



VÝROČNÁ SPRÁVA O ČINNOSTI
2006 – 2007

PÉTER BALÁZS
Európsky koordinátor

PRIORITNÝ PROJEKT č. 17
„Železničná os
Paríž – Štrasburg – Štuttgart – Viedeň - Bratislava“

Brusel

19. júla 2007

Názory vyjadrené v tejto správe sú názormi európskeho koordinátora a nepredstavujú oficiálne stanovisko Európskej komisie.

Táto správa bola dokončená 19. júla 2007.

OBSAH

Zhrnutie

1.	CEZHRANIČNÉ ÚSEKY.....	4
1.1.	Hlavná železničná stanica v Štrasburu-most v Kehli-Appenweier	4
1.2.	Mníchov - Mühlendorf - Freilassing - Salzburg	5
1.3.	Viedeň - Bratislava.....	6
2.	ÚZKE MIESTA	6
2.1.	Baudrecourt - Vendenheim.....	6
2.2.	Štuttgart - Ulm.....	7
2.3.	St. Pölten - Viedeň.....	8
3.	ČASOVÝ HARMONOGRAM A FINANCOVANIE: PREDPOKLADY.....	8
3.1.	Časový harmonogram.....	8
3.2.	Financovanie.....	8
3.2.1.	Úseky, ktoré sa majú spolufinancovať	8
3.2.2.	Osobitné pripomienky k navrhovaným úsekom	8
3.2.3.	Aktuálny stav projektu	9
3.2.4.	Rozpočet pre transeurópsku dopravnú sieť	10
4.	INÉ ČINNOSTI 2006 – 2007	10
5.	ZÁVERY A ODPORÚČANIA.....	12

Príloha I: Vyhlásenie ministrov dopravy z 9. júna 2006

Príloha II: Vyhlásenie o podpore zo 14. júna 2006

Príloha III: Analýza Mníchov – Mühlendorf – Freilassing - Salzburg

Príloha IV: Analýza Štuttgart - Ulm

Príloha V: Tabuľka: Časový harmonogram a predpokladané náklady

Príloha VI: Mapa PP 17, Paríž - Bratislava, úseky, ktoré sa majú spolufinancovať

Zhrnutie

V správe o činnosti za rok 2006 – 2007 sa **pozitívne hodnotí** stav a pokrok prioritného projektu „Paríž – Štrasburg – Štuttgart – Viedeň - Bratislava“.

Po prvé, tento rok bol poznamenaný otvorením vysokorýchlostnej trate (LGV) východ – Európa (15. marca 2007), na ktoré nadviazalo **uviedenie do prevádzky vysokorýchlostného vlaku TGV – východ – Európa** (10. júna). Za jeden mesiac prevádzky využilo túto novú infraštruktúru milión ľudí. Na palube prvého TGV, ktoré odvtedy zabezpečuje pravidelné spojenie medzi Parížom a Štuttgartom za tri a pol hodiny, bol aj koordinátor.

Výsledkom tohto druhého roka intenzívnej činnosti je **podpísanie niekoľkých dôležitých dohôd**:

- prvého dohovoru o financovaní druhej etapy LGV – východ – Európa medzi francúzskym ministrom dopravy pánom Perbenom, RFF a príslušnými územnými samosprávami,
- dvojstrannej zmluvy o cezhraničnom úseku Mníchov - Salzburg a predovšetkým o moste cez Saalach medzi nemeckým ministrom dopravy pánom Tiefenseom a rakúskym ministrom dopravy pánom Faymannom,
- dvojstrannej zmluvy o cezhraničnom úseku Viedeň - Bratislava medzi slovenským ministrom dopravy pánom Vážnym a rakúskym ministrom dopravy pánom Faymannom,
- dohody o financovaní úseku Štuttgart - Ulm medzi nemeckým ministrom dopravy pánom Tiefenseom, DB AG a príslušnými územnými samosprávami.

Okrem toho sa koordinátor zúčastnil na začatí prác (v Ampfing-Mühlдорfe a vo Viedni), konferencií (najmä v Mníchove a v Nancy) a vypracoval podrobné analýzy o konkrétnych úsekoch (Štuttgart - Ulm, Mníchov - Salzburg). Koordinátor zároveň udržiaval korešpondenciu so všetkými stranami zainteresovanými na tomto prioritnom projekte, aby mohol zblízka monitorovať vývoj a predložiť svoje stanovisko. Treba skonštatovať, že druhý rok činnosti pozitívne nadväzuje na prvý rok. Koordinátor víta účasť všetkých partnerov a najmä značné úsilie členských štátov, v prvom rade ministrov dopravy.

Už z prvej správy o činnosti bolo zrejmé, že projekt tejto železničnej trate skutočne napreduje a z väčšej časti sa môže uskutočniť **do roku 2015**. Túto analýzu už potvrdili dve série záväzkov:

- vyhlásenie o úmysle prijaté štyrmi ministrami dopravy – francúzskym, nemeckým, rakúskym a slovenským 9. júna 2006 v Luxemburgu (príloha I),
- vyhlásenie o podpore, ktoré prijali územné samosprávy zainteresované na trati Paríž – Štrasburg – Štuttgart – Viedeň - Bratislava, ako aj ďalšie zainteresované strany pozdĺž tejto trate ako obchodné komory, železničné spoločnosti, zástupcovia priemyselných podnikov, univerzity a združenia presadzujúce výstavbu tejto trate (príloha II). Rozsiahly zoznam signatárov vyhlásenia o podpore veľmi jasne potvrdzuje, že výstavba celej trate Paríž – Štrasburg – Štuttgart – Viedeň - Bratislava v čo najkratšom

termíne je prejavom veľmi silnej politickej a hospodárskej vôle na miestnej a regionálnej úrovni pozdĺž trate.

V prvej správe o činnosti za obdobie 2005 – 2006 z 13. septembra 2006 bolo **šest'** úsekov označených za hlavné úseky:

- **Tri cezhraničné úseky:**
 - Štrasburg – Kehl - Appenweier
 - Mníchov - Salzburg
 - Viedeň - Bratislava

- **Tri úzke miesta:**
 - Baudrecourt - Vendenheim (Vogézy)
 - Štuttgart - Ulm (Schwäbische Alb)
 - St. Pölten - Viedeň (Wienerwald)

V správe za rok 2005 – 2006 sa zároveň uviedlo, že v prípade dvoch z týchto šiestich úsekov sa už dosiahol značný pokrok. Dňa 14. marca 2006 bola podpísaná dvojstranná zmluva o cezhraničnom úseku Štrasburg – Kehl - Appenweier medzi Francúzskom a Nemeckom. V Rakúsku rýchlo postupujú práce na eliminácii úzkeho miesta St. Pölten - Viedeň.

Počas roka 2006 – 2007 sa činnosti sústredili na štyri ďalšie úseky špecifikované v prvej výročnej správe. Táto správa za obdobie 2006 – 2007 stručne analyzuje činnosti koordinátora a najmä pokrok dosiahnutý v prípade každého úseku.

1. CEZHRANIČNÉ ÚSEKY

1.1. Hlavná železničná stanica v Štrasburgu - most v Kehli - Appenweier

- Na francúzskom území sa tento úsek financuje v rámci prvej fázy LGV – východ - Európa. Financovanie úseku hlavná železničná stanica v Štrasburgu - most v meste Kehl je teda zabezpečené. Na nemeckom území je tento úsek zahrnutý do plánovania infraštruktúr a mal by byť sprevádzkovaný v roku 2010.
- Dvojstrannú zmluvu o výstavbe nového mosta cez Rýn už 14. marca 2006 podpísali francúzsky minister dopravy a nemecký minister dopravy. Plánuje sa výstavba dvojkoľajového mosta, ktorého generálnym dodávateľom je Nemecko. Tento most umožní rýchlosť 160 km/h a poskytne väčšie kapacity na účely nových medzinárodných a regionálnych ponúk. Príspeje aj k uľahčeniu plavby po Rýne. Podrobné štúdie boli schválené 11. júna 2007. Výstavba mosta sa začne na jar 2008 a skončí sa v roku 2010.
- Železničná stanica v Štrasburgu sa v súčasnosti rekonštruuje na účely jej dôslednejšej premeny na stredisko intermodálnej dopravy. Dokončená bude v októbri 2007.
- Úsek medzi železničnou stanicou v Štrasburgu a mostom v Kehli sa do roku 2010 upraví na rýchlosť 160 km/h.

- Úsek Kehl - Appenweier sa upraví na prevádzkovú rýchlosť až 200 km/h. Plánuje sa odstránenie troch úrovňových prechodov. Podrobné štúdie ešte nie sú schválené.
- V súčasnosti prebiehajú diskusie a vypracúvajú sa štúdie týkajúce sa zákruty v Appenweier, kde sa tento úsek napája na trať Bazilej - Karlsruhe. Zachovanie súčasnej zákruty, ktorá je úzka a úrovňová, by pre obmedzenú rýchlosť znížilo úsporu času na tomto úseku na nulu a zmenšilo by jeho kapacitu (treba postaviť nadjazd). Vývoj tohto projektu a konzultácia so všetkými zainteresovanými stranami si preto zaslúžia osobitnú pozornosť.

1.2. Mníchov – Mühldorf – Freilassing - Salzburg

- Koordinátor vypracoval podrobnú analýzu, ktorá bola vo februári 2007 zaslaná všetkým príslušným stranám. Touto analýzou sa preukázalo, že úsek medzi Mníchovom a Freilassingom sa bude musieť riešiť ako celok a že práce sa nemôžu obmedziť na jednu časť tohto úseku, t. j. na spojenia medzi mestom Mníchov a regiónom Mühldorf. Dôsledky týchto investícií pre medzinárodné vlaky by boli veľmi malé, keby chýbal globálny prístup a najmä elektrifikácia trate. Za tohto predpokladu by finančná spoluúčasť Spoločenstva mala len malý vplyv na samotný prioritný projekt PP 17. Nemecké orgány podľa všetkého takýto globálny prístup práve prijali. Koordinátor tento prístup presadzoval pri viacerých príležitostiach, okrem iného pri začatí prác v Ampfingu 19. apríla 2007. Úplná dostavba úseku vrátane elektrifikácie by sa mala uskutočniť do roku 2015.
- Táto analýza bola základom druhého dokumentu, na ktorom sa zhodli všetky príslušné orgány a ktorý bol zverejnený na konferencii v Mníchove 20. apríla 2007. Obidva dokumenty sú v prílohe III. Na konferencii sa venovala osobitná pozornosť prepojeniu prioritných projektov „Paríž - Bratislava“ a „Berlín - Palermo“.
- Možnosť priameho prepojenia s letiskom v Mníchove sa analyzovala za účasti jednotlivých zainteresovaných strán (Bund, Land, DB AG, mesto Mníchov, letisko v Mníchove). Všetky strany sa pripoja na túto spojnicu prostredníctvom dvoch úsekov – „Walpertskirchner Spange“ a „Erdinger Ringschluss“. Koordinátor uvítal tento konsenzus, ktorý je dôležitým predpokladom pokračovania v prácach na prepojení letísk pozdĺž tejto železničnej trate s cieľom prispieť k intermodálnej preprave.
- Výstavba tretej koľaje medzi Freilassingom a Salzburgom si vyžaduje práce na moste cez rieku Saalach, ktorá tvorí hranicu medzi Nemeckom a Rakúskom. Na tento účel nemecký minister dopravy pán Tiefensee a rakúsky minister dopravy pán Faymann podpísali 10. júna 2007 vo Viedni dvojstrannú zmluvu. Táto zmluva umožní začiatok potrebných štúdií vrátane analýz vplyvu výstavby mosta cez Saalach na životné prostredie. Práce na tretej koľaji zo železničnej stanice v Salzburgu dobre napredujú.

1.3. Viedeň - Bratislava

- Rakúsky minister dopravy pán Faymann a slovenský minister dopravy pán Vážny podpísali 11. júla 2007 dvojstrannú zmluvu a „list o zámere“, v ktorých sú stanovené podrobné pravidlá cezhraničnej spolupráce na tomto úseku.
- Dvojstranná zmluva sa týka realizácie spojnice Viedeň - Bratislava, ktorá bude vychádzať z novej hlavnej stanice vo Viedni a cez Schwechat sa napojí na letisko vo Viedni, Petržalku a železničné stanice Filiálka a Predmestie. Plánuje sa aj prepojenie s letiskom v Bratislave. Práce sa uskutočnia v rokoch 2007 až 2015.
- List o zámere predpokladá spoluprácu v spojitosti so železničnou traťou medzi Viedňou a Bratislavou cez Marchegg a Devínsku Novú Ves, ktorá by mala vyústiť do podpísania druhej dvojstrannej zmluvy v októbri 2007.
- Vo Viedni umožní výstavba tunela v Lainzeri (dlhého 11 km) a novej hlavnej železničnej stanice vybudovať súvislú železničnú trať. Železničná trať sa v súčasnosti končí na počiatočnej železničnej stanici („Westbahnhof“) a pokračovanie v ceste si vyžaduje presun na ďalšie počiatočné železničné stanice („Süd- a Ostbahnhof“) prostriedkami miestnej hromadnej dopravy. Tento presun trvá minimálne 40 minút. Eliminácia tohto úzkeho miesta citelne zvýši príťažlivosť trate a priamo prispeje k modálnej preprave.
- Európsky koordinátor zastáva stále rovnaké stanovisko, ktoré už vyjadril v podobných situáciách v Štutgarte a najmä v Salzburgu. Prípadné spolufinancovanie Spoločenstva sa nebude môcť vzťahovať na výstavbu samotnej železničnej stanice. Môžu sa spolufinancovať maximálne náklady priamo spojené s výstavbou samotnej trate, t. j. železničnej siete („Schienenanteil“). Úlohou koordinátora je podporiť výstavbu celej trate medzi Parížom a Bratislavou. So zreteľom na obmedzené prostriedky uvoľnené z rozpočtu Spoločenstva určeného na rozvoj transeurópskej dopravnej siete musia náklady na železničné stanice a všetky ostatné sprievodné infraštruktúry hradiť miestne, regionálne alebo vnútroštátne orgány.

2. ÚZKE MIESTA

2.1. Baudrecourt - Vendenheim

- Francúzsky minister dopravy pán Perben, RFF a zainteresované územné samosprávy podpísali 24. januára 2007 prvý dohovor o financovaní vo výške 94 miliónov EUR s cieľom umožniť začatie prípravných prác na druhej fáze LGV – východ - Európa. Tento dohovor by mal v roku 2009 umožniť začiatok prác na tejto druhej fáze medzi Baudrecourt en Lorraine po Vendenheim pri Štrasburgu. Ukončenie prác je naplánované na rok 2013 a uvedenie do prevádzky na rok 2014.
- Druhá fáza umožní polhodinovú časovú úsporu na prejdenej trase (okolo 100 km). Nová trať okrem toho umožní získať kapacity, ktoré v súčasnosti

chýbajú pre príliš intenzívne využívanie existujúcej trate, po ktorej prechádzajú medzinárodné, vnútroštátne, regionálne a nákladné vlaky.

- Vypracovanie dohody o financovaní sústavy prác v rámci tejto druhej fázy je prioritou na rok 2007 – 2008.
- Prvá fáza bola sprevádzkovaná 10. júna 2007. Vďaka časovej úspore a úrovni služieb ju za prvý mesiac prevádzky využilo milión cestujúcich, pričom miera využitia bola veľmi vysoká. Treba však konštatovať, že spojnice Nemecko - Francúzsko sa môžu ďalej posilniť. Priame spojnice medzi provinčnými mestami na obidvoch stranách hraníc sa zrušili a mohli by sa užitočne vylepšiť buď prostredníctvom priamych spojnic, alebo väčšieho počtu nepriamych spojnic v rámci hustej siete regionálnych vlakov.

2.2. Štuttgart - Ulm

- Tomuto úzkemu miestu, ktorý je charakterizovaný tým, že sa tu sústreďujú zložité topografické podmienky na trati Paríž-Bratislava a zvyšujú sa priemerné náklady na jeden kilometer tohto úseku, venoval koordinátor osobitnú pozornosť. Koordinátor vypracoval analýzu tohto úseku, ktorá sa nachádza v prílohe IV.
- V analýze sa zdôrazňuje nevyhnutnosť dostavby celého úseku Štuttgart - Ulm. Treba uviesť, že názov „Štuttgart 21“ vedie k zámene. Zvyčajne sa používa na označenie projektu novej hlavnej železničnej stanice v Štutgarte, pričom tento názov označuje aj nový úsek, ktorý vedie od novej podzemnej tranzitnej stanice po letisko a Wendlingen. „Štuttgart 21“ a „Wendlingen - Ulm“ spoločne predstavujú novú vysokorýchlostnú trať prechádzajúcu cez dôležité tunely, ktoré sa majú vybudovať a ktoré umožnia eliminovať prírodné prekážky – stúpanie z doliny obkolesenej strmými svahmi, v ktorej sa nachádza Štuttgart, na plošinu nazývanú „Filderebene“ a ďalej až po „Schwäbische Alb“.
- Hneď, ako sa tento projekt celý zrealizuje, umožní značnú časovú úsporu, vytvorenie nových kapacít a prispieje k modálnej preprave vďaka prítlačivosti nových spojnic. Pri letisku sa vybuduje nová železničná stanica, ktorá zároveň umožní lepšie prepojenie s ďalšími železničnými traťami. Tento nový úsek budú využívať nielen medzinárodné, ale aj regionálne spojenia.
- Tak ako v prípade novej hlavnej železničnej stanice vo Viedni musia všetky miestne aspekty, ako napr. nové usporiadanie mestskej dopravy a nová železničná stanica, financovať miestne, regionálne a vnútroštátne orgány; pomoc Spoločenstva sa bude sústreďovať na výstavbu trate Paríž - Bratislava; úsek Štuttgart - Ulm je súčasťou tejto trate a môže byť spolufinancovaný, ale bez týchto miestnych aspektov.
- Dohoda o financovaní bola uzavretá 19. júla 2007 medzi nemeckým ministrom dopravy pánom Tiefenseeom, DB AG a príslušnými územnými samosprávami. V zmysle tejto dohody by sa úsek Štuttgart - Ulm mohol

zrealizovať do roku 2019. Časť prác sa uskutoční po roku 2013 v rámci budúcich finančných výhľadov.

2.3. St. Pölten - Viedeň

- Tento úsek sa rýchlo vyvíja. Stavebno-inžinierske práce na podstatných častiach tohto úseku sú dokončené. Práce na tuneli popod Wienerwald rýchlo napredujú, začiatkom septembra 2007 by mali byť prerazené obe tunelové rúry. Toto úzke miesto sa teda eliminuje, čo bude mať za následok značné zvýšenie kapacity trate, väčšiu rýchlosť a značnú časovú úsporu na tejto krátkej vzdialenosti, najmä vďaka tunelu popod Wienerwald. Celý úsek sa vybuduje do roku 2013.

3. ČASOVÝ HARMONOGRAM A FINANCOVANIE: PREDPOKLADY

3.1. Časový harmonogram

Časový harmonogram jednotlivých úsekov PP 17 sa oproti predpokladom v prvej výročnej správe prakticky nezmenil. Väčšina zo šiestich určených úsekov by mala byť dokončená do roku 2015. Iba úsek Štuttgart - Ulm sa môže dokončiť až v roku 2019 (pozri tabuľku v prílohe V).

3.2. Financovanie

3.2.1. Úseky, ktoré sa majú spolufinancovať

Koordinátor odporúča sústrediť spolufinancovanie zo strany Spoločenstva na šesť úsekov špecifikovaných v tejto a v predchádzajúcej správe o činnosti. Ostatné úseky, samozrejme, takisto napredujú. V záujme koncentrácie príspevkov Spoločenstva, aby sa dosiahol pákový účinok, sa však treba vyvarovať príliš veľkého rozdrobenia financií bez väčšieho účinku.

Pokiaľ ide o všetky tri cezhraničné úseky, došlo k uzavretiu dvojstranných zmlúv. Koordinátor konštatuje, že bol dosiahnutý značný pokrok a odporúča podporu zo strany Spoločenstva pre každý z troch cezhraničných úsekov. Táto podpora by mala byť dosť veľká. Zo všetkých troch cezhraničných úsekov sa bude najťažšie realizovať úsek Mníchov – Mühldorf – Freilassing - Salzburg a podpora pre tento úsek, ak splní podmienky uvedené ďalej, by mala byť značná.

Pokiaľ ide o tri úzke miesta, koordinátor konštatuje skutočný pokrok, a preto odporúča spolufinancovanie Spoločenstvom. Zo všetkých troch úzkych miest sa bude najťažšie realizovať úsek Štuttgart - Ulm. Podpora pre tento úsek, ak sa splnia podmienky uvedené ďalej, by mala byť značná.

3.2.2. Osobitné pripomienky k navrhovaným úsekom

Koordinátor predkladá k navrhovaným úsekom tieto pripomienky:

- Štrasburg – Kehl - Appenweier: 11. júla 2007 sa schválili podrobné štúdie („Planfeststellung“) pre most v Kehli a bolo vydané stavebné povolenie. Čoskoro sa teda môžu začať práce. Bude potrebné dodržať riešenie, ktoré sa prijme pre zákrutu v Appenweier. Pri prejazde cez Rastatt sa musí v tomto riešení zohľadniť budúca kapacita obidvoch prioritných projektov, ktoré sa budú na tom mieste zbíhať (PP 17 a 24).
- Mníchov - Mühldorf - Freilassing - Salzburg: V analýze, ktorá je uvedená v prílohe k tejto správe, koordinátor zdôraznil nutnosť zaujať globálny prístup k tomuto cezhraničnému úseku vrátane elektrifikácie tohto úseku. Ak by táto podmienka nebola splnená, spolufinancovanie Spoločenstva by sa mohlo poskytnúť iba v prípade, že úprava úseku by mala iba zanedbateľný vplyv na medzinárodné vlaky.
- Viedeň - Bratislava: Treba podporiť alternatívu prechodu cez letiská vo Viedni a v Bratislave, pretože umožňuje dôležitú modálnu prepravu. V dvojstrannej zmluve podpísanej vo Viedni 10. júla 2007 sa predpokladá táto alternatíva a zároveň sa ustanovujú podrobné pravidlá cezhraničnej spolupráce.
- Stanovisko koordinátora, pokiaľ ide o financovanie železničných staníc, je jasné: Spolufinancovanie projektov železničných staníc nebude možné. Ako sa už uviedlo, tieto projekty ako napr. projekty plánované vo Viedni, Salzburgu, Štutgarte alebo inde, musia financovať mestá, regióny a samotné členské štáty.
- Štuttgart - Ulm je najzložitejšie a najdrahšie úzke miesto z celého prioritného projektu Paríž - Bratislava. Tieto práce si zaslúžia výrazné spolufinancovanie, nie však na základe miestnych hľadísk. V rámci cezhraničného úseku Mníchov - Salzburg eliminácia tohto úzkeho miesta podmieni možnosť vybudovať celú trať. Výstavba tohto úseku neskôr umožní začiatok prác na úseku Ulm - Augsburg, čím sa zabezpečí interoperabilita trate. Spolufinancovanie sa plánuje pod podmienkou, že celý úsek sa upraví na súvislú trať od Štuttgartu po Ulm.
- Dve ďalšie úzke miesta, Baudrecourt - Vendenheim a St. Pölten – Viedeň, by sa mali eliminovať do roku 2013 a mali by sa sprevádzkovať v roku 2014. Každé z nich prinesie skrátenie jazdy o polhodinu. Budú si vyžadovať značné investície. Žiaduca je preto vyššia podpora ako podpora doteraz poskytovaná Spoločenstvom (6 %).

3.2.3. *Aktuálny stav projektu*

Väčšia časť projektu „Paríž - Bratislava“ sa môže uskutočniť v rámci prebiehajúcich finančných výhľadov (2007 – 2013), ako to potvrdzuje sľubný súčasný stav šiestich prioritných úsekov presadzovaných koordinátorom. Pre tieto úseky sa uskutočnili alebo

sa práve dokončujú podrobné štúdie, vypracovali sa analýzy vplyvu a na niektorých úsekoch sa už začali práce.

Zistenie súčasného stavu projektu by mohlo byť užitočným kritériom pre budúce hodnotenia v rámci rozhodnutí o rozdelení obmedzeného rozpočtu transeurópskej dopravnej siete.

3.2.4. *Rozpočet pre transeurópsku dopravnú sieť*

Celkové náklady na tento prioritný projekt predstavujú takmer 23 miliárd EUR na spojnicu dlhú 1 382 km. Tieto značne vysoké náklady nie sú nič výnimočné, ak ich porovnáme s nákladmi na priechody cez Alpy alebo iné horské masívy.

Táto suma – za jediný prioritný projekt – svedčí o rozsahu investícií, ktoré sú nevyhnutné na uskutočnenie 30 projektov transeurópskej dopravnej siete.

Hovorí to v prospech posilnenia rozpočtu Spoločenstva určeného na rozvoj transeurópskej dopravnej siete, pokiaľ chce byť Európska únia schopná účinne a rýchlo prekonať problémy, s ktorými sa stretáva pri výstavbe cezhraničných úsekov a úzkych miest, a mať skutočnú sieť. S týmto konštatovaním súhlasia všetky strany zainteresované na projekte „Paríž - Bratislava“. Koordinátor by chcel v tejto súvislosti poukázať predovšetkým na správu pani Barsi-Patakyovej, ktorú Parlament prijal 12. júla 2007 a ktorá sa takisto zaoberá touto problematikou.

So zreteľom na výmenu informácií počas stretnutí so zástupcami členských štátov alebo s poslancami Európskeho parlamentu koordinátor vyzýva k úvahám v krátkodobom časovom horizonte, ktoré by mohli priniesť výsledky počas revízie rozpočtu naplánovanej na rok 2009.

4. INÉ ČINNOSTI 2006 – 2007

Ako vyplýva z predchádzajúcej analýzy, činnosti koordinátora sa zamerali na všetkých šesť úsekov určených v prvej výročnej správe o činnosti. Koordinácia a dosiahnutie pokroku si v prípade týchto úsekov vyžadovali veľkú pozornosť a akčnosť. Na dosiahnutie výsledkov opísaných v tejto správe bolo potrebných dvadsať pracovných ciest. Konferencia zorganizovaná v Mníchove 20. apríla 2007 sa niesla v tomto duchu. Uskutočnila sa na pozvanie mníchovského starostu pána Christiana Udeho v úzkej spolupráci s bavorskými orgánmi zastúpenými ministrom hospodárstva, infraštruktúr, dopravy a technológií pánom Erwinom Huberom a združením Magistrale für Europa. Na tejto konferencii sa vypracovala analýza prioritných projektov „Berlín -Palermo“ a „Paríž - Bratislava“, ktoré sa križujú v Mníchove. Osobitný dôraz sa kládol na hustotu spojení a účinky „siete“, ktoré sa v prípade týchto dvoch projektov v Bavorsku výrazne pociťujú.

Na ďalšej konferencii zorganizovanej v Nancy 28. júna 2007 na základe pozvania predsedu mestského spoločenstva Grand Nancy pána Rossinota sa pozornosť venovala aspektom územného plánovania. Na tejto konferencii sa zišli hospodárske

subjekty, zástupcovia územných samospráv a vedeckých kruhov s cieľom analyzovať otázky týkajúce sa rozvoja obchodu pozdĺž týchto infraštruktúr a otázky zamerané na fyzické začlenenie infraštruktúr do krajiny a najmä intermodálnych uzlov.

Osobitná pozornosť sa venovala železničným staniciam, ktoré sú dôležitým prvkom intermodálneho charakteru. Tento prioritný projekt totiž spája tri hlavné mestá (Paríž, Viedeň a Bratislava) a tri regionálne metropoly (Štrasburg, Štuttgart a Mníchov), ktorých hospodárska príťažlivosť presahuje regionálny rámec a rámec mnohých miest s dôležitými regionálnymi funkciami (Remeš, Metz, Nancy, Karlsruhe, Ulm, Augsburg, Salzburg, Linz a St. Pölten). V takmer všetkých týchto mestách sa budujú železničné stanice, aby sa stali významnými intermodálnymi uzlami, ktoré zabezpečia prepojenie miestnej, regionálnej, celoštátnej a medzinárodnej dopravy a na ktorých sa križujú rôzne dopravné prostriedky.

Európsky koordinátor pre ERTMS pán Karel Vinck kládol osobitný dôraz na potrebu prijať európsku normu signalizácie s cieľom zabezpečiť interoperabilitu nevyhnutnú pre správne fungovanie transeurópskej dopravnej siete. Štvorročné funkčné obdobie koordinátora poskytne priestor na podrobnejšie rozpracovanie otázok týkajúcich sa interoperability počas ďalších dvoch rokov.

V tejto správe treba zdôrazniť aj činnosti obidvoch veľkých združení, ktoré sa už dlhé roky zasadujú o uskutočňovanie tohto prioritného projektu – združenie TGV – východ - Európa, ktorého predsedníčkou je starostka Štrasburgu pani Fabienne Kellerová a združenie Magistrale für Europa, ktorého predsedom je starosta Karlsruhe pán Heinz Fenrich. Tieto združenia v uplynulých dvoch rokoch podporovali činnosti koordinátora veľmi konštruktívne prostredníctvom mnohých stretnutí a konferencií.

V rámci svojich stretnutí a prác koordinátor kládol dôraz aj na dve ďalšie hľadiská, t. j. na rozšírenie transeurópskej dopravnej siete a na hospodársku súťaž v oblasti intermodálnej dopravy.

Rozšírenie transeurópskej dopravnej siete bolo predmetom podrobných prác skupiny na vysokej úrovni, ktorej predsedala Loyola De Palacio. Správa tejto skupiny vytýčila smery možnej revízie rozhodnutia 2004/884 v nadchádzajúcich rokoch. Koordinátor sa touto témou veľakrát zaoberal počas svojich stretnutí. Vždy zdôrazňoval, že jeho poverenie spočíva v koordinácii prioritného projektu „Paríž - Bratislava“. Upozorňuje však na potrebu prepojenia a lepšieho začlenenia nových členských štátov, ako aj krajín susediacich s Úniou a krajín, ktoré s ňou budú susediť.

Koordinátorovi bola veľakrát položená otázka týkajúca sa hospodárskej súťaže v oblasti intermodálnej dopravy. Koordinátor sa domnieva, že tejto téme sa treba dôkladnejšie venovať. V rámci diskusií o emisiách CO₂ a cieľoch zníženia týchto emisií do roku 2020 bude železničná doprava zohrávať dôležitú úlohu. Internacionalizácia externých nákladov na všetky spôsoby dopravy bude i naďalej kľúčovou témou tejto diskusie. Koordinátor by chcel v tejto súvislosti najmä poukázať na správu pána Cramera, ktorú Európsky parlament prijal 12. júla 2007.

Koordinátor bude v nasledujúcich dvoch rokoch i naďalej dôsledne monitorovať pokrok zaznamenaný na všetkých šiestich úsekoch špecifikovaných v obidvoch jeho správach o činnosti. Okrem toho zintenzívni činnosť, pokiaľ ide o hľadiská

spomenuté v predchádzajúcom texte, ktoré zároveň predurčia úspešnosť tohto prioritného projektu.

5. ZÁVERY A ODPORÚČANIA

V závere európsky koordinátor odporúča:

- **pokračovať v dvojstrannej a mnohostrannej koordinácii**, ktorá značne pokročila vďaka podpísaniu dvojstranných zmlúv a zriadeniu medzivládnych výborov. Práce týchto výborov sa musia dôsledne monitorovať na účely informovania Komisie, Parlamentu a Rady s výhľadom prípadnej revízie,
- **pokračovať v uskutočňovaní tohto prioritného projektu a dokončiť ho v čo možno najkratšom čase**: tento projekt je stále uskutočniteľný z veľkej časti do roku **2015**; preto treba energicky pokračovať vo výstavbe tejto železničnej osi, aby bola vybudovaná v uvedenom termíne,
- vo viacročnom plánovaní Spoločenstva na roky 2007 – 2013 stanoviť pre tieto **cezhraničné úseky a úzke miesta špecifikované v tejto správe** subvencie Spoločenstva v značnej výške.

VYHLÁSENIE O ÚMYSLE

ministrov dopravy Rakúskej republiky, Spolkovej republiky Nemecko, Francúzskej republiky a Slovenskej republiky

k prioritnému projektu „Paríž-Štrasburg-Štuttgart-Viedeň-Bratislava“

9. jún 2006

Luxemburg

Ministri

- vychádzajú z rozhodnutia Európskeho parlamentu a Rady č. 884/2004/ES z 29. apríla 2004 o základných usmerneniach Spoločenstva pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete, v rámci ktorých sa definoval zoznam prioritných projektov, a medzi nimi železničná os „*Paríž-Štrasburg-Štuttgart-Viedeň-Bratislava*“,
- vychádzajú z nariadenia Rady 2236/95 stanovujúceho všeobecné pravidlá poskytovania finančnej pomoci Spoločenstva v oblasti transeurópskych sietí, naposledy zmeneného a doplneného nariadením 807/2004, ktoré je v súčasnosti predmetom ďalšej zmeny a doplnenia
- konštatujú, že v uvedenom nariadení 2236/95 sa stanovuje finančná pomoc Spoločenstva do 50 % nákladov na štúdie, do 20 % nákladov na cezhraničné úseky, ako aj na rozšírenie zúžených priechodov, ktoré predstavujú prirodzenú prekážku a 10 % nákladov na ostatné úseky,
- vyslovujú svoje potešenie z vymenovania európskeho koordinátora pre železničnú os „*Paríž-Štrasburg-Štuttgart-Viedeň-Bratislava*“,
- sú si vedomí významného potenciálu, ktorý predstavuje vybudovanie vysokorýchlostnej železničnej osi „*Paríž-Štrasburg-Štuttgart-Viedeň-Bratislava*“ pre hospodársky rast, zamestnanosť a zvýšenie konkurencieschopnosti, predovšetkým prostredníctvom lepších možností voľného pohybu osôb a tovaru na celom území Európskej únie,
- uznávajú dôležitosť vysokorýchlostnej železničnej osi východ-západ „*Paríž-Štrasburg-Štuttgart-Viedeň-Bratislava*“ pre hospodársky rozvoj členských štátov Európskej únie a ich integráciu v jednotnom trhu,
- vyslovujú svoju podporu propagácii využívania železničnej dopravy ako trvalo udržateľnému druhu dopravy a uznávajú prospech, ktorý predstavuje pre členské štáty, predovšetkým z hľadiska dopravnej bezpečnosti a znižovania negatívnych vplyvov na životné prostredie,

- zohľadňujú význam spoločného a koordinovaného úsilia štátov, ktoré sa na projekte podieľajú, s cieľom zabezpečiť spoločný európsky záujem o železničnú os „*Paríž-Štrasburg-Štuttgart-Viedeň-Bratislava*“,
- sú si vedomí skutočnosti, že vybudovaním železničnej osi „*Paríž-Štrasburg-Štuttgart-Viedeň-Bratislava*“ sa mikroekonomické a makroekonomické zisky maximalizujú a že investície do prepojenia existujúcich jednotlivých čiastkových trás takisto zvyšujú ich rentabilnosť
- konštatujú, že práce na železničnej osi „*Paríž-Štrasburg-Štuttgart-Viedeň-Bratislava*“ už dosiahli veľké pokroky a vyslovujú svoje potešenie zo skutočnosti, že v roku 2007 a v nasledujúcich rokoch sa začne prevádzka nových úsekov trate,
- vyzdvihujú význam skvalitnenia interoperability osi prostredníctvom koordinovanej výstavby, s cieľom, aby všetky úseky tvorili jednu interoperabilnú železničnú trať,
- sledujú cieľ realizovať projekt „*Paríž-Štrasburg-Štuttgart-Viedeň-Bratislava*“ v rámci finančných možností v čo najkratšom čase.

Na tento účel žiadajú:

1. spolufinancovanie zo strany Spoločenstva v rámci hraníc stanovených v uvedenom nariadení, a to najmä pre cezhraničné úseky a dôležité zúžené priechody
2. podporu európskeho koordinátora, aby sa zabezpečila úplná a čo najrýchlejšie dostavba tejto železničnej osi.

Sa týmto zaväzujú, že :

3. budú v čo najrýchlejšom tempe pri zohľadnení možností financovania koordinovane pokračovať v realizácii všetkých úsekov železničnej osi „*Paríž-Štrasburg-Štuttgart-Viedeň-Bratislava*“, s cieľom maximalizovať z nej vyplývajúci prospech, predovšetkým výrazne skrátiť cestovné doby, zvýšiť kapacity pre osobnú a nákladnú dopravu, ako aj zabezpečiť optimálne intramodálne a intermodálne prepojenie s ďalšími prioritnými projektmi (TEN),
4. budú úzko spolupracovať so všetkými zainteresovanými stranami, ktoré sa usilujú o koordinovanú výstavbu osi „*Paríž-Štrasburg-Štuttgart-Viedeň-Bratislava*“, a predovšetkým jej cezhraničných úsekov a rozšírenie zúžených priechodov,

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

(podpísaný)

Dominique PERBEN, Ministres des transports, République Française

(podpísaný)

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

(podpísaný)

Pavol PROKOPOVIČ, Minister dopravy, pôšt a telekomunikácií, Slovenská republika

(podpísaný)

V Luxemburgu, 9. júna 2006

ŠTRASBURG, 14.6. 2006

PODPORNÉ VYHLÁSENIE

**k realizácii prioritného projektu TEN – T č. 17 ohľadne železničného spojenia Paríž
– Štrasburg – Štuttgart – Viedeň - Bratislava**

Podpísaní,

- vítajú podpísanie prehlásenia ministrov dopravy Francúzska, Nemecka, Rakúska a Slovenska, ktoré sa uskutočnilo dňa 9.6. 2006 v Luxemburgu, ktorým zainteresované štyri členské krajiny prvýkrát spoločne poukázali na vysokú hodnotu železničnej osi “Paríž - Štrasburg - Štuttgart - Viedeň - Bratislava“,
- vyjadrujú potešenie nad nomináciou koordinátora EÚ za tento projekt Petra Balázsa a nad pozitívnou dynamizáciou, ktorú táto nominácia priniesla,
- vítajú podpísanie nemecko – francúzskej zmluvy o vybudovaní mosta cez rieku Rýn medzi mestami Štrasburg a Kehl do roku 2010, ktorý po realizácii úseku Kehl - Appenweier umožní výkonné železničné prepojenie medzi Francúzskom a Nemeckom,
- vítajú dohodu medzi Nemeckom a Rakúskom o vybudovaní úseku “Freilassing - Salzburg“ ako súčasti cezhraničného železničného prepojenia “Mníchov – Mühldorf - Salzburg“,
- vítajú nadviazanie úzkych kontaktov medzi rakúskymi a slovenskými úradmi, ktoré znamenajú dobrý základ pre efektívne zosúladenie vybudovania cezhraničného úseku Viedeň – Bratislava,
- vyjadrujú plnú podporu zo stranu koordinátora EÚ začatým multilaterálnym rokovaniam,
- znovu opakujú ich žiadosť o intenzívnu podporu zo stranu Európskej únie,
- naliehavo apelujú na jednotlivé na členské štáty na urýchlenú modernizáciu železničnej osi “Paríž – Štrasburg – Štuttgart – Viedeň – Bratislava“ s kompletne ukončenou realizáciou do roku 2015,
- uvedomujú si výrazný potenciál, ktorý ponúka realizácia železničnej osi “Paríž – Štrasburg – Štuttgart – Viedeň – Bratislava“ a jej rôznorodé prepojenia s inými osami v rámci TEN vo vzťahu k hospodárskemu rastu, tvorbe pracovných miest a zlepšeniu

konkurencieschopnosti, obzvlášť uľahčením osobnej a nákladnej dopravy v rámci celej Európskej únie,

- vítajú rozsiahle už uskutočnené resp. plánované investície miestnych a regionálnych korporácií, ktoré majú za cieľ na jednej strane zmodernizovať železničné stanice a ich okolie a na druhej strane zabezpečiť prepojenie medzinárodnej a národnej dopravy s miestnymi resp. regionálnymi dopravami s cieľom optimalizovať ich prístup ku železničnej osi "Paríž – Štrasburg – Štuttgart – Viedeň – Bratislava"
- podčiarkujú dôležitosť multimodálnej integrácie (prostredníctvom letísk, prístavov, logistických centier nákladnej dopravy atď.) pozdĺž celej osi,
- berú s potešením na vedomie už dokončené úseky železničnej osi "Paríž – Štrasburg – Štuttgart – Viedeň – Bratislava" a vítajú, že v priebehu rokov 2007 – 2015 budú postupne uvádzané do prevádzky ďalšie úseky,

potvrdzujú,

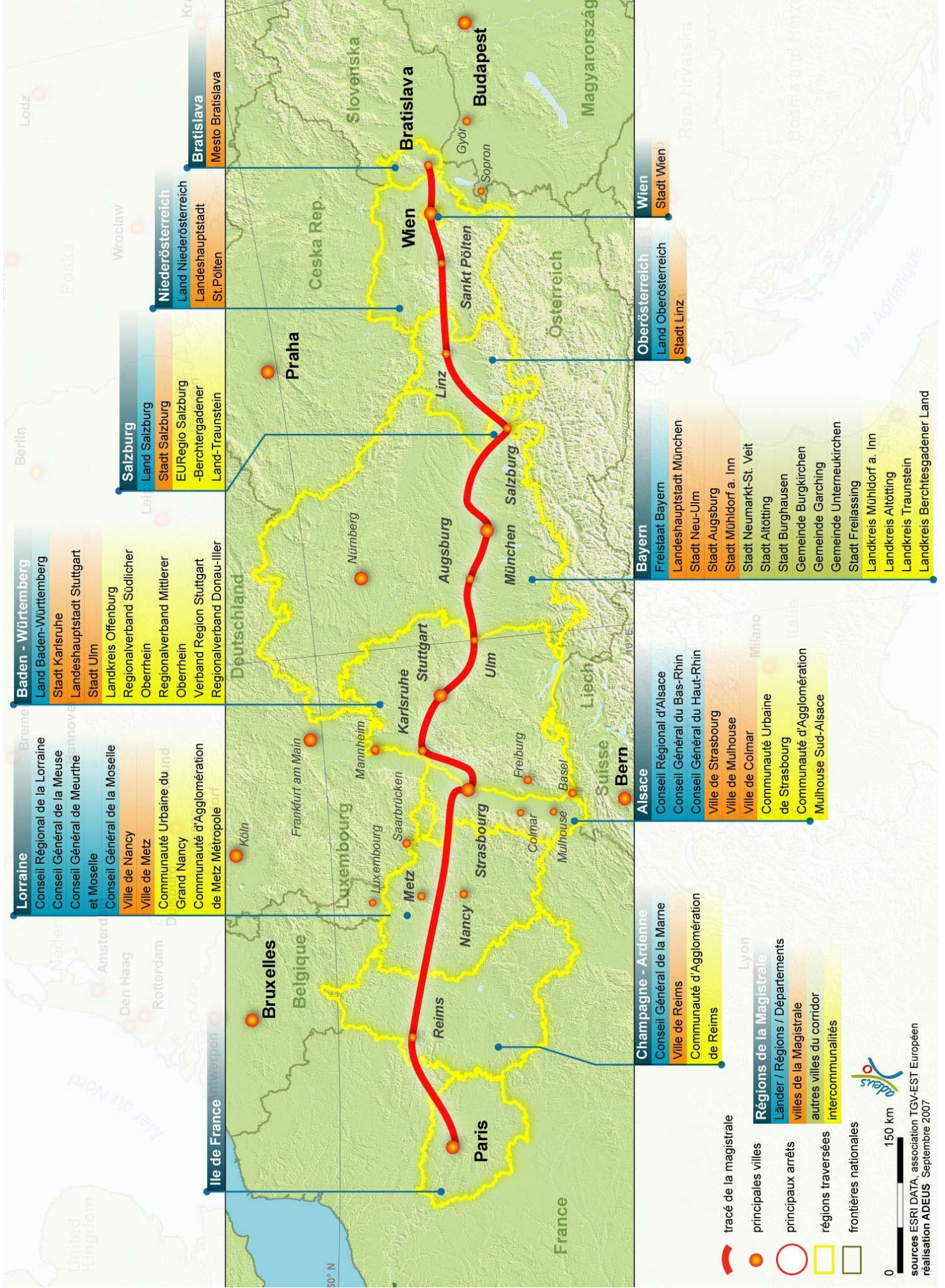
1. že podporujú členské štáty a koordinátora EÚ v pokračovaní realizácie tejto železničnej osi tak, aby bola dokončená do roku 2015,
2. svoju vôľu vytvoriť dobré podmienky pre vzájomne úzku koordináciu medzi všetkými rozhodovacími orgánmi tak, aby sa napomohlo čo najrýchlejšej realizácii tohoto projektu,

na tento účel žiadajú:

3. rezervovanie potrebných finančných prostriedkov v národných rozpočtoch na realizáciu chýbajúcich úsekov s cieľom úplného urýchleného ukončenia najneskôr v roku 2015,
4. spoločné kofinancovanie podľa smerodajných finančných nariadení zodpovedajúcich jednak cezhraničným úsekom, ako aj veľkým priesmykom, s cieľom vytvoriť na celom úseku interoperabilitu,
5. zostavenie transnacionálneho prevádzkového konceptu pre celú os, ktorý podstatne zredukuje prepravný čas, zvýši kapacitu prepravených osôb a tovaru a k tomu všetkému zabezpečí aj optimálne spojenie s intermodálnymi uzlami na miestnej aj regionálnej úrovni, ako najmä s početnými letiskami pozdĺž tejto osi a s ostatnými prednostnými projektmi TEN.

Príloha:

Vyhlásenie o zámere ministrov dopravy Rakúska, Nemecka, Francúzska a Slovenska k prioritnému projektu TEN - V č. 17 "Paríž – Štrasburg – Štuttgart – Viedeň – Bratislava" (9.6.2006)



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

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



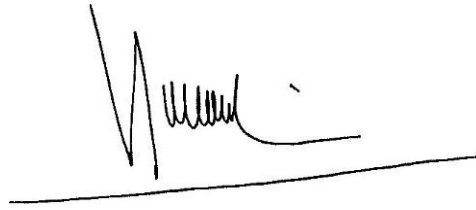
Jean-Louis SCHNEITER

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

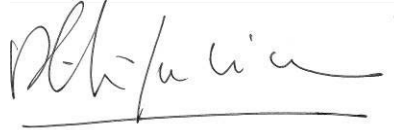
Régions / Départements et Villes de la Magistrale



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

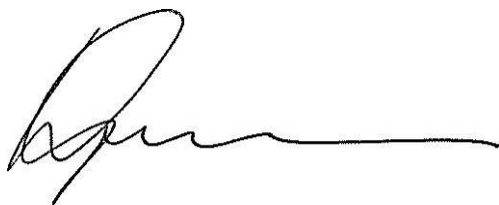


Gilbert MEYER

Maire

Ville de Colmar

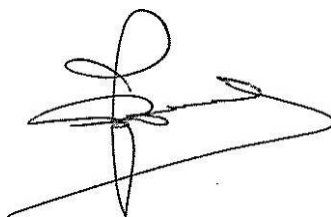
Autres villes et intercommunalités



Robert GROSSMANN

Président

**Communauté Urbaine de
Strasbourg**



Jean-Denis BAUER

Vice-Président

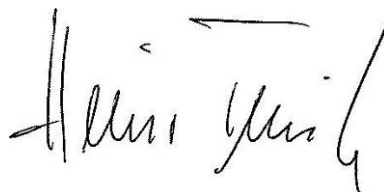
**Communauté
d'Agglomération
Mulhouse Sud Alsace**

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



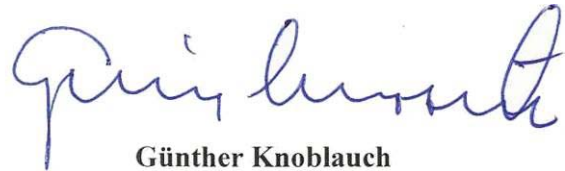
Gerold NOERENBERG
Oberbürgermeister
Stadt Neu-Ulm



Klaus KIRCHNER
Oberbürgermeister
Stadt Augsburg



Christian UDE
Oberbürgermeister
Landeshauptstadt München

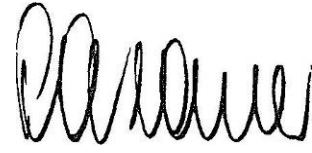


Günther Knoblauch
Aufsichtsratsvorsitzender und
Erster Bürgermeister Stadt Mühldorf a. Inn

Autres villes



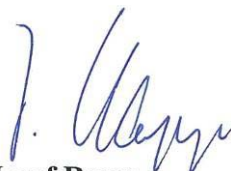
Erwin Baumgartner
1. Bürgermeister Stadt Neumarkt-St. Veit



Herbert HOFAUER
Oberbürgermeister
Stadt Altötting



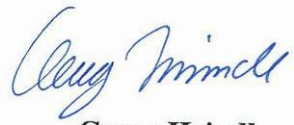
Hans Steindl
1. Bürgermeister Stadt Burghausen
Inn-Salzach Euregio, stellv. Vorsitzender



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

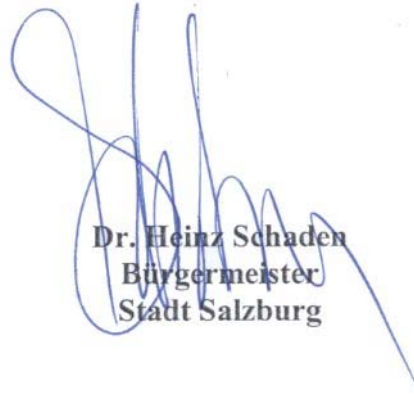
Länder et villes de la Magistrale



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-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

