



RAPPORT ANNUEL D'ACTIVITE

2007 - 2008

PÉTER BALÁZS

Coordonnateur européen

PROJET PRIORITAIRE N° 17

**« Axe ferroviaire
Paris-Strasbourg-Stuttgart-Vienne-Bratislava »**

Bruxelles

Août 2008

Les points de vue exprimés dans ce rapport sont ceux du Coordonnateur européen et n'engagent pas la position officielle de la Commission européenne

TABLE DES MATIÈRES

Résumé

1. SECTIONS TRANSFRONTALIERES	4
1.1. Gare centrale de Strasbourg - Pont de Kehl – Appenweier.....	4
1.2. Munich-Mühldorf-Freilassing-Salzbourg.....	5
1.3. Vienne-Bratislava.....	6
2. GOULETS D'ETRANGLEMENT.....	7
2.1. Baudrecourt-Vendenheim.....	7
2.2. Stuttgart-Ulm.....	8
2.3. St. Pölten-Vienne	9
3. AUTRES SECTIONS	9
3.1. Allemagne	9
3.2. Autriche	10
4. ACTIVITES 2007-2008	10
5. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS	11

Annexe I : Déclaration des Ministres des Transport du 9 juin 2006

Annexe II : Déclaration de soutien du 14 juin 2006

Annexe III : Analyse Munich-Mühldorf-Freilassing-Salzbourg

Annexe IV : Carte PP 17, Paris Bratislava

Résumé

Le rapport d'activité 2006-2007 avait dressé un **constat positif** concernant l'avancement et les progrès du projet prioritaire 'Paris-Strasbourg-Stuttgart-Vienne-Bratislava'. Ce constat positif suivait la signature de plusieurs accords importants, des lancements de travaux et des mises en service, notamment celle du TGV Est européen¹.

Le rapport d'activité 2007-2008 constate une **poursuite positive** des actions engagées et des résultats obtenus en 2006/7.

En premier lieu, cette année 2007-2008 a été marquée par la **programmation pluriannuelle 2007-2013**. La Commission européenne a lancé en mai 2007 un appel à propositions qui s'était clos le 20 juillet 2007. Suite aux évaluations, la Commission a publié sa proposition pour la programmation pluriannuelle le 19 novembre 2007. Après consultation du Parlement européen, qui a appuyé fortement la proposition, et après vote au Comité RTE-T par les Etats membres, qui ont donné un avis unanime en faveur de la proposition, la Commission a adopté le 19 février 2008 la décision sur la programmation pluriannuelle 2007-2013.

Cette programmation pluriannuelle a montré un choix délibéré de la Commission pour **concentrer les moyens disponibles sur les sections transfrontalières et des goulets d'étranglement**. Ceci est en parfait accord avec les recommandations formulées dans les rapports 2005-2006 et 2006-2007. Les moyens réservés pour le projet prioritaire 'Paris-Bratislava' seront distribués sur les trois sections transfrontalières pour un cofinancement à hauteur de 25%; les goulets d'étranglement sont desservis également, mais à des pourcentages plus réduits. En tout, 438.35 millions € sont réservés pour ce projet prioritaire. Cette programmation est en conformité avec les avancements concrets du projet prioritaire 'Paris-Bratislava' et les activités en cours.

Ceci confirme que le projet prioritaire 17, 'Paris-Bratislava' est un projet qui avance concrètement. Les Etats membres impliqués, la France, l'Allemagne, l'Autriche et la Slovaquie, ont consenti de grands efforts et poursuivent ces efforts pour réaliser ce projet. La mise en service du TGV Est européen, l'accord qui permet de lancer la section Stuttgart-Ulm ou encore le percement du tunnel sous le Wienerwald sont tous des exemples qui démontrent ces efforts consentis à dépens de grands investissements.

On peut donc conclure que les Etats membres donnent une suite concrète à la **déclaration d'intention adoptée par les quatre Ministres des Transports** français, allemand, autrichien et slovaque le 9 juin 2006 à Luxembourg (Annexe I). L'analyse qui suit dans ce rapport d'activité démontre par ailleurs que ce succès se base également sur l'implication directes des **collectivités territoriales** concernées par la ligne Paris-Strasbourg-Stuttgart-Vienne-Bratislava, ainsi que par **les autres acteurs** le long de cette ligne (les chambres de commerce, les sociétés de chemin de fer, des représentants des milieux industriels, des universités ou encore des associations militant pour la réalisation de cette ligne) qui ont signé une **déclaration de soutien** (Annexe II). La vaste liste des signataires de la déclaration de soutien montre très clairement que la construction de la ligne Paris-Strasbourg-Stuttgart-Vienne-Bratislava dans son intégralité dans les meilleurs délais est

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

portée par une très forte volonté politique et économique au niveau local et régional le long de la ligne.

Toutefois, il convient de signaler très clairement que des problèmes subsistent qu'il faudra résoudre dans les années à venir. Il s'agit notamment de trouver un financement pour la **deuxième phase du TGV Est européen** et une approche globale pour la section transfrontalière **Munich-Salzbourg**. Ces problèmes sont réels mais surmontables et le coordonnateur estime que pour ces deux sections une volonté existe pour les résoudre.

En outre, il est vrai que plusieurs sections en travaux n'ont pas été retenues par la Commission européenne pour un cofinancement dans cette programmation pluriannuelle 2007-2013. Les raisons sont bien différentes pour chacune des sections non retenue, mais il faut se rendre à l'évidence que la Commission européenne, dû au budget RTE-T qui a été trop écourté par les Etats membres lors de la programmation de la période 2007-2013, a dû appliquer des critères de sélection très restrictives afin de maintenir une concentration élevée sur un nombre limité de projets. De cette façon, le taux d'intervention communautaire reste considérable et constitue un véritable effet de levier.

Néanmoins, on peut supposer que, moyennant un budget proche des 20 milliards proposés initialement par la Commission, le nombre de projets retenus, ainsi que le taux d'intervention aurait pu être encore plus élevé, contribuant davantage à la mise en place du RTE-T. L'exercice de la programmation pluriannuelle RTE-T en cours a démontré en tout cas qu'un budget RTE-T plus conséquent aurait pu être utilisé. Cette démonstration doit être prise en compte lors de l'exercice de programmation pour la période de financement 2014-2022. Et surtout l'effet de levier très direct du cofinancement communautaire et son incidence sur l'agenda de Lisbonne devraient inciter à augmenter ce budget.

Lors de cette année d'activité 2007-2008, le coordonnateur a participé au lancement de travaux (à Kehl) ou à des étapes importantes lors des travaux (tels que le percement du tunnel sous le Wienerwald), à des conférences et à de multiples rencontres. Il a également entretenu une correspondance régulière avec toutes les parties impliquées dans ce projet prioritaire afin de pouvoir suivre de près les développements et de transmettre son point de vue.

1. SECTIONS TRANSFRONTALIÈRES

1.1. Gare centrale de Strasbourg - Pont de Kehl – Appenweier

- En ce qui concerne la section transfrontalière Strasbourg-Kehl-Appenweier, un traité bilatéral avait été signé le 14 mars 2006 entre la France et l'Allemagne. Depuis lors, ce traité a été ratifié par les deux Etats membres, les préparations ont progressées et les travaux pour le Pont de Kehl ont été lancés depuis mars 2008. Un début officiel des travaux a été célébré le 8 juillet 2008. Ce nouveau pont permettra une vitesse de 160 km/h et offrira des capacités accrues en vue de nouvelles offres internationales et régionales. Il contribuera également à faciliter la navigation sur le Rhin. La construction du pont s'achèvera en 2010.

- Lors de la période de programmation pluriannuelle 2007-2013, 26.95 millions € ont été réservés pour le pont de Kehl, la gare de Kehl et la section Kehl-Appenweier.
- Sur le territoire français, la section gare centrale de Strasbourg – Pont de Kehl est financée au titre de la première phase de la LGV Est européenne. Les travaux ont débuté en 2007.
- Sur le territoire allemand, cette section est incluse dans la programmation des infrastructures, hormis la courbe d'Appenweier, où cette section rejoint la ligne Bâle-Karlsruhe, pour laquelle la solution à adopter n'a pas encore été fixée. Il faudra surtout évaluer que la solution finale adoptée pour cette interconnexion offrira une solution satisfaisante pour la capacité future à long terme. Le coordonnateur a saisi le DB AG et le Ministère fédéral pour apporter une attention particulière à cette interconnexion.

1.2. Munich-Mühldorf-Freilassing-Salzbourg

- La section transfrontalière Munich-Salzbourg doit être analysée en deux parties : la section Freilassing-Salzbourg et la section Munich-Mühldorf-Freilassing.
- En ce qui concerne la section Freilassing-Salzbourg, la partie du côté allemand, gare de Freilassing – pont transfrontalier sur le Saalach, est en phase d'études. Les quelques autres kilomètres côté autrichien sont proches d'une finalisation des travaux. Cela donne donc une suite concrète au Traité bilatéral signé le 10 juillet 2007 entre le Ministre allemand des Transports, M. Tiefensee, et le Ministre autrichien des Transports, M. Faymann. Toute la section devrait être mise en service en 2013.
- Lors de la période de programmation pluriannuelle 2007-2013, 47.63 millions € sont réservés pour la section Freilassing-Salzburg.
- En ce qui concerne la section Munich-Mühldorf-Freilassing, le coordonnateur a rédigé au mois de février 2007 une analyse détaillée qui a été envoyée à toutes les parties impliquées. Cette analyse a mis en avant que la section entre Munich et Freilassing devrait être traitée dans son intégralité et que les travaux ne devraient donc pas se limiter à une partie de cette section, à savoir les relations entre la ville de Munich et la région de Mühldorf. Les retombées de ces investissements pour les trains internationaux seraient très réduites en l'absence d'une approche intégrale, et notamment d'électrification de la ligne. Un cofinancement communautaire ne produirait, dans cette hypothèse, que peu d'effet pour le PP 17 même.
- Cette approche intégrale n'a pas été adoptée par les autorités allemandes lors de la demande de cofinancement. La Commission a donc suivi l'avis du coordonnateur en ne pas accordant de subvention pour ces études et travaux.
- Le coordonnateur a entrepris les premières actions pour relancer cette section. Au-delà de l'exercice de programmation pluriannuelle 2007-2013

qui vient d'être décidée par la Commission européenne, il faudra entamer une nouvelle réflexion comment faire avancer cette section transfrontalière. A cette fin, le coordonnateur souligne le besoin de réunir tous les partenaires autour de la même table.

- Les analyses pour le projet prioritaire 17 coïncident, pour tout le sud-est de la Bavière, avec le projet prioritaire 1, 'Berlin-Palermo'. A cette fin, l'analyse concertée entre toutes les autorités concernées et rendue publique lors d'une Conférence tenue à Munich, le 20 avril 2007, constitue toujours un point de départ valable. Ces deux documents se trouvent en annexe III.
- Malgré les multiples interdépendances entre ces deux projets prioritaires qui doivent être pris en compte dans le cadre de la préparation des investissements dans l'infrastructure ferroviaire, le coordonnateur européen souligne que la nécessité de réaliser la section Munich-Salzburg est avant tout liée aux besoins propres à l'échelle internationale, nationale et régionale le long du PP 17. Pour cela, la nécessité d'avancer sur cette section n'est pas tributaire de la réalisation du tunnel de base du Brenner.
- La possibilité d'une interconnexion directe avec l'aéroport de Munich reste un point d'attention important. Le coordonnateur a mené plusieurs discussions sur ce sujet et espère pouvoir vouer une attention particulière à l'interconnexion des aéroports le long de cette ligne ferroviaire lors de l'année qui suivra dans l'objectif de contribuer au transfert modal. En ce qui concerne l'aéroport de Munich, les différentes parties impliquées (Bund, Land, DB AG, Ville de Munich, aéroport de Munich) se rallient à une interconnexion via les deux sections que constituent le 'Walpertskirchner Spange' et le 'Erdinger Ringschluss'. Ces deux sections font partie de discussions plus larges comment réaliser l'interconnexion intermodale de cet aéroport à long terme.

1.3. Vienne-Bratislava

- Un accord bilatéral et une 'Lettre d'intention' qui fixent les modalités de la coopération transfrontalière concernant la section transfrontalière Vienne-Bratislava ont été signé le 11 juillet 2007 entre le Ministre slovaque des Transports, M. Važny, et le Ministre autrichien des Transports, M. Faymann. Des études sont en cours pour certaines parties qui se situent sur cette section, pour d'autres des travaux préparatoires ont commencés.
- Lors de la période de programmation pluriannuelle 2007-2013, 129.85 millions € sont réservés pour cette section. En ce qui concerne le cofinancement communautaire, le coordonnateur a toujours maintenu le fait que seuls les coûts directement liés à la réalisation de la ligne elle-même, c'est-à-dire la voirie ferroviaire ('Schienenanteil') peuvent être pris en compte. Les bâtiments de la nouvelle gare centrale de Vienne, parkings, rénovation du quartier etc ne devraient donc pas être cofinancés par l'Union européenne.
- L'accord bilatéral concerne la réalisation d'une liaison Vienne-Bratislava, qui partira de la nouvelle gare centrale de Vienne et reliera, via Schwechat, l'aéroport de Vienne, Petržalka et les gares de Filiálska et Predmestie. Une

connexion avec l'aéroport de Bratislava est également prévue. Les travaux se réaliseront entre 2007 et 2015. La 'Lettre d'intention' prévoit une coopération pour la ligne ferroviaire entre Vienne et Bratislava par Marchegg et Devínska Nová Ves.

- Non seulement les deux villes de Bratislava et de Vienne seront mieux connectées entre elles par ces travaux. Au-delà des deux villes, il s'agit d'une meilleure connexion des anciens et des nouveaux Etats membres qui profiteront de cette ligne et des gains de temps considérables qui pourront être réalisés. Pour cela, il suffit de rappeler le gain de temps de 40 minutes, à travers la construction du Lainzer tunnel et de la nouvelle gare centrale de Vienne. Ces travaux progressent rapidement: le Lainzer tunnel se construit à bonne allure et les travaux de génie civil pourront se terminer déjà en 2009.
- Le rapport d'activité 2006-2007 avait analysé l'impact important de la résorption de ce goulet d'étranglement qui va accroître sensiblement l'attractivité de la ligne et contribuer directement au transfert modal, en créant des liaisons directes avec les aéroports et en gagnant des temps de parcours considérables.

2. GOULETS D'ETRANGLEMENT

2.1. Baudrecourt-Vendenheim

- Le 10 juin 2007, les 300 km de la première phase de la LGV Est européenne ont été mis en service. Des liaisons fréquentes entre Paris, l'Est de la France, le Luxembourg, la Suisse et l'Allemagne empruntent la nouvelle ligne à 320 km à l'heure. Néanmoins, à partir de Baudrecourt les TGV parcourent l'ancienne voirie, ce qui crée un véritable goulet d'étranglement en raison d'une utilisation très intense de la ligne existante où affluent trains (inter)nationaux, trains régionaux et trains de fret.
- Ces dernières 100 km entre Baudrecourt et Vendenheim près de Strasbourg constituent la deuxième phase de la TGV Est européenne qui permettra de gagner une demi-heure sur le trajet parcouru. En outre, la nouvelle ligne permettra de gagner des capacités qui manquent actuellement
- Le 24 janvier 2007, une première Convention de financement d'un montant de 94 million € a été signée par M. Perben, Ministre français des Transports, RFF et les collectivités territoriales concernées, afin de pouvoir engager les travaux préparatoires pour la deuxième phase de la LGV Est européenne.
- Lors d'un déplacement à Strasbourg, le Président de la République, M. Sarkozy, a déclaré que la deuxième phase se réalisera comme prévue pour 2014. Cet engagement a été repris à d'autres moments par le Premier Ministre et par le Ministre des Transports. Toutefois, un accord de financement n'a pas encore pu être trouvé.

- La Commission européenne a décidé de réserver 18 millions € pour la deuxième phase du TGV Est. Cette somme correspond à près de 20 % des 94 millions € de la Convention susmentionnée des travaux préparatoires de la deuxième phase.
- Le coordonnateur a commencé, suite aux élections du mois de mars 2008, de recontacter les collectivités locales, ainsi que RFF et l'état fédéral afin de pouvoir contribuer à la mise au point d'un accord pour le financement de l'ensemble des travaux de cette deuxième phase.
- Il est important que ce maillon manquant que constitue la deuxième phase soit réalisé dans les meilleurs délais possibles. Surtout le succès de la première phase, dont les taux d'occupation s'avèrent très élevés, devrait encourager à investir sur ces travaux importants et couteux. Surtout que la fréquence des liaisons Allemagne-France peut encore être renforcée considérablement. En outre, des liaisons directes entre des villes de province situées de part et d'autre de la frontière, supprimées suite à la mise en service de la première phase, pourraient être utilement améliorées, soit à travers des dessertes directes, soit à travers davantage de liaisons indirectes moyennant un maillage fort avec les trains régionaux.

2.2. Stuttgart-Ulm

- L'important goulet d'étranglement Stuttgart-Ulm, pour lequel un accord politique a été signé le 19 juillet 2007 entre M. Tiefensee, Ministre allemand des Transports, DB AG et les collectivités territoriales concernées, est en voie de préparation. Un accord détaillé sur le financement est attendu pour la fin de cet été ; les premiers travaux commenceront en 2009 ; le début des travaux des grands tunnels est prévu en 2010.
- La Commission européenne a décidé de réserver 215.92 millions € pour ce goulet d'étranglement. Suite à l'analyse du coordonnateur, qui a mis en avant la nécessité de réaliser la section Stuttgart-Ulm dans sa totalité, la Commission a décidé de suivre cette analyse et a accordé des subventions aux deux parties de la section Stuttgart-Ulm. ‘Stuttgart 21’ et ‘Wendlingen-Ulm’ constituent ensemble une nouvelle ligne à grande vitesse, comprenant d'importants tunnels à réaliser qui permettront de résorber les deux barrières physiques que constituent la montée depuis le vallon encaissé où se situe Stuttgart au plateau connu sous le nom « Filderebene » jusqu'au « Schwäbische Alb ».
- Ce projet, une fois réalisé dans sa totalité, permettra de gagner beaucoup de temps, de créer de nouvelles capacités, de contribuer au transfert modal à travers l'attractivité des nouvelles liaisons. Une nouvelle gare sera construite près de l'aéroport, permettant également une meilleure connexion avec d'autres lignes de chemin de fer. Les liaisons internationales profiteront de cette nouvelle section, mais également les dessertes régionales.
- Comme pour la nouvelle gare centrale de Vienne, tous les aspects locaux, tel que le réaménagement des transports urbains et la nouvelle gare, doivent être financés par les autorités locales, régionales et nationales; l'intervention

communautaire se concentrera sur la réalisation de la ligne Paris-Bratislava; la section Stuttgart-Ulm fait partie de cette ligne et peut être cofinancée, mais sans ces aspects locaux.

2.3. St. Pölten-Vienne

- Le 3 septembre 2007, le coordonnateur européen a assisté au percement du tunnel sous le massif du Wienerwald. Par la suite, il a visité tous les travaux de génie civil entre Vienne et St.Pölten. Il s'est rendu à l'évidence que cette section progresse rapidement et que l'ÖBB pourra finaliser ces travaux jusqu'en 2013. Depuis, les tunnels du Tüllnerfeld, ainsi que la série de trois tunnels à proximité de Perschling a bien progressé: les Steirschweiffeldtunnel (3.3 km) et Reiserbergtunnel (1.4 km) ont été percés et les travaux du Reingrubentunnel (2.8 km) ont été lancés le 29 mai 2008.
- Ce goulet d'étranglement sera donc résorbé, ce qui permettra d'accroître sensiblement la capacité de la ligne, d'augmenter la vitesse et de gagner un temps considérable sur cette brève distance, notamment grâce au tunnel sous le massif du Wienerwald.
- L'Autriche investit fortement dans ce projet, ainsi que dans les autres sections qui restent à finaliser entre Linz et St.Pölten, et a pris un engagement important qui contribue directement à la réalisation du PP 17, même si l'Union européenne ne cofinancera pas ces travaux lors de la période de programmation pluriannuelle 2007-2013. Par contre, un cofinancement a été accordé lors des périodes 1994-1999 et 2000-2006. En 2007-2008, des sections importantes ont été finalisées à Enns ('Umfahrung Enns', 10.8 km) et à Asten-Linz Kleinmünchen.

3. AUTRES SECTIONS

Les trois sections transfrontalières et les trois goulets d'étranglement constituent les priorités à réaliser, mises en avant par le coordonnateur dès son premier rapport annuel. Il reste quelques autres sections en Allemagne et en Autriche qui, même si moins prioritaires, doivent également être réalisées afin de pouvoir disposer d'une ligne 'Paris-Bratislava' intégrale.

3.1. Allemagne

La **traversée de Rastatt**, au sud de Karlsruhe, constitue un maillon manquant aussi bien pour le PP 17 que pour le PP 24, 'Rotterdam/Anvers – Genova/Lyon', ainsi que pour le trafic régional. Un permis de bâtir a été délivré depuis 1996, mais faute d'accord de financement, les travaux n'ont pas pu être entamés. La section est toujours prévue d'être finalisée jusqu'en 2015.

La **section Neu-Ulm – Augsburg** doit encore faire l'objet de discussions plus détaillées qui n'ont pas encore été entamées. Il n'y avait pas besoin de ce faire, aussi longtemps qu'une décision sur la section Stuttgart-Ulm n'était pas prise. Aujourd'hui, l'analyse peut être entamée, tout en sachant que l'infrastructure en place pourrait suffrir encore longtemps pour répondre à la demande. Surtout, il faut souligner qu'une troisième voie a été réalisée entre

Dinkelscherben et Augsburg pour des besoins de capacité régionale. En outre, la **gare de Neu-Ulm** a été modernisée dans son entièreté, libérant des terrains pour le développement urbain en réalisant une gare souterraine.

Finalement, la mise à quatre voies de la **section Augsburg – Munich** avance et sera réalisée pour la partie jusqu'à Mering jusqu'en 2008 et pour la partie jusqu'à Olching jusqu'en 2010. A ce moment, les trains pourront emprunter cette section à une vitesse de 230 km à l'heure, grâce à une séparation des trains de fret et régionaux et les trains (inter)nationaux. Pour cette section, un cofinancement a été accordé lors des périodes 1994-1999 et 2000-2006.

3.2. Autriche

La section Salzbourg-Linz est composée de différentes parties qui sont à des stades différents de leur développement. Il s'agit de réduire le temps de parcours de 75 à 64 minutes moyennant différentes mesures. Ces mesures ne sont pas critiques quant à la capacité de la ligne en ce moment.

Les travaux les plus importants ont été exécutés ces dernières années entre Linz et St.Pölten. Cette section est près de sa finalisation, à savoir une mise à quatre voies tout le long offrant ainsi une capacité accrue et une vitesse de 200 km/h.

4. ACTIVITES 2007-2008

Outre les activités décrites ci-dessus concernant la réalisation des infrastructure du projet prioritaire ‘Paris-Bratislava’, le coordonnateur a participé à un grand nombre d’autres activités pour faire avancer ce projet prioritaire.

Tout d’abord, il faut souligner les activités des deux associations principales qui militent activement pour le projet prioritaire ‘Paris-Bratislava’. Il s’agit de l’association « **Initiative Magistrale pour l’Europe** », réunissant les régions, les villes et les chambres de commerce. Cette « Initiative Magistrale », présidé par le Maire de Karlsruhe, M. Fenrich, a déjà réalisé par le passé des études qui ont permis d’appuyer une approche économique du projet en question. Elle a un groupe de travail permanent, ‘**Arbeitskreis**’, qui se réunit 4 à 5 fois par an et qui permet un échange régulier sur les derniers développements autour du projet. Ces réunions ont eu lieu à Munich, Nancy, Salzbourg et Ulm dernièrement.

L’Initiative Magistrale pour l’Europe a publié un **atlas détaillé** en 2006, mettant un accent particulier sur l’interconnexion entre la nouvelle ligne ‘Paris-Bratislava’ et les désertes régionales et locales. Elle poursuit ces activités sur cette même voie en lançant une **étude en coopération avec SMA** à Zürich, focalisant sur l’optimisation de la déserte future le long de ce projet prioritaire et les interconnexions dans les villes desservies. Cette étude donnera certainement des résultats fort intéressants qui permettront de continuer une discussion bien fondée sur l’utilisation de l’infrastructure et l’impact sur les régions et villes parcourues.

Avec KLOK, un bureau d’études, et les chambres de commerce, l’Initiative Magistrale pour l’Europe a également approfondi des études sur l’utilisation de cet axe ferroviaire pour le transport de marchandises. Ces travaux se poursuivent à

travers une analyse de l'**organisation logistique**, notamment les terminaux. Ces études et travaux de « l'Initiative Magistrale » donneront des résultats concrets à mettre en avant.

L'**Association TGV Est européen** est une autre association très active pour le projet prioritaire 17, Paris-Bratislava. Pendant ces trois années d'activité du coordonnateur, l'Association TGV Est européen a été présidée par l'ancien Maire de Strasbourg, Fabienne Keller. Sous son impulsion de nombreuses activités ont été organisées, réunissant les acteurs économiques, scientifiques, culturelles et touristiques autour du projet. Dans une perspective de continuation de l'excellente coopération avec l'Association TGV Est européen et pour pouvoir discuter du projet de la deuxième phase du TGV Est, le coordonnateur a rencontré récemment le nouveau Maire de Strasbourg, M. Ries.

Un soutien pour le projet a également été procuré par l'**UECC**, l'Union européenne des Chambres de Commerce, regroupant des chambres de commerce autour des bassins du Rhin, Main, Meuse. L'UECC a souligné le besoin de développer les infrastructures structurantes pour l'économie européenne afin de sauvegarder une mobilité nécessaire pour la croissance. Une réunion spécifique à Stuttgart était vouée à cette thématique, notamment en ce qui concerne le PP 17.

Finalement, il faut souligner le lancement d'une **liaison directe Paris-Munich**, le 9 décembre 2007. Cette liaison démontre les progrès réalisés sur cet axe ferroviaire. Toutefois, la desserte internationale le long de cet axe peut certainement encore être améliorée, aussi bien en fréquence, qu'en offre d'interconnexion pour rejoindre notamment tout l'est de la France en provenance de l'Allemagne et au-delà.

5. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

Le projet prioritaire 17, 'Paris-Strasbourg-Stuttgart-Vienne-Bratislava' est un projet qui avance bien:

- Des sections importantes ont été mises en services: Paris-Baudrecourt, Appenweier-Karlsruhe-Stuttgart (hormis Rastatt), Linz-St.Pölten (hormis quelques sections autour d'Asten et d'Ybbs)
- Des sections importantes seront finalisées jusqu'en 2013, fin des perspectives financières en cours: Strasbourg-Kehl-Appenweier, Augsburg-Munich, Linz-St.Pölten-Vienne; d'autres seront bien avancées fin 2013, notamment Baudrecourt-Vendenheim et Vienne-Bratislava.
- Le goulet d'étranglement Stuttgart-Ulm, section la plus compliquée sur cette ligne, aura bien progressée et sera finalisée en 2020.

Cette ligne a donc l'opportunité d'être une réalité tangible à relativement courte échéance. Parcourant des régions d'un poids économique important, reliant de nombreuses grandes villes et donnant donc accès à près de 32 millions de citoyens.

Toutefois, il y a des sections où la certitude que le calendrier sera respecté n'est pas assurée. Il s'agit notamment:

- De sécuriser une continuité des préparations, puis des travaux de la deuxième phase du TGV Est européen. Ceci implique la mise au point et la signature d'une Convention de financement.
- De clarifier l'approche pour la section Munich-Salzburg en réunissant toutes les parties impliquées afin de clarifier le financement et les phases de la réalisation de cette section.

En outre, le coordonnateur souhaite donner une suite à quelques champs d'activité qui méritent d'être approfondis. Il s'agit des aspects suivants:

- Intermodalité: vu les nombreux aéroports qui se situent le long de cet axe ferroviaire, le coordonnateur poursuit la possibilité de thématiser cette intermodalité.
- Cette intermodalité est également cruciale pour le transport de marchandises: les aspects de logistique, des terminaux, peuvent être approfondis. Dans ce cadre, il mérite de signaler que le PP 17 dispose de toute une série de terminaux situés le long de voies navigables.

ANNEXE I

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, Ministre des transports, République Française

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

Pavol PROKOPOVIČ, Ministre des transports, République Slovaque

ANNEXE II

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),



CHAMPAGNE - ARDENNE

Régions / Départements et Villes de la Magistrale

René Paul SAVARY

Président

Conseil Général de la Marne

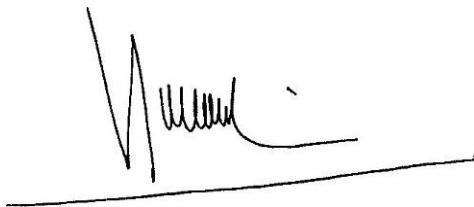
Jean-Louis SCHNEITER

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

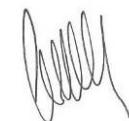
Conseil Régional de Lorraine



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

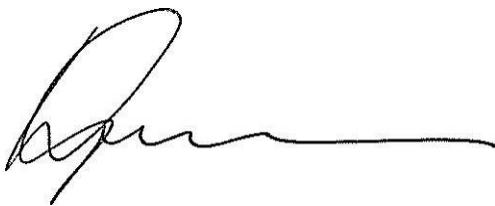
Charles BUTTNER
Président
Conseil Général du Haut-Rhin

Fabienne KELLER
Maire
Ville de Strasbourg

Eugène RIEDWEG
1^{er} Adjoint
Ville de Mulhouse

Gilbert MEYER
Maire
Ville de Colmar

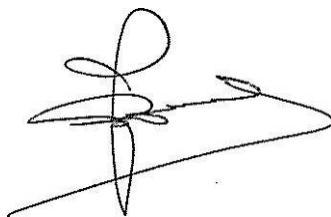
Autres villes et intercommunalités



Robert GROSSMANN

Président

**Communauté Urbaine de
Strasbourg**



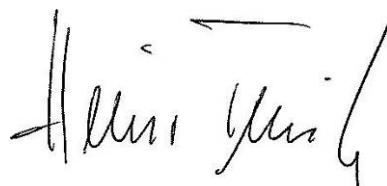
Jean-Denis BAUER

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



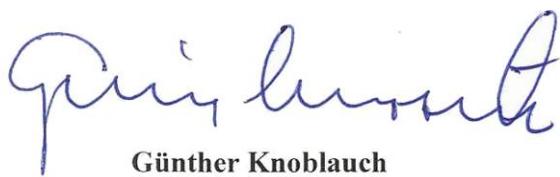
Gerold NOERENBERG
Oberbürgermeister
Stadt Neu-Ulm



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

Ober Bürgermeister
Stadt Altötting



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



Josef Rapp
1. Bürgermeister Gemeinde Burgkirchen

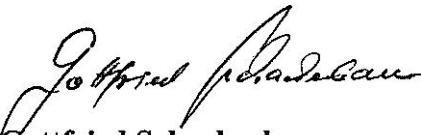


Wolfgang Reichenwallner
1. Bürgermeister Gemeinde Garching



Georg Heindl

1. Bürgermeister Gemeinde Unterneukirchen

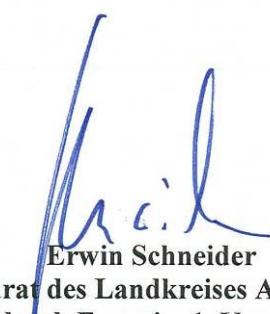


Gottfried Schacherbauer
Zweiter Bürgermeister
STADT FREILASSING

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

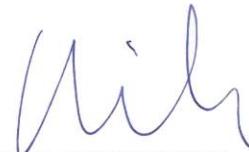
Mag. Matthias STADLER
Bürgermeister
der Landeshauptstadt St. Pölten (Österreich)

REGION DE VIENNE

Länder et villes de la Magistrale

REGION

DE



Rüdolf SCHICKER

Amtsführender Stadtrat für Stadtentwicklung und Verkehr
Stadt Wien

BRATISLAVA

Länder et villes de la Magistrale



ANDREJ ĎURKOVSKÝ

primátor

HLAVNÉ MESTO SLOVENSKEJ REPUBLIKY
BRATISLAVA

**VORRANGIGES PROJEKT 17
"PARIS-STREASBURG-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 doppelstellige 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 Begradiigungen 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 Begradiigung und Elektrifizierung vermeidet spätere Doppelkosten und erlaubt einen Ausbau mit zwei Gleisen bei höherer Nachfrage.

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

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

von den Europäischen Koordinatoren

der vorrangigen TEN-V-Projekte

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

und

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

**20. April 2007
München**

1. HINTERGRUND

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

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

Die beiden für die vorrangigen Vorhaben zuständigen Europäischen Koordinatoren

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

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

2. ANALYSE

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

2.1. PP 1 (Berlin - Palermo):

2.1.1. Nördlich von München:

- Entlang des vorrangigen Vorhabens Nr. 1, der Eisenbahnachse "Berlin – Palermo", gibt es auch auf bayerischem Gebiet noch sehr wichtige Abschnitte, die es voranzutreiben gilt. Der Abschnitt "Halle/Leipzig-Nürnberg" stellt einen der Engpässe der Eisenbahnachse dar. Es ist zu begrüßen, dass die Planungen und der Ausbau dieser Strecke von Seiten des Bundes intensiv vorangetrieben werden und hier auch beträchtliche Fortschritte erzielt werden konnten.
- Zwischen Erfurt in Thüringen und Ebensfeld in Bayern wird bis 2017 eine Neubaustrecke fertig gestellt; zwischen Ebensfeld und Nürnberg handelt es sich um eine Ausbaustrecke, die nach 2017 fertig gestellt wird. Besonders die Güterzugumfahrung Fürth sollte hervorgehoben werden; sie wird zurzeit geplant und sollte bis 2011 fertig sein.
- Der ganze Abschnitt Halle/Leipzig-Nürnberg stellt einen Engpass dar, da die Züge zwischen Berlin und München nur über große Umwege und mit viel Zeitverlust verkehren. Für die Verbindung zwischen der größten und der drittgrößten Stadt Deutschlands, Berlin und München, benötigt man heute eine Fahrzeit von sechs Stunden. Dies hat auch erhebliche Auswirkungen auf die Kapazitäten der Strecke.

2.1.2. Münchener Raum:

- Besonders im Münchener Raum ist die Verflechtung der beiden Eisenbahnachsen sehr stark ausgeprägt. Hier verlaufen die beiden vorrangigen Projekte auf längeren Abschnitten parallel. Der Güterverkehr und teilweise auch der Personenverkehr läuft zurzeit entlang derselben Trasse zwischen Augsburg und 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 Teilstückes 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 Fernverkehrsauglichkeit dieser Strecke herbeizuführen. Daher soll die Strecke München-Salzburg als Gesamtprojekt betrachtet und als eine Einheit gebaut werden. Sollte diese Strecke nur in Teilstücken realisiert werden, ergeben sich mit Blick auf die Beseitigung des grenzüberschreitenden Engpasses keine zufriedenstellenden Ergebnisse. Denn in diesem Fall würde die durchgehende Linie weiterhin über Rosenheim geführt werden und damit die zuvor genannten Zielsetzungen verfehlt werden. Der Ausbau dieser Strecke ist auch die Voraussetzung für die Südost-Anbindung des Flughafens München über die Walpertskirchner Spange und den Erdinger Ringschluss.

3. EMPFEHLUNGEN

3.1. PP 1 (Berlin – Palermo):

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

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

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

3.2. PP 17 (Paris – Bratislava):

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

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

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

