



VÝRO• NÁ SPRÁVA O • INNOSTI

2007 – 2008

PÉTER BALÁZS

Európsky koordinátor

PRIORITNÝ PROJEKT • 17

„Železni•ná os

Paríž – Štrasburg – Štuttgart – Viede• – Bratislava“

Brusel

August 2008

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

OBSAH

Zhrnutie

1.	CEZHRANI • NÉ ÚSEKY	4
1.1.	Hlavná železni•ná stanica v Štrasburgu – most v Kehli – Appenweier	4
1.2.	Mníchov – Mühldorf – Freilassing – Salzburg	5
1.3.	Viede• – Bratislava	6
2.	ÚZKE MIESTA	7
2.1.	Baudrecourt – Vendenheim	7
2.2.	Štuttgart – Ulm	8
2.3.	St. Pölten – Viede•	8
3.	• ALŠIE ÚSEKY	9
3.1.	Nemecko	9
3.2.	Rakúsko	9
4.	• INNOSTI V ROKU 2007 – 2008	10
5.	ZÁVERY A ODPORÚ•ANIA	11

- Príloha I: Vyhlásenie ministrov dopravy z 9. júna 2006
Príloha II: Vyhlásenie o podpore zo 14. júna 2006
Príloha III: Analýza Mníchov – Mühldorf – Freilassing – Salzburg
Príloha IV: Mapa PP 17, Paríž - Bratislava

Zhrnutie

V správe o činnosti za rok 2006 – 2007 sa **pozitívne hodnotí** stav a pokrok prioritného projektu „Paríž – Štrasburg – Štuttgart – Viedeň – Bratislava“. Po tomto pozitívnom hodnotení nasledovalo podpísanie niekoľkých dôležitých dohôd, začatie prác a uvádzanie do prevádzky, predovšetkým uvedenie do prevádzky vysokorychlostného vlaku TGV – východ – Európa¹.

V správe o činnosti za rok 2007 – 2008 sa **pozitívne hodnotí pokračovanie** v začatých činnostiach a dosiahnutých výsledkoch v roku 2006/2007.

Rok 2007 – 2008 poznamenalo predovšetkým **viacročné plánovanie na roky 2007 – 2013**. V máji 2007 Európska komisia vyhlásila výzvu na predloženie návrhov, ktorú uzavrela 20. júla 2007. Po posúdení návrhov Komisia uverejnila 19. novembra 2007 svoj návrh viacročného plánovania. Po konzultácii s Európskym parlamentom, ktorý tento návrh rozhodne podporil, a po hlasovaní členských štátov vo výbore TEN-T, ktoré návrh jedomyseľne podporili, Komisia prijala 19. februára 2008 rozhodnutie o viacročnom plánovaní na roky 2007 – 2013.

Toto viacročné plánovanie svedčí o uváženom rozhodnutí Komisie **sústrediť disponibilné prostriedky na práce na cezhraničných úsekoch a úzkych miestach**. Toto rozhodnutie sa plne zhoduje s odporúčaniami správ za roky 2005 – 2006 a 2006 – 2007. Prostriedky vyčlenené na prioritný projekt „Paríž – Bratislava“ budú rozdelené na tri cezhraničné úseky s finančnou spoluúčasťou vo výške 25 %; financované budú aj úzke miesta, ale s nižším percentom spoluúasti. Celkovo sa na tento prioritný projekt vyčlenilo 438,35 milióna EUR. Toto plánovanie je v súlade s reálnym pokrokom pri realizácii prioritného projektu „Paríž – Bratislava“ a prebiehajúcimi činnosťami.

To potvrdzuje, že prioritný projekt 17 „Paríž – Bratislava“ je reálne napredujúcim projektom. Zainteresované členské štáty, Francúzsko, Nemecko, Rakúsko a Slovensko, vyvinuli veľké snahy a naďalej vyvíjajú úsilie na realizáciu tohto projektu. Uvedenie vysokorychlostného vlaku TGV – východ – Európa do prevádzky, dohoda, ktorá umožní spustenie úseku Štuttgart – Ulm, ako aj prerazenie tunela pod Wienerwaldom sú všetky príklady, ktoré svedčia o vyvinutom úsilí s veľkými investíciami.

Možno teda dospieť k záveru, že členské štáty konkrétnym spôsobom realizujú **vyhlásenie o zámere prijaté štyrmi ministrami dopravy**, francúzskym, nemeckým, rakúskym a slovenským, 9. júna 2006 v Luxemburgu (príloha I). Analýza priložená k tejto správe o činnosti napokon dokazuje, že tento úspech sa tiež zakladá na priamom zapojení **územných celkov**, cez ktoré má viesť trať Paríž – Štrasburg – Štuttgart – Viedeň – Bratislava, ako aj **ostatných aktérov** pozdĺž tejto trate (obchodné komory, železničné spoločnosti, zástupcovia priemyselnej sféry, univerzity, ako aj združenia, ktoré sa zasadujú o realizáciu tejto trate), ktorí podpísali **vyhlásenie o podpore** (príloha II). Rozsiahly zoznam signatárov vyhlásenia o podpore jasne dokazuje, že výstavba celej trate Paríž – Štrasburg – Štuttgart – Viedeň – Bratislava v ňo najkratšom čase má veľmi silnú politickú a hospodársku podporu na miestnej a regionálnej úrovni pozdĺž celej trate.

¹ http://ec.europa.eu/ten/transport/coordinators/index_fr.htm

Je však potrebné jasne upozorniť na to, že pretrvávajú problémy, ktoré bude nutné v budúcnosti vyriešiť. Ide najmä o riešenie financovania **druhej etapy vysokorýchlostného vlaku TGV východ – Európa** a o globálny prístup k realizácii cezhraničného úseku **Mníchov – Salzburg**. Tieto problémy sú reálne, ale prekonateľné, a koordinátor sa domnieva, že pokiaľ ide o tieto dva úseky, existuje vôľa riešiť ich.

Okrem toho je pravdou, že Európska komisia nezahrnula niektoré rozostavané úseky do finančnej spolupráce v rámci viacročného plánovania na roky 2007 – 2013. Dôvody sa pri jednotlivých nezahrnutých úsekoch značne líšia, je však potrebné si uvedomiť, že vzhľadom na rozpočet TEN-T, ktorý členské štáty značne skrátili pri plánovaní na obdobie 2007 – 2013, Európska komisia musela uplatniť veľmi prísne kritériá výberu s cieľom sústrediť väčšie prostriedky na obmedzený počet projektov. Takto sa zachovala vysoká miera účasti Spoločenstva a predstavuje skutočnú hybnú páku.

Možno však predpokladať, že v rámci rozpočtu vo výške takmer 20 miliárd pôvodne navrhovaných Komisiou mohli byť počet schválených projektov, ako aj miera účasti ešte vyššie, čo by účinnejšie prispelo k vytvoreniu TEN-T. Aktuálne obdobie viacročného plánovania TEN-T v každom prípade dokázalo, že by mohol byť použitý vyšší rozpočet TEN-T. Tento dôkaz sa musí zohľadniť pri plánovaní na obdobie financovania 2014 – 2022. Podnetom na zvýšenie tohto rozpočtu by mal byť najmä priamy efekt finančnej spolupráce Spoločenstva ako hybnej páky a jeho vplyv na lisabonskú agendu.

Počas obdobia činnosti 2007 – 2008 sa koordinátor zúčastnil na záležitostiach (v Kehli) alebo na významných fázach prác (ako napríklad prerazenie tunela pod Wienerwaldom), na konferenciách a mnohých stretnutiach. Udržoval tiež pravidelný písomný kontakt so všetkými stranami zúčastnenými na tomto prioritnom projekte s cieľom podrobne monitorovať pokračovanie prác a poskytnúť svoje stanovisko.

1. CEZHRANIČNÉ ÚSEKY

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

- Pokiaľ ide o cezhraničný úsek Štrasburg – Kehl – Appenweier, 14. marca 2006 bola podpísaná dvojstranná zmluva medzi Francúzskom a Nemeckom. Odvtedy túto zmluvu ratifikovali obidva členské štáty, prípravy pokračovali a práce na moste v meste Kehl sa začali v marci 2008. Oficiálny začiatok prác sa oslávil 8. júla 2008. Tento nový most umožní rýchlosť 160 km/h a poskytne väčšie kapacity na úseky nových medzinárodných a regionálnych ponúk. Prispieje tiež k uľahčeniu plavby po Rýne. Výstavba mosta bude ukončená v roku 2010.
- Počas obdobia viacročného plánovania na roky 2007 – 2013 sa vyčlenilo 26,95 milióna EUR na most v Kehli, železničnú stanicu v Kehli a úsek Kehl – Appenweier.
- Na francúzskom území je úsek hlavná železničná stanica v Štrasburgu – most v meste Kehl financovaný v rámci prvej etapy vysokorýchlostnej trate LGV východ – Európa. Práce sa začali v roku 2007.
- Na nemeckom území je tento úsek zahrnutý do plánovania infraštruktúr, s výnimkou zákruty v Appenweieri, kde sa tento úsek napája na trať Bazilej –

Karlsruhe, pre ktorú sa ešte neur•ilo riešenie, ktoré sa má prija•. Bude potrebné najmä posúdi•, •i kone•né riešenie prijaté na toto prepojenie bude aj dlhodobo uspokojujúcim riešením z h•adiska budúcich kapacít. Koordinátor podal podnet na DB AG a spolkové ministerstvo, aby sa tomuto prepojeniu venovala osobitná pozornos•.

1.2. Mníchov – Mühldorf – Freilassing – Salzburg

- Cezhrani•ný úsek Mníchov – Salzburg je potrebné analyzova• v dvoch •astiach: úsek Freilassing – Salzburg a úsek Mníchov – Mühldorf – Freilassing.
- Pokia• ide o úsek Freilassing – Salzburg, •as• na nemeckej strane, železni•ná stanica vo Freilassingu – cezhrani•ný most cez rieku Saalach, je vo fáze štúdie. Práce na nieko•kých zvyšných kilometroch na rakúskej strane sú takmer ukon•ené. Predstavuje to teda konkrétnu realizáciu dvojstrannej zmluvy, ktorú 10. júla 2007 podpísali nemecký minister dopravy Wolfgang Tiefensee a rakúsky minister dopravy Werner Faymann. Celý úsek by sa mal sprevádzkova• v roku 2013.
- Po•as obdobia viacro•ného plánovania na roky 2007 – 2013 sa na úsek Freilassing – Salzburg vy•lenilo 47,63 milióna EUR.
- Pokia• ide o úsek Mníchov – Mühldorf – Freilassing, koordinátor vypracoval vo februári 2007 podrobnú analýzu, ktorá bola zaslaná všetkým zainteresovaným stranám. Táto analýza preukázala, že úsek medzi Mníchovom a Freilassingom sa bude musie• rieši• ako celok a že práce sa nemôžu obmedzi• na •as• tohto úseku, t. j. spojenia medzi mestom Mníchov a regiónom Mühldorf. Dôsledky týchto investícií pre medzinárodné vlaky by boli ve•mi malé, ak by chýbal globálny prístup a najmä elektrifikácia trate. Za tohto predpokladu by finan•ná spoluú•as• Spolo•enstva mala len malý vplyv na samotný prioritný projekt 17.
- Pri predkladaní žiadosti o finan•nú spoluú•as• nemecké orgány neprijali tento globálny prístup. Komisia sa preto riadila stanoviskom koordinátora a neposkytla subvenciu na tieto štúdie a práce.
- Koordinátor podnikol prvé kroky s cie•om obnovi• práce na týchto úsekoch. Po období viacro•ného plánovania na roky 2007 – 2013, o ktorom Európska komisia práve rozhodla, bude potrebné za•a• uvažova• o spôsobe, ako dosiahnu• pokrok na prácach na tomto cezhrani•nom úseku. S týmto cie•om koordinátor zdôraznil potrebu zorganizova• stretnutie všetkých partnerov okolo jedného stola.
- Analýzy vypracované pre prioritný projekt 17 sa v •asti týkajúcej sa juhovýchodu Bavorska zhodujú s prioritným projektom 1 „Berlín – Palermo“. S týmto cie•om predstavuje analýza, na ktorej sa dohodli všetky zú•astnené orgány a uverejnená na konferencii, ktorá sa konala v Mníchove 20. apríla 2007, cenný východiskový bod. Tieto dva dokumenty sa nachádzajú v prílohe III.

- Napriek mnohým vzájomným závislostiam medzi týmito dvoma prioritnými projektmi, ktoré je potrebné zohľadniť v rámci prípravy investícií do železničnej infraštruktúry, európsky koordinátor zdôrazuje, že potreba výstavby úseku Mníchov – Salzburg je spojená predovšetkým s vlastnými potrebami na medzinárodnej, štátnej a regionálnej úrovni pozdĺž prioritného projektu 17. Vzhľadom na to nie je potreba pokračovať na tomto úseku závislá od výstavby tunela na úpäť Brennera.
- Možnosť priameho prepojenia s letiskom v Mníchove je aj naďalej dôležitá otázka, ktorej je potrebné venovať patričnú pozornosť. Koordinátor viedol na túto tému viaceré diskusie a dúfa, že počas ďalšieho roka bude možno venovať mimoriadnu pozornosť prepojeniu letísk pozdĺž tejto železničnej trate s cieľom prispieť k intermodálnej preprave. Pokiaľ ide o mníchovské letisko, rôzne zainteresované strany (Bund, Land, DB AG, mesto Mníchov, letisko v Mníchove) sa pripoja na spojnicu prostredníctvom dvoch úsekov – „Walpertskirchner Spange“ a „Erdinger Ringschluss“. Tieto dva úseky sú predmetom širších diskusií o spôsobe, ako dlhodobo realizovať intermodálne prepojenie tohto letiska.

1.3. Viedeň – Bratislava

- Dvojstrannú dohodu a „vyhlásenie o úmysle“, ktorými sa stanovujú podmienky cezhraničnej spolupráce na cezhraničnom úseku Viedeň – Bratislava, podpísali 11. júla 2007 slovenský minister dopravy Ľubomír Vážny a rakúsky minister dopravy Werner Faymann. V súčasnosti sa realizujú štúdie týkajúce sa niektorých častí tohto úseku, v prípade iných častí sa začali prípravné práce.
- Počas obdobia viacročného plánovania na roky 2007 – 2013 sa na tento úsek vyčlenilo 129,85 milióna EUR. Pokiaľ ide o spolufinancovanie Spoločenstva, koordinátor stále trval na zásade, že zohľadniť možno iba náklady priamo spojené s realizáciou samotnej trate, teda železničnej siete („Schienenanteil“). Budovy novej hlavnej železničnej stanice vo Viedni, parkoviská, renováciu štvrte atď. by teda Európska únia nemala spolufinancovať.
- Dvojstranná dohoda sa týka realizácie spojnice Viedeň – Bratislava, ktorá bude vychádzať z novej hlavnej železničnej stanice vo Viedni a cez Schwechat sa napojí na letisko vo Viedni, Petržalku a železničné stanice Filiálka a Predmestie. Plánuje sa tiež prepojenie s letiskom v Bratislave. Práce sa uskutočnia v rokoch 2007 až 2015. Vyhlásenie o úmysle predpokladá spoluprácu v spojitosti so železničnou traťou medzi Viedňou a Bratislavou cez Marchegg a Devínsku Novú Ves.
- Tieto práce vytvoria nielen lepšie vzájomné prepojenie medzi obidvoma mestami, Bratislavou a Viedňou. Mimo týchto dvoch miest vznikne aj lepšie spojenie starých a nových členských štátov, ktoré budú využívať túto trať a značné úspory času, ktoré bude možno dosiahnuť. V tomto smere stojí pripomenúť úsporu času 40 minút vďaka výstavbe tunela v Lainzeri a novej hlavnej železničnej stanice vo Viedni. Tieto práce rýchlo napredujú: tunel v Lainzeri sa stavia rýchlym tempom a stavebno-inžinierske práce by sa mohli ukončiť už v roku 2009.

- V správe o činnosti za rok 2006 – 2007 sa analyzoval významný vplyv eliminácie tohto úzkeho miesta, ktoré značne zvýši príťažlivosť trate a priamo prispieje k intermodálnej preprave vytvorením priamych spojnic s letiskami a značnou úsporou času prepravy.

2. ÚZKE MIESTA

2.1. Baudrecourt – Vendenheim

- Dňa 10. júna 2007 bolo sprevádzkovaných 300 km prvej etapy vysokorychlostnej trate LGV – východ – Európa. Časté spojenia medzi Parížom, východom Francúzska, Luxemburskom, Švajčiarskom a Nemeckom premávajú na novej trati rýchlosťou 320 km za hodinu. Od Baudrecourtu však vysokorychlostné vlaky TGV premávajú po starej sieti, čo vytvára skutočné úzke miesto z dôvodu intenzívneho využívania existujúcej trate, po ktorej prechádzajú medzištátne a vnútroštátne vlaky, regionálne vlaky a nákladné vlaky.
- Týchto posledných 100 km medzi mestami Baudrecourt a Vendenheim blízko Štrasburgu predstavuje druhú etapu vysokorychlostného vlaku TGV – východ – Európa, ktorá umožní ušetriť polhodinu na prejdenej trase. Okrem toho nová trať umožní získať kapacity, ktoré v súčasnosti chýbajú.
- Dňa 24. januára 2007 francúzsky minister dopravy Dominique Perben, RFF a dotknuté územné celky podpísali prvý dohovor o financovaní vo výške 94 miliónov EUR s cieľom umožniť začatie prípravných prác na druhej etape vysokorychlostnej trate LGV – východ – Európa.
- Počas pracovnej cesty v Štrasburgu prezident republiky Nicolas Sarkozy vyhlásil, že druhá etapa sa bude realizovať podľa plánu v roku 2014. Premiér a minister dopravy tento záväzok potvrdili pri iných príležitostiach. K dohode o financovaní však ešte nedošlo.
- Európska komisia sa rozhodla vyčleniť 18 miliónov EUR na druhú etapu vysokorychlostného vlaku TGV – východ. Táto suma zodpovedá približne 20 % z 94 miliónov EUR podľa uvedeného dohovoru na prípravné práce druhej etapy.
- V nadväznosti na voľby v marci 2008 koordinátor začal znova kontaktovať miestne orgány, ako aj RFF a spolkový štát s cieľom prispieť k dopracovaniu dohody o financovaní všetkých prác tejto druhej etapy.
- Je dôležité, aby sa toto chýbajúce ohnisko, ktorým je druhá etapa, realizovalo čo najrýchlejšie. Najmä úspech prvej etapy, ktorej miera využitia sa ukazuje ako veľmi vysoká, by mal podnietiť investície do týchto rozsiahlych a nákladných prác. Najmä frekvenciu spojnic Nemecko – Francúzsko možno ešte značne posilniť. Okrem toho, priame spojnice medzi provinčnými mestami na jednej aj druhej strane hranice, zrušené v nadväznosti na uvedenie prvej etapy do prevádzky, by sa mohli užitočne vylepšiť, buď prostredníctvom priamych spojnic, alebo väčšieho počtu nepriamych spojnic v rámci hustej siete regionálnych vlakov.

2.2. Štuttgart – Ulm

- Významné úzke miesto Štuttgart – Ulm, o ktorom nemecký minister dopravy Wolfgang Tiefensee, DB AG a dotknuté územné celky 19. júla 2007 podpísali politickú dohodu, je práve v štádiu príprav. Podrobná dohoda o financovaní sa o•akáva koncom tohto leta; prvé práce sa za•nú v roku 2009; za•iatok prác na ve•kých tuneloch sa predpokladá v roku 2010.
- Európska komisia sa rozhodla vy•leni• 215,92 milióna EUR na toto úzke miesto. V nadväznosti na analýzu koordinátora, ktorý v nej upozornil na nevyhnutnosť výstavby celého úseku Štuttgart – Ulm, sa Komisia rozhodla riadi• sa touto analýzou a prideli•la subvencie na obidve •asti úseku Štuttgart – Ulm. „Štuttgart 21“ a „Wendlingen – Ulm“ spo•ne predstavujú novú vysokorychlostnú tra• prechádzajúcu cez dôležité tunely, ktoré sa majú vybudova• a ktoré umožnia eliminova• dve prírodné prekážky – stúpanie z doliny obkolesenej strmými svahmi, v ktorej sa nachádza Štuttgart, na plošinu nazývanú „Filderebene“ a •alej až po „Schwäbische Alb“.
- Realizácia celého tohto projektu umožní zna•nú •asovú úsporu, vytvorenie nových kapacít a prispeje k modálnej preprave v•aka prí•ažlivosti nových spojnic. Ne•aleko letiska sa vybuduje nová železni•ná stanica, ktorá zároveň umožní lepšie prepojenie s •alšími železni•nými tra•ami. Tento nový úsek budú využíva• nielen medzinárodné, ale aj regionálne spojenia.
- Rovnako ako v prípade novej hlavnej železni•nej stanice vo Viedni, všetky miestne aspekty, ako napr. nová organizácia mestskej dopravy a nová železni•ná stanica, musia financova• miestne, regionálne a vnútroštátne orgány; pomoc Spolo•enstva sa bude sústre•ova• na výstavbu trate Paríž – Bratislava; úsek Štuttgart – Ulm je sú•as•ou tejto trate a môže by• spolufinancovaný, ale bez týchto miestnych aspektov.

2.3. St. Pölten – Viede•

- D•a 3. septembra 2007 sa európsky koordinátor zú•astnil na prerazení tunela popod masív Wienerwald. Následne urobil obhliadku všetkých stavebno-inžinierskych prác medzi Vied•ou a St. Pöltenom. Konštatoval, že tento úsek rýchlo napreduje a že ÖBB bude môc• ukon•i• tieto práce do roku 2013. Odvtedy práce na tuneloch popod Tüllnerfeld, ako aj na sérii troch tunelov v blízkosti Perschlingu zna•ne postúpili: Steirschweiffeldtunnel (3,3 km) a Reiserbergtunnel (1,4 km) boli prerazené a práce na tuneli Reingrubentunnel (2,8 km) sa za•ali 29. mája 2008.
- Toto úzke miesto sa teda eliminuje, •o umožní zna•né zvýšenie kapacity trate, vä•šiu rýchlos• a zna•nú •asovú úsporu na tejto krátkej vzdialenosti, najmä v•aka tunelu popod masív Wienerwald.
- Rakúsko vkladá ve•ké investície do tohto projektu, ako aj do ostatných úsekov, ktoré je potrebné dokon•i• medzi mestami Linz a St. Pölten, a prijalo ve•ký záväzok, ktorým priamo prispeje k realizácii prioritného projektu 17, aj ke• Európska únia sa v období viacro•ného plánovania na roky 2007 – 2013 už nebude na týchto prácach finan•ne podie•a•. Naopak,

finančná spolupráca bola schválená na obdobia 1994 – 1999 a 2000 – 2006. V rokoch 2007 – 2008 boli ukončené dôležité úseky v Enns („Umfahrung Enns“, 10,8 km) a v Asten – Linz Kleinmünchen.

3. ĎALŠIE ÚSEKY

Práce na troch cezhraničných úsekoch a troch úzkych miestach sú prioritou, na ktorú koordinátor upozornil už vo svojej prvej výročnej správe. Zostáva ešte niekoľko ďalších úsekov v Nemecku a Rakúsku, ktoré, aj keď sú menej prioritné, je potrebné realizovať s cieľom dostavby celej trate „Paríž – Bratislava“.

3.1. Nemecko

Prejazd cez Rastatt, na juh od Karlsruhe, je chýbajúcim ohniskom tak v prioritnom projekte 17, ako aj v prioritnom projekte 24, „Rotterdam/Antverpy – Janov/Lyon“, ako aj v regionálnej doprave. Stavebné povolenie bolo vydané už v roku 1996, ale vzhľadom na chýbajúcu dohodu o financovaní sa práce nemohli začať. Ukončenie prác na úseku sa stále predpokladá do roku 2015.

Úsek Neu-Ulm – Augsburg bude ešte predmetom podrobnejších diskusií, ktoré sa ešte nezačali. Pokiaľ sa neprijalo rozhodnutie vo veci úseku Štuttgart – Ulm, nebolo to potrebné. V súčasnosti možno začať s analýzou, s vedomím, že existujúca infraštruktúra by ešte dlho mohla stať nárokom na prepravu. Je potrebné najmä zdôrazniť, že na uspokojenie potrieb regionálnej kapacity bola medzi mestami Dinkelscherben a Augsburg vybudovaná tretia koľaj. Okrem toho sa uskutočnila kompletná modernizácia **železničnej stanice v Neu-Ulm** a vybuďovala sa podzemná železničná stanica, čím sa uvoľnili priestory na rozvoj mesta.

Napokon, prebudovanie **úseku Augsburg – Mníchov** na štvorkoľajovú trať napreduje a začne po Mering bude ukončená v roku 2008 a začne po Olching do roku 2010. Vlaky potom budú môcť na tomto úseku premávať rýchlosťou 230 km za hodinu vďaka oddeleniu nákladnej a regionálnej dopravy od medzištátnych a vnútroštátnych vlakov. Na tento úsek bolo schválené spolufinancovanie v obdobiach 1994 – 1999 a 2000 – 2006.

3.2. Rakúsko

Úsek Salzburg – Linz je vytvorený z viacerých častí, ktoré sú v rôznych etapách výstavby. Cieľom je skrátiť čas cesty zo 75 na 64 minút prostredníctvom rôznych opatrení. Tieto opatrenia nie sú závažné, pokiaľ ide o súčasnú kapacitu trate.

Najrozsiahlejšie práce sa v posledných rokoch realizovali medzi mestami Linz a St. Pölten. Tieto práce, teda prebudovanie celého úseku na štvorkoľajovú trať, sú takmer ukončené, čím sa zvýši kapacita a dosiahne sa prevádzková rýchlosť 200 km/h.

4. • INNOSTI V ROKU 2007 – 2008

Okrem opísaných •inností v oblasti realizácie infraštruktúr prioritného projektu „Paríž – Bratislava“ sa koordinátor zú•astnil na množstve •alších aktivít s cie•om posunú• tento prioritný projekt vpred.

Predovšetkým je potrebné vyzdvihnú• •innos• dvoch hlavných združení aktívne bojujúcich za prioritný projekt „Paríž – Bratislava“. Ide o združenie „**Initiative Magistrale pour l'Europe**“, ktoré združuje regióny, mestá a obchodné komory. Združenie „Initiative Magistrale“, ktorému predsedá primátor mesta Karlsruhe Heinz Fenrich, už v minulosti realizovalo štúdie, ktoré umožnili podpori• ekonomický prístup k danému projektu. V rámci združenia sa vytvorila stála pracovná skupina „**Arbeitskreis**“, ktorá sa stretáva 4 až 5-krát ro•ne a umožň•uje pravidelnú výmenu informácií o aktuálnom stave prác na projekte. Tieto stretnutia sa konali v Mníchove, Nancy, Salzburgu a naposledy v meste Ulm.

„Initiative Magistrale pour l'Europe“ vydalo v roku 2006 **podrobný atlas**, ktorý kladie osobitný dôraz na prepojenie novej trate „Paríž – Bratislava“ s regionálnymi a miestnymi spojeniami. Rovnako pokrač•uje v tejto •innosti spustením **štúdie v spolupráci so SMA** v Zürichu, pri•om sa sústre•uje na optimalizáciu budúceho spojenia pozdž• tohto prioritného projektu a prepojenia v mestách, cez ktoré tra• povedie. Táto štúdia ur•ite poskytne ve•mi zaujímavé výsledky, ktoré umožnia pokrač•ova• v opodstatnenej diskusii o využívaní infraštruktúry a vplyve na regióny a mestá na trati.

Spolo•ne s prieskumnou agentúrou KLOK a obchodnými komorami združenie „Initiative Magistrale pour l'Europe“ tiež preh•bilo štúdie o využívaní tejto železni•nej osi na prepravu tovaru. Na tieto práce nadväzuje analýza **organizácie na úrovni logistiky**, najmä terminálov. Tieto štúdie a práce združenia „Initiative Magistrale“ poskytnú konkrétne výsledky, na ktoré bude potrebné prihliada•.

Združenie „TGV Est européen“ je • ďalším, ve•mi aktívnym združením v prioritnom projekte 17, Paríž – Bratislava. Po•as troch rokov •innosti koordinátora predsedala združeniu TGV Est européen bývalá starostka Štrasburgu Fabienne Kellerová. Na jej podnet bolo zorganizovaných množstvo aktivít, združujúcich okolo projektu hospodárske, vedecké, kultúrne a turistické subjekty. S cie•om pokrač•ova• vo výbernej spolupráci so združením TGV Est européen a umožni• diskusie o projekte druhej etapy vysokorychlostného vlaku TGV – východ sa koordinátor nedávno stretol s novým starostom Štrasburgu Rolandom Riesom.

Projekt podporila aj **UECC**, Únia európskych obchodných komôr, združujúca obchodné komory oblastí ležiacich v panve riek Rýn, Mohan, Meuse. UECC zdôraznila potrebu vybudova• vhodnej infraštruktúry pre európske hospodárstvo s cie•om zachova• mobilitu nevyhnutnú pre rast. Tejto téme a najmä prioritnému projektu 17 bolo venované osobitné stretnutie v Štutgarte.

Napokon je potrebné zdôrazni• otvorenie **priameho spojenia Paríž – Mníchov** 9. decembra 2007. Toto spojenie je dôkazom pokroku dosiahnutého na tejto železni•nej osi. Medzinárodné spojenie po celej d•žke tejto osi však ur•ite možno ešte vylepši•, tak pokia• ide o frekvenciu, ako aj o možnos• prepojenia najmä s celým východom Francúzska smerom z Nemecka a zo vzdialenejších krajín.

5. ZÁVERY A ODPORÚČANIA

Prioritný projekt 17 „Paríž – Štrasburg – Štuttgart – Viedeň – Bratislava“ je projekt, ktorý dobre napreduje:

- Sprevádzkované boli významné úseky: Paríž – Baudrecourt, Appenweier – Karlsruhe – Štuttgart (okrem Rastattu), Linz – St. Pölten (okrem niektorých úsekov okolo miest Asten a Ybbs)
- Významné úseky budú dokončené do roku 2013, koncom súčasných finančných vyhládok: Štrasburg – Kehl – Appenweier, Augsburg – Mníchov, Linz – St. Pölten – Viedeň; ďalšie práce ku koncu roka 2013 značne pokročia, najmä Baudrecourt – Vendenheim a Viedeň – Bratislava.
- Úzke miesto Štuttgart – Ulm, najproblematickejší úsek na tejto trati, značne pokročí a práce budú ukončené v roku 2020.

Táto trať sa teda v relatívne krátkom čase môže stať hmatateľnou realitou. Prechádza ekonomicky významnými regiónmi, spája mnohé veľké mestá, a tým má dosah na takmer 32 miliónov obyvateľov.

Sú však niektoré úseky, kde dodržanie harmonogramu prác nie je zaručené. Ide najmä o:

- zabezpečenie kontinuity príprav a následne prác na druhej etape vysokorýchlostného vlaku TGV – východ – Európa. To vyžaduje vypracovanie a podpísanie dohovoru o financovaní,
- vyjasnenie prístupu k riešeniu úseku Mníchov – Salzburg, zhromaždiť všetky zainteresované strany s cieľom objasniť financovanie a etapy realizácie tohto úseku.

Okrem toho koordinátor chce, aby sa pokračovalo v niektorých oblastiach činnosti, ktoré si zaslúžia podrobnejšie preskúmanie. Ide o tieto aspekty:

- Intermodalita: vzťahom na množstvo letísk, ktoré sa nachádzajú pozdĺž tejto železničnej osi, koordinátor skúma možnosť tematizovať túto intermodalitu.
- Táto intermodalita je tiež nesmierne dôležitá z hľadiska prepravy tovaru: logistickým aspektom, terminálom sa možno venovať podrobnejšie. V tomto kontexte si zasluhuje pozornosť skutočnosť, že prioritný projekt 17 disponuje celým radom terminálov situovaných pozdĺž plavebných ciest.

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 Salzbourg-Freilassing ;
- se félicitant des contacts étroits établis entre les autorités slovaques et autrichiennes, permettant d'envisager, entre les deux pays, une coordination efficace pour la réalisation de la section transfrontalière Vienne-Bratislava;
- exprimant leur entier soutien au processus de coordination multilatérale engagé par le coordonnateur européen ;
- réitérant leur demande d'un soutien fort de la part de l'Union européenne ;
- lançant aux Etats membres un appel pressant afin que l'axe ferroviaire "*Paris-Strasbourg-Stuttgart-Vienne-Bratislava*" soit modernisé dans les meilleurs délais possibles, avec l'objectif d'une réalisation intégrale à l'horizon 2015 ;
- conscients du potentiel considérable que représente la réalisation de l'axe à grande vitesse "*Paris-Strasbourg-Stuttgart-Vienne-Bratislava*", et ses interconnexions, en matière de croissance économique, d'emplois et d'amélioration de la compétitivité, notamment en facilitant la circulation des personnes et des marchandises dans l'ensemble de l'Union Européenne ;
- se félicitant de l'importance des investissements réalisés ou prévus par les collectivités locales et régionales dans le but, d'une part, de valoriser les gares et leur

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

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

Affirment par la présente :

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

Demandent à cette fin :

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



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

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

Salzburg
 Land Salzburg
 Stadt Salzburg
 EURégion 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



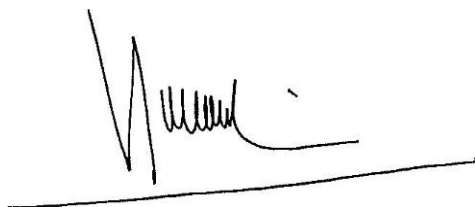
Jean-Louis SCHNEITER

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

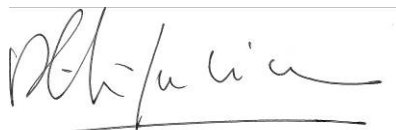
Régions / Départements et Villes de la Magistrale



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^{er} Adjoint

Ville de Mulhouse

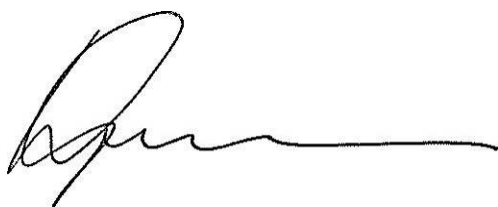


Gilbert MEYER

Maire

Ville de Colmar

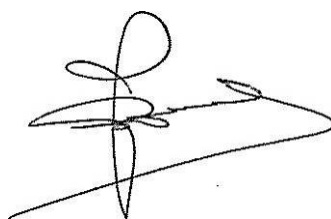
Autres villes et intercommunalités



Robert GROSSMANN

Président

**Communauté Urbaine de
Strasbourg**



Jean-Denis BAUER

Vice-Président

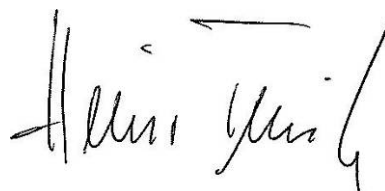
**Communauté
d'Agglomération
Mulhouse Sud Alsace**

BADEN WÜRTTEMBERG

Länder et villes de la Magistrale



Günther H. OETTINGER
Ministerpräsident
Land Baden-Württemberg



Heinz FENRICH

Oberbürgermeister

Stadt Karlsruhe



Wolfgang SCHUSTER

Oberbürgermeister

Landeshauptstadt Stuttgart



Ivo GÖNNER

Oberbürgermeister

Stadt Ulm

Intercommunalités



Klaus BRODBECK
Landrat
Landratsamt Offenburg



Otto NEIDECK
Verbandsvorsitzender
Regionalverband Südlicher Oberrhein



Josef OFFELE
Verbandsvorsitzender
Regionalverband Mittlerer Oberrhein



Dr. Bernd STEINACHER
Regionaldirektor
Verband Region Stuttgart



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

BAVIERE

Länder et villes de la Magistrale



Eberhard SINNER
Staatsminister, Leiter der Staatskanzlei
Freistaat Bayern



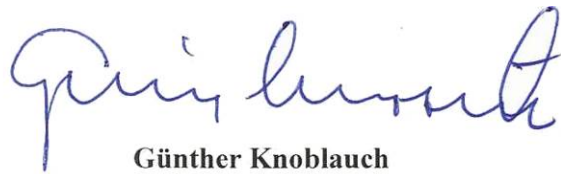
Gerold NOERENBERG
Oberbürgermeister
Stadt Neu-Ulm



Klaus KIRCHNER
Oberbürgermeister
Stadt Augsburg



Christian UDE
Oberbürgermeister
Landeshauptstadt München

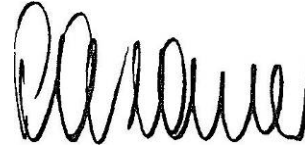


Günther Knoblauch
Aufsichtsratsvorsitzender und
Erster Bürgermeister Stadt Mühldorf a. Inn

Autres villes



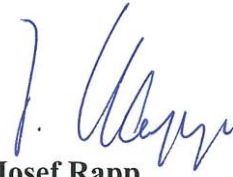
Erwin Baumgartner
1. Bürgermeister Stadt Neumarkt-St. Veit



Herbert HOFAUER
Oberbürgermeister
Stadt Altötting



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



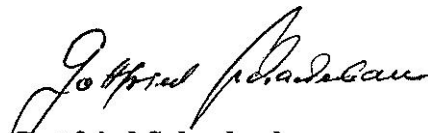
Josef Rapp
1. Bürgermeister Gemeinde Burgkirchen



Wolfgang Reichenwallner
1. Bürgermeister Gemeinde Garching



Georg Heindl
1. Bürgermeister Gemeinde Unterneukirchen



Gottfried Schacherbauer
Zweiter Bürgermeister
STADT FREILASSING


Intercommunalités



Georg HUBER

Landrat

Landkreis Mühldorf a. Inn



Erwin Schneider

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



Hermann STEINMAßL

Landrat

Landkreis Traunstein



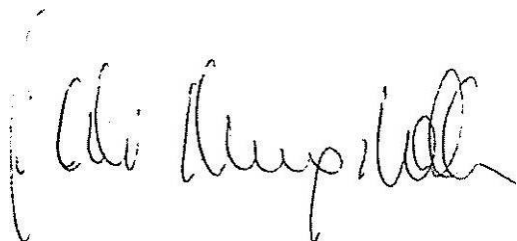
Georg GRABNER

Landrat

Landkreis Berchtesgadener Land

REGION DE SALZBURG

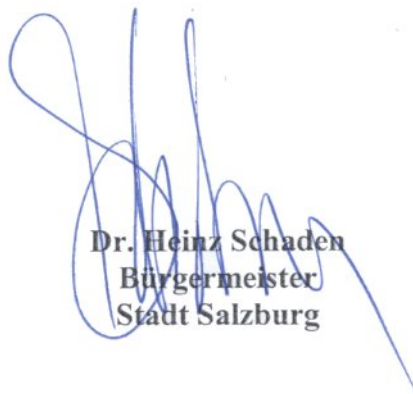
Länder et villes de la Magistrale



Gabi BURGSTALLER

Landeshauptfrau

Land Salzburg



Dr. Heinz Schaden
Bürgermeister
Stadt Salzburg

Intercommunalités



Dr. Emmerich Riesner
Präsident

EuRegio Salzburg – Berchtesgadener Land – Traunstein

und Bürgermeister
Stadtgemeinde Neumarkt am Wallersee

HAUTE AUTRICHE

Länder et villes de la Magistrale



Viktor SIGL

Landesrat

**Mitglied der Oberösterreichischen
Landesregierung**



Dr. Franz DOBUSCH

Bürgermeister der Stadt Linz

BASSE AUTRICHE

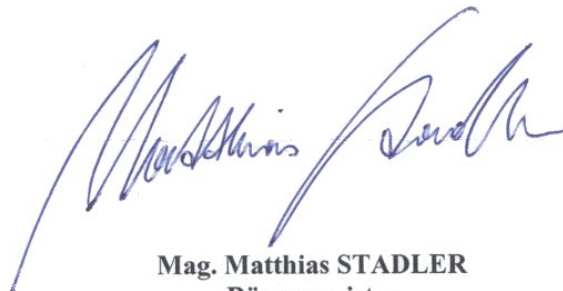
Länder et villes de la Magistrale



Dr. Erwin PRÖLL

Landeshauptmann

Land Niederösterreich



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

REGION DE VIENNE

Länder et villes de la Magistrale

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 Rosenheim². 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

² 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.

