport les activités des deux grandes associations qui œuvrent depuis de longues années pour la réalisation de ce projet prioritaire, l'Association TGV Est européen, présidée par le Maire de Strasbourg, Fabienne Keller, et l'Association 'Magistrale für Europa', présidée par le Maire de Karlsruhe, Heinz Fenrich. Ces associations ont, au cours des deux années passées, soutenu les activités du coordonnateur de façon très constructive, à travers de multiples rencontres et conférences.

Lors de ses rencontres et travaux, le coordonnateur a également mis l'accent sur deux autres aspects, à savoir l'extension du Réseau transeuropéen de transport et la concurrence intermodale.

L'extension du Réseau transeuropéen de transport a fait l'objet de travaux détaillés du Groupe à Haut Niveau qui fut présidé par Mme De Palacio. Le rapport de ce Groupe trace les voies pour une possible révision de la Décision 2004/884 dans les années à venir. Ce sujet a été abordé à de multiples reprises lors des entretiens qu'a eus le coordonnateur. Celui-ci a toujours souligné que son mandat consiste à coordonner le projet prioritaire 'Paris-Bratislava'. Toutefois, le coordonnateur appelle l'attention sur le besoin de relier et mieux intégrer les nouveaux Etats membres, ainsi que les voisins de l'Union et les futurs voisins.

Le coordonnateur a été abordé à multiples reprises sur la question de la concurrence intermodale. Il considère que ce sujet mérite une réflexion approfondie. En effet, dans le cadre des discussions sur les émissions de CO2 et les objectifs de réduction de ces émissions à l'horizon 2020, le rail pourra jouer un rôle important. L'internalisation des coûts externes pour tous les modes de transport constituera un élément crucial dans ce débat. Le coordonnateur souhaite notamment faire référence à ce sujet au rapport de M Cramer, adopté par le Parlement européen le 12 juillet 2007.

Le coordonnateur continuera au cours des deux prochaines années, à suivre de près les progrès enregistrés sur les six sections identifiées dans ses deux rapports d'activité. Il intensifiera en outre ses activités concernant les aspects abordés ci-dessus qui détermineront également le succès de ce projet prioritaire.

5. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

En conclusion, le coordonnateur européen recommande :

- **de poursuivre la coordination bilatérale et multilatérale**, qui a progressé sensiblement à travers la signature de traités bilatéraux et la mise en place de commissions intergouvernementales. Les travaux de ces commissions doivent être suivis de près pour pouvoir informer la Commission, le Parlement et le Conseil dans la perspective d'une éventuelle révision;
- **de poursuivre la réalisation de ce projet prioritaire dans les meilleurs délais possibles** : ce projet demeure toujours réalisable en grande partie d'ici **2015** ; il convient donc de poursuivre avec énergie la réalisation de cet axe ferroviaire pour cette date;
- de prévoir dans la programmation pluriannuelle communautaire 2007-2013, sur la base des propositions qui seront remises par les Etats membres, des

subventions communautaires significatives pour les **sections transfrontalières**
et pour les goulets d'étranglement identifiés dans ce rapport.

DÉCLARATION D'INTENTION

**des ministres des transports de
L'Autriche, la France, l'Allemagne et la Slovaquie**

**sur le projet prioritaire de RTE-T No. 17
"Paris-Strasbourg-Stuttgart-Vienne-Bratislava"**

9 juin 2006

Luxembourg

Les Ministres,

- se référant à la décision N° 884/2004/EC du Parlement Européen et du Conseil du 29 avril 2004 sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport qui fixe une liste de projets prioritaires parmi lesquels figure l'axe ferroviaire "*Paris-Strasbourg-Stuttgart-Vienne-Bratislava*",
- se référant au règlement 2236/95 du Conseil, déterminant les règles générales pour l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens, modifié en dernier lieu par le règlement 807/2004 et faisant l'objet d'une nouvelle modification en ce moment,
- constatant que le règlement 2236/95 précité permet d'octroyer des concours financiers communautaires dont le taux maximum est de 50% pour les études, de 20% pour les sections transfrontalières, ainsi que pour les goulets d'étranglement constituant des barrières naturelles et de 10% pour les autres sections,
- se réjouissant de la nomination d'un coordonnateur européen, M. Péter Balázs, pour cet axe ferroviaire "*Paris-Strasbourg-Stuttgart-Vienne-Bratislava*",
- conscient du potentiel considérable que représente la réalisation de l'axe à grande vitesse "*Paris-Strasbourg-Stuttgart-Vienne-Bratislava*" en matière de croissance économique, d'emplois et d'amélioration de la compétitivité, notamment en facilitant le mouvement des personnes et des marchandises dans l'union européenne entière,
- reconnaissant l'importance de l'axe ferroviaire est-ouest à grande vitesse "*Paris-Strasbourg-Stuttgart-Vienne-Bratislava*" pour le développement économique des Etats membres de l'UE et leur intégration dans le marché unique,
- apportant leur soutien à la promotion de l'utilisation du transport ferroviaire comme mode de déplacement durable et reconnaissant les bénéfices retirés par les pays en matière de sécurité des déplacements et de réduction de leur nuisance environnementale,
- prenant en compte l'importance de coordonner les efforts des différents pays associés au projet afin de garantir l'intérêt européen commun de l'axe ferroviaire "*Paris-Strasbourg-Stuttgart-Vienne-Bratislava*",

- conscient du fait que la maximisation des bénéfices microéconomiques et macroéconomiques passe par la réalisation de l'axe ferroviaire "*Paris-Strasbourg-Stuttgart-Vienne-Bratislava*" et que les investissements dans les maillons manquants contribueront également à augmenter la rentabilité des sections déjà existantes,
- constatant les grands progrès déjà réalisés tout au long de l'axe ferroviaire "*Paris-Strasbourg-Stuttgart-Vienne-Bratislava*" et se réjouissant de la mise en service de nouvelles sections de la ligne à partir de 2007,
- soulignant l'importance d'optimiser l'interopérabilité de cet axe en poursuivant une réalisation coordonnée de la ligne entière de sorte que toutes les sections individuelles constituent une seule ligne interopérable,
- poursuivant l'objectif de réaliser le projet "*Paris-Strasbourg-Stuttgart-Vienne-Bratislava*" dans les meilleurs délais possible dans le cadre des possibilités de financement offertes.

Demandent à cette fin :

1. un cofinancement communautaire, dans le cadre des possibilités offertes par le règlement financier concerné, notamment pour les sections transfrontalières et pour les goulets d'étranglement importants
2. un appui du coordonnateur européen pour assurer la réalisation complète de cet axe ferroviaire dans les meilleurs délais possibles.

Affirment par la présente :

3. poursuivre de façon coordonnée la réalisation de toutes les sections de l'axe ferroviaire "*Paris-Strasbourg-Stuttgart-Vienne-Bratislava*" dans les meilleurs délais possibles dans le cadre des possibilités de financement offertes afin d'en maximiser les bénéfices, de façon à réduire substantiellement les temps de déplacements, en accroissant les capacités du trafic passager et fret, ainsi qu'en assurant un lien optimal intra- et intermodal avec d'autres projets prioritaires (RTE),
4. établir une coopération étroite entre tous les acteurs poursuivant la mise en œuvre coordonnée de l'axe "*Paris-Strasbourg-Stuttgart-Vienne-Bratislava*", et en particulier les sections transfrontalières et les goulets d'étranglement,

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

Dominique PERBEN, Ministres des transports, République Française

Wolfgang TIEFENSEE, Ministre des transports, République Fédérale d'Allemagne

Pavol PROKOPOVIČ , Ministre des transports, République Slovaque

Strasbourg, le 14 juin 2006

DÉCLARATION DE SOUTIEN

à la réalisation du projet prioritaire n° 17 du Réseau transeuropéen de transport concernant l'axe ferroviaire "*Paris-Strasbourg-Stuttgart-Vienne-Bratislava*"

Les signataires,

- se réjouissant de la signature, le 9 juin 2006 à Luxembourg, par les Ministres des Transports de la République Française, de la République Fédérale d'Allemagne, de la République Fédérale d'Autriche et de la République de Slovaquie, d'une déclaration d'intention associant pour la première fois les quatre Etats membres concernés par la modernisation de l'axe ferroviaire "*Paris-Strasbourg-Stuttgart-Vienne-Bratislava*" ;
- se félicitant de la nomination, pour ce projet, d'un coordonnateur européen, M. Péter Balázs, et de la dynamique positive qui a résulté de cette nomination ;
- se réjouissant de la signature d'un traité franco-allemand relatif à la construction d'un nouveau pont sur le Rhin, entre Strasbourg et Kehl, pour 2010, qui, après la réalisation de la section Kehl-Appenweier, créera un lien ferroviaire de qualité entre la France et l'Allemagne ;
- saluant l'avancée significative des négociations entre l'Allemagne et l'Autriche relatives à la réalisation de la section transfrontalière Salzbourg-Freilassing ;
- se félicitant des contacts étroits établis entre les autorités slovaques et autrichiennes, permettant d'envisager, entre les deux pays, une coordination efficace pour la réalisation de la section transfrontalière Vienne-Bratislava;
- exprimant leur entier soutien au processus de coordination multilatérale engagé par le coordonnateur européen ;
- réitérant leur demande d'un soutien fort de la part de l'Union européenne ;
- lançant aux Etats membres un appel pressant afin que l'axe ferroviaire "*Paris-Strasbourg-Stuttgart-Vienne-Bratislava*" soit modernisé dans les meilleurs délais possibles, avec l'objectif d'une réalisation intégrale à l'horizon 2015 ;
- conscients du potentiel considérable que représente la réalisation de l'axe à grande vitesse "*Paris-Strasbourg-Stuttgart-Vienne-Bratislava*", et ses interconnexions, en matière de croissance économique, d'emplois et d'amélioration de la compétitivité, notamment en facilitant la circulation des personnes et des marchandises dans l'ensemble de l'Union Européenne ;
- se félicitant de l'importance des investissements réalisés ou prévus par les collectivités locales et régionales dans le but, d'une part, de valoriser les gares et leur

environnement, et, d'autre part, d'assurer l'articulation des transports nationaux et internationaux avec les transports locaux et régionaux en vue d'optimiser l'accès des territoires à l'axe ferroviaire "*Paris-Strasbourg-Stuttgart-Vienne-Bratislava*";

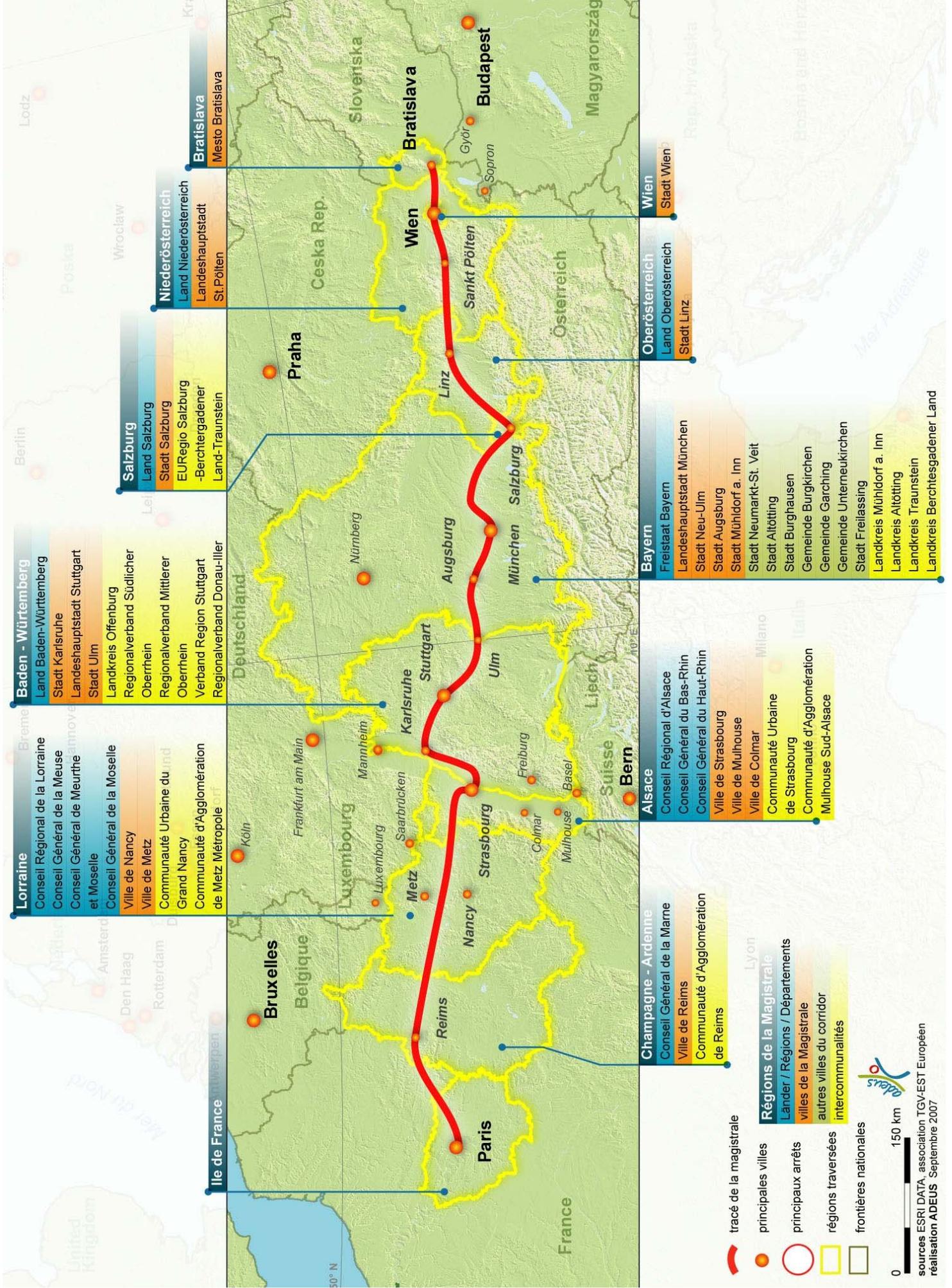
- soulignant l'importance d'intégrer les différents centres d'intermodalité (aéroports, et, pour le fret, les plates formes multimodales) ;
- constatant les travaux déjà réalisés tout au long de l'axe ferroviaire "*Paris-Strasbourg-Stuttgart-Vienne-Bratislava*" et se réjouissant de la mise en service progressive de nouvelles sections entre 2007 et 2015,

Affirment par la présente :

1. apporter leur appui aux Etats membres et au coordonnateur européen pour poursuivre la modernisation de cet axe ferroviaire d'ici 2015 ;
2. vouloir créer les conditions d'une coordination étroite entre toutes les autorités compétentes afin de faciliter la mise en œuvre de ce projet et sa réalisation dans les meilleurs délais possibles ;

Demandent à cette fin :

3. l'inscription dans les programmations budgétaires nationales des ressources nécessaires à la réalisation des sections manquantes, en vue d'une réalisation complète dans les meilleurs délais et au plus tard pour 2015 ;
4. un cofinancement communautaire effectif, selon les possibilités offertes par le règlement financier concerné, aussi bien pour les sections transfrontalières que pour les goulets d'étranglement importants, dans le but de garantir l'interopérabilité de la ligne entière,
5. la mise en place d'un schéma de desserte à l'échelle de l'intégralité de l'axe, de façon à réduire substantiellement les temps de déplacements, en accroissant les capacités du trafic passager et fret, ainsi qu'en assurant un lien optimal avec des hubs intermodaux de niveau régional et local, notamment avec les nombreux aéroports situés sur cet axe, et avec d'autres projets prioritaires (RTE),



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



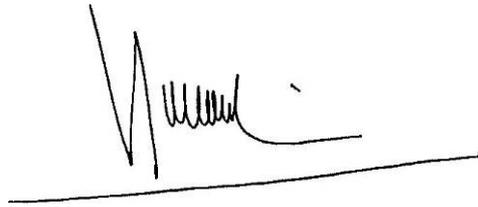
Jean-Louis SCHNEITER

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

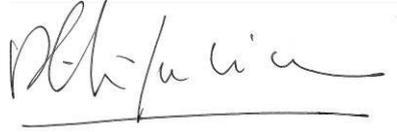
Régions / Départements et Villes de la Magistrale



Adrien ZELLER

Président

**Conseil Régional
d'Alsace**



Philippe RICHERT

Président

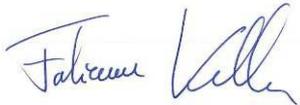
**Conseil Général du
Bas-Rhin**



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

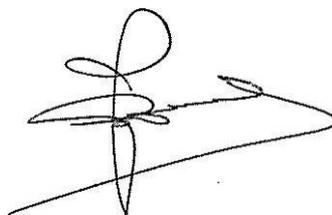
Autres villes et intercommunalités



Robert GROSSMANN

Président

**Communauté Urbaine de
Strasbourg**



Jean-Denis BAUER

Vice-Président

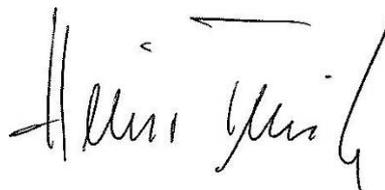
**Communauté
d'Agglomération
Mulhouse Sud Alsace**

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



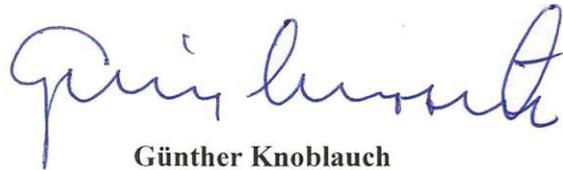
Gerold NOERENBERG
Oberbürgermeister
Stadt Neu-Ulm



Klaus KIRCHNER
Oberbürgermeister
Stadt Augsburg



Christian UDE
Oberbürgermeister
Landeshauptstadt München

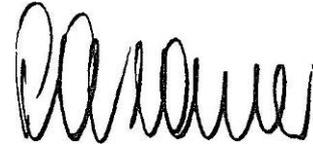


Günther Knoblauch
Aufsichtsratsvorsitzender und
Erster Bürgermeister Stadt Mühldorf a. Inn

Autres villes



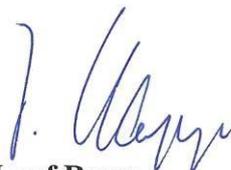
Erwin Baumgartner
1. Bürgermeister Stadt Neumarkt-St. Veit



Herbert HOFAUER
Oberbürgermeister
Stadt Altötting



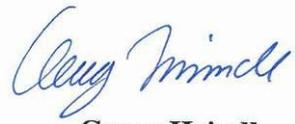
Hans Steindl
1. Bürgermeister Stadt Burghausen
Inn-Salzach Euregio, stellv. Vorsitzender



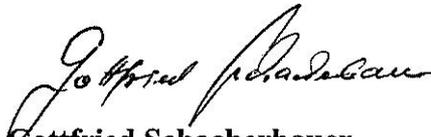
Josef Rapp
1. Bürgermeister Gemeinde Burgkirchen



Wolfgang Reichenwallner
1. Bürgermeister Gemeinde Garching



Georg Heindl
1. Bürgermeister Gemeinde Unterneukirchen



Gottfried Schacherbauer
Zweiter Bürgermeister
STADT FREILASSING

Intercommunalités



Georg HUBER

Landrat

Landkreis Mühldorf 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

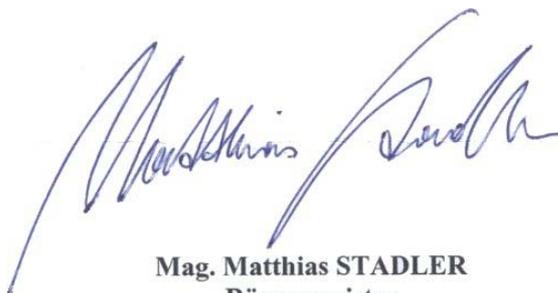
Länder et villes de la Magistrale



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 Unterstützungsrate 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 würde 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
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-Mühlendorf-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

