



**JÄHRLICHER TÄTIGKEITSBERICHT**  
**2007-2008**

**PÉTER BALÁZS**  
**Europäischer Koordinator**

**VORRANGIGES VORHABEN Nr. 17**  
**„Eisenbahnverbindung**  
**Paris-Straßburg-Stuttgart-Wien-Bratislava“**

**Brüssel**

**August 2008**

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

# INHALT

## Zusammenfassung

1.	GRENZÜBERSCHREITENDE ABSCHNITTE .....	5
1.1.	Hauptbahnhof Straßburg-Brücke Kehl-Appenweier .....	5
1.2.	München-Mühldorf-Freilassing-Salzburg .....	6
1.3.	Wien-Bratislava.....	8
2.	ENGPÄSSE .....	9
2.1.	Baudrecourt-Vendenheim.....	9
2.2.	Stuttgart-Ulm.....	10
2.3.	St. Pölten-Wien.....	10
3.	WEITERE ABSCHNITTE .....	11
3.1.	Deutschland .....	11
3.2.	Österreich .....	12
4.	TÄTIGKEITEN 2007-2008.....	12
5.	SCHLUSSFOLGERUNGEN UND EMPFEHLUNGEN .....	13

Anhang I: Absichtserklärung der Verkehrsminister vom 9. Juni 2006

Anhang II: Unterstützungserklärung vom 14. Juni 2006

Anhang III: Analyse München-Mühldorf-Freilassing-Salzburg

Anhang IV: Darstellung des vorrangigen Vorhabens Nr. 17 „Paris-Bratislava“

## Zusammenfassung

Im Jahresbericht 2006-2007 wurde hinsichtlich des Voranschreitens und der Fortschritte des vorrangigen Vorhabens Paris-Straßburg-Stuttgart-Wien-Bratislava eine **positive Zwischenbilanz** gezogen. Diese positive Zwischenbilanz resultierte aus der Unterzeichnung mehrerer wichtiger Abkommen, des Baubeginns bei diversen Abschnitten sowie der Inbetriebnahme mehrerer Abschnitte, insbesondere derjenigen des „TGV Est européen“ (Hochgeschwindigkeitszug Ost)<sup>1</sup>.

Der Jahresbericht 2007-2008 stellt eine **positive Fortführung** der im Jahr 2006/7 begonnenen Maßnahmen und erzielten Ergebnisse fest.

An erster Stelle war dieses Jahr 2007-2008 durch das **Mehrjahresprogramm 2007-2013** gekennzeichnet. Die Europäische Kommission lancierte im Mai 2007 eine Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen, die am 20. Juli 2007 endete. Im Anschluss an deren Bewertung veröffentlichte die Kommission am 19. November 2007 ihren Vorschlag für das Mehrjahresprogramm. Nach Anhörung des Europäischen Parlaments, das den Vorschlag massiv unterstützte, und nach der Abstimmung der Mitgliedstaaten im TEN-V-Ausschuss, in der dieser Vorschlag einstimmig befürwortet wurde, nahm die Kommission am 19. Februar 2008 den Beschluss über das Mehrjahresprogramm 2007-2013 an.

Dieses Mehrjahresprogramm brachte die bewusste Entscheidung der Kommission zur **Konzentration der verfügbaren Mittel auf die grenzüberschreitenden Abschnitte und die Engpässe** zum Ausdruck. Dies entspricht absolut den Empfehlungen in den Berichten 2005-2006 und 2006-2007. Die für das vorrangige Vorhaben Paris-Bratislava bereitgestellten Mittel werden auf die drei grenzüberschreitenden Abschnitte für eine Kofinanzierung in Höhe von 25 % verteilt; die Engpässe werden ebenfalls abgedeckt, jedoch mit niedrigeren Prozentsätzen. Insgesamt wurden für dieses vorrangige Vorhaben 438,35 Mio. EUR bereitgestellt. Dieses Programm steht im Einklang mit den konkreten Fortschritten des vorrangigen Vorhabens Paris-Bratislava und den laufenden Aktivitäten.

**Damit wird bestätigt, dass es sich bei dem vorrangigen Vorhaben Nr. 17, Paris-Bratislava, um ein Vorhaben handelt, bei dem konkrete Fortschritte erzielt werden.** Die beteiligten Mitgliedstaaten, Frankreich, Deutschland, Österreich und die Slowakei, haben große Anstrengungen unternommen und führen diese Anstrengungen bezüglich der Realisierung dieses Vorhabens fort. Die Inbetriebnahme des „TGV Est européen“ (Hochgeschwindigkeitszug Ost), das Abkommen, das die Lancierung des Abschnitts Stuttgart-Ulm ermöglicht, oder auch der Tunneldurchstich unter dem Wienerwald sind Beispiele, die zeigen, welche Anstrengungen mittels hoher Investitionen unternommen werden.

Dies gestattet die Schlussfolgerung, dass die Mitgliedstaaten im Anschluss an die von den Verkehrsministern Frankreichs, Deutschlands, Österreichs und der Slowakei am 9. Juni 2006 in Luxemburg unterzeichnete Absichtserklärung (Anhang I) konkrete Schritte unternehmen. Die Analyse in diesem Tätigkeitsbericht zeigt außerdem, dass dieser Erfolg auch auf der direkten Einbeziehung der von der Verbindung Paris-Straßburg-Stuttgart-Wien-Bratislava betroffenen **Gebietskörperschaften** und **sonstigen betroffenen Akteure** (Industrie- und Handelskammern, Eisenbahnunternehmen, Unternehmensvertreter,

---

<sup>1</sup> [http://ec.europa.eu/ten/transport/coordinators/index\\_fr.htm](http://ec.europa.eu/ten/transport/coordinators/index_fr.htm)

Universitäten und Vereinigungen, die sich für die Realisierung dieser Verbindung einsetzen) beruht, die eine **Unterstützungserklärung** (Anhang II) unterzeichnet haben. Die große Bandbreite der Unterzeichner belegt ganz eindeutig, dass die möglichst rasche und vollständige Errichtung der Strecke Paris-Straßburg-Stuttgart-Wien-Bratislava sowohl auf lokaler wie auch auf regionaler Ebene von einem starken politischen und wirtschaftlichen Willen getragen wird.

Allerdings ist sehr deutlich darauf hinzuweisen, dass es nach wie vor Probleme gibt, die in den kommenden Jahren zu lösen sein werden. Es handelt sich insbesondere um die Sicherung der Finanzierung für den **zweiten Bauabschnitt der Hochgeschwindigkeitsstrecke Ost** und ein Gesamtkonzept für den grenzüberschreitenden Abschnitt **München-Salzburg**. Diese Probleme sind real, jedoch überwindbar, und nach Auffassung des Koordinators ist für diese beiden Abschnitte der Wille zur Lösung dieser Probleme vorhanden.

Allerdings wurden mehrere Abschnitte, in denen die Arbeiten bereits aufgenommen wurden, von der Europäischen Kommission nicht für eine Kofinanzierung im Rahmen dieses Mehrjahresprogramms 2007-2013 ausgewählt. Die Gründe sind zwar für die einzelnen betroffenen Abschnitte durchaus verschieden, aber man muss anerkennen, dass die Europäische Kommission, infolge der von den Mitgliedstaaten während der Planung für den Zeitraum 2007-2013 zu stark gekürzten TEN-V-Mittel, sehr restriktive Auswahlkriterien anwenden musste, um eine verstärkte Konzentration auf eine begrenzte Zahl von Vorhaben beizubehalten. Auf diese Weise bleibt der Interventionssatz der Gemeinschaft beträchtlich und hat eine echte Hebelwirkung.

Es ist jedoch zu vermuten, dass bei Haushaltsmitteln in Höhe von fast 20 Mrd. EUR, die anfänglich von der Kommission vorgeschlagen wurde, die Zahl der ausgewählten Vorhaben sowie der Interventionssatz noch höher hätten sein können und stärker zur Errichtung des TEN-V beigetragen hätten. Die laufende Programmplanung für das Mehrjahresprogramm TEN-V hat auf jeden Fall gezeigt, dass TEN-V-Mittel konsequenter hätten verwendet werden können. Dies muss bei der Programmplanung für den Finanzierungszeitraum 2014-2022 berücksichtigt werden. Und vor allem sollten die äußerst direkte Hebelwirkung der gemeinschaftlichen Kofinanzierung und ihre Auswirkungen auf die Lissabon-Agenda eine Erhöhung dieser Mittel bewirken.

Während dieses Tätigkeitsjahrs 2007-2008 war der Koordinator beim Baubeginn (in Kehl) oder bei wichtigen Phasen während der Arbeiten (beispielsweise beim Durchstich des Tunnels unter dem Wienerwald) anwesend und hat an Konferenzen sowie an zahlreichen Zusammenkünften teilgenommen. Er hat auch mit allen Beteiligten dieses vorrangigen Vorhabens einen regelmäßigen Briefwechsel geführt, um die Entwicklungen genau verfolgen und seinen Standpunkt übermitteln zu können.

## **1. GRENZÜBERSCHREITENDE ABSCHNITTE**

### **1.1. Hauptbahnhof Straßburg-Brücke Kehl-Appenweier**

- Am 14. März 2006 wurde ein bilaterales Abkommen zwischen Frankreich und Deutschland hinsichtlich des grenzüberschreitenden Abschnitts Straßburg-Kehl-Appenweier unterzeichnet. Seitdem wurde dieses Abkommen durch die beiden Mitgliedstaaten ratifiziert, die Vorbereitungen sind vorangeschritten, und die Arbeiten für die Brücke Kehl wurden im



März 2008 begonnen. Die Feierlichkeiten zum offiziellen Baubeginn fanden am 8. Juli 2008 statt. Diese neue Brücke wird mit einer Geschwindigkeit von 160 km/h befahrbar sein und wird im Hinblick auf neue internationale und regionale Verkehrsdienste zusätzliche Kapazitäten bieten. Auch die Rheinschifffahrt wird durch diese Brücke einfacher gestaltet. Die Fertigstellung der Brücke ist für 2010 vorgesehen.

- Während des mehrjährigen Programmplanungszeitraums 2007-2013 sind 26,95 Mio. EUR für die Brücke Kehl, den Bahnhof Kehl und den Abschnitt Kehl-Appenweier vorgesehen.
- Auf französischem Hoheitsgebiet wird der Abschnitt Hauptbahnhof Straßburg-Brücke Kehl im Rahmen des ersten Bauabschnitts der Hochgeschwindigkeitsstrecke Ost („LGV Est européenne“) finanziert. Die Arbeiten haben im Jahr 2007 begonnen.
- Auf deutscher Seite ist dieser Abschnitt in der Infrastrukturplanung enthalten, ausgenommen die Kurve von Appenweier (Einmündung in die Strecke Basel-Karlsruhe), für die noch nicht beschlossen wurde, welche Lösung zur Anwendung kommen wird. Es wird vor allem darauf zu achten sein, dass die letztendlich für diese Verbindung gewählte Lösung für die künftige Kapazität langfristig zufriedenstellend sein wird. Der Koordinator hat sich an die Deutsche Bahn AG und das Bundesministerium gewandt, damit dieser Verbindung besondere Aufmerksamkeit geschenkt wird.

## **1.2. München-Mühldorf-Freilassing-Salzburg**

- Die Analyse des grenzüberschreitenden Abschnitts München-Salzburg muss auf zwei Teilabschnitten beruhen: dem Abschnitt Freilassing-Salzburg und dem Abschnitt München-Mühldorf-Freilassing.
- Beim Abschnitt Freilassing-Salzburg befindet sich das Teilstück auf deutscher Seite, Bahnhof Freilassing – grenzüberschreitende Brücke über die Saalach, in der Planungsphase. Die wenigen Kilometer auf österreichischer Seite stehen kurz vor der Fertigstellung. Somit sind konkrete Folgemaßnahmen zu dem am 10. Juli 2007 zwischen dem deutschen Verkehrsminister, Herrn Tiefensee, und dem österreichischen Verkehrsminister, Herrn Faymann, unterzeichneten bilateralen Abkommen zu verzeichnen. Der gesamte Abschnitt soll im Jahr 2013 in Betrieb genommen werden.
- Während des mehrjährigen Programmplanungszeitraums 2007-2013 sind 47,63 Mio. EUR für den Abschnitt Freilassing-Salzburg vorgesehen.
- Bezüglich des Abschnitts München-Mühldorf-Freilassing hat der Koordinator im Februar 2007 eine detaillierte Analyse erstellt und allen Beteiligten übermittelt. In dieser Analyse wurde betont, dass der Abschnitt zwischen München und Freilassing in seiner Gesamtheit zu behandeln sei und dass die Arbeiten sich daher nicht auf einen Teilabschnitt beschränken dürften, nämlich auf die Verbindung zwischen München und der Region Mühldorf. Die Auswirkungen dieser Investitionen auf den grenzüberschreitenden Bahnverkehr wären bei einem fehlenden

Gesamtkonzept äußerst gering, insbesondere wenn die Strecke nicht elektrifiziert wird. Eine Kofinanzierung durch die Gemeinschaft hätte unter diesen Bedingungen nur geringe Auswirkungen auf das vorrangige Vorhaben Nr. 17 selbst.

- Dieser Gesamtansatz kam im Rahmen des Kofinanzierungsantrags der deutschen Behörden nicht zur Anwendung. Die Kommission folgte daher der Empfehlung des Koordinators und gewährte für diese Planungsstudien und Arbeiten keine Finanzhilfe.
- Der Koordinator hat erste Maßnahmen zur Wiederaufnahme der Arbeiten für diesen Abschnitt ergriffen. Über die mehrjährige Programmplanung für den Zeitraum 2007-2013 hinaus, über die von der Europäischen Kommission entschieden wurde, muss neu darüber nachgedacht werden, wie hinsichtlich dieses grenzüberschreitenden Abschnitts Fortschritte erzielt werden können. Der Koordinator unterstreicht die Notwendigkeit, dass sich zu diesem Zweck alle Partner an einen Tisch setzen müssen.
- Die Analysen für das vorrangige Vorhaben Nr. 17 decken sich für den gesamten Südosten Bayerns mit dem vorrangigen Vorhaben Nr. 1, Berlin-Palermo. Zu diesem Zweck stellt die zwischen allen betroffenen Behörden abgestimmte und bei einer Konferenz am 20. April 2007 in München veröffentlichte Analyse nach wie vor einen gültigen Ausgangspunkt dar. Diese beiden Dokumente sind in Anhang III beigefügt.
- Trotz der vielen wechselseitigen Abhängigkeiten zwischen diesen beiden vorrangigen Vorhaben, die im Rahmen der Vorbereitung der Investitionen in die Schieneninfrastruktur berücksichtigt werden müssen, unterstreicht der europäische Koordinator, dass die Notwendigkeit der Realisierung des Abschnitts München-Salzburg vor allem mit den Erfordernissen auf internationaler, nationaler und regionaler Ebene entlang des vorrangigen Vorhabens Nr. 17 verbunden ist. Aus diesem Grund ist die Notwendigkeit eines Vorankommens bei diesem Abschnitt nicht von der Realisierung des Brenner-Basistunnels abhängig.
- Die Möglichkeit einer direkten Anbindung an den Flughafen München ist nach wie vor ein Punkt, der beträchtliche Aufmerksamkeit verdient. Der Koordinator hat mehrere Diskussionen über dieses Thema geführt und hofft, im nächsten Jahr der Anbindung der Flughäfen entlang dieser Eisenbahnlinie besondere Aufmerksamkeit widmen zu können, mit dem Ziel, zu einer Verkehrsverlagerung beizutragen. Bezüglich des Flughafens München befürworten die verschiedenen Beteiligten (Bund, Land, Deutsche Bahn AG, Stadt München, Flughafen München) eine Verknüpfung über die Walpertskirchner Spange und den Erdinger Ringschluss. Diese beiden Abschnitte sind Gegenstand breiter angelegter Diskussionen darüber, wie die intermodale Anbindung dieses Flughafens langfristig realisiert werden kann.

### **1.3. Wien-Bratislava**

- Am 11. Juli 2007 unterzeichneten der Verkehrsminister der Slowakei, Herr Važny, und der Verkehrsminister Österreichs, Herr Faymann, ein bilaterales

Abkommen sowie eine Absichtserklärung, in denen die Modalitäten der Zusammenarbeit auf diesem grenzüberschreitenden Abschnitt festgelegt sind. Bezüglich mancher Teilstrecken dieses Abschnitts werden gegenwärtig Studien durchgeführt, für andere Teilstrecken haben die Vorarbeiten begonnen.

- Während des mehrjährigen Programmplanungszeitraums 2007-2013 sind 129,85 Mio. EUR für diesen Abschnitt vorgesehen. Was die Kofinanzierung der Gemeinschaft anbelangt, hat der Koordinator stets die Auffassung vertreten, dass nur die mit der Errichtung der Eisenbahnstrecke unmittelbar in Zusammenhang stehenden Kosten, also der so genannte Schienenanteil, berücksichtigt werden können. Die Gebäude des neuen Zentralbahnhofs Wien, die Parkplätze, die Stadtteilsanierung usw. dürften somit nicht durch die Europäische Union kofinanziert werden.
- Das bilaterale Abkommen bezieht sich auf die Realisierung einer Verbindung Wien-Bratislava, die vom neuen Zentralbahnhof Wien ausgehen soll und über Schwechat den Flughafen von Wien, Petržalka sowie die Bahnhöfe Filiálka und Predmestie miteinander verbinden soll. Eine Anbindung an den Flughafen Bratislava ist ebenfalls vorgesehen. Die Arbeiten werden zwischen 2007 und 2015 durchgeführt. Die Absichtserklärung sieht eine Zusammenarbeit zur Errichtung einer Eisenbahnlinie zwischen Wien und Bratislava über Marchegg und Devínska Nová Ves vor.
- Nicht nur zwischen den beiden Städten Bratislava und Wien wird sich durch diese Arbeiten die Verbindung verbessern. Jenseits dieser beiden Städte geht es um eine bessere Verbindung zwischen den alten und neuen Mitgliedstaaten, die von dieser Linie profitieren werden, sowie um eine beträchtliche Zeitersparnis, die realisiert werden könnte. Hierzu muss nur an die Zeitersparnis von 40 Minuten erinnert werden, die durch den Bau des Lainzer Tunnels und den neuen Zentralbahnhof Wien ermöglicht werden wird. Diese Arbeiten schreiten rasch voran: Der Bau des Lainzer Tunnels verläuft flott, und die Bauarbeiten könnten bereits im Jahr 2009 abgeschlossen werden.
- Die Analyse im Tätigkeitsbericht 2006-2007 gelangte zu dem Ergebnis, dass die Beseitigung dieses Engpasses erhebliche Auswirkungen haben wird, indem durch direkte Anbindungen an die Flughäfen und eine beträchtliche Zeitersparnis die Attraktivität der Eisenbahnstrecke erheblich gesteigert und ein direkter Beitrag zur Verlagerung auf alternative Verkehrsträger geleistet wird.

## **2. ENGPÄSSE**

### **2.1. Baudrecourt-Vendenheim**

- Am 10. Juni 2007 wurden die 300 km des ersten Bauabschnitts der Hochgeschwindigkeitsstrecke Ost („LGV Est européenne“) in Betrieb genommen. Auf häufigen Verbindungen zwischen Paris, Ostfrankreich, Luxemburg, der Schweiz und Deutschland wird die neue Strecke mit einer

Geschwindigkeit von 320 km pro Stunde befahren. Ab Baudrecourt befahren die Hochgeschwindigkeitszüge jedoch die alte Trasse, was aufgrund der sehr intensiven Nutzung der bestehenden Linie, auf der (inter)nationale und regionale Züge sowie Güterzüge verkehren, einen echten Engpass darstellt.

- Diese letzten 100 km zwischen Baudrecourt und Vendenheim in der Nähe von Straßburg stellen den zweiten Bauabschnitt der Hochgeschwindigkeitsstrecke Ost dar, der auf dieser Strecke einen Zeitgewinn von einer halben Stunde ermöglichen wird. Darüber hinaus werden durch die neue Strecke zusätzlich Kapazitäten gewonnen, die derzeit fehlen.
- Am 24. Januar 2007 wurde vom französischen Verkehrsminister Perben, dem französischen Schieneninfrastrukturunternehmen RFF und den betroffenen Gebietskörperschaften ein erstes Finanzierungsabkommen über 94 Mio. EUR unterzeichnet, um die vorbereitenden Arbeiten für den zweiten Bauabschnitt der Hochgeschwindigkeitsstrecke Ost in Angriff nehmen zu können.
- Bei einer Reise nach Straßburg erklärte der Präsident der Republik Frankreich, Herr Sarkozy, dass der zweite Bauabschnitt, wie vorgesehen, bis zum Jahr 2014 realisiert werde. Diese Zusage wurde bei anderen Gelegenheiten durch den Premierminister und den Verkehrsminister wiederholt. Ein Finanzierungsabkommen konnte allerdings noch nicht geschlossen werden.
- Die Europäische Kommission hat beschlossen, für den zweiten Bauabschnitt der Hochgeschwindigkeitsstrecke Ost Mittel in Höhe von 18 Mio. EUR vorzusehen. Diese Summe entspricht fast 20 % des oben genannten Finanzierungsabkommens über 94 Mio. EUR für die vorbereitenden Arbeiten für den zweiten Bauabschnitt.
- Nach den Wahlen im März 2008 hat der Koordinator begonnen, erneut Kontakt zu den lokalen Gebietskörperschaften sowie zur RFF und zum Bundesstaat aufzunehmen, um einen Beitrag zur Fertigstellung eines Abkommens über die Finanzierung der Gesamtheit der Arbeiten im Rahmen dieses zweiten Bauabschnitts zu leisten.
- Es ist wichtig, dass dieses fehlende Glied, welches der zweite Bauabschnitt darstellt, möglichst zügig realisiert wird. Vor allem der Erfolg des ersten Bauabschnitts, dessen Auslastung sich als sehr hoch erweist, sollte die Bereitschaft für Investitionen in diese sehr wichtigen und kostenintensiven Arbeiten erhöhen, zumal die Häufigkeit der Verbindungen zwischen Deutschland und Frankreich noch beträchtlich gesteigert werden kann. Zudem könnte manche direkte Verbindung zwischen Provinzstädten beiderseits der Grenze, die im Anschluss an die Inbetriebnahme des ersten Bauabschnitts eingestellt wurde, nun verbessert werden, entweder durch direkte Verbindungen oder durch mehr indirekte Verbindungen und ein enge Verknüpfung mit den Regionalzügen.

## **2.2. Stuttgart-Ulm**

- Der wichtige Engpass Stuttgart-Ulm, für den am 19. Juli 2007 zwischen dem deutschen Verkehrsminister Tiefensee, der Deutsche Bahn AG und den betroffenen Gebietskörperschaften ein politisches Abkommen unterzeichnet wurde, befindet sich in der Vorbereitungsphase. Ein detailliertes Abkommen über die Finanzierung wird für Ende dieses Sommers erwartet; die ersten Arbeiten werden im Jahr 2009 beginnen; der Beginn der Arbeiten an den großen Tunneln ist für das Jahr 2010 vorgesehen.
- Die Europäische Kommission hat beschlossen, für diesen Engpass Mittel in Höhe von 215,92 Mio. EUR zurückzustellen. Im Anschluss an die Analyse des Koordinators, in der die Notwendigkeit unterstrichen wurde, den Abschnitt Stuttgart-Ulm vollständig zu realisieren, hat die Kommission beschlossen, dieser Analyse zu folgen und hat Finanzhilfen für beide Teile des Abschnitts Stuttgart-Ulm gewährt. „Stuttgart 21“ und „Wendlingen-Ulm“ bilden gemeinsam eine neue Hochgeschwindigkeitsstrecke, die umfangreiche noch zu errichtende Tunnelanlagen umfasst, durch die zwei physische Hindernisse überwunden werden können, nämlich der Anstieg vom Stuttgarter Kessel hinauf zur Filderebene und weiter zur Schwäbischen Alb.
- Die vollständige Realisierung dieses Projekts wird einen enormen Zeitgewinn sowie die Erschließung neuer Kapazitäten ermöglichen und wird durch die Attraktivität der neuen Verbindungen einen Beitrag zur Verlagerung auf alternative Verkehrsträger leisten. In der Nähe des Flughafens wird ein neuer Bahnhof errichtet, der auch eine bessere Anbindung an andere Bahnlinien schafft. Sowohl die grenzüberschreitenden Verbindungen als auch die regionale Versorgung werden von diesem neuen Abschnitt profitieren.
- Ebenso wie im Fall des neuen Wiener Zentralbahnhofs müssen alle lokalen Aspekte wie die Neugestaltung der städtischen Verkehrsmittel und der neue Bahnhof von den kommunalen, regionalen und nationalen Behörden finanziert werden. Der Beitrag der Gemeinschaft wird sich auf die Realisierung der Strecke Paris-Bratislava konzentrieren; der Abschnitt Stuttgart-Ulm ist Teil dieser Verbindung und kann kofinanziert werden, allerdings unter Ausschluss lokaler Aspekte.

## **2.3. St. Pölten-Wien**

- Am 3. September 2007 war der europäische Koordinator beim Durchstich des Tunnels unter dem Wienerwald anwesend. Im Anschluss daran besuchte er sämtliche Bauarbeiten zwischen Wien und St. Pölten. Es zeigte sich, dass die Arbeiten an diesem Abschnitt rasch voranschreiten, und dass die ÖBB diese Arbeiten bis 2013 zum Abschluss bringen könnte. Seitdem waren hinsichtlich der Tunnel von Tüllnerfeld sowie der Abfolge von drei Tunneln in der Nähe von Perschling gute Fortschritte zu verzeichnen: Beim Steirschweiffeldtunnel (3,3 km) und beim Reiserbergtunnel (1,4 km) ist der Durchstich erfolgt, die Arbeiten am Reingrubentunnel (2,8 km) haben am 29. Mai 2008 begonnen.

- Dieses Nadelöhr wird dann eliminiert sein, wodurch eine erhebliche Kapazitätssteigerung der Strecke möglich wird sowie eine Geschwindigkeitserhöhung, die auf dieser kurzen Distanz, insbesondere durch den Tunnel unter dem Wienerwald, eine erhebliche Zeitersparnis bewirkt.
- Österreich investiert massiv in dieses Vorhaben, ebenso wie in die weiteren Abschnitte, die zwischen Linz und St. Pölten noch fertigzustellen sind, und ist eine wichtige Verpflichtung eingegangen, die direkt zu der Realisierung des vorrangigen Vorhabens Nr. 17 beiträgt, auch wenn die Europäische Union diese Arbeiten während des mehrjährigen Programmplanungszeitraums 2007-2013 nicht kofinanziert. Während der Zeiträume 1994-1999 und 2000-2006 wurde dagegen eine Kofinanzierung übernommen. Im Jahr 2007-2008 wurden bei Enns („Umfahrung Enns“, 10,8 km) und bei Asten-Linz Kleinmünchen wichtige Abschnitte fertiggestellt.

### 3. WEITERE ABSCHNITTE

Die drei grenzüberschreitenden Abschnitte und die drei Engpässe stellen die zu realisierenden Prioritäten dar, die der Koordinator von seinem ersten Jahresbericht an in den Vordergrund gestellt hat. Es gibt noch einige weitere Abschnitte in Deutschland und in Österreich, die zwar weniger vorrangig sind, die aber ebenfalls realisiert werden müssen, um über eine integrale Linie „Paris-Bratislava“ verfügen zu können.

#### 3.1. Deutschland

Die **Traverse von Rastatt**, im Süden von Karlsruhe, stellt sowohl für das vorrangige Vorhaben Nr. 17 und das vorrangige Vorhaben Nr. 24, „Rotterdam/Antwerpen – Genf/Lyon“, als auch für den Regionalverkehr ein fehlendes Glied dar. Eine Baugenehmigung liegt seit 1996 vor, aber in Ermangelung eines Finanzierungsabkommens konnten die Arbeiten nicht begonnen werden. Die Fertigstellung des Abschnitts ist noch immer für das Jahr 2015 vorgesehen.

Der **Abschnitt Neu-Ulm–Augsburg** muss noch Gegenstand detaillierterer Erörterungen sein, die bisher noch nicht aufgenommen wurden. Dazu bestand, solange noch keine Entscheidung über den Abschnitt Stuttgart-Ulm getroffen worden war, noch keine Notwendigkeit. Heute kann die Analyse begonnen werden, allerdings in dem Wissen, dass die vorhandene Infrastruktur dem Bedarf noch für lange Zeit gerecht werden könnte. Es ist vor allem zu unterstreichen, dass zwischen Dinkelscherben und Augsburg für den Bedarf der regionalen Kapazität ein drittes Gleis realisiert wurde. Außerdem wurde der **Bahnhof Neu-Ulm** in seiner Gesamtheit modernisiert, wobei durch die Realisierung eines unterirdischen Bahnhofs Flächen für die Stadtentwicklung frei wurden.

Schließlich kommt der viergleisige Ausbau des **Abschnitts Augsburg–München** voran und wird für den Teil bis Mering im Jahr 2008 abgeschlossen werden, für den Teil bis Olching im Jahr 2010. Dann werden die Züge diesen

Abschnitt dank einer Trennung von Güter- und Regionalzügen von (inter)nationalen Zügen mit einer Geschwindigkeit von 230 km pro Stunde befahren können. Für diesen Abschnitt wurde während der Zeiträume 1994-1999 und 2000-2006 eine Kofinanzierung gewährt.

### 3.2. Österreich

Der Abschnitt Salzburg-Linz besteht aus verschiedenen Teilen, die sich in unterschiedlichen Entwicklungsstadien befinden. Es geht dabei darum, die Fahrzeit durch verschiedene Maßnahmen von 75 auf 64 Minuten zu verringern. Diese Maßnahmen sind hinsichtlich der Kapazität der Strecke derzeit nicht kritisch.

Die wichtigsten Arbeiten wurden in den letzten Jahren zwischen Linz und St. Pölten durchgeführt. Dieser Abschnitt steht kurz vor seiner Fertigstellung, was einen viergleisigen Ausbau auf der gesamten Länge und damit eine erhöhte Kapazität und eine Geschwindigkeit von 200 km/h bedeutet.

## 4. TÄTIGKEITEN 2007-2008

Neben den oben beschriebenen Aktivitäten im Zusammenhang mit der Realisierung der Infrastrukturen des vorrangigen Vorhabens Paris-Bratislava hat der Koordinator an einer großen Zahl weiterer Tätigkeiten teilgenommen, um dieses vorrangige Vorhaben voranzubringen.

Zunächst sind die Tätigkeiten der beiden wichtigsten Vereinigungen hervorzuheben, die sich aktiv für das vorrangige Vorhaben Paris-Bratislava einsetzen. Es handelt sich um die Vereinigung „**Initiative Magistrale für Europa**“, die alle Regionen und Städte sowie Industrie- und Handelskammern zusammenführt. Diese „Initiative Magistrale“, deren Vorsitz der Bürgermeister von Karlsruhe, Herr Fenrich, führt, hat in der Vergangenheit bereits Studien durchgeführt, welche die Unterstützung eines wirtschaftlichen Konzepts für das betreffende Vorhaben ermöglicht haben. Sie verfügt über einen ständigen **Arbeitskreis**, der vier- bis fünfmal jährlich zusammentritt und einen regelmäßigen Austausch über die jüngsten Entwicklungen im Zusammenhang mit dem Vorhaben ermöglicht. Diese Zusammenkünfte fanden in München, Nancy, Salzburg und zuletzt Ulm statt.

Die „Initiative Magistrale für Europa“ hat im Jahr 2006 einen **detaillierten Atlas** veröffentlicht, der einen besonderen Schwerpunkt auf die Anbindung zwischen der neuen Linie „Paris-Bratislava“ und der regionalen und lokalen Versorgung legt. Sie führt diese Aktivitäten bezüglich dieser Trasse durch die Lancierung einer **Studie in Zusammenarbeit mit SMA** in Zürich fort, wobei der Schwerpunkt auf der Optimierung der künftigen Versorgung entlang dieses vorrangigen Vorhabens und den Anbindungen in den abgedeckten Städten liegt. Diese Studie wird zweifellos äußerst interessante Ergebnisse liefern, welche die Fortführung einer sehr fundierten Diskussion über die Nutzung der Infrastruktur und die Auswirkungen auf die angefahrenen Regionen und Städte ermöglichen werden.

Mit KLOK, einem Planungsbüro, sowie den Industrie- und Handelskammern hat die „Initiative Magistrale für Europa“ auch Studien über die Nutzung dieser Eisenbahnverbindung für den Güterverkehr vertieft. Diese Arbeiten werden mittels

einer Analyse der **logistischen Organisation**, insbesondere der Terminals, verfolgt. Diese Studien und Arbeiten der „Initiative Magistrale“ werden konkrete Ergebnisse erbringen, die herauszustellen sein werden.

Die „**Association TGV Est européen**“ ist eine weitere Vereinigung, die sich sehr aktiv für das vorrangige Vorhaben Nr. 17, Paris-Bratislava, engagiert. In den vergangenen drei Tätigkeitsjahren des Koordinators stand der „Association TGV Est européen“ die ehemalige Bürgermeisterin von Straßburg, Fabienne Keller, vor. Sie hat die Organisation zahlreicher Aktivitäten angestoßen, mit deren Hilfe Akteure aus den Bereichen Wirtschaft, Wissenschaft, Kultur und Tourismus im Umfeld des Vorhabens zusammengeführt wurden. Im Hinblick auf die Fortführung der ausgezeichneten Zusammenarbeit mit der „Association TGV Est européen“ und um das Vorhaben des zweiten Bauabschnitts der Hochgeschwindigkeitsstrecke Ost erörtern zu können, traf sich der Koordinator kürzlich mit dem neuen Bürgermeister von Straßburg, Herrn Ries.

Unterstützung für das Vorhaben gewährte auch die **UECC**, die Union europäischer Industrie- und Handelskammern, die Industrie- und Handelskammern im Einzugsgebiet von Rhein, Main und Maas zusammenführt. Die UECC hat die Notwendigkeit betont, strukturgebende Infrastrukturen für die europäische Wirtschaft zu entwickeln, um die für das Wachstum nötige Mobilität sicherzustellen. Eine Sondersitzung in Stuttgart war dieser Thematik gewidmet, insbesondere im Hinblick auf das vorrangige Vorhaben Nr. 17.

Abschließend ist die Inbetriebnahme einer **Direktverbindung Paris-München** am 9. Dezember 2007 hervorzuheben. Diese Verbindung zeigt die Fortschritte, die auf dieser Eisenbahnstrecke realisiert wurden. Allerdings kann die internationale Versorgung entlang dieser Strecke zweifellos noch weiter verbessert werden, sowohl hinsichtlich der Takthäufigkeit als auch hinsichtlich der Anbindungsmöglichkeiten, um insbesondere von Deutschland aus und darüber hinaus den gesamten Süden Frankreichs zu erreichen.

## 5. SCHLUSSFOLGERUNGEN UND EMPFEHLUNGEN

Bei dem vorrangigen Vorhaben Nr. 17, Paris-Straßburg-Stuttgart-Wien-Bratislava, handelt es sich um ein Vorhaben, bei dem gute Fortschritte erzielt werden:

- Wichtige Abschnitte wurden in Betrieb genommen: Paris-Baudrecourt, Appenweier-Karlsruhe-Stuttgart (ausgenommen Rastatt), Linz-St. Pölten (ausgenommen einige Abschnitte bei Asten und Ybbs)
- Wichtige Abschnitte werden bis zum Jahr 2013, dem Ende der derzeitigen Finanziellen Vorausschau, abgeschlossen sein: Straßburg-Kehl-Appenweier, Augsburg-München, Linz-St. Pölten-Wien; weitere Vorhaben werden Ende 2013 weit fortgeschritten sein, insbesondere Baudrecourt-Vendenheim und Wien-Bratislava.
- Beim Engpass Stuttgart-Ulm, dem kompliziertesten Abschnitt der gesamten Strecke, sind beachtliche Fortschritte zu verzeichnen; die Fertigstellung wird im Jahr 2020 erfolgen.



Diese Strecke hat somit die Möglichkeit, auf relativ kurze Sicht realisiert zu werden. Sie erschließt Regionen mit erheblichem wirtschaftlichem Gewicht, verbindet zahlreiche große Städte und gewährt dadurch fast 32 Millionen Bürgern Zugang.

Es gibt jedoch Abschnitte, bei denen nicht sichergestellt ist, dass der Zeitplan eingehalten wird. Dabei handelt es sich insbesondere um:

- Die Sicherstellung der Kontinuität der Vorbereitungen und dann der Arbeiten des zweiten Bauabschnitts des "TGV Est européen" (TGV Ost). Dies impliziert, dass die Unterzeichnung eines Finanzierungsabkommens zum Abschluss gebracht wird.
- Die Klärung der Vorgehensweise für den Abschnitt München-Salzburg, indem alle Beteiligten zusammengebracht werden, um die Finanzierung und die Phasen der Realisierung dieses Abschnitts zu klären.

Darüber hinaus möchte der Koordinator einige Tätigkeitsbereiche weiterverfolgen, die einer Vertiefung bedürfen. Es handelt sich um die folgenden Aspekte:

- Intermodalität: In Anbetracht der zahlreichen Flughäfen entlang dieser Eisenbahnstrecke verfolgt der Koordinator die Möglichkeit der Thematisierung dieser Intermodalität.
- Diese Intermodalität ist auch für den Güterverkehr von entscheidender Bedeutung: Vertieft werden könnten die Aspekte Logistik, Terminals usw. In diesem Kontext ist zu erwähnen, dass das vorrangige Vorhaben Nr. 17 über eine Reihe von Terminals entlang von Wasserstraßen verfügt.

## DÉCLARATION D'INTENTION

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

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

**9 juin 2006**

**Luxembourg**

**Les Ministres,**

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

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

**Demandent à cette fin:**

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

**Affirment par la présente:**

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

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

Dominique PERBEN, Ministres des transports, République Française

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

Pavol PROKOPOVI•, Ministre des transports, République Slovaque

**Strasbourg, le 14 juin 2006**

**DÉCLARATION DE SOUTIEN**

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

**Les signataires,**

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

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

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

**Affirment par la présente:**

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

**Demandent à cette fin:**

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





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

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

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

**Niederösterreich**  
 Land Niederösterreich  
 Landeshauptstadt St. Pölten

**Bratislava**  
 Mesto Bratislava

**Ile de France**

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

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

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

**Oberösterreich**  
 Land Oberösterreich  
 Stadt Linz

**Wien**  
 Stadt Wien

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

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

# CHAMPAGNE - ARDENNE

Régions / Départements et Villes de la Magistrale



**René Paul SAVARY**

**Président**

**Conseil Général de la Marne**



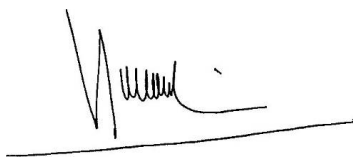
**Jean-Louis SCHNEITER**

**Maire de la Ville de Reims**

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

## LORRAINE

Régions / Départements et Villes de la Magistrale



**Jean-Pierre MASSERET**

**Président**

**Conseil Régional de Lorraine**



**Michel DINET**

**Président**

**Conseil Général de la  
Meurthe et Moselle**



**Christian NAMY**

**Président**

**Conseil Général de la Meuse**



**Philippe LEROY**

**Président**

**Conseil Général de la  
Moselle**



**André ROSSINOT**

**Maire de la Ville**

**Ville de Nancy**

**Président de la Communauté Urbaine  
du Grand Nancy**



**Jean MARTIN**

**Adjoint au Maire**

**Ville de Metz**

**Conseiller Communautaire de  
la Communauté  
d'Agglomération Metz  
Métropole**

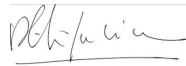
## ALSACE



Régions / Départements et Villes de la Magistrale




**Adrien ZELLER**  
**Président**  
**Conseil Régional d'Alsace**



**Philippe RICHERT**  
**Président**  
**Conseil Général du**  
**Bas-Rhin**



**Charles BUTTNER**  
**Président**  
**Conseil Général du**  
**Haut-Rhin**



**Fabienne KELLER**  
**Maire**  
**Ville de Strasbourg**

**Eugène RIEDWEG**  
**1<sup>er</sup> Adjoint**  
**Ville de Mulhouse**



**Gilbert MEYER**  
**Maire**  
**Ville de Colmar**

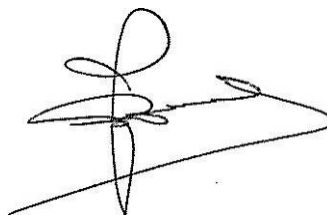
Autres villes et intercommunalités



**Robert GROSSMANN**

**Président**

**Communauté Urbaine de  
Strasbourg**



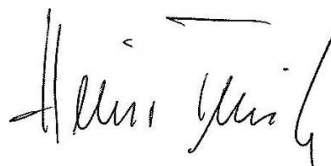
**Jean-Denis BAUER**

**Vice-Président**

**Communauté  
d'Agglomération  
Mulhouse Sud Alsace**

BADEN WÜRTTEMBERG

Länder et villes de la Magistrale



**Heinz FENRICH**

**Oberbürgermeister**

**Stadt Karlsruhe**



**Günther H. OETTINGER**  
Ministerpräsident  
Land Baden-Württemberg



**Wolfgang SCHUSTER**

**Oberbürgermeister**

**Landeshauptstadt  
Stuttgart**




**Ivo GÖNNER**

**Oberbürgermeister**

**Stadt Ulm**

## Intercommunalités




**Klaus BRODBECK**  
Landrat  
Landratsamt Offenburg



**Otto NEIDECK**  
Verbandsvorsitzender  
Regionalverband Südlicher Oberrhein



**Josef OFFELE**  
Verbandsvorsitzender  
Regionalverband Mittlerer Oberrhein



**Dr. Bernd STEINACHER**  
Regionaldirektor  
Verband Region Stuttgart



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

# BAVIERE

## Länder et villes de la Magistrale



**Eberhard SINNER**  
Staatsminister, Leiter der Staatskanzlei  
Freistaat Bayern



**Gerold NOERENBERG**  
Oberbürgermeister  
Stadt Neu-Ulm



**Klaus KIRCHNER**

**Oberbürgermeister**


**Stadt Augsburg**



**Christian UDE**

**Oberbürgermeister**

**Landeshauptstadt München**




**Günther Knoblauch**  
Aufsichtsratsvorsitzender und  
Erster Bürgermeister Stadt Mühldorf a. Inn

Autres villes



Erwin Baumgartner  
1. Bürgermeister Stadt Neumarkt-St. Veit



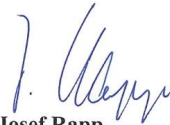
Herbert HOFAUER

Oberbürgermeister

Stadt Altötting



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



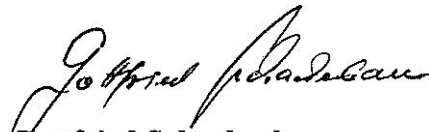
Josef Rapp  
1. Bürgermeister Gemeinde Burgkirchen



Wolfgang Reichenwallner  
1. Bürgermeister Gemeinde Garching



Georg Heindl  
1. Bürgermeister Gemeinde Unterneukirchen



Gottfried Schacherbauer  
Zweiter Bürgermeister  
STADT FREILASSING

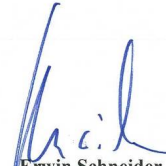
Intercommunalités



**Georg HUBER**

**Landrat**

**Landkreis Mühldorf a. Inn**



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



**Hermann STEINMAßL**

**Landrat**

**Landkreis Traunstein**



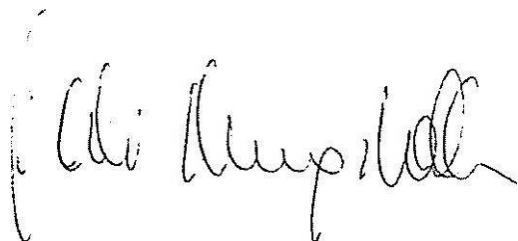
**Georg GRABNER**

**Landrat**

**Landkreis Berchtesgadener Land**

REGION DE SALZBURG

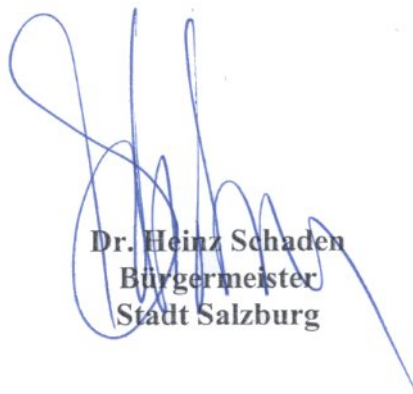
Länder et villes de la Magistrale



**Gabi BURGSTALLER**

**Landeshauptfrau**

**Land Salzburg**



**Dr. Heinz Schaden**  
**Bürgermeister**  
**Stadt Salzburg**

Intercommunalités



**Dr. Emmerich Riesner**  
**Präsident**

**EuRegio Salzburg – Berchtesgadener Land – Traunstein**

**und Bürgermeister**  
**Stadtgemeinde Neumarkt am Wallersee**

## HAUTE AUTRICHE

Länder et villes de la Magistrale



**Viktor SIGL**

**Landesrat**

**Mitglied der Oberösterreichischen  
Landesregierung**



**Dr. Franz DOBUSCH**

**Bürgermeister der Stadt Linz**

## BASSE AUTRICHE

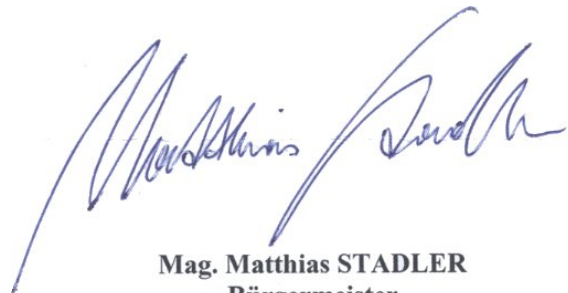
Länder et villes de la Magistrale



**Dr. Erwin PRÖLL**

**Landeshauptmann**

**Land Niederösterreich**



**Mag. Matthias STADLER**  
**Bürgermeister**  
**der Landeshauptstadt St. Pölten (Österreich)**



REGION DE VIENNE

Länder et villes de la Magistrale

REGION



Rudolf SCHICKER  
Amtsführender Stadtrat für Stadtentwicklung und Verkehr  
Stadt Wien

DE

BRATISLAVA

Länder et villes de la Magistrale



ANDREJ ĎURKOVSKÝ  
primátor  
HLAVNÉ MESTO SLOVENSKEJ REPUBLIKY  
BRATISLAVA

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

**GRENZÜBERSCHREITENDER ABSCHNITT MÜNCHEN-SALZBURG**

**KURZFASSUNG**

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

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

## **1. SACHSTAND ABSCHNITT MÜNCHEN-SALZBURG**

### **1.1. München-Mühldorf-Freilassing-Salzburg**

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

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

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

### **1.2. München-Rosenheim-Freilassing-Salzburg**

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

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

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

## **2. VORGESEHENER AUSBAU MÜNCHEN-SALZBURG**

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

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

## **3. EU-UNTERSTÜTZUNG**

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

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

Gleichzeitig hat der Koordinator in seinem Bericht erwähnt, dass die Verhandlungen über die neue Finanzierungsverordnung noch laufen. Auch sind die weiteren administrativen Verfahren sind noch nicht durchlaufen und die öffentliche Ausschreibung für die Periode 2007-2013 ist noch abzuwarten. Daher ist es zu diesem Zeitpunkt überhaupt nicht möglich, eine konkrete Summe für irgendein Projekt zu benennen oder zu reservieren. Vor allem aber müsste zunächst ein Antrag auf Förderung des Projekts gestellt werden.

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

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

#### **4. VORTEILE EINES VOLLSTÄNDIGEN AUSBAUS**

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

Dadurch könnten mehrere Vorteile entstehen:

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

Vor diesem Hintergrund sollte das Projekt München-Mühldorf-Freilassing künftig als zusammenhängendes Projekt dargestellt werden und die Planung sollte für die gesamte Strecke - und nicht nur für den Abschnitt München-Mühldorf - erfolgen. Damit könnte auf lange Sicht eine durchgängige Nutzbarkeit gewährleistet werden. Diese Gesamtplanung sollte sich dabei nicht nur auf die Elektrifizierung und den Ausbau konzentrieren, sondern auch Aussagen zur Finanzierung und einem konkreten Zeitplan enthalten. Dabei kann der gesamte Abschnitt München-Freilassing auch in Form eines Stufenkonzepts abgebildet werden. Eine gemeinschaftliche finanzielle Unterstützung des Projekts wird maßgeblich vom Vorliegen einer solchen Gesamtplanung abhängen.

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

**von den Europäischen Koordinatoren**

**der vorrangigen TEN-V-Projekte**

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

**und**

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

**20. April 2007**

**München**

## **1. HINTERGRUND**

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

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

Die beiden für die vorrangigen Vorhaben zuständigen Europäischen Koordinatoren

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

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

## 2. ANALYSE

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

### 2.1. PP 1 (Berlin - Palermo):

#### 2.1.1. Nördlich von München:

- Entlang des vorrangigen Vorhabens Nr. 1, der Eisenbahnachse "Berlin – Palermo", gibt es auch auf bayerischem Gebiet noch sehr wichtige Abschnitte, die es voranzutreiben gilt. Der Abschnitt "Halle/Leipzig-Nürnberg" stellt einen der Engpässe der Eisenbahnachse dar. Es ist zu begrü•en, dass die Planungen und der Ausbau dieser Strecke von Seiten des Bundes intensiv vorangetrieben werden und hier auch beträchtliche Fortschritte erzielt werden konnten.
- Zwischen Erfurt in Thüringen und Ebensfeld in Bayern wird bis 2017 eine Neubaustrecke fertig gestellt; zwischen Ebensfeld und Nürnberg handelt es sich um eine Ausbaustrecke, die nach 2017 fertig gestellt wird. Besonders die Güterzugumfahrung Fürth sollte hervorgehoben werden; sie wird zurzeit geplant und sollte bis 2011 fertig sein.
- Der ganze Abschnitt Halle/Leipzig-Nürnberg stellt einen Engpass dar, da die Züge zwischen Berlin und München nur über große Umwege und mit viel Zeitverlust verkehren. Für die Verbindung zwischen der grö•ten 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 Rosenheim<sup>2</sup>. 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

---

<sup>2</sup> Seit der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Nürnberg-Ingolstadt verkehren die Personenzüge auf PP1 jetzt hauptsächlich über diese neue Strecke und laufen daher nur von München bis Rosenheim parallel mit PP17



## **2.2. PP 17 (Paris - Bratislava):**

### *2.2.1. Westlich von München:*

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

### *2.2.2. Münchener Raum:*

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

### *2.2.3. Östlich von München:*

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

## **3. EMPFEHLUNGEN**

### **3.1. PP 1 (Berlin – Palermo):**

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

realisiert werden kann und bei relativ geringen Kosten große Vorteile aufweisen wird, und zum anderen müssen für die weiteren Abschnitte des Brenner-Nordzulaufes (München – Rosenheim und Rosenheim – Kufstein) die notwendigen 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.

# ANNEXE IV

