

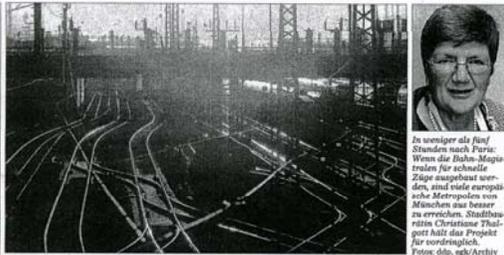


PRESSESPIEGEL

Europa wächst zusammen!

**Prioritäten für den Ausbau der TEN-Bahnprojekte in
Süddeutschland**

**Hauptversammlung der Initiative „Magistrale für Europa“
Freitag, 20. April 2007, Rathaus, Landeshauptstadt
München**



52 19.04.07
Foto: ddp, agf/Archiv

Christiane Thalgot fordert die „Magistrale für Europa“

Eine Schneise für die Eisenbahn

Münchens Stadtbaurätin präsentiert Thesen zum heutigen SZ-Verkehrsparagrafen

Treffpunkt München: Bayerns Hauptstadt ist nun fester, den künftigen Schrittmacher zweier europäischer Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnmagistralen zu bilden, nämlich die von Paris nach Budapest und die von Berlin gen Italien. Experten der Initiative „Magistrale für Europa“ diskutierten am Donnerstagabend im SV-Forum über das Projekt, bevor sie sich am Freitag zu ihrer Jahresversammlung treffen. Stadtbaurätin Christiane Thalgot warf in der Zwischenzeit schon einmal ihre Sicht der Dinge.

SZ: Worum rollt im Münchner Hauptbahnhof der erste TGV aus Paris an? Thalgot: Hoffentlich 2011. Aber es wäre schön, wenn es etwas schneller eingeleitet wird, wenn wir dann auch gleich nach zum Flughafen und weiter nach Osten fahren könnten. Diese Möglichkeit sollte offengehalten werden.

SZ: Die Debatte über die Magistrale zielt sich aus über so viele Jahre – man möchte kaum glauben, dass irgendein ernsthaftes Interesse an einer Realisierung hat.

Thalgot: Es ist erstaunlich, dass tatsächlich alle, die sich mit Kommunikation und damit auch mit Mobilität befassen, von der Notwendigkeit der Magistrale überzeugt sind. Sowohl für den Transport von Menschen als auch von Gütern. Man ist überzeugt, dass die Europäer sich näher zu kommen, nicht nur virtuell, sondern reale Kommunikation brauchen. Und dazu benötigt man die entsprechenden Verkehrswege.

SZ: Worum geht es denn dann? Thalgot: Das Thema ist tatsächlich schon 20 Jahre alt. Vor allem die Franzosen haben es vorangetrieben, indem sie mit ihrem TGV eine kostengünstige Lösung für die schnellen Verbindungen in ihrem Land gefunden haben. Länder, die stärker mit Berg und Tal gesegnet sind, haben jedoch mit der Streckenführung ganz erhebliche Probleme. Außerdem ist die Debatte in eine Zwickmühle über all Bahnmaßnahmen privatisiert oder zumindest teilprivatisiert worden sind.

Was bedeutet, dass man für ein derart großes Projekt auf einmal andere organisatorische Rahmenbedingungen hat. Große Projekte beruhen den großen politischen Schülern sind auch große Parteien. Letztere aber sind im Laufe der Zeit eher kleiner geworden.

SZ: Wegen der organisatorischen Zersplitterung vieler Behörden...

Thalgot: Genau. Und dann gibt es auch noch den Streit, wenn eigentlich das Netz gehört. Es geht immerhin um währungslos aufwendige Investitionen, die natürlich in Konkurrenz zu anderen wichtigen Projekten stehen. Außerdem sind Eisenbahnprojekte viel schwieriger zu realisieren als Straßen. Für den Bau von Straßen gibt es große Apparate – in Bayern die Oberste Baubehörde, die alle Verfahren betreibt und dann baut. Bei der Eisenbahn ist zunächst das Wirtschaftsministerium zuständig, das sich dann aber Dritter bedienen muss. Das ist in der Umsetzung viel komplizierter, weil diese Partner ganz unterschiedliche Interessen verfolgen. Das hat dem Projekt sehr geschadet. Deshalb begreife ich es sehr, dass die EU den Strecken des Programms „Trans-europäische Netze“ Pausen nur Seite gestellt hat, die sich zum schließlichen im Eisenbauwerk nicht einfach um irgendein Glas in der Ebene.

SZ: Apropos Eisenbauwerke: Würde es nicht zielführender, ganz besonderen Strukturen vorzugeben und nicht immer wieder auf Maximalleistungen zu setzen – denn mehr als 50 Kilometer langen Brenner-Basistunnel oder das unzerstörte Millandprojekt „Stuttgart 21“?

Thalgot: Der Vorteil an solchen Großprojekten ist: Wenn sie mal auf dem Weg sind, zielen sie an andere Projekte mit.

SZ: Nach dem Motto: Wenn schon ein Tunnel gebaut wird, muss auch die Zulaufstrecke einen guten Standard haben?

Thalgot: Richtig. Wichtig ist aber es tatsächlich weniger Widerstand, wenn man schrittweise baut. Aber große Pro-

jekte müssen auch als große Projekte betrachtet werden, sonst haben sie überhaupt keine Chancen. Weil der Wirtschaftssektor ebenfalls neu organisiert werden soll, profitieren aber gar nicht auch sehr viele davon.

SZ: Warum wird derzeit in Deutschland noch nicht gebaut?

Thalgot: Weil wir zwar einen Bundesverkehrswegeplan haben, dessen Finanzierung aber nicht sichergestellt ist. Und damit haben wir wieder die Konkurrenzsituation zwischen verschiedenen Projekten. Im politischen Raum haben eben oft Projekte mit einer starken Lobby Vorrang – vor allem wenn sie leichter umzusetzen sind. Der Eisenbahn fehlt eine schlagkräftige Interessensvertretung, wie sie das Auto mit dem ADAC hat.

SZ: Was kann sich München denn von der Magistrale erwarten?

Thalgot: Dass wir besser in das europäische Netz eingebunden sind und sich Verkehr auf die Schiene verlagert. Heute laufen ja ganz wesentliche Anteile über die Straße, und zwar notwendigerweise. Wir wollen, dass Straßen, dafür geeignete Strecken von der Bahn bedient werden. Dann kann sich auch der Flugverkehr auf die langen Distanzen beschränken. Gerade der Vier-Stunden-Radius eignet sich für die Bahn.

SZ: Vielleicht auch noch etwas mehr? Es gab ja früher schon einmal eine Direktverbindung von München nach Athen.

Thalgot: Ich persönlich glaube, dass der Zugverkehr langfristig das Verkehrsmittel ist, das die Grundrisslinie in Europa herstellt. Wir haben das transnationale System Eisenbahn leider zu lange vernachlässigt.

Interview: Dominik Hutter

Die Vermarktung des SZ-Verkehrsparagrafen findet am heutigen Donnerstag um 19 Uhr im SV-Forum, Fürhergraben 14, statt. Kostenlose Karten im SZ-Service-Zentrum, Sendlinger Str. 8.

Bayerns Hauptstadt bildet den Kreuzungspunkt wichtiger Bahn-Trassen

Alle Schienen führen nach München

Magistralen lassen Europa stärker zusammenwachsen und machen die Stadt noch attraktiver

Von Dominik Hutter

München – Vier Stunden und 40 Minuten durch Felder, Wälder und Hügel, dann noch ein paar Stationen mit der Métro – und schon könnten die Münchner über die Champs Élysées in Paris spazieren. Könnten – wenn das europäische Eisenbahnsystem bereits auf dem Standard wäre, den Experten für unbedingt erforderlich hält. Pünkt große Schnellfahr-Magistralen stehen derzeit auf der Brä-

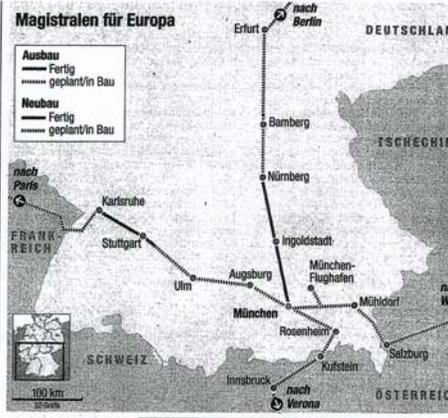
SZ-forum Verkehr

seler Verkehrs-Agenda, berichtete Péter Baláz von der Generaldirektion Eisenbahn und Verkehr der EU-Kommission bei einer Veranstaltung des SZ-Verkehrsparagrafen zum europäischen Hochgeschwindigkeitsnetz. Und München soll beim Zusammenwachsen des Kontinents eine herausragende Rolle spielen: Bayerns Hauptstadt bildet den Kreuzungspunkt zweier wichtiger Trassen – zwischen Paris und Wien/Budapest sowie von Berlin nach Rom und Palermo.

Natürlich sind auf diesen Verbindungen auch heute schon Züge unterwegs. Nur eben in einem Tempo, das eher zum Kauf von Flugtickets animiert. Weil in Deutschland der Großteil der geplanten Ost-West-Magistrale noch nicht ausgebaut ist, dauert demnach die Tour zwischen München und Karlsruhe genauso lang wie die von Karlsruhe nach Paris, hat Florian Ismaier von der Initiative „Magistrale für Europa“ festgestellt. Und das, obwohl die Distanz zwischen den beiden deutschen Städten nur halb so groß ist. Hintergrund ist die für Juni geplante Eröffnung des TGV Est, der französischen Hochgeschwindigkeits-trasse von der Seine in Richtung Rhein.

Überhaupt hat Frankreich hier die intensivste Vorarbeit geleistet, um Europas Metropolen mit schnellen Zügen zu verbinden. Fabienne Keller, Oberbürgermeisterin von Straßburg, freut sich schon auf die für 2010 geplante Bahnbrücke über den Rhein, die den Anschluss Frankreichs an deutsche Hochgeschwindigkeitsnetz herstellen wird. 2011 soll dann noch der TGV Rhin-Rhône Richtung Mailand/Dijon dazukommen, der Straßburg zu einer Eisenbahn-Drehscheibe machen wird. Der Stadt tut diese Aussicht offenbar heute schon gut. Keller berichtete über diverse Investitionen für Kultur und Sport und über die nicht zuletzt mit der neuen Rolle als Bahnkreuz verbundene Bewerbung als Kulturhauptstadt 2018. Auch München werde von seinem Eisenbahnknoten profitieren. „Die Stadt gewinnt weiter an Attraktivität“, prognostizierte die Politikerin. Um auszuweichen, hinzuzufügen: „Falls das überhaupt noch möglich ist.“

Der Weg Münchens zum Magistralenkreuz ist allerdings noch lang und steinig. Hauptgrund: „Die Unterfinanzierung des Bundesverkehrsplans“, bedauerte Dieter Wellner vom Bayerischen Verkehrsministerium. Derzeit würde daher abschnittsweise vorgegangen. Etwa



Schon im Dezember 2007 soll erstmals der französische Hochgeschwindigkeitszug TGV in den Münchner Hauptbahnhof einfahren. Seine Ankunft gibt dann einen Vorgeschmack auf die geplanten Hochgeschwindigkeits-Magistralen (Grafik). Das TGV-Bild entstand im Pariser Bahnhof Gare de Lyon. Foto: Reuters/Frank

bei Ampfing, wo am Donnerstag Spatenstich zum Ausbau eines Streckenabschnitts gefeiert wurde, der Teil der künftigen Ost-West-Magistrale zwischen München und Freilassing ist. Die Trasse ist derzeit noch auf langen Abschnitten eingeleitet und nicht elektrifiziert. Immerhin: Westlich von München, Richtung Augsburg, werde der viergleisige Ausbau 2010 fertig, versicherte Wellner. Und durch den tiefergelegten Bahnhof von Neu-Ulm rollten bereits die Züge.

Die wichtigsten, schwierigsten und teuersten Projekte liegen jedoch außerhalb Bayerns, berichtete Bahn-Vorstand Otto Wiesheu: der Umbau des Stuttgarter Hauptbahnhofs vom Sack- zum Durchgangsbahnhof und die Strecke weiter nach Ulm. Dort quälen sich die Züge derzeit mit Tempo 80 die Schwäbische Alb hinauf. An eben solchen Stellen, betonte Wiesheu, lasse sich sehr effektiv Fahrzeit einsparen. Leider habe der Bund eine Realisierung nicht vor 2018 angekündigt, weshalb das Land Baden-Württemberg nun über eine Vorfinanzierung nachdenken müsse. Geschätzte Kosten für beide Projekte: 4,1 Milliarden Euro. Besser sieht es auf der Nord-Süd-Ma-

gistrale aus, wo der ICE zumindest auf den Abschnitten München-Nürnberg und Leipzig-Berlin schon kräftig Gas geben kann. Allerdings steht auch hier noch ein komplizierter Riesen-Vorhaben auf: der Bau des mehr als 50 Kilometer langen Brenner-Basistunnels, der zwischen Innsbruck und Franzensfeste den Alpenhauptkamm unterqueren wird. Derzeit werden Wellner zufolge Probebohrungen vorgenommen.

Alle Diskutanten waren sich einig, dass in Deutschland für den Ausbau der Eisenbahn zu wenig Geld zur Verfügung steht. 700 bis 800 Millionen Euro pro Jahr, rechnete Wiesheu vor, sind jährlich für Neubauprojekte reserviert. Die deutsche kleinere Schweiz dagegen, so berichtete Bernd Scholl von der Eidgenössischen Technischen Hochschule in Zürich, wende jedes Jahr zwei Milliarden auf. Scholl vermisst klare Schwerpunkte in der deutschen Verkehrsplanung. Der Bundesverkehrswegeplan, in dem der Bund eine Prioritätenreihung überörtlicher Projekte vornimmt, sei dafür nicht geeignet, weil er „helllos unterfinanziert“ sei, eher eine „Wunschliste“ als ein solides Investitionsprogramm.

Bei den Magistralen können die Staaten allerdings mit Zuschüssen aus Brüssel rechnen. Baláz, der vor knapp zwei Jahren die Patenschaft für die Ost-West-Strecke übernommen hat, sieht die Klärung der Gesamtfinanzierung als vorrangige Aufgabe seines dritten Amtsjahres an. Geld aus dem EU-Budget für derart spektakuläre Projekte könne auch dazu beitragen, das nur schwach ausgeprägte Vertrauen der Europäer in die Brüsseler Finanzpolitik zu stärken. Dabei entsprächen die Beiträge für die Europäische Union kaum einem Prozent des Bruttoinlandsprodukts. Wiesheu hätte sich allerdings „gefremdet“, wenn der EU-Etat für Verkehr nicht von 18 auf acht Milliarden Euro heruntergekürzt worden wäre.“ Keller sprach sich dafür aus, verstärkt Mautentnahmen von den Autobahnen zum Ausbau der Schienenstrecken zu verwenden.

Für das Zusammenwachsen der europäischen Staaten, davon zeigte sich die Moderatorin und Münchner Stadtbaurätin Christiane Thalgot überzeugt, sind die geplanten Bahn-Magistralen gar nicht hoch genug einzuschätzen. Gerade München sei traditionell stark in Richtung Südosten orientiert, und reale Kommunikation sei nun einmal durch kein virtuelles Netz zu ersetzen. „Wir brauchen greifbare Integrationsprojekte in Europa“, betonte auch Baláz, während Ismaier zusätzlich auf die wirtschaftlichen und unpolitischen Aspekte der Eisenbahn hinwies. Scholl schied auf der Schiene Möglichkeiten für eine sehr viel nachhaltigeren Entwicklung Europas. Bahnstrecken beeinflussten die Raumentwicklung positiv, weil attraktive Verkehrsknoten die Tendenz zum ausufernden und ökologisch unsinnigen Flächenverbrauch durch schlecht erschlossene Häuschen-Siedlungen durchbrechen könnten. Wellner bat die Bürger, die europäischen Magistralen nicht als Problem, sondern als Chance zu betrachten.

Auf den schnellen Schienen sollen jedoch, ein sehr wichtiger Aspekt, nicht nur Personen-, sondern auch Güterzüge rollen. Zwei Prozent Wirtschaftswachstum, zitierte Wiesheu eine Faustregel, bedeuten etwa 3,5 bis vier Prozent mehr Verkehr und Logistik. Die Bahn könne allerdings erst jetzt ihr Potenzial für Transporte auf der Langstrecke ausschöpfen, weil gesetzliche Beschränkungen erst kürzlich aufgehoben wurden. Angesichts der schon stark ausgelasteten Straßen müsse Europa aufpassen, „dass die Infrastruktur nicht zum Engpass für die wirtschaftliche Entwicklung wird“. Und eng könne es schnell werden, auch auf der Schiene: Das 2006 erreichte Plus von zwölf Prozent im Güterverkehr werde die Bahn in diesem Jahr wohl fortsetzen.

Einen kleinen Vorgeschmack auf die Hochgeschwindigkeits-Magistrale gen Frankreich können die Münchner schon im Dezember 2007 genießen, verriet Keller. Dann soll erstmals ein TGV aus Paris in den Münchner Hauptbahnhof einfahren. Die Strecke werde dann, allerdings noch mit sechseinviertel Stunden Fahrzeit, einmal täglich mit französischen Waggons bedient. Vielleicht, so warb Keller, träten die Münchner eine solche Fahrt ja am liebsten in zwei Etappen an. Und besuchen unterwegs Straßburg.

Bayern
Magistrale für Europa

Am Freitag fand in München ein Treffen südostbayerischer Bürgermeister und Landräte mit dem EU-Koordinator Peter Balázs statt. Es geht um die Zukunft der Bahn in Südostbayern.



Die Bürgervertreter wollen in der Initiative "Magistrale für Europa" Druck machen, dass der Ausbau des Streckenabschnitts des transeuropäischen Netzes TEN durch ihre Region zügig vorangeht. Immer wieder fiel der geplante Ausbau der Schienenstrecke von München nach Freilassing Budgetkürzungen der Bundesregierung zum Opfer.

Mit dem europäischen Projekt TEN sollen nun bis Mitte des nächsten Jahrzehnts auf den Achsen Berlin - Palermo und Paris - Bratislava schienengebundene Transportkorridore ausgebaut werden, um den grenzüberschreitenden Güter- und Personenverkehr in Europa zu erleichtern. Dabei spielt die Strecke München - Freilassing eine Hauptrolle.

Mit einem Spatenstich läuteten der DB-Konzernbevollmächtigte für Bayern, Klaus-Dieter Josel, und Politiker aus München, Berlin und Brüssel am Donnerstag im südostbayerischen Ampfing den Beginn der Bauarbeiten ein.

800 Millionen Euro investieren die Europäische Union, der Bund, das Land Bayern und die DB AG bis 2015 in den bayerischen Abschnitt. Die Strecke von München über Markt Schwaben, Ampfing und Mühldorf nach Freilassing soll zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert werden.



Ab Herbst soll zunächst die Strecke von Ampfing nach Mühldorf zweigleisig ausgebaut werden. Davon wird auch der Regionalverkehr im Dreiländereck mit der Slowakei und Österreich profitieren. Bereits jetzt fahren täglich bis zu 50 Regional- und 15 Güterzüge auf der eingleisigen Strecke.

Klaus-Dieter Josel, DB-Konzernbevollmächtigt für Bayern: "Wir sind hier am Start. Wir müssen natürlich auch auf die Regionalbahn im

Signale auf Grün



Symbolischer Spatenstich am Bahnhof in Ampfing: (von links) EU-Koordinator Prof. Dr. Peter Balázs, Staatssekretärin Karin Roth, Wirtschaftsminister Erwin Huber und Klaus-Dieter Josel, Konzernbevollmächtigt der Deutschen Bahn für Bayern. (Foto: Willmerding)

Ampfing (ecs). Mit dem gestrigen symbolischen Spatenstich am Ampfinger Bahnhof stehen jetzt alle Signale auf Grün für den zweigleisigen Ausbau des Abschnitts Ampfing-Mühldorf der Bahnstrecke München-Freilassing. Unter anderem wegen umweltschutzrechtlicher Planungsverzögerungen und den damit verbundenen verspäteten Ausschreibungen wird aber erst im Herbst 2007 mit dem Ausbau der 6,7 Kilometer langen Strecke begonnen. Ziel ist es laut Klaus-Dieter Josel, Konzernbevollmächtigt der Bahn AG in Bayern, das 33-Millionen-Euro-Projekt bis Ende 2009 abzuschließen. Bayerns Wirtschaftsminister Erwin Huber und Karin Roth, Staatssekretärin im Bundesverkehrsministerium, zeigten sich übereinstimmend überzeugt, dass diesem ersten Ausbaubereich zeitnah weitere folgen werden, um das Chemiedreieck endlich seiner Bedeutung entsprechend an München sowie auch das den Flughafen anzubinden. Und auch die europäische Dimension der Gesamtstrecke kam zur Sprache: EU-Koordinator Peter Balázs hob sie als wichtigen Teil der Magistrale Paris-Wien-Bratislava hervor.

Bahnausbau in Südostbayern beginnt

19.04.2007

Berlin (pressrelations) - **Bahnausbau in Südostbayern beginnt**

Symbolischer Spatenstich in Ampfing / Zweigleisiger Ausbau zwischen Ampfing un

(Ampfing, 19. April 2007) Mit einem Spatenstich im Bahnhof Ampfing haben am Dc Bahn für den Freistaat Bayern, Klaus-Dieter Josel, die Parlamentarische Staatssek sowie Staatsminister Erwin Huber und EU-Koordinator Dr. Péter Balázs den Ausba Freilassing eingeläutet.

Die Ausbaustrecke München-Mühldorf-Freilassing, im Bundesverkehrswegeplan 4 Schieneninfrastrukturvorhaben in Bayern. Lange Zeit war es nicht selbstverständlich Letztlich aber haben alle Beteiligten an einem Strang gezogen, um die notwendigen aus Mühldorf und für die aufstrebende Wirtschaft aus dem bayerischen Chemiedre klare Perspektive aufzeigen: Der Ausbau beginnt.

Als erstes steht der zweigleisige Ausbau von 7,8 Kilometer Schienen zwischen Am Bauabschnitt betragen 64 Millionen Euro, die überwiegend mit Bundesmitteln finan nördlich des schon bestehenden und wird zugleich mit moderner elektronisch geste Baumaßnahmen wird auch der Bahnhof Ampfing umgebaut und barrierefrei erschl unterteilt, für die das Baurecht bereits jetzt vorliegt bzw. bis zum Sommer erwartet

„Mit dem symbolischen Spatenstich starten wir heute in Ampfing eine Maßnahme, Schienenverkehr mit sich bringt und besonders den Verkehrsknoten Mühldorf spür Strecke, auf der an Spitzentagen fast 50 Regional- und etwa 15 Güterzüge unterw drei Millionen Tonnen prognostiziert werden, erhält nun den Ausbaustandard, den

Die Bauarbeiten werden – nach Ende der Ausschreibungsfristen für die Baufirmen abgeschlossen sein. Das zweite Gleis Mühldorf-Ampfing ermöglicht Fahrzeitverkü bayerische Chemiedreieck besser an Mühldorf und das überregionale Verkehrsnet

Die nächsten Abschnitte im Rahmen der ABS 38 sind der zweigleisige Ausbau der Schwaben-Hörkofen, Thann-Matzbach-Dorfen sowie die Viergleisigkeit der 21 St Schwaben. Im Endausbau soll eine durchgehende Zweigleisigkeit und Elektrifizieru hinaus bis nach Freilassing realisiert werden. Auch die Strecke nach Burghausen s Projektes ABS 38 werden auf mehr als 800 Millionen Euro geschätzt.

„Damit ist der Weg frei für eine Maßnahme, mit der wir im Regionalverkehr in Südo im Reise- und Güterverkehr werden sich deutlich verkürzen. Und: Die Situation der entspannen“, blickte Karin Roth in die Zukunft.

Auch für den internationalen Verkehr eröffnet der Ausbau neue Perspektiven. Als T Ausbaustrecke München-Freilassing ein Glied in der wichtigen Ost-West-Achse Pz im Bundesschienenwegeausbaugesetz als internationales Projekt festgeschrieben. verbessert und andere Strecken entlastet werden.

Herausgeber: Deutsche Bahn AG

Das Kreuz mit den Schnellzügen

München soll Schnittpunkt zweier Bahnachsen werden - EU fordert mehr Einsatz München soll möglichst bald Schnittpunkt zweier Eisenbahn-Achsen durch Europa werden, die wesentlich kürzere Fahrzeiten für Passagiere und Fracht verheißen. Die früheren EU-Kommissare Peter Balazs und Karel van Miert forderten in München, Planung und Ausbau der Strecken ParisMünchen - Budapest und Berlin - MünchenPalermo voranzutreiben. Ministerpräsident Edmund Stoiber (CSU) verlangte den schnellen Ausbau des Brennerbasistunnels.

Der französische TGV und das deutsche Gegenstück ICE sollen auf dem großen mitteleuropäischen Schienen-Kreuz mit Schnittpunkt in München für frischen Wind sorgen. München - Bozen soll dann zwei statt in vier Stunden Zugfahrt dauern, München-Paris gut fünf Stunden statt neun. Es ist ein wenig wie fliegen auf Rädern. Da bleibt das Auto auf der Strecke, ebenso Flughafen-Transfers mit langen Wartezeiten. Auf deutscher Seite gibt es bisher nur wenige Abschnitte, die Tempo 200 bis 300 zulassen.

Zu wenig Interesse am Verkehr über die Grenzen

Die beiden Ex-Kommissare sagten, dafür müsse in Deutschland mehr getan werden. Balazs ließ durchblicken, dass er sehr genau beobachte, wie das Land seine Bahn für Europa fit macht. Der Ökonom mit reicher politischer Erfahrung ließ das Fachpublikum im Münchner Rathaus wissen: „Leider müssen wir feststellen, dass keine hohe Priorität für grenzüberschreitende Abschnitte eingeräumt werden.“ Die nationale Politik zeige oft mehr Interesse am inländischen Netz als an den internationalen Verbindungen. Die Hausaufgabe für die deutschen Stellen ist zweigeteilt: Ausbau des Abschnitts München Mühldorf - Salzburg und Stuttgart - München. Der Zeithorizont für diese Schienen-Magistrale sind die Jahre 2012/15.

Sehr viel länger wird es dauern, unter dem Brenner hindurch mit Italien Verbindung aufzunehmen. Van Miert rechnet bei dem Supertunnel mit einer Bauzeit von 2009 bis 2020 und Kosten von sechs Milliarden Euro. Der EU-Koordinator: „Wenn das Projekt nicht vorangeht, gibt es auch kein Geld.“ Stoiber sagte: Die paneuropäische Hochleistungsstrecke Berlin-Palermo muss so schnell wie möglich vorangetrieben werden.“

Im Langstrecken-Verkehr habe die Schiene ihre Zukunft noch vor sich, sagte DB-Vorstandsmitglied Otto Wiesheu. Die Mittel vom Bund seien jedoch gegenwärtig „zu knapp“. Sein Amtsnachfolger Erwin Huber (CSU), Ministerpräsident Stoiber und OB Christian Ude (SPD) unterstrichen die Bedeutung der schnellen Verbindungen - auch im Hinblick auf die prekäre Kohlendioxid-Situation in der Atmosphäre.

Von Eberhard Geiger

Datum: 21.04.2007 00:00 Uhr
aktualisiert: 21.04.2007 00:00 Uhr

[drucken] [versenden] [leserbrief] [nach oben]

München wird Bahn-Zentrum

München (mm) – Die bayerische Landeshauptstadt soll Schnittpunkt zweier Eisenbahn-Achsen durch Europa werden, die Fahrtzeiten für Passagiere und Fracht deutlich verkürzen. Die früheren EU-Kommissare Peter Balazs und Karel van Miert forderten in München, Planung und Ausbau der Strecken Paris-München-Budapest und Berlin-München-Palermo voranzutreiben.

Endlich: Tempo für Europa

Soll bloß keiner sagen, dass die Europäische Union keine handfesten Vorteile für uns Endverbraucher bringt! Ich habe es zum Ende der Osterferien erfahren dürfen, bei einem Paar, das einen Rückflug am Freitag gebucht hatte, aber am Flughafen von der Dame am Schalter zu hören bekam, der Flug nach Athen sei annulliert worden, der Weiterflug nach München also hinfällig. Aber man könne es am nächsten Tag nochmals probieren ... Das Pech der Airline: Die betroffene Jura-Studentin kannte ihre Rechte, vor allem die einschlägige Verordnung der EU und bestand angesichts der Entfernung über 1.500 km auf 400 € Schadensersatz. Pro Person! Da kommt gleich doppelte Freude über den zwangsverlängerten Urlaub auf! Zum ersten Mal habe ich

miterleben dürfen, dass im wirklichen Leben ein spontanes Hoch auf Brüssel ausgerufen wird! Sie sollten sich die Verordnung unbedingt merken; (EG) Nr. 261/2004.

Von einem noch weit bedeutsameren Projekt der Europäischen Einigung war gestern im Münchner Rathaus die Rede, mit hochkarätigen Gästen aus Brüssel, Frankreich, Italien, Österreich und der Slowakei: Vom transeuropäischen Netz, also von Hochgeschwindigkeitsstrecken der Eisenbahn.

München hat das unerschämte Glück, der Kreuzungspunkt von zwei wichtigen Achsen zu sein: Von der Eisenbahnverbindung Berlin-München-Rom-Palermo und der "Europäischen Magistrale", die von Paris über München nach Wien und Bratisla-

va oder Budapest führt. Die Franzosen haben die Nase vorn: Schon am 10. Juni dieses Jahres wird die Hochgeschwindigkeitsstrecke von Paris nach Strasbourg, Karlsruhe und Stuttgart eröffnet. Ein Blick zurück macht den Fortschritt



deutlich: Als die Europäische Union vor 50 Jahren gegründet wurde, dauerte eine Bahnreise von München nach Paris etwa 13 Stunden und 30 Minuten. Mit dem französischen TGV, der noch Ende dieses Jahres bis München durchfahren soll, wird man in siebenein-

halb Stunden von der Seine an die Isar kommen!

Die Nord-Süd-Verbindung wird uns nicht nur schneller nach Nürnberg, Leipzig oder Berlin befördern, sondern auch fabelhafte Fahrzeiten nach Süden beschern: Nur eine Stunde bis Innsbruck, gut zwei Stunden nach Bozen und etwa drei Stunden bis zur Arena in Verona! Oder umgekehrt von Verona nach Wiesn! Das eröffnet nicht nur völlig neues Wochenendvergnügen, sondern auch Chancen für die Kooperation von Universitäten, Kulturinstituten und Wirtschaftsunternehmen. Vor allem aber bringt das die Menschen in Europa näher zusammen.

Die Europäische Union fördert und koordiniert den Streckenausbau: Ein wirklich großartiges Projekt. Nur die Nationalstaaten hinken gelegent-

lich hinterher. Der Stuttgarter Raum ist noch ein Engpass für die Ost-West-Magistrale, genauso wie der Münchner Raum für den Güterverkehr. Hier aufs Tempo zu drücken, macht Sinn: Verkehrspolitisch, wirtschaftlich und ökologisch! Ohne attraktive Schienenverbindungen wird Europa am steigenden Verkehrsaufkommen ersticken. Und wir Münchner sitzen mitten drin. Mit europäischen Schnellverbindungen könnte aber viel Verkehr auf die Schiene verlagert werden.

Für dieses Vorhaben sollte man in Brüssel wie in Berlin alles verfügbare Geld zusammenkratzen - hier spart das Tempo Stunden, nicht nur Minuten! Und hier ist die neue Technologie nicht nur ein Zulieferer zum Flugzeug, sondern eine attraktive Alternative!

Der lange Weg zum zweiten Gleis

Zwischen Mühldorf und Ampfing hat der Ausbau der Bahnstrecke begonnen

Von Heiner Effern und Manfred Hummel

Ampfing – Der seit langem geforderte zweigleisige Ausbau der Bahnstrecke München-Mühldorf-Freilassing hat am Donnerstag mit dem ersten Spatenstich des 7,8 Kilometer langen Teilschnitts Ampfing-Mühldorf begonnen. Die Mittel in Höhe von 64 Millionen Euro kommen überwiegend vom Bund. Weil das Gelände eben ist und auch keine Einsprüche zu erwarten seien, werde mit der Fertigstellung im Jahr 2009 gerechnet, sagte ein Bahnsprecher. Auch wenn es im Vergleich zur Gesamtstrecke nur ein kurzer Abschnitt sei, entschärfte er das Verspätungsproblem auf der bisher eingeleisteten Strecke.



Vollig überlastet: Die eingeleistete Strecke nach Mühldorf. Foto: oh

„Besonders der Verkehrsknoten Mühldorf wird spürbar entlastet“, freuen sich im parlamentarische Staatssekretärin im Bundesverkehrsministerium, Karin Roth, und Klaus-Dieter Josel, Konzernbevollmächtigter der Bahn AG für Bayern. An Spitzentagen würden auf der Strecke 50 Regional- und 15 Güterzüge fahren. Jährliche Zuwächse von drei Millionen Tonnen Fracht seien prognostiziert. Verkehrsminister Erwin Huber nannte die Verbindung Markt Schwaben-Mühldorf die am stärksten belastete eingeleistete Strecke in Bayern.

Die schlechte Verkehrsanbindung ist seit langem Anlass für Beschwerden der Unternehmen im bayerischen Chiemgiedeck und der Kommunalpolitiker. Moniert wird außerdem das Fehlen eines Container-Terminals und der schleppende Ausbau der B 12 zur Autobahn A 94. Immerhin investiert der österreichische Mineralölkonzern OMV, der in Burghausen eine Raffinerie betreibt, bis zum Jahr 2010 mehr als eine Milliarde Euro in Bayern. Die Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur habe aber nicht mit der der Standorte Schritt gehalten. Der zügige

Ausbau der Bahnlinie steht deshalb für Huber ganz oben auf der Prioritätenliste der Staatsregierung.

Ampfing-Mühldorf sei ein erster wichtiger Schritt, dem weitere zeitnah folgen müssten. Allerdings hat der Bund ein gehöriges Wort mitzureden. Die Finanzierungsverhandlungen seien aber auf einem guten Weg, sagte Huber. Er sei zuversichtlich, dass der Einstieg sowohl in den baldigen Ausbau nach Mühldorf als auch in die Elektrifizierung ins Chiemgiedeck und bis zur Landesgrenze nun geschafft sei.

Auch als Bestandteil der europäischen Magistrale von Paris über Wien nach Bratislava hat die Verbindung Chancen, weitergeführt zu werden. Das entlaste die Strecke München-Salzburg vom Güterverkehr und damit die Zuführung zum Brenner. Nächste Bauabschnitte sind Mühldorf-Tüßling, Markt Schwaben-Hörlikofen, Thann-Matzbach-Dorfen sowie die Viereckigkeit der 21 Kilometer zwischen München-Ost und Markt Schwaben. Im Endausbau soll die gesam-

te Strecke München-Freilassing zweigleisig und elektrifiziert sein. Das kostet zusammen etwa 800 Millionen Euro.

Schon jetzt erleben die Fahrgäste von Mühldorf nach München eine entscheidende Verbesserung des Bahn-Angebots. Die zu den Stoßzeiten überfüllten Waggons, die teilweise 40 Jahre alt sind, werden nach und nach durch 24 neue Doppelstockwagen ersetzt. Das lässt sich die Südostbayernbahn etwa 30 Millionen Euro kosten. „Mühldorf-München ist unsere wichtigste Pendlerstrecke. Ich bin froh, dass wir nun hier die modernsten und komfortabelsten Wagen einsetzen können, die es gibt“, sagte Christoph Kraller, Chef der Bahn-Tochter Südostbayernbahn, bei der Vorstellung der neuen Doppelstockwagen.

Die ersten 15 sind seit dieser Woche im Einsatz, der Rest folgt bis Ende Juni. In jedem von ihnen haben 23 Fahrgäste mehr einen Sitzplatz als in den bisherigen Waggons, was die Kapazität der Züge um mehr als 20 Prozent erhöht. Das hat umso mehr Bedeutung, weil sich die Pendler in den bisherigen Zügen eher wie Olsardinen denn als Kunden eines Service-Unternehmens fühlen. Die naheliegende Lösung des Problems, einfach ein paar Waggons mehr anzuhängen, verhindert die zu kurzen Bahnsteige auf dem Land.

Die neuen Doppelstockwagen erfüllen neben dem deutlich verbesserten Platzangebot noch einen zweiten heißen Wunsch der Pendler: Sie sind mit einer Klimaanlage ausgestattet. Überhitzte Züge im Sommer und ausgekühlte Wagen im Winter sollten der Vergangenheit angehören. Den letzten und vielleicht auch wichtigsten Traum der Pendler erfüllen die neuen Waggons allerdings nicht: die stets pünktliche An- und Abfahrt der Züge. Die bevorstehenden Arbeiten an den Gleisen dürften die Situation zunächst noch verschlimmern.

Lange war es auf bayerischer Seite still geworden um den Brennerbasistunnel – ganz im Gegensatz zu den Österreichern und Italienern, die das Bahnprojekt mit Vehemenz vorantreiben wollen. Doch unberechenbar, wie Edmund Stolber im Herbst seiner politischen Karriere geworden ist, überraschte er am Freitag mit der Erklärung, wonach die Realisierung des Brennerbasistunnels „höchste Priorität“ genieße. Schließlich, so Stolber weiter, sei Italien der zweitwichtigste Handelspartner des Freistaats. Die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene stelle nicht nur einen enormen Beitrag zum Klimaschutz dar, sondern auch eine „wichtige Grundlage für die dauerhafte Wettbewerbsfähigkeit der bayerischen Wirtschaft auf den Weltmärkten“, befand der Regierungschef. Deshalb forderte er Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee (SPD) auf, rasch ein Gesamtkonzept für den Ausbau der Zulaufstrecken in Deutschland aufzulegen.

Huber im Bremserhäuschen Bahnausbau München-Lindau gerät wieder in Gefahr

Dieser Appell des Ministerpräsidenten ist insofern bemerkenswert, als Bundesminister Tiefensee vergangene Woche zu Besuch in Bayern war und dabei Politikern und Wirtschaftsvertretern eine andere Möglichkeit aufzeigte, wie der Freistaat viel rascher als mit dem Brennerbasistunnel eine leistungsfähige Schienenverbindung für den Gütertransport nach Italien bekommen könnte: durch einen Ausbau und die Elektrifizierung der Bahnstrecke München-Lindau-Schwyz. Die Schweizer haben ja schon längst mit ihren Tunnelbauten am Gotthard begonnen und sind selbst daran interessiert, dass die Zulaufstrecke aus Bayern die längst überfällige Modernisierung erfährt. Deshalb hat die Schweizer Regierung der Bundesrepublik angeboten, 50 Millionen Euro

als Vorfinanzierung zu überweisen. Das Geld ist allerdings an die Bedingung geknüpft, dass spätestens 2010 mit den Bauarbeiten begonnen werden muss.

Bereits im Juli 2006 hatte Verkehrsminister Tiefensee bei einer Konferenz in Memmingen sein Interesse an einer schnellen Realisierung des 190 Millionen Euro teuren Projektes signalisiert. Weil der Bund aber frühestens 2015 die notwendigen Finanzmittel bereitstellen könnte, müsse der Freistaat bis dahin in Vorlage treten. 50 Millionen aus der Schweiz und 140 Millionen von der Staatsregierung, dann könnte das Vorhaben rasch auf die Beine gestellt werden. Der damals anwesende Vertreter aus dem bayerischen Wirtschafts- und Verkehrsministerium signalisierte Einverständnis, schließlich sei die Vorfi-

nanzierung eine bayerische Idee gewesen.

Heute will Bayerns Verkehrsminister Erwin Huber davon nichts mehr wissen und allenfalls 55 Millionen beisteuern, schließlich sei der Ausbau eine Aufgabe des Bundes. Dies erstaunt umso mehr, als Huber derzeit bei anderen Projekten eher großzügig mit Millionenbeträgen jongliert, wenn man an den geplanten Bau der höchst umstrittenen Münchner Transrapid-Strecke und den 320 Millionen Euro teuren Ausbau des S-Bahnnetzes im Großraum Nürnberg denkt. In diesem Zusammenhang darf man an Hubers Vorgänger Otto Wiesheu erinnern, den hatte lange Zeit nur den Brennerbasistunnel im Auge, bis er merkte, dass der Ausbau der Lindauroute für den bayerischen Gütertransport sehr viel rascher zum Erfolg führen dürfte. Wiesheu hatte dann die Idee der Vorfinanzierung und schob das Vorhaben kräftig an. Jetzt sitzt sein Nachfolger Huber im Bremserhäuschen.

Andreas Rof



EISENBahn-MAGISTRALE

21.04.2007

Haslauer: EU stellt mehr Förderung in Aussicht

Die EU könnte für das dritte Gleis zwischen Freilassing und dem Hauptbahnhof Salzburg mehr zahlen als erwartet, sagt Verkehrsreferent, LH-Stv. Wilfried Haslauer (ÖVP). Der Abschnitt ist Teil der Magistrale zwischen Paris und Budapest.

Wichtige innereuropäische Verbindung

Die Eisenbahnstrecke München-Salzburg-Wien ist Teil des transeuropäischen Streckennetzes TEN und nach den politischen Diskussionen in den letzten Jahren mittlerweile unbestritten.

Das zählt sich nun auch für das Budget des Landes aus, wenn die EU beim Bau des dritten Gleises zwischen Salzburg und Freilassing (Bayern) 30 statt bisher 20 Prozent der Kosten bezahlt.

30 statt 20 Prozent Zuschuss in Aussicht

Mit dieser erfreulichen Ankündigung des TEN-Koordinators zwischen Paris nach Bratislava, Peter Balazs, ist Haslauer vom jüngsten Treffen der "Magistrale Europa" aus München zurückgekehrt.

Er habe mit einer Förderung von 20 Prozent gerechnet, Balazs werde sich für 30 Prozent einsetzen, so Haslauer.

Ausbau der Hochleistungsbahn begonnen

"Das täte uns auch im Landeshaushalt gut, weil das Land Salzburg 20 Prozent zu bezahlen hat. Rund 12 Millionen Euro ist ein Betrag, den wir sehr gut brauchen können", sagt Haslauer.

Auch gewinnt der Ausbau der Hochleistungsbahn in Bayern nach langen Diskussionen an Fahrt: Auf der Strecke Freilassing-Mühldorf-München sind die Baumaschinen aufgefahren.

In 70 Minuten zum Münchner Flughafen

"Man soll dann in 70 Minuten mit der Bahn direkt zum Münchener Flughafen fahren können. Das lässt neue Varianten in der Zusammenarbeit zu", freut sich Haslauer.

Bis diese Eisenbahnstrecken fertig sind, werden aber noch Jahre vergehen: 2015 soll die neue Strecke Salzburg-München in Betrieb sein. Dann sollen Fahrgäste der Bahn nur noch eine Stunde vom Salzburger zum Münchner Hauptbahnhof brauchen.

salzburg.ORF.at; 10.4.07

Beim Thema Ausbildung habe man schon viel erreicht, bei der Infrastruktur weniger, haben Landespolitik und Industrie am Dienstag eine Zwischenbilanz ihrer Zusammenarbeit beim "Industriepolitischen Abkommen" gezogen.

Handlungsbedarf bei Straßen- und Bahnausbau

salzburg.ORF.at; 30.7.07

In den Ausbau der Bahnverbindung zwischen Salzburg und Bayern kommt Bewegung. Für das dritte Gleis nach Freilassing hat die Bundesregierung in Berlin nach langem Ringen nun 35 Millionen Euro zugesichert.

Ausbau der Verbindungen mit Bayern

EUROPA-MAGISTRALE

Stadtspitzen geschlossen

„Europa wächst zusammen – Priorität für den Ausbau des transeuropäischen Schienennetzes in Süddeutschland“: Der Münchner OB Christian Ude, seine Straßburger Kollegin Fabienne Keller, viele andere Stadtoberhäupter am Streckenverlauf, darunter die Oberbürgermeister Ulms und Neu-Ulms, Ivo Gönner und Gerold Noerenberg sowie IHK-Präsident Dr. Peter Kulitz, gaben gestern in München auf der Hauptversammlung der Initiative „Magistrale für Europa“ geschlossen eine Erklärung für die großen Bahnstränge ab, die in Süddeutschland seit langem projektiert sind. Herzstück: die Magistrale Paris-Bratislava, an der der Streckenabschnitt Stuttgart-Ulm liegt. Noerenberg am Rande der Veranstaltung in München: „Die Schnellbahntrasse ist für die wirtschaftliche Entwicklung unserer Region elementar.“

VERKEHR / Land denkt an höhere Vorfinanzierung

Weiter langsam voran zur schnellen Schiene

Weiter im langsamen Takt: Auch Tagungen und Spitzengespräche in den vergangenen Tagen haben noch zu keinem Durchbruch für die ICE-Neubaustrecke geführt.

HANS-ULI THIERER

Die Schienen-Neubaustrecke Stuttgart-Ulm und „Stuttgart 21“, die für die Landesregierung mit dem Streckenbau unabdingbar verknüpfte Tieferlegung des Stuttgarter Hauptbahnhofs, erzeugen stets die selben Rituale: Immer, wenn die Großen aus Politik, Bahn, Wirtschaft in Bund und Ländern zu diesem Thema die Köpfe zusammenstecken, kommen hinterher zwar schöne Worte heraus, aber keine greifbaren Ergebnisse. Nicht anders war es gestern, als in Berlin Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee (SPD) und Ministerpräsident Günther Oettinger (CDU) nach einem Treffen erklärten: Wir sind ein Stück vorangekommen.

Nachdem die grundsätzliche Entscheidung Tiefensees seit Monaten hinausgeschoben wird, geht der Stuttgarter Regierungschef nun von Juni aus, bis Klarheit herrschen soll. Es geht, wie immer, ums Geld. Für die Finanzierung ist, was den Streckenausbau betrifft (geschätzte Gesamtkosten zwei Milliarden Euro),

im Löwenanteil der Bund zuständig. Das Land ist bereit, einen erklecklichen Teil vorzustrecken. Wie der Ulmer Oberbürgermeister und Präsident des baden-württembergischen Städtetags, Ivo Gönner (SPD), auf Anfrage sagte, sei Stuttgart bereit, diese Vorfinanzierungsbetrag aufzustocken.

Gönner nach der Hauptversammlung der Initiative „Magistrale für Europa“ am Freitag in München, an der auch der Neu-Ulmer OB Gerold Noerenberg (CSU) und der Ulmer IHK-Präsident Dr. Peter Kulitz teilgenommen hatten (wir berichteten bereits kurz): Dank hohen Steueraufkommens überlege das Land, seine Vorfinanzierungsleistung von 500 Millionen Euro um fast ein Drittel zu erhöhen. Nicht bestätigten Gerüchten zufolge sollen bereits weitere 150 Millionen Euro auf die hohe Kante gelegt worden sein, um nachbessern zu können.

Unabhängig davon fielen die Wertungen über die Zusammenkunft in München unterschiedlich aus. Gönner teilt die Ansicht seines Münchner Kollegen und Parteifreundes Christian Ude, der das Ergebnis der Hauptversammlung in einem Satz so kommentierte: „Europa rückt weiter zusammen.“ Noerenberg und Kulitz zeigten sich empört, dass die Stuttgarter Landesregierung durch Abwesenheit glänzt hatte. Kulitz: „Kein gutes Signal.“

Seite 1

BAHN / Engpässe sollen überwunden werden

Mehr Tempo von West nach Ost In München kreuzen sich zwei Hauptlinien

Die Initiative „Magistrale für Europa“ hat sich in München getroffen, um den Ausbau des leistungsfähigen Bahn-Hochgeschwindigkeitsnetzes voranzutreiben. Fahrt der französische TGV erst von Paris bis München durch, verkürzt sich die Reisezeit auf siebeneinhalb Stunden.

Den Münchnern ist schon immer bewusst, wie wichtig der Anschluss an eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist. „Die Stadtgründung im Jahr 1158 beruht auf der gewaltsamen Verlegung des frühen Vorläufers der europäischen Magistrale, der Salzstraße, an den Ort, an dem heute München steht“, erinnert Christian Ude (SPD), der Oberbürgermeister der bayerischen Landeshauptstadt. Herzog Heinrich der Löwe hatte nämlich das wirtschaftliche Potenzial erkannt, das mit einer Brücke über die reißende Isar verbunden war, zerstörte die bislang genutzte Überquerung des Flusses bei Freising und baute eine neue Brücke in München. Heute ist München auch ohne derartig unfaire Methoden eine Verkehrsdrehscheibe, die gerade in Folge der EU-Erweiterung ein weiter steigendes Verkehrsaufkommen registriert: Täglich umfahren 130 000 Autos auf der A 99 die Stadt, ein Viertel davon sind Lkw. Dass die Münchner diesen Verkehr lieber auf der Schiene statt auf der Straße sehen würden, versteht sich. „Ein Ausbau des europäischen Eisenbahnnetzes hilft uns nicht nur, die Mobilitätsbedürfnisse in Zukunft umweltverträglicher abzuwickeln, das transeuropäische Hochgeschwindigkeitseisenbahnnetz stellt vor dem Hintergrund eines globalisierten Wettbewerbs auch eine große Chance für die Städte dar“, sagte Ude beim Treffen der Initiative „Magistrale für Europa“ in München, die den Ausbau des leistungsfähigen und umweltfreundlichen Hochgeschwindigkeitsnetzes für Bürger und Waren in Europa vorantreiben will. München nimmt dabei eine Schlüsselposition ein, denn dort kreuzen sich zwei Trassen, die laut der drei Jahre alten Beschlüsse des Europäischen Parlaments und des Europäischen Rates vorrangig auszubauen sind. Von Nord nach Süd soll die Verbindung Berlin - München - Rom - Palermo erheblich beschleunigt werden. Von West nach Ost will man das Tempo von Paris über Straßburg, Karlsruhe, Stuttgart, Ulm nach München und weiter über Salzburg nach Wien und schließlich nach Budapest erhöhen. Diese Querverbindung, die sogenannte Magistrale, wird durch die Inbetriebnahme des TGV-Est von Paris bis Stuttgart am 10. Juni tüchtig Fahrt aufnehmen. Fahrt der TGV erst bis München durch, wird er statt einst dreizehneinhalb nur noch siebeneinhalb Stunden brauchen. Der viergleisige Ausbau zwischen Augsburg und München soll 2010 fertig sein, sagt Wirtschaftsminister Erwin Huber (CSU). Noch aber gibt es Engpässe, die die Fahrt - auch weiter Richtung Osten - verlangsamen, und für deren Behebung eine Menge Geld lockergemacht werden müsste. In den nördlichen Vogesen, auf dem Stück Stuttgart - Ulm und zwischen St. Pölten und Wien bremsen bislang die Berge den Zug. Auch den Abschnitt von München über Mühldorf nach Salzburg bezeichnete der europäische Koordinator des Projekts, Peter Balazs, als „noch sehr schwierig“. Er riet Bayern und Österreich, dieses Stück als Gesamtprojekt zu betrachten und grenzüberschreitend als Einheit zu bauen. Positive Zwischenbilanz Auch Karel van Miert, Koordinator für die Achse Berlin - Palermo, kritisierte, dass sich die Bauvorhaben auf rein nationale Streckenabschnitte bezögen und es keine grenzüberschreitende Verbindungen gebe. Insgesamt aber zog er eine positive Zwischenbilanz für sein Projekt: „Es geht zügig voran, alle drei Mitgliedsstaaten investieren erhebliche Summen.“ Die Fahrt zwischen München und Nürnberg wurde durch den Ausbau bereits erheblich beschleunigt, der Abschnitt Halle - Leipzig nach Nürnberg hingegen zählt noch zu den Engpässen. Van Miert forderte zudem, dass für den Abschnitt zwischen München, Rosenheim und Kufstein verlässliche Planungen erfolgen, sobald die Finanzierung des Brenner-Basistunnels geklärt sei. Derzeit werde eine Fertigstellung 2020/22 angestrebt. Die Kosten für den Tunnel werden inzwischen auf neun Milliarden Euro geschätzt.

IRIS HILBERTH

ARTIKEL VOM 21. APRIL 2007

BAHN / ENGPÄSSE SOLLEN ÜBERWUNDEN WERDEN

Mehr Tempo von West nach Ost In München kreuzen sich zwei Hauptlinien

Die Initiative "Magistrale für Europa" hat sich in München getroffen, um den Ausbau des leistungsfähigen Bahn-Hochgeschwindigkeitsnetzes voranzutreiben. Fährt der französische TGV erst von Paris bis München durch, verkürzt sich die Reisezeit auf siebeneinhalb Stunden.

Den Münchnern ist schon immer bewusst, wie wichtig der Anschluss an eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist. "Die Stadtgründung im Jahr 1158 beruht auf der gewaltsamen Verlegung des frühen Vorläufers der europäischen Magistrale, der Salzstraße, an den Ort, an dem heute München steht", erinnert Christian Ude (SPD), der Oberbürgermeister der bayerischen Landeshauptstadt. Herzog Heinrich der Löwe hatte nämlich das wirtschaftliche Potenzial erkannt, das mit einer Brücke über die reißende Isar verbunden war, zerstörte die bislang genutzte Überquerung des Flusses bei Freising und baute eine neue Brücke in München.

Heute ist München auch ohne derartig unfaire Methoden eine Verkehrsdrehscheibe, die gerade in Folge der EU-Erweiterung ein weiter steigendes Verkehrsaufkommen registriert: Täglich umfahren 130 000 Autos auf der A 99 die Stadt, ein Viertel davon sind Lkw. Dass die Münchner diesen Verkehr lieber auf der Schiene statt auf der Straße sehen würden, versteht sich. "Ein Ausbau des europäischen Eisenbahnnetzes hilft uns nicht nur, die Mobilitätsbedürfnisse in Zukunft umweltverträglicher abzuwickeln, das transeuropäische Hochgeschwindigkeitseisenbahnnetz stellt vor dem Hintergrund eines globalisierten Wettbewerbs auch eine große Chance für die Städte dar", sagte Ude beim Treffen der Initiative "Magistrale für Europa" in München, die den Ausbau des leistungsfähigen und umweltfreundlichen Hochgeschwindigkeitsnetzes für Bürger und Waren in Europa vorantreiben will.

München nimmt dabei eine Schlüsselposition ein, denn dort kreuzen sich zwei Trassen, die laut der drei Jahre alten Beschlüsse des Europäischen Parlaments und des Europäischen Rates vorrangig auszubauen sind.

Von Nord nach Süd soll die Verbindung Berlin - München - Rom - Palermo erheblich beschleunigt werden. Von West nach Ost will man das Tempo von Paris über Straßburg, Karlsruhe, Stuttgart, Ulm nach München und weiter über Salzburg nach Wien und schließlich nach Budapest erhöhen.

Diese Querverbindung, die sogenannte Magistrale, wird durch die

Inbetriebnahme des TGV-Est von Paris bis Stuttgart am 10. Juni tüchtig Fahrt aufnehmen. Fährt der TGV erst bis München durch, wird er statt einst dreizehneinhalb nur noch siebeneinhalb Stunden brauchen. Der vergleichsweise Ausbau zwischen Augsburg und München soll 2010 fertig sein, sagt Wirtschaftsminister Erwin Huber (CSU).

Noch aber gibt es Engpässe, die die Fahrt - auch weiter Richtung Osten - verlangsamen, und für deren Behebung eine Menge Geld lockergemacht werden müsste. In den nördlichen Vogesen, auf dem Stück Stuttgart - Ulm und zwischen St. Pölten und Wien bremsen bislang die Berge den Zug. Auch den Abschnitt von München über Mühldorf nach Salzburg bezeichnete der europäische Koordinator des Projekts, Peter Balazs, als "noch sehr schwierig". Er riet Bayern und Österreich, dieses Stück als Gesamtprojekt zu betrachten und grenzüberschreitend als Einheit zu bauen.

Positive Zwischenbilanz

Auch Karel van Miert, Koordinator für die Achse Berlin - Palermo, kritisierte, dass sich die Bauvorhaben auf rein nationale Streckenabschnitte bezögen und es keine grenzüberschreitende Verbindungen gebe. Insgesamt aber zog er eine positive Zwischenbilanz für sein Projekt: "Es geht zügig voran, alle drei Mitgliedsstaaten investieren erhebliche Summen."

Die Fahrt zwischen München und Nürnberg wurde durch den Ausbau bereits erheblich beschleunigt, der Abschnitt Halle - Leipzig nach Nürnberg hingegen zählt noch zu den Engpässen. Van Miert forderte zudem, dass für den Abschnitt zwischen München, Rosenheim und Kufstein verlässliche Planungen erfolgen, sobald die Finanzierung des Brenner-Basistunnels geklärt sei. Derzeit werde eine Fertigstellung 2020/22 angestrebt.

Die Kosten für den Tunnel werden inzwischen auf neun Milliarden Euro geschätzt.

VON IRIS HILBERTH

Quer durch Europa

VON IRIS HILBERTH



Münchnern ist bewusst, wie wichtig der Anschluss an eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist. "Die Stadtgründung Münchens im Jahr 1158 beruht auf der gewaltsamen Verlegung des frühen Vorläufers der Europäischen Magistrale, der Salzstraße, an den Ort, an dem heute München steht", bemerkt Christian Ude (SPD), der Oberbürgermeister der bayerischen Landeshauptstadt.

Magistrale für Europa (FR-Infografik) Herzog Heinrich der Löwe ließ seinerzeit die Brücke über die reißende Isar bei Freising abreißen und baute eine neue in München. Heute ist die Stadt noch immer eine Verkehrsdrehscheibe, die in Folge der EU-Erweiterung ein steigendes Verkehrsaufkommen registriert: Täglich umfahren 130 000 Fahrzeuge auf der A 99 die Stadt, ein Viertel davon sind Lkw. Dass die Münchner viele davon lieber auf der Schiene statt auf der Straße sehen würden, versteht sich.

"Ein Ausbau des europäischen Eisenbahnnetzes hilft uns nicht nur, die Mobilitätsbedürfnisse in Zukunft umweltverträglicher abzuwickeln, das transeuropäische Hochgeschwindigkeitseisenbahnnetz stellt vor dem Hintergrund eines globalisierten Wettbewerbs auch eine große Chance für die Städte dar", sagte Ude beim Treffen der Initiative "Magistrale für Europa" in München, die den Ausbau des Hochgeschwindigkeitsnetzes vorantreiben will.

München nimmt dabei eine Schlüsselposition ein, denn hier kreuzen sich zwei Trassen, die nach Beschlüssen des Europäischen Parlaments und des Europäischen Rates vorrangig auszubauen sind. Von Nord nach Süd soll's auf der Route Berlin-München- Rom-Palermo erheblich schneller voran gehen. Von Ost nach West will man die Fahrtzeit von Paris über Straßburg, Stuttgart, Ulm, Augsburg, München, Salzburg und Wien nach Budapest verkürzen.

Diese Querverbindung, die so genannte Magistrale wird durch die Inbetriebnahme des TGV-Est in Frankreich bereits am 10. Juni 2007 gestärkt. Fahrt der TGV erst einmal bis München durch, dann wird er statt einst dreizehneinhalb nur noch siebeneinhalb Stunden von Paris aus brauchen. Der vergleichige Ausbau zwischen Augsburg und München soll 2010 fertig werden, so der bayerische Wirtschaftsminister Erwin Huber (CSU).

Viele Engpässe

Noch aber gibt es Engpässe, die die Fahrt verlangsamen. Sie zu beheben, wird teuer. In den nördlichen Vogesen, auf dem Teilstück Stuttgart-Ulm sowie zwischen St. Pölten und Wien bremsen bislang die topografischen Gegebenheiten den Zug. Auch den Abschnitt von München über Mühldorf nach Salzburg bezeichnete der Europäische Koordinator des Projekts, Peter Balazs, als noch sehr schwierig. Er riet Bayern und Österreich dazu, dieses Teilstück grenzüberschreitend als Einheit zu bauen.

Auch Karel Van Miert, Koordinator für die Achse Berlin-Palermo kritisierte, dass sich die Bauvorhaben auf rein nationale Streckenabschnitte bezögen und es keine grenzüberschreitende Verbindungen gebe. Insgesamt aber zog er eine positive Zwischenbilanz für sein Projekt: "Es geht zügig voran, alle drei Mitgliedsstaaten investieren erhebliche Summen."

Van Miert forderte aber, dass für den Abschnitt zwischen München, Rosenheim und Kufstein verlässliche Planungen erfolgen, sobald die Finanzierung des Brenner-Basistunnels geklärt sei. Er gab zu, dass es bei den Planungen des Herzstücks der Strecke Verzögerungen gebe, sei aber zuversichtlich, dass die Finanzierung bis Ende 2007 auf dem Tisch liege und 2009 mit dem Bau des 56 Kilometer langen Tunnels begonnen werde. Derzeit werde eine Fertigstellung 2020/22 angestrebt. Die Kosten für den Tunnel werden auf neun Milliarden Euro geschätzt.

Stuttgart 21: Oettinger bittet Stadt zum Gespräch

Treffen am 9. Mai – In Bayern wird Transrapid als Konkurrenzprojekt gesehen

Ministerpräsident Günther Oettinger (CDU) will die Entscheidung über das 2,8-Milliarden Euro teure Bahnprojekt Stuttgart 21 deutlich beschleunigen. Stadt und Region sind am 9. Mai zum Finanzierungsschwur gebeten. In Bayern sieht man Stuttgart 21 und die neue ICE-Strecke nach Ulm in Konkurrenz zum Münchener Transrapid.

VON KONSTANTIN SCHWARZ

Oettinger erwartet von der Landeshauptstadt für Stuttgart 21 in den nächsten zwei Wochen die Übernahme von strittigen Baukostenrisiken im hohen dreistelligen Millionenbereich. Durch den neuen Bahnhof profitiere die Stadt massiv, so die Argumentation, also solle sie auch massiv zahlen.

Im Stuttgarter Rathaus und im Gemeinderat sieht man das anders. „OB Wolfgang Schuster kann keine Zusagen machen. Der Gemeinderat entscheidet“, warnt Reinhold Uhl, Chef der einflussreichen CDU-Fraktion, Schuster vor Nachgiebigkeit.

Doch Oettinger muss nicht nur in Stuttgart, er will auch in Berlin um Stuttgart 21

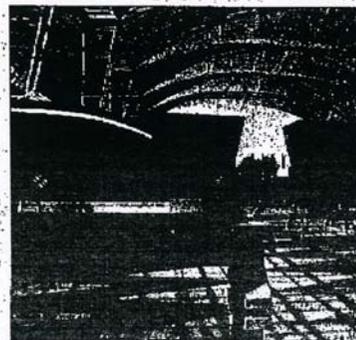
und den Streckenbau werben. Er unterstützt dabei Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee (SPD) in der Forderung nach zusätzlichen Bundesmitteln für den Ausbau der Bahninfrastruktur.

Der Minister aus dem Osten könnte seinen engen Finanzspielraum schlagartig um bis zu einer Milliarde Euro weiten. Die Ab-

sage an die vom Münchener Hauptbahnhof zum Münchener Flughafen geplante Transrapid-Strecke würde genügen.

In der Bayern-Metropole ist die Magnetschwebebahn hoch umstritten. Die 38 Kilometer lange Strecke kostet

rund zwei Milliarden Euro, und ist damit mindestens genauso teuer wie die 60 Kilometer lange Bahnstrecke von Wendlingen nach Ulm. Beim Transrapid klafft selbst dann noch ein Finanzierungsloch von 500 Millionen Euro, wenn der Bund eine Milliarde beisteuern würde. Die Bahn AG, die den Schwebezug betreiben will, hat zu den Baukosten



Umstritten: Transrapid Foto: ddp

nur 185 Millionen Euro zugesagt, Bayern will 300 Millionen geben.

„Der Transrapid bindet Geld des Bundes, das uns beim Ausbau der Magistrale Paris-Budapest fehlt. Wenn der Transrapid kommt, geht das klar zu Lasten anderer

Maßnahmen“, sagt der Augsburger Oberbürgermeister Paul Wengert. Für seine Stadt habe die bessere Erreichbarkeit des Stuttgarter Flughafens Priorität, so Wengert auf einer Tagung der Anrainerkommunen der Magistrale in München.

Beim Schwebezug sind sich die Bayern nicht einig. Als der ehemalige bayerische Wirtschaftsminister und heutige Bahn-Vorstand Otto Wiesheu bei der Veranstaltung im Münchener Rathaus für den Transrapid warb, musste er sich „S-Bahn“-Rufe aus dem Publikum anhören. Münchens OB Christian Ude (SPD) forderte eine „preiswerte“ Anbindung des Flughafens. Der ist bisher mit der S-Bahn in 41 Minuten erreichbar. Der Transrapid bräuchte zehn.

Die Bahn und Nordrhein-Westfalen beerdigten 2000 und 2003 die teure Schwebe-technik für die Strecken Hamburg-Berlin und Dortmund-Düsseldorf. Finanzminister Peer Steinbrück (SPD) deutete vergangene Woche ähnliches für Bayern an. Er frage sich, ob „ausgerechnet zwischen Erdinger Moos und München die größte Engpass-Beseitigung in Deutschland“ stattfinde.



Eine der großen Magistralen des transeuropäischen Verkehrsnetzes: Auf dieser Strecke dampfte schon der legendäre Orientexpress. Nun geht es darum, schnelle Verbindungen zwischen den großen Städten zu schaffen. Paris wird ab 10. Juni nur noch gut dreieinhalb Stunden von Stuttgart entfernt sein. Grafik: Initiative Magistrale für Europa/Gorgus

Schnelle Züge für Europa

Engpass in Württemberg soll rasch beseitigt werden – Berlin und München unterstützen Stuttgart 21

Dank der Magistrale für Europa – der schnellen Bahnverbindung von Paris über Stuttgart nach Bratislava und Budapest – wachsen Länder und Regionen Europas an Seine, Rhein, Neckar, Isar und Donau zusammen. Ein Meilenstein sind die TGV-Züge von Paris nach Stuttgart ab Anfang Juni. In München zog die Initiative Magistrale für Europa, der Länder, Städte, Regionen und Wirtschaftsverbände angehören, eine Zwischenbilanz.

Am 10. Juni ist Premiere: Frankreichs schnellster Zug, der Train à grande Vitesse, kurz TGV, wird die Landeshauptstadt mit Straßburg und Paris verbinden. Damit beginnt eine neue Ära im Bahnverkehr mit dem Nachbarland Frankreich: Dank Tempo 320 beträgt die Reisezeit zum Eiffelturm nur noch drei Stunden und 38 Minuten. Heute sind die Züge noch mehr als sechs Stunden unterwegs.

300 Kilometer Neubaustrecke haben die Franzosen betonierte, um diesen Fahrzeit-

gewinn zu erzielen. Der Startschuss für den Bau der letzten 100 Kilometer durch die Vogesen bei Straßburg wird 2008 fallen, so die Straßburger Oberbürgermeisterin Fabienne Keller. Damit wird die Fahrt nach Paris um weitere 20 Minuten kürzer. Man sieht: Frankreich hat seine Hausaufgaben weitgehend erledigt. Dies war die große positive Meldung bei der Münchner Tagung der Magistrale-Initiative.

Aber auch weiter östlich geht es zügig voran. Bayerns Wirtschafts- und Verkehrsminis-

ter Erwin Huber erläuterte, der viergleisige Ausbau zwischen Augsburg und München werde 2010 vollendet. Und der Ausbau zur Schnelltrasse der bislang eingleisigen Strecke über Mühldorf nach Salzburg soll „in einem absehbaren Zeitraum“ kommen. Der Spatenstich für ein kleineres Teilstück ist bereits Mitte April erfolgt.

Schneller als Pkw und Flug

EU-Koordinator Peter Balázs brachte auch erfreuliche Nachrichten aus Österreich mit. Zwischen St. Pölten und Wien können die Züge ab 2013 richtig durchstarten. „Das große Ziel der Initiative ist, zwischen den großen Städten an der Magistrale Fahrzeiten von drei bis vier Stunden zu erreichen“, so Peter Balázs.

Einhelliger Tenor der Tagungsteilnehmer: Schnellere und kürzere Bahnverbindungen sind wichtig für den Personen- und den Güterverkehr.

Entscheidend dabei sei, den Engpass Geislinger Steige und Schwäbische Alb zu beseitigen, also die Neubaustrecken Feuerbach-Wendlingen-Ulm und die damit verbundenen zwei neuen Bahnhöfe endlich in Fahrt zu bringen. Das ist ein Hauptfazit der Tagung. Denn schnelle Züge, die dem Flugzeug Kunden abjagen, Autofahrer zum Umsteigen bewegen und mehr Güter auf die Bahn bringen, entlasten von Kohlendioxid-Emissionen und dienen dem Klimaschutz.

Auch aus Berlin ist mittlerweile grundsätzliche Zustimmung zu vernehmen. Nun muss noch die endgültige Aufteilung der Kosten geklärt werden. Im Juni soll die Finanzierung stehen, an der sich die Bahn, Bund, Land, Landeshauptstadt und der Verband Region Stuttgart beteiligen. Das haben vor kurzem Ministerpräsident Oettinger und Bundesverkehrsminister Tiefensee vereinbart. Harald Beutel

Die Kosten

Die Kosten für die Strecke Wendlingen-Ulm sowie für Feuerbach-Wendlingen (Stuttgart 21) belaufen sich auf rund 4,8 Milliarden Euro. Davon entfallen auf Stuttgart 21 etwa 2,8 Milliarden Euro.

Die Bahn wird davon rund 1,2 Milliarden Euro tragen, die sie aus Grundstückserlösen und Mehreinnahmen erzielen will. Rund 460 Millionen davon hat die Stadt bereits für Grundstücke an die Bahn bezahlt. Rund 70 Millionen kann die Bahn aus dem Verkauf der restlichen Grundstücke im Baufeld A1 erwarten.

Der Bund wird sich mit rund 460 Millionen beteiligen, das Land mit zirka 540 Millionen, der Verband Region Stuttgart mit 100 Millionen, die Flughafen Stuttgart GmbH mit 150 Millionen Euro. Von der EU wird ein Zuschuss von zehn Prozent der Streckenkosten erwartet, etwa 250 Millionen Euro.

Neubau mit Tunnel

Die Kosten von zwei Milliarden Euro für die neue Trasse Wendlingen-Ulm trägt der Bund. Damit der Bau vor 2017 beginnen kann, will das Land 500 Millionen mitfinanzieren.



Der TGV bei einer Probefahrt auf der Fränkischen Alb. Ab Dezember wird er mit Tempo 70 bis 110 über die Schwäbische Alb zuckeln. Foto: DB

Magistrale: Europa soll Druck machen

(fis) "Unser TGV hat mit 574,7 Stundenkilometern einen neuen Geschwindigkeitsweltrekord für Züge aufgestellt. Die Experten waren enttäuscht, sie wollten acht Kilometer schneller sein", erzählte die Straßburger Oberbürgermeisterin Fabienne Keller, den beeindruckten Zuhörern im Verkehrsparlament der Süddeutschen Zeitung (SZ). Am Vorabend der Hauptversammlung der Initiative "Magistrale für Europa" hatte die SZ unter dem Motto "Leser fragen - Experten antworten" ins Münchener Verlagshaus eingeladen.

Die Experten waren nicht so sehr beeindruckt von dem Rekord des TGV, als vielmehr von dem Beitrag, den die Franzosen bereits für die Magistrale Paris-Budapest geleistet haben. Denn ab Juni fährt der TGV-Est auf einer eigens gebauten Strecke bis zur Landesgrenze, die Vorbereitungen für den Bau einer neuen Rheinbrücke (Fertigstellung 2010) laufen auf Hochtouren.

"Etwas mehr als drei Stunden braucht der Reisende ab dem 10. Juni von Karlsruhe nach Paris. Obwohl nur halb so weit entfernt, ist er nach München dann länger unterwegs", wies Florian Ismaier, Geschäftsführer der Magistrale-Initiative, auf den unterschiedlichen Streckenzustand der derzeitigen Verbindung zwischen Budapest und Paris hin.

"Wir müssen diese Strecke ertüchtigen", sah Ministerialdirigent Dieter Wellner aus dem Bayerischen Wirtschaftsministerium die politischen Zielsetzungen der EU und der Bundesrepublik als identisch an, bemängelte aber, dass in Deutschland für Eisenbahnprojekte zu wenig Geld ausgegeben werde. Dass hier reichlich Bedarf besteht, machte Bahnvorstand Otto Wiesheu deutlich.

Er bezeichnete den Bau von Stuttgart 21 und den Ausbau der Strecke Stuttgart-Ulm als "die beiden Knackpunkte" auf deutscher Seite. 4,1 Milliarden sollen beide Projekte kosten, wie sie aufzubringen sind ist unklar, sicher ist nur, dass sie eine wesentliche Fahrzeitverkürzung bringen würden. "Wer von Export und Import spricht, der muss auch von Verkehr und Logistik sprechen", wies Wiesheu auch auf eine steigende Güterverlagerung auf die Schiene hin. Mit der Aufhebung der europaweiten Transportbeschränkungen könne die Schiene erst jetzt ihr Potenzial auf der Langstrecke ausschöpfen.

Wiesheu begrüßte das von EU-Koordinator Péter Balázs verfolgte Gesamtkonzept mit Terminsetzungen, da es "den Druck auf Bund und Bahn erhöht". Während Deutschland pro Jahr 700 bis 800 Millionen Euro für Neubauprojekte der Bahn ausbebe, seien es in der kleinen Schweiz jährlich zwei Milliarden, berichtete Prof. Dr. Bernd Scholl, ETH Zürich.

Hauptversammlung der Initiative „Magistrale für Europa“:

Bahn kommt schneller voran

TGV bringt neuen Schub für Schnellbahnstrecke bis Budapest

Wenn am 10. Juni der erste TGV aus Paris in den Karlsruher Hauptbahnhof einfährt, ist dies auch ein großer Tag für die Initiative „Magistrale für Europa“. Seit über einem Jahrzehnt treibt der Zusammenschluss von 33 Städten, Verbänden und Kammern unter Karlsruher Federführung den Ausbau der Eisenbahnver-

bindung zwischen Paris und Budapest zur Hochgeschwindigkeitsstrecke voran. Welche Bedeutung der Bahn als Verkehrs- und Transportmittel mittlerweile zugemessen wird, machte die Teilnehmerliste der Hauptversammlung der Initiative „Magistrale für Europa“ am Freitag im Münchner Rathaus deutlich.

So konnte Münchens Oberbürgermeister Christian Ude 120 hochrangige Teilnehmer aus Politik, Verwaltung und Wirtschaft begrüßen. „München – Straßburg in drei Stunden, Salzburg und Innsbruck in einer, Verona in drei: Mit wesentlich verkürzten Fahrzeiten rücken diese Städte in den Bereich einer Tagesreise,“ ging Ude auch auf die Bemühungen für die Hochgeschwindigkeitsverbindung zwischen Berlin und Palermo ein. Städte und Regionen entlang der Eisenbahnhachsen leisten eine wichtige Unterstützung für eine gute Integration in das europäische Bahn-Fernverkehrsnetz, denn zu dem Bau gehören zwangsläufig eine optimale Anbindung ans Netz eines attraktiven öffentlichen Personennahverkehrs wie Umschlag- und Verteilzentren für den Güterverkehr.

Weitere Anstrengungen notwendig

Der EU-Koordinator zur Förderung der Magistrale Paris-Bratislava, Professor Péter Balázs, machte deutlich, wo noch grö-

ßere Anstrengungen notwendig sind. Nach dem bereits weitgehend erfolgten Ausbau in Frankreich und den laufenden Maßnahmen in Österreich sei es besonders wichtig, die Neubaustrecke Stuttgart – Ulm und den Abschnitt München – Mühlendorf – Freilassing – Salzburg als Gesamtprojekt anzugehen. Dies sei von großer Bedeutung für Österreich sowie für die Beitrittsländer Slowakei und Ungarn.

Verbindlichen Fahrplan schaffen

Der bayerische Verkehrsminister Erwin Huber hob vergangene Woche die Bedeutung der Magistrale für Bayerns Wirtschaft und Bevölkerung hervor und sicherte die volle Unterstützung des Freistaates für „einen verbindlichen Fahrplan für den weiteren und vollständigen Ausbau“ zu.

Dr. Otto Wiesheu, Vorstand Wirtschaft und Politik der Deutschen Bahn AG, wies darauf hin, dass weite Bereiche der Magistrale durch den Bundesverkehrswegeplan abgedeckt seien. Aufgrund der zentralen

Lage Süddeutschlands in Europa und den beachtlichen Fortschritte in den Nachbarstaaten komme der Bundesrepublik Deutschland eine besondere Verantwortung zu. „Süddeutschland darf im Jahr 2015 kein Flickenteppich aus Schnell- und Langsamstrecken mehr sein“, forderte Wiesheu den Bund auf, mehr Geld für den Streckenausbau zu bewilligen und die bei der EU für grenzüberschreitende Abschnitte und zur Beseitigung von Engpässen zur Verfügung stehenden 5,5 Milliarden Euro schnell abzurufen, denn auch die Nachbarn seien auf Verbesserungen im süddeutschen Bahnnetz angewiesen.

Zeichen für europäische Einheit

Für diese Forderung bekam Wiesheu Unterstützung aus Österreich, Frankreich, Italien und der Slowakei. „Die Verwirklichung der Magistrale wird für Europa ein sichtbares Zeichen seiner wiedergefundenen Einheit sein,“ sagte Straßburgs Oberbürgermeisterin Fabienne Keller. -fis-

Europa soll Druck machen

„Unser TGV hat mit 574,7 Stundenkilometern einen neuen Geschwindigkeitsweltrekord für Züge aufgestellt. Die Experten waren enttäuscht, sie wollten acht Kilometer schneller sein“, erzählte Straßburgs Oberbürgermeisterin Fabienne Keller beeindruckten Zuhörern im Verkehrsparlament der Süddeutschen Zeitung (SZ). Am Vorabend der Hauptversammlung der Initiative „Magistrale für Europa“ hatte die SZ unter dem Motto „Leser fragen - Experten antworten“ ins Münchener Verlagshaus eingeladen. Die Experten waren nicht so sehr beeindruckt von dem Rekord des TGV, als vielmehr von dem Beitrag, den die Franzosen bereits für die Magistrale Paris-Budapest geleistet haben. Ab Juni fährt der TGV-Est auf einer eigens gebauten Strecke bis zur Landesgrenze, die Vorbereitungen für den Bau einer neuen Rheinbrücke (Fertigstellung 2010) laufen auf Hochtouren. „Etwas

mehr als drei Stunden braucht der Reisende ab dem 10. Juni von Karlsruhe nach Paris. Obwohl nur halb so weit entfernt, ist er nach München dann länger unterwegs“, wies Florian Ismaier, Geschäftsführer der Magistrale-Initiative, auf den unterschiedlichen Streckenzustand der Verbindung zwischen Budapest und Paris hin.

„Wir müssen diese Strecke ertüchtigen“, sah Ministerialdirigent Dieter Wellner aus dem Bayerischen Wirtschaftsministerium die politischen Zielsetzungen der EU und der Bundesrepublik als identisch an, bemängelte aber, dass in Deutschland für Eisenbahnprojekte zu wenig Geld ausgegeben werde. Dass hier reichlich Bedarf besteht, machte Bahnvorstand Otto Wiesheu deutlich. Er bezeichnete den Bau von Stuttgart 21 und den Ausbau der Strecke

Stuttgart-Ulm als „die beiden Knackpunkte“ auf deutscher Seite. 4,1 Milliarden sollen beide Projekte kosten, wie sie aufzubringen sind ist unklar, sicher ist nur, dass sie eine wesentliche Fahrzeitverkürzung bringen würden. „Wer von Export und Import spricht, der muss auch von Verkehr und Logistik sprechen“, wies Wiesheu auch auf eine steigende Güterverlagerung auf die Schiene hin. Mit der Aufhebung der europaweiten Transportbeschränkungen könne die Schiene erst jetzt ihr Potenzial auf der Langstrecke ausschöpfen. Wiesheu begrüßte das von EU-Koordinator Péter Balázs verfolgte Gesamtkonzept mit Terminsetzungen, da es „den Druck auf Bund und Bahn erhöht“. Während Deutschland pro Jahr 700 bis 800 Millionen Euro für Neubauprojekte der Bahn ausbebe, seien es in der kleinen Schweiz jährlich zwei Milliarden, berichtete Professor Dr. Bernd Scholl, ETH Zürich. -fis-

DNA, 25.04.07 Le TGV au-delà du Rhin



« Vous voyez, il ne nous manque ni la volonté, ni l'énergie pour poursuivre la Magistrale », a notamment déclaré Fabienne Keller devant une centaine d'élus des villes et régions de Strasbourg à Budapest réunis à Munich. (Photo DNA - Ma. N.)

La ligne Paris - Strasbourg ne s'arrêtera pas au Rhin. TGV et ICE franchiront la frontière pour filer vers Karlsruhe, Munich et Budapest. Fabienne Keller, maire de Strasbourg, a plaidé la semaine dernière à Munich la cause de la "Magistrale für Europa".

Si l'assemblée générale de "Magistrale für Europa" se déplace chaque année, le choix de Munich n'a certes pas été innocent : la capitale de la Bavière se trouve au carrefour de deux projets ferroviaires : Paris - Budapest et Berlin - Palerme, également en cours de réalisation. La municipalité et le Land de Bavière attendent de la première qu'elle allège, entre autres, le trafic routier sur les autoroutes de contournement de la ville (130 000 véhicules/jour), de la seconde, qu'elle ouvre la voie vers les ports italiens.

La ligne « servira plus à des acteurs économiques ou des chercheurs qu'à des clients de l'Oktoberfest ! »

« En réduisant de moitié le temps de trajet entre Paris et Munich, la mise en service du TGV Est donnera une impulsion déterminante à la ligne », a dit le maire de Munich, Christian Ude, qui estime que la ligne « servira plus à des acteurs économiques ou des chercheurs qu'à des clients de l'Oktoberfest ! »

Avant que partage largement le maire de Strasbourg qui a, par ailleurs, mis à profit son déplacement pour nouer des contacts avec les universités de Munich dans la perspective d'un rapprochement avec Strasbourg.

D'une extrémité à l'autre de la transversale qui prolongera Paris - Strasbourg, c'est actuellement un immense chantier, avec trois points difficiles : la traversée des Vosges, celle du Jura Souabe à hauteur d'Ulm et celle des Alpes peu avant Vienne. La particularité allemande consiste à faire circuler sur les mêmes voies le trafic passagers et les trains de marchandises. Autant dire qu'en Bavière, région la plus riche d'Allemagne, on attend beaucoup de cette ligne. « Pour la 13e année consécutive, nous connaissons à nouveau un record d'exportation », a souligné son ministre de l'Économie, Erwin Huber.

Le coordinateur de projets de la ligne, le Hongrois Peter Balazs, estime que l'intérêt économique de celle-ci est immense. Et pas seulement pour "le triangle de la chimie" à l'est de Munich. Dans la perspective du doublement du fret sur les itinéraires allemands, il considère comme d'autres que « le transport ferroviaire est le moins polluant de tous ».

« Le chantier devrait démarrer l'an prochain et durer cinq ans »

Fabienne Keller n'a pas eu de mal à convaincre ses partenaires de l'avancée de la ligne côté français. Pour ce qui est des 100 km de traversée des Vosges, la présidente du TGV Est a évoqué l'accord de janvier liant État, régions et villes pour le financement. « Le chantier devrait démarrer l'an prochain et durer cinq ans ».

Mme Keller ne s'est pas contentée d'évoquer le nouveau pont sur le Rhin, dont la construction débutera dans quelques mois : elle a donné à voir aux élus allemands, autrichiens et slovaques tous les équipements qui écloront dans le sillage du TGV, à commencer par la Viaropa, « véritable couture urbaine qui traverse la ville d'est en ouest et qui regarde l'Ortenau, notre partenaire dans l'Eurodistrict ». Sans oublier les espoirs placés dans le carrefour strasbourgeois avec la ligne Rhin-Rhône appelée, à plus long terme, à être un tronçon de Hambourg - Marseille. « Vous voyez, il ne nous manque ni la volonté, ni l'énergie pour poursuivre la Magistrale », a-t-elle souri sous un tonnerre d'applaudissements !

Marcel Neiss

DNA, 16.04.07 La passion du TGV

Jürgen Oser, responsable des relations transfrontalières au Regierungspräsidium de Fribourg, est un fan du TGV français. Depuis que celui-ci a fait ses débuts dans les années 80, il ne rate aucune ouverture de ligne. Il ne pouvait manquer celle du TGV Est que cet Allemand francophile attend avec impatience depuis des années. Mardi matin à 7 h 17, il commandait par internet quatre billets pour le TGV partant à 8 h 16 en gare de Strasbourg le 10 juin. Retour à 16 h 24 de Paris-Est. Il a profité des promotions à 15 € le trajet.



PRESSEERKLÄRUNG

**Europa wächst zusammen!
Prioritäten für den Ausbau der TEN-Bahnprojekte in Süddeutschland
Hauptversammlung der Initiative „Magistrale für Europa“**

Freitag, 20. April 2007, Rathaus, Landeshauptstadt München

Europäische Städte und Regionen machen sich für das transeuropäische Bahnnetz stark

Für die weitere wirtschaftliche und soziale Entwicklung der Städte und Regionen in Europa ist eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur wichtiger denn je. Die Eisenbahn muss dazu einen wesentlichen Beitrag leisten. In ihren Leitlinien zum transeuropäischen Verkehrsnetz (TEN) hat die EU deshalb im Jahr 2004 beschlossen, das Eisenbahnnetz in Europa zu einem leistungsfähigen und umweltfreundlichen Verkehrsträger der Zukunft auszubauen, und mehrere Bahnverbindungen von besonderer gesamteuropäischer Bedeutung in die vorrangigen Vorhaben des TEN aufgenommen. Zur Verwirklichung dieses Ziels gilt es, vorhandene Strecken auszubauen und - wo nötig - neue Strecken zu bauen.

Die Metropole München ist ein wichtiger Vernetzungspunkt für den europäischen Hochgeschwindigkeitseisenbahnverkehr in Süddeutschland, denn hier treffen sich zwei sehr wichtige Achsen des transeuropäischen Verkehrsnetzes, die Strecke Nr. 17 „Paris – Bratislava“ und die Strecke Nr. 1 „Berlin – Palermo“.

Die in der Initiative „Magistrale für Europa“ zusammengeschlossenen 33 Städte, Verbände und Kammern entlang des TEN-Projektes Nr. 17 „Paris–Bratislava“ setzen sich für den durchgängigen und raschen Ausbau dieser Bahnverbindung ein. Gleiches gilt für die in der Aktionsgemeinschaft Brennerbahn organisierten Regionen, Länder und Handelskammern, die für den Ausbau der alpenquerenden Verbindung „München – Verona“ als zentralem Teilstück des TEN-Projektes 1 „Berlin – Palermo“ eintreten.

Auf der Hauptversammlung der Initiative „Magistrale für Europa“ am 20. April 2007 im Münchner Rathaus erörterten 120 hochrangige Teilnehmerinnen und Teilnehmer aus Politik, Verwaltung und Wirtschaft den aktuellen Stand des Ausbaus der beiden Strecken vor allem in Süddeutschland und dem benachbarten Ausland.

EU-Koordinatoren machen konkrete Projektvorschläge

Die von der EU zur Förderung der beiden Bahnprojekte ernannten Koordinatoren Péter Balázs und Karel van Miert wiesen auf die Notwendigkeit und die Vorteile des Ausbaus der beiden Strecken hin, begrüßten die auf einzelnen Streckenabschnitten bereits erzielten Fortschritte und machten zugleich deutlich, wo noch größere Anstrengungen von den für den Ausbau verantwortlichen Stellen notwendig sind:

- Für den deutschen Abschnitt der Strecke „Paris – München – Bratislava“ ist es nach dem bereits weitgehend erfolgten Ausbau in Frankreich und den laufenden Maßnahmen in Österreich besonders wichtig, neben der Realisierung der Neubaustrecke „Stuttgart – Ulm“ den Abschnitt „München – Mühldorf – Freilassing – Salzburg“ als Gesamtprojekt anzugehen. Dies hat für den Verkehr von und nach Österreich sowie die Beitrittsländer Slowakei und Ungarn große Bedeutung und schafft zugleich auf der Strecke München – Rosenheim die notwendigen Kapazitäten für den Zulauf zum Brenner-Basistunnel. In regionaler Hinsicht würde von einer verbesserten Anbindung insbesondere Ostbayern und das bayerische Chemiedreieck erheblich profitieren.
- Für die Strecke „Berlin – München – Palermo“ ist die Realisierung des Brenner-Basistunnels bis 2020 vordringlich. Um den dadurch erzielten großen Zeit- und Kapazitätsgewinn wirklich nutzen zu können, ist es sehr wichtig, dass auch der Ausbau der Zulaufstrecken ab München nun rechtzeitig verfolgt wird.
- Für beide Eisenbahnstrecken stellt der Knoten München vor allem in Anbetracht der zu erwartenden Verkehrssteigerungen einen weiteren Engpass dar, dessen Lösung jetzt angegangen werden muss. Zugleich gilt, dass mit verhältnismäßig kleinen Einzelmaßnahmen wie beispielsweise der „Truderinger Kurve“ in München bereits jetzt erhebliche Zeit- und Kostenersparnis im Güterverkehr erzielt werden könnte.

Schneller europaweiter Bahnverkehr bietet enorme Chancen

Der Gastgeber, Münchens Oberbürgermeister **Christian Ude** wies auf die Bedeutung eines europaweiten schnellen Eisenbahnverkehrs nicht nur für München sondern den ganzen südbayerischen Raum hin: „*München - Straßburg in 3 Stunden, Salzburg und Innsbruck in einer, Bozen in zwei, Verona in drei Stunden: Mit wesentlich verkürzten Fahrzeiten rücken diese Städte in den Bereich einer Tagesreise. Dies hat nicht nur für den Tourismus Bedeutung, daraus ergeben sich ganz neue Möglichkeiten für den Gütertransport, die Wirtschaft und die Forschung. Zugleich ergeben sich damit erst wirklich spürbare Entlastungen für die chronisch überlasteten Autobahnen.*“

OB Ude machte auch deutlich, dass die Städte und Regionen entlang der TEN-Achsen 1 und 17 wichtige Unterstützung für eine gute Integration in das europäische Bahn-Fernverkehrsnetz leisten. Hierzu gehöre eine optimale Anbindung an das Netz eines attraktiven öffentlichen Personennahverkehrs, und für den Güterverkehr eine gute Anbindung an Umschlag- und Verteilzentren.

Der bayerische Verkehrsminister **Erwin Huber** hob die Bedeutung der beiden Korridore für Bayerns Wirtschaft und Bevölkerung hervor. Moderne, arbeitsteilige Volkswirtschaften seien auf leistungsfähige Verkehrswege angewiesen, da sich die Wertschöpfungskette mehr denn je auf weltweit verschiedene Standorte verteile. Minister Huber dankte ausdrücklich auch den beiden Koordinatoren: „Ihre Arbeit bringt uns voran. Ihre Initiativen zur Abstimmung eines verbindlichen Fahrplans für den weiteren und vollständigen Ausbau der beiden prioritären Projekte finden deshalb unsere volle Unterstützung.“

Dr. Otto Wiesheu, Vorstand Wirtschaft und Politik der Deutschen Bahn AG, erläuterte, dass weite Bereiche der Magistralen durch den Bundesverkehrswegeplan abgedeckt sind. Die DB AG habe ein großes verkehrliches Interesse an den Magistralen.

Im letzten Jahr seien die Neubaustrecken Berlin – Leipzig und Nürnberg – München für den Hochgeschwindigkeitsverkehr in Betrieb gegangen. Die Koalition in Berlin strebe den zügigen Neu- und Ausbau der Abschnitte Leipzig – Erfurt, Erfurt – Ebensfeld sowie Ebensfeld – Nürnberg an.

Der 4-gleisige Ausbau der wichtigen Strecke Augsburg - München kommt gut voran, obwohl auf der sehr stark befahrenen Strecke "unter dem rollenden Rad" gebaut werden muß. Der Streckenabschnitt Augsburg - Mering wird bis Ende 2008, die Gesamtstrecke soll bis Ende 2010 fertiggestellt werden.

Der für Bayern wichtige Ausbau der Abschnitte östlich von München wird stufenweise erfolgen und der steigenden verkehrlichen Entwicklung im Personenverkehr, aber auch der des Chemiedreiecks Rechnung tragen. *"Der gestrige Spatenstich in Ampfing für den zweigleisigen Ausbau Ampfing - Mühldorf ist ein deutliches Signal für den weiteren Ausbau der Magistrale."*

Süddeutschland darf im Jahr 2015 kein Flickenteppich aus Schnell- und Langsamstrecken mehr sein

Alle Beteiligten bekräftigten mit Nachdruck ihr hohes Interesse an der raschen Verwirklichung der zur Realisierung der schnellen und leistungsfähigen Bahnverbindungen notwendigen Maßnahmen. Übereinstimmung bestand auch darin, dass alle Akteure, die eine koordinierte Umsetzung der beiden Achsen verfolgen, eng zusammen arbeiten müssen.

Aufgrund der zentralen Lage Süddeutschlands in Europa und den beachtlichen Fortschritten in den Nachbarstaaten kommt der Bundesrepublik Deutschland eine be-

sondere Verantwortung zu. Süddeutschland darf im Jahr 2015 kein Flickenteppich aus Schnell- und Langsamstrecken mehr sein.

So müsse das Bundesverkehrsministerium in Kürze Anträge bei der EU einreichen, um möglichst viele EU-Mittel der für TEN-Maßnahmen zur Verfügung stehenden 5,5 Mrd. Euro zur Realisierung grenzüberschreitender Abschnitte und zur Beseitigung von Engpässen zu nutzen.

Auch die europäischen Nachbarn sind auf Verbesserungen im süddeutschen Bahnnetz angewiesen

Breite Unterstützung für diese Forderungen kamen aus Österreich, Frankreich, Italien und der Slowakei. Der stellvertretende Landeshauptmann Salzburgs, **Dr. Wilfried Haslauer** *"Der engere Lebens- und Wirtschaftsraum Salzburg beheimatet mehr als eine halbe Million Menschen und reicht weit nach Bayern und Oberösterreich hinein. Die Weltstädte München und Wien sind nur knapp über 100 bzw. knappe 300 Kilometer entfernt. Der Ausbau zwischen München und Salzburg über Mühldorf und Freilassing und zwischen Salzburg und Wien bringt unserer Region Oberbayern-Salzburg-Oberösterreich eine Verbesserung der Erreichbarkeit von 19% und macht uns für 17,7 Mio. Menschen in Europa binnen vier Fahrstunden erreichbar. Meine Vision ist es, bis 2015 in rund einer Stunde Fahrzeit nach München und in rund 2 Stunden nach Wien gelangen zu können."*

Die Straßburger Oberbürgermeisterin **Fabienne Keller** machte deutlich, dass ab 10. Juni 2007 Paris mit dem TGV Est nur noch 2 Stunden und 20 Minuten von Straßburg entfernt sei. *"Mindestens genauso wichtig ist uns aber, dass die Reisezeiten nach Stuttgart, München und Wien ebenfalls deutlich verkürzt werden. Die Magistrale ist ein wahrhaft europäisches Projekt, das mit der Unterstützung der EU die Mitgliedsstaaten sowie Städte und Regionen mobilisiert. Die Verwirklichung der Magistrale wird für Europa ein sichtbares Zeichen seiner wiedergefundenen Einheit sein."*

Weitere Informationen zur Hauptversammlung unter <http://www.magistrale.org>



--> StK - Newsletter

Nr: 135

München, 20. April 2007

Ministerpräsident Dr. Edmund Stoiber fordert höchste Priorität für den Brennerbasistunnel und die Zulaufstrecken / Stoiber trifft in München mit dem Europäischen Koordinator für die Nord-Süd-Schienenachse Karel von Miert zusammen / Stoiber fordert von Bundesverkehrsminister Tiefensee Gesamtkonzept für den Ausbau auf deutscher Seite

Bayerns Ministerpräsident Edmund Stoiber, Wirtschaftsminister Erwin Huber und der Europäische Koordinator der Eisenbahnachse Berlin-Palermo Karel van Miert sprachen sich heute bei einem Treffen in München dafür aus, dem Brennerbasistunnel und seinen bayerischen Zulaufstrecken jetzt auch in Deutschland höchste Priorität einzuräumen. Stoiber: „Die paneuropäische Hochleistungsstrecke Berlin-Palermo muss so schnell wie möglich vorangetrieben werden. Im ganzen europäischen Zentralbereich von Skandinavien bis Sizilien kann so wirkungsvoll Personen- und vor allem Güterverkehr auf die Schiene verlagert werden. Um die wichtigen und richtigen Klimaschutzziele zu erreichen, muss Europa diesen zentralen Schienenkorridor jetzt rasch realisieren. Unser Gespräch mit Herrn van Miert hat eindrucksvoll gezeigt, dass die Europäische Kommission diesem Projekt allergrößte Bedeutung zumisst und auch zu einer nachhaltigen Unterstützung bereit ist.“

Der frühere EU-Kommissar Karel van Miert ist seit 20. Juli 2005 Europäischer Koordinator für die Eisenbahnachse Berlin-Palermo. Der Brennerbasistunnel zwischen Innsbruck und Franzensfeste soll das Herzstück dieser zentralen Nord-Süd-Achse Europas werden. Hier laufen die Projektarbeiten

bereits auf Hochtouren. Stoiber, Huber und van Miert stimmten überein, dass die Planungen auch auf deutscher Seite nun ebenfalls sehr schnell aufgenommen werden müssen. Stoiber: „Der Brennerbasistunnel kann nur dann zum Herzstück der Nord-Süd-Achse werden, wenn die Ausbaumaßnahmen auf der gesamten Achse München-Verona aufeinander abgestimmt sind. Deswegen brauchen wir jetzt sehr rasch auch ein Gesamtkonzept für die Ausbauten auf deutscher Seite, insbesondere die Verbesserung der nördlichen Zulaufstrecke München-Rosenheim-Kiefersfelden. Dabei geht es nicht nur um die Kapazität, sondern auch um den Lärmschutz im Inntal. Da ist jetzt Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee gefordert.“

Gerade für Bayern hat eine Modernisierung des Alpenübergangs ganz herausragende Bedeutung. Italien ist der zweitwichtigste Handelspartner Bayerns. Die Seehäfen der Adria bieten für den Handel mit Fernost bisher noch unzureichend genutztes Potential. Deswegen ist eine leistungsfähige Alpenquerung auf der Schiene nicht nur ein enormer Beitrag zum Klimaschutz, sondern zugleich auch eine wichtige Grundlage für eine dauerhaft hohe Wettbewerbsposition der bayerischen Wirtschaft auf den Weltmärkten. Um schon vor dem Bau des Basistunnels konkrete Fortschritte zu erzielen, sollten die Engpässe auf der Strecke nach Ansicht von Stoiber und van Miert schnell beseitigt werden. Allein mit dem Bau der sogenannten Truderinger Kurve in München könnten die Züge aus dem oberbayerischen Chemiedreieck und dem Containerterminal in München/Riem bei der Fahrt zum Brenner fast eine Stunde Zeit gewinnen. Mit etwa dreißig Millionen Euro ist der Kostenaufwand für den Ausbau überschaubar.

Rainer Haselbeck
Pressesprecher der Bayerischen Staatskanzlei++++

./.