

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.
- Ab der Grenze zwischen Bayern und Thüringen bis Ebensfeld wird bis 2017 eine Neubaustrecke fertig gestellt; zwischen Ebensfeld und Nürnberg handelt es sich um eine Ausbaustrecke, die nach 2017 fertig gestellt wird. Besonders die Güterzugumfahrung Fürth sollte hervorgehoben werden; sie wird zurzeit geplant und sollte bis 2011 fertig sein.
- Der ganze Abschnitt Halle/Leipzig-Nürnberg stellt einen Engpass dar, da die Züge zwischen Berlin und München nur über große Umwege und mit viel Zeitverlust verkehren. Für die Verbindung zwischen der größten und der drittgrößten Stadt Deutschlands, Berlin und München, benötigt man heute eine Fahrzeit von sechs Stunden. Dies hat auch erhebliche Auswirkungen auf die Kapazitäten der Strecke.

2.1.2. *Münchener Raum:*

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

2.1.3. *Südlich von München:*

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

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

2.2. PP 17 (Paris - Bratislava):

2.2.1. Westlich von München:

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

2.2.2. Münchener Raum:

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

2.2.3. Östlich von München:

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

3. EMPFEHLUNGEN

3.1. PP 1 (Berlin – Palermo):

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

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

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

3.2. PP 17 (Paris – Bratislava):

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

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

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

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

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

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

Karel Van Miert

Europäische Koordinator PP 1

Péter Balázs

Europäische Koordinator PP 17