



EUROPÄISCHER KOORDINATOR PP17

TEN-V

Transeuropäische Verkehrsnetze

Jährlicher Tätigkeitsbericht 2011-2012 für PP17

Eisenbahnachse Paris-Straßburg-Stuttgart-Wien-Bratislava

Péter BALÁZS

Brüssel

Oktober 2012

Dieser Bericht gibt nur die Auffassung des Europäischen Koordinators wieder und greift der offiziellen Haltung der Europäischen Kommission nicht vor.

INHALTSVERZEICHNIS

ZUSAMMENFASSUNG	3
1. EINLEITUNG	4
2. GRENZÜBERSCHREITENDE ABSCHNITTE	5
2.1 Straßburg-Kehl-Appenweier	5
2.2 München-Salzburg	5
2.3 Wien–Bratislava	6
3. ENGPÄSSE	7
3.1 Baudrecourt - Straßburg	7
3.2 Stuttgart—Ulm	7
3.3 Wels-Wien.....	9
4. WEITERE ABSCHNITTE	9
4.1 Deutschland.....	9
4.2 Österreich	11
4.3 Slowakei	11
5. TÄTIGKEITEN IM ZEITRAUM 2011/2012	11
6. ÜBERARBEITUNG DER TEN-V-LEITLINIEN UND FAZILITÄT „CONNECTING EUROPE“	13
7. SCHLUSSFOLGERUNGEN UND EMPFEHLUNGEN	14
ANHANG 1: KARTE	16
ANHANG 2: ABSCHNITTE, ENTFERNUNGEN, FAHRZEITEN	17
ANHANG 3: AUS TEN-V-MITTELN FINANZIERT PROJEKTE UND MAßNAHMEN ENTLANG DER ACHSE DES PP17- 1996-2015	18
ANHANG 3: AUS TEN-V-MITTELN FINANZIERT PROJEKTE UND MAßNAHMEN ENTLANG DER ACHSE DES PP17- 1996-2015	18
ANHANG 4: TEN-T DAYS 2011 - WORKSHOP 3: A NETWORK FOR PASSENGERS: HIGH-SPEED RAIL AND AIRPORT CONNECTIONS (EIN NETZ FÜR FAHRGÄSTE: HOCHGESCHWINDIGKEITSSCHIENEN- UND –FLUGHAFENANBINDUNGEN)	21
<i>Ziel des Workshops</i>	21
<i>Standpunkt der Referenten</i>	21
<i>Die wichtigsten Ergebnisse des Workshops</i>	22
ANHANG 5: ENDGÜLTIGES ERGEBNIS DER VOLKSABSTIMMUNG ZU „STUTTGART 21“	24

ZUSAMMENFASSUNG

Das vorrangige Vorhaben Nr. 17 „Paris-Straßburg-Stuttgart-Wien-Bratislava“ (PP17) ist eine von Ost nach West verlaufende Eisenbahnachse, die durch sehr dicht besiedelte Gebiete mitten in Europa führt. Sie hat eine Länge von über 1 382 km und berührt vier Mitgliedstaaten: Frankreich, Deutschland, Österreich und die Slowakei. Das Projekt wurde im Jahr 2004 als vorrangiges Vorhaben ausgewiesen¹. Das PP17 bildet eine der drei Ost-West-Achsen in der EU.

Nach der Unterzeichnung einer Absichtserklärung durch die Verkehrsminister der vier Mitgliedstaaten am 9. Juni 2006 und mehrerer bilateraler Abkommen zu den grenzübergreifenden Abschnitten sind bei der Realisierung der meisten Abschnitte des PP17 gute Fortschritte zu verzeichnen. Wichtige Abschnitte sind in Betrieb genommen worden oder werden voraussichtlich in den nächsten fünf Jahren fertig gestellt:

- In Frankreich wurde im Oktober 2010 mit den Arbeiten am Abschnitt Baudrecourt-Vendenheim begonnen. Das Viadukt über die Saar bei Sarraltroff wurde am 25. Juli 2012 eingeweiht. Der gesamte Streckenabschnitt wird bis 2016 in Betrieb genommen werden.
- Die Bauarbeiten auf der Strecke Stuttgart-Ulm begannen im Jahr 2010. Die Strecke soll bis Dezember 2020 voll in Betrieb sein.
- München-Salzburg: Der geplante dreigleisige Abschnitt Freilassing-Salzburg und der zweigleisige Abschnitt zwischen Mühldorf und Tüßling sollen bis 2015/2016 fertig gestellt sein. Die Saalach-Brücke wird voraussichtlich 2015 fertig gestellt sein, sofern die gemeinsame Umweltverträglichkeitsprüfung bis 2013 vorliegt.
- Die Arbeiten am Abschnitt Wels-Linz sind im Gange und dürften bis 2021/2025 abgeschlossen sein. Der viergleisige Abschnitt Linz-Wien (einschließlich der Güterzugumfahrung St. Pölten) wird 2017 in Betrieb sein.
- Der Bau des Abschnitts St. Pölten-Wien wird bis zum 9. Dezember 2012 abgeschlossen sein, was eine Verringerung der Reisezeit um 15 Minuten zur Folge hat.
- Wien–Bratislava: Der neue Wiener Bahnhof wird im Dezember 2012 teileröffnet.

Der Ausbau der Achse und die damit zusammenhängenden Projekte werden von der Europäischen Kommission mit 682,89 Mio. EUR (1995-2015) über den TEN-V-Haushalt (597,5 Mio. EUR), das Europäische Konjunkturprogramm (85,4 Mio. EUR) und – im Fall der Slowakischen Republik – auch aus dem Kohäsionsfonds kofinanziert.

Zwar wurden entlang der Eisenbahnachse gute Fortschritte erzielt, doch gibt es nach wie vor ungelöste Probleme:

- Die Arbeiten zur Fertigstellung des Abschnitts Kehl wurden nach der Eröffnung der Brücke im Jahr 2010 eingestellt. Weitere Planungsschritte sind noch nicht in Sicht.
- Die vorläufige Planung für weitere Verbesserungen auf der Strecke München-Salzburg setzt eine finanzielle Beteiligung der Deutschen Bahn voraus, die noch aussteht.
- Intermodalität: Da es entlang dieser Achse viele Flughäfen und Binnenwasserstraßen des transeuropäischen Verkehrsnetzes gibt, wird empfohlen, dass sie über intermodale Terminals für den Personen- und/oder Güterverkehr miteinander verbunden werden. Mit Blick auf die neuen TEN-V-Leitlinien sollen bestimmte Flughäfen² des Kernnetzes bis 2050 an das Schienennetz angeschlossen sein. Hierzu gehören die Flughäfen Paris CDG, Stuttgart,

¹ Entscheidung Nr. 884/2004/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2004:167:0001:0038:DE:PDF>.

² die in Anhang I Teil 1b der TEN-V-Leitlinien genannten Flughäfen, d. h. mit mehr als 1 % des gesamten jährlichen Fluggastaufkommens in der EU.

München und Wien. Der Flughafen Paris CDG verfügt bereits über eine Anbindung an den nationalen Schienenverkehr. In Wien wird die Anbindung bis 2014 erfolgen; in Stuttgart sollte sie bis 2020 verwirklicht sein.

1. EINLEITUNG

Im Juli 2005 ernannte die Europäische Kommission eine Gruppe von sechs Koordinatoren und betraute sie mit der Aufgabe, den Fortschritt bei bestimmten TEN-V-Vorhaben zu bewerten und Empfehlungen für eine effektive Durchführung dieser Vorhaben vorzulegen. 2007 ernannte die Kommission zwei weitere Koordinatoren für die Meeresautobahnen und die Binnenwasserstraßen. Im Juli 2009 und im Juni 2010 erließ die Kommission zwei weitere Beschlüsse über den Beginn eines zweiten Mandats von vier Jahren und die Ernennung von drei neuen Koordinatoren. Neun europäische Koordinatoren sind nunmehr für die Förderung von elf vorrangigen Projekten zuständig.

Péter Balázs wurde im Jahr 2005 zum Europäischen Koordinator für das vorrangige TEN-V-Vorhaben Nr. 17 (Paris-Stuttgart-Wien-Bratislava) ernannt, er widmete sich dieser Aufgabe bis zu seiner Ernennung zum ungarischen Außenminister im April 2009. Im Juni 2010 wurde er von der Europäischen Kommission erneut ernannt, um seine Arbeit bei der Koordinierung des Ausbaus der Achse fortzusetzen.

Im Allgemeinen sind bei der Durchführung des Projekts PP17 bei den meisten Abschnitten gute Fortschritte erzielt worden. Ausgehend von den politischen Verpflichtungen in den Jahren 2006 und 2007 waren Ende 2011 ca. 43% des Projekts in Betrieb. Arbeiten waren auf 513 km (41 %) der Achse im Gange.

Mit Finanzhilfen von bis zu 50 % für Studien in allen vier Mitgliedstaaten und von bis zu 25 % für Arbeiten in Frankreich, Deutschland und Österreich hat die Europäische Union finanziell zu mehreren Projekten beigetragen, und sie wird auch künftig dazu beitragen. Für den Zeitraum bis 2015 beläuft sich der Beitrag auf insgesamt 682,89 Mio. EUR: €97,5 Mio. EUR aus dem TEN-V-Haushalt und 85,4 Mio. EUR aus dem Europäischen Konjunkturprogramm (EERP). Investitionen in Höhe von ca. 91 Mio. EUR für die Hochgeschwindigkeitsachse TGV EST (PP4) und von etwa 100 Mio. EUR für das Europäische Eisenbahnverkehrsleitsystem (ERTMS) entlang verschiedener Achsen, die das Vorhaben PP17 berühren, haben sich auch auf die Entwicklung dieser Eisenbahnachse positiv ausgewirkt. Zwischen 2007, dem Beginn des TGV-Betriebs, und Juni 2012³ haben mehr als 6 Millionen Reisende den TGV-Est genutzt, davon 3,6 Millionen auf der Strecke Paris-Frankfurt und 2,7 Millionen auf der Strecke Paris-Stuttgart-München. Auf den Verbindungen Paris-Straßburg und Paris-Stuttgart hat der TGV mit 90 % (2007: 30 %) bzw. 56 % die Marktführerschaft gewonnen. Parallel dazu ist die Zahl der Passagiere, die von den Flughäfen Stuttgart und Straßburg aus nach Paris reisen, zurückgegangen. Germanwings und die Lufthansa haben das in Stuttgart verbleibende Geschäft der Air France überlassen. Der TGV-Est wird bis Ende 2012 die 19 vorhandenen TGV-POS-Züge durch Euroduplex-Züge ersetzen⁴.

Im Weißbuch „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum“ werden ein Zukunftsbild für das Verkehrssystem im Jahr 2050 und zehn Ziele für ein wettbewerbsorientiertes und ressourcenschonendes Verkehrssystem vorgestellt. Die Anbindung

³ Stuttgarter Zeitung, 9. Juni 2012 (<http://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.von-stuttgart-nach-paris-der-tgv-hat-das-flugzeug-abgehaengt.e172b638-b541-4af6-bb0d-be84bc453766.html#>).

⁴ Ville, Rail & Transports, le magazine des nouvelles mobilités, 10. Juli 2012.

der Flughäfen des Kernnetzes an das Schienennetz bis 2050, vorzugsweise mithilfe von Hochgeschwindigkeitsverbindungen, ist eine der obersten Prioritäten. Am 19. Oktober 2012 schlug die Kommission neue TEN-V-Leitlinien vor, die dieser Priorität Rechnung tragen.

Im Berichtszeitraum 2011/2012 waren nach Auffassung des Koordinators die folgenden Durchführungsmaßnahmen für das gesamte vorrangige Vorhaben am wichtigsten:

- Die Volksabstimmung in Stuttgart über die Teilfinanzierung des Projekts „Stuttgart 21“ im Land Baden-Württemberg als Voraussetzung für die Fortführung der Arbeiten zur Behebung des Engpasses auf dem Streckenabschnitt Stuttgart-Ulm.
- Die Eröffnung der Strecke München-Augsburg, um eine höhere Geschwindigkeit auf diesem Abschnitt zu ermöglichen.
- Der Beginn der Arbeiten an der „Klederinger Schleife“ in Wien, um bis 2014 eine direkte Flughafenanbindung anderer österreichischer Städte zu ermöglichen.
- Die Eröffnung der neuen TGV-Verbindung Marseille-Frankfurt-Marseille, um den Nachweis für die Nachfrage nach grenzüberschreitenden Schienenverkehrsdiensten zu erbringen.

2. GRENZÜBERSCHREITENDE ABSCHNITTE

2.1 Straßburg-Kehl-Appenweier

Die Rheinbrücke bei Kehl wurde im Dezember 2010 eröffnet. Die Realisierung des gesamten Unterabschnitts Kehl-Appenweier wird auf nach 2015 vertagt, obwohl die technische Entscheidung zur Karlsruher Kurve gefallen ist. Der Bau eines Überwerfungsbauwerks ist geplant, um die Anbindung an die Rhein-Achse vor dem Hintergrund einer wachsenden Zahl regionaler, nationaler und internationaler Zugverbindungen entlang des oberen Rheintals zu erleichtern. Die endgültige Baugenehmigung (Planfeststellungsbeschluss) und eine finanzielle Vereinbarung stehen jedoch noch aus. Im Investitionsrahmenplan 2011-2015 ist dieser Abschnitt als „anderes wichtiges Vorhaben“ eingestuft, das nicht vor 2015 realisiert werden soll. Angesichts der geringen Aktivitäten wurde der für diesen Abschnitt bestimmte EU-Beitrag aus dem TEN-V-Haushalt von ursprünglich 26,95 Mio. EUR, die bis zum Ende der derzeitigen finanziellen Vorausschau aufgewandt werden sollten, auf 13,6 Mio. EUR gekürzt.

2.2 München-Salzburg

Im Juli 2007 vereinbarten das deutsche und das österreichische Verkehrsministerium eine gemeinsame Entwicklung des grenzübergreifenden Abschnitts, um die Kapazität auf der Strecke München-Mühldorf-Freilassing-Salzburg (ca. 150 km) zu verbessern. Diese Einigung beinhaltete die Verpflichtung zum Bau einer neuen Brücke über den Fluss Saalach bis spätestens 2012. Trotz dieser politischen Zusage verzögert sich der Beginn auf deutscher Seite (siehe Tabelle). Die Saalach-Brücke wird nicht vor Dezember 2015 fertig gestellt sein.

Die Erweiterung der Kapazität ist nicht nur wichtig für den Personenverkehr auf der Strecke, sondern auch für den Güterverkehr vom und zum „ChemDelta Bavaria“ bei Burghausen, Gendorf, Trostdorf und Mühldorf: 25 000 Menschen arbeiten in dieser Region in der chemischen Industrie, und weitere 50 000 Arbeitsplätze hängen indirekt mit der regionalen chemischen Industrie zusammen. Über die bisher eingleisige Strecke zwischen Markt Schwaben, Mühldorf und Tüßling läuft derzeit mehr als 1 % der gesamten deutschen Gütertonnage. Das jährliche Güterverkehrsaufkommen wird voraussichtlich von 3 Mio. t im Jahr 2010 auf 6 Mio. t im Jahr 2017 ansteigen. Eine bis spätestens 2016 zu realisierende zweite Gleisverbindung zwischen

Mühldorf und Tüßling wurde beantragt, auf die die Aufrüstung und vollständige Elektrifizierung des gesamten Streckenabschnitts München-Salzburg folgen soll.

Abschnitt	Länge		
Truderinger Kurve		1-gleisig, elektrifiziert	Studie
München-Markt Schwaben	20 km	2-gleisig, elektrifiziert	in Betrieb
Markt Schwaben-Ampfing	46 km	2-gleisig, elektrifiziert	Studie
Ampfing-Altmühldorf	7 km	2-gleisig, nicht elektrifiziert 2-gleisig, elektrifiziert	in Betrieb Studie
Altmühldorf-Mühldorf	2 km	2-gleisig, nicht elektrifiziert 2-gleisig, elektrifiziert	2015 Studie
Mühldorf-Tüßling	8 km	2-gleisig, nicht elektrifiziert 2-gleisig, elektrifiziert	2016 Studie
Tüßling-Burghausen	25 km	1-gleisig, elektrifiziert ESTW Burghausen	Studie in Betrieb
Tüßling-Freilassing inkl. Kirchweihdach-Tittmoning- Wiesmühl (rd. 11 km)	60 km	1-gleisig, elektrifiziert 2-gleisig, elektrifiziert	Studie Studie
Freilassing-Salzburg <ul style="list-style-type: none"> ▪ Saalach-Brücke ▪ Bahnhof Lieferung ▪ Salzburg Hauptbahnhof ▪ Salzachbrücke, Bahnhöfe Aiglhof, Mülln-Altstadt und Taxham 	7 km	2-gleisig, elektrifiziert 3-gleisig, elektrifiziert	in Betrieb 2015 2015 2013 2015 in Betrieb

Im Investitionsrahmenplan 2011-2015 sind die Strecken Altmühldorf-Tüßling und Freilassing-Grenze als Vorhaben, mit denen begonnen werden soll, und weitere Abschnitte als „weitere wichtige Vorhaben“, die nicht vor 2015 zu verwirklichen sind, eingestuft.

Im Mai 2012 verständigten sich die Bundesregierung und die Deutsche Bahn AG auf eine neue Regelung zur Finanzierung der Planungskosten: die Vorplanung werden vom Bund finanziert. Die Elektrifizierung und weitere Abschnitte der ABS München-Mühldorf-Freilassing sollen in eine neue Vereinbarung über die Vorfinanzierung der Planung aufgenommen werden. Die Vereinbarung wird voraussichtlich bis Ende 2012 geschlossen werden und jährlich aktualisiert. Auf der österreichischen Seite ist der Großteil der Arbeiten bereits abgeschlossen, und die Gesamtfertigstellung wird bis 2013 erfolgen.

Der EU-Beitrag (aus dem TEN-V-Haushalt) wird bis zum Ende der derzeitigen finanziellen Vorausschau insgesamt 57,9 Mio. EUR betragen. Die Verzögerungen wirken sich nicht auf den fristgerechten Abschluss der Arbeiten auf der österreichischen Seite aus.

2.3 Wien–Bratislava

Im Juli 2007 vereinbarten das österreichische und das slowakische Verkehrsministerium, den grenzübergreifenden Abschnitt gemeinsam zu entwickeln. In diesem Zusammenhang wurden mehrere Vorhaben und die Daten für ihre Fertigstellung festgelegt, z. B. Bahnhof Filiálka (2013), neuer Hauptbahnhof Wien (2013), Schienenverbindungen in Bratislava (2015) und Flughafenverbindungen Bratislava und Wien (2015/2016).

Die Arbeiten am neuen Hauptbahnhof Wien sind noch im Gange. Es ist geplant, den Bahnhof im Dezember 2012 teilweise in Betrieb zu nehmen; die Fertigstellung soll bis 2015 erfolgen. Am 16. April 2012 begannen die Arbeiten an der „Klederinger Schleife“, die den neuen Wiener

Bahnhof mit dem Flughafen verbinden wird. Die Arbeiten werden voraussichtlich bis Ende 2014 abgeschlossen sein. Die geplanten Arbeiten auf der Verbindung östlich des Flughafens („Götzendorfer Spange“) sind nicht angelaufen, weil es Schwierigkeiten bei der Erteilung einer endgültigen Baugenehmigung gab und die Streckenführung in Frage gestellt wurde. Außerdem werden die Projekte in der Slowakei wegen der Diskussionen über ihre wirtschaftliche Machbarkeit geändert und/oder ihre Durchführung verzögert werden. Die drei benachbarten Mitgliedstaaten Österreich, Slowakei und Ungarn wollen im Hinblick auf den künftigen TEN-V-Kernnetzkorridor „Straßburg-Donau“ Alternativen für die Anbindung der Eisenbahnstrecken und Flughäfen prüfen.

Für diesen Abschnitt wird der EU-Beitrag aus dem TEN-V-Budget bis zum Ende der derzeitigen finanziellen Vorausschau insgesamt 135,9 Mio. EUR betragen (davon sind ca. 125 Mio. EUR für den in Österreich gelegenen Teil bestimmt).

3. ENGPÄSSE

3.1 Baudrecourt - Straßburg

In Frankreich wurde im Oktober 2010 mit den Arbeiten am Abschnitt Baudrecourt-Vendenheim begonnen. Das Viadukt über die Saar bei Sarraltroff wurde am 25. Juli 2012 eingeweiht. Der gesamte Abschnitt wird voraussichtlich vor 2016 in Betrieb genommen werden, wodurch sich die Reisezeit zwischen Paris und Straßburg um 30 Minuten verringert. Der EU-Beitrag für diesen Abschnitt aus dem TEN-V-Budget wird bis zum Ende der derzeitigen finanziellen Vorausschau 94 Mio. EUR betragen.

3.2 Stuttgart—Ulm

Nach mehr als 20 Jahren andauernder Debatten und Raumplanungsverfahren wurde am 19. Juli 2007 eine politische Vereinbarung zwischen dem deutschen Verkehrsminister, der Deutsche Bahn AG und den regionalen Behörden unterzeichnet. Die Finanzierungsvereinbarung folgte im April 2009. Das Projekt umfasst den Bau des neuen Stuttgarter Hauptbahnhofs, die komplexe Neuplanung des Eisenbahnknotenpunkts Stuttgart und eine neue Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen den Städten Stuttgart und Ulm. Die Arbeiten für den neuen Bahnhof laufen seit 2010, und mit den Arbeiten für die neue Hochgeschwindigkeitsstrecke nach Ulm wurde am 7. Mai 2012 begonnen (siehe Foto). Bis März 2012 wurden acht der 15 Planfeststellungsbeschlüsse von den zuständigen Behörden erteilt:

Stuttgart-Wendlingen

PFA ⁵	1.1	1.2	1.3	1.4	1.5	1.6a	1.6b
	Talquerung, Gleisvorfeld	Fildertunnel	Flughfn.	Filderbereich bis Wendlingen	Feuerbach/Bad Cannstatt,	Ober-/Untertürkheim	Ober-/Untertürkheim, Abstellbhf.
PFB ⁶	OK	OK	liegt noch nicht vor	OK	OK	OK	liegt noch nicht vor

Wendlingen-Ulm

PFA	2.1a	2.1b	2.1c	2.2	2.3	2.4	2.5a1	2.5a2
	Albvorlan			Alp-	Alphoch	Alp-	Knoten	

⁵ PFA = Planfeststellungsabschnitt

⁶ PFB = Planfeststellungsbeschluss.

	d			aufstieg	-fläche	abstieg	Ulm, Donaubrücke	
PFB	liegt noch nicht vor	liegt noch nicht vor	OK	OK	OK	OK	liegt noch nicht vor	OK

Alle Arbeiten werden voraussichtlich statt bis Dezember 2019 bis Ende 2020 weiter laufen. Der seit 1997 für diesen Abschnitt bestimmte EU-Beitrag aus dem TEN-V-Budget wird bis Ende 2015 insgesamt ca. 238 Mio. EUR betragen.

Das Projekt – insbesondere der neue unterirdische Stuttgarter Bahnhof „S21“ – ist seit Ende 2009 wegen steigender Kostenschätzungen, Zweifel am Nutzen und möglicher geologischer Probleme Gegenstand heftiger Kontroversen. Nach einer öffentlichen Schlichtung im Jahr 2010 wurden im Juli 2011 die Ergebnisse des Stresstests bezüglich der Kapazitäten des Eisenbahnknotenpunkts vorgestellt. Im November 2011 ließ die neue grün-rote Regierung des Landes Baden-Württemberg eine Volksabstimmung über die finanzielle Beteiligung des Landes an „Stuttgart 21“ durchführen, in der sich die Mehrheit für eine Fortsetzung der finanziellen Beteiligung des Landes aussprach. Selbst in Stuttgart stimmten 52,9 % für den neuen Bahnhof⁷.

Die Arbeiten wurden fortgesetzt, begleitet von einigen Protesten, aber auch von zahlreichen öffentlichen Debatten über die Optionen für die Entwicklung von Stuttgart und von Kommunikationsmaßnahmen zu den laufenden Arbeiten. Während des Besuchs des EU-Koordinators in Stuttgart im März 2012 betonte der Stuttgarter Bürgermeister, wie wichtig ein transparenter Dialog und eine effiziente Kommunikation mit den Bürgern und Interessengruppen sei, wenn es um Arbeiten in der Stadt geht, die die nächsten 10-15 Jahre dauern und sich auf den Alltag der Bevölkerung und der Pendler auswirken werden. Es wurde ein „Bürgerforum“ eingerichtet, um über die Arbeitsschritte zu diskutieren.

Im „Filder-Dialog S21“ wurden verschiedene Optionen zur optimalen Anbindung des Flughafens, des Messezentrums und der Filder-Region an das nationale Schienennetz erörtert. Die Projektpartner von „Stuttgart 21“ vereinbarten die Prüfung eines verbesserten Lärmschutzes und erweiterter regionaler Zugverbindungen auf speziellen Abschnitten der bestehenden Infrastruktur. Beide Punkte wurden im Rahmen des Prozesses zur Beteiligung der Öffentlichkeit angeregt. Die Machbarkeit des Konzepts für einen geänderten und attraktiveren Flughafenbahnhof soll im dritten und vierten Quartal 2012 eingehender geprüft werden.

Die wichtigsten Voraussetzungen für „Stuttgart 21“ gelten weiterhin: Die Anbindung an das nationale Schienennetz und die direkte Streckenführung der „Gäubahn“ (d. h. Singen-Zürich) über den Flughafen. In der Zwischenzeit beschlossen die lokalen Behörden im Herbst 2011, den neuen Busbahnhof für den Stuttgarter Raum am Flughafen zu bauen. Dieses Projekt, dessen Inbetriebnahme für das Jahr 2015 geplant ist, wird einen Beitrag zur Einrichtung eines zusätzlichen intermodalen Knotenpunkts für die Personenbeförderung leisten.

Schließlich wurde vereinbart, den Bau des neuen Flughafenbahnhofs unter der Flughafenstraße zu prüfen (Durchführbarkeit, Kosten, Finanzierung), um eine gemischte Nutzung der Gleise durch die S-Bahn und (inter)nationale Züge mit ihren unterschiedlichen Bahnsteighöhen zu vermeiden.

⁷ Nur die Wähler in Karlsruhe, Heidelberg, Mannheim, Freiburg, Lörrach, Breisgau-Hochschwarzwald und Emmendingen sprachen sich gegen das Projekt aus. Endergebnisse im Anhang und im einzelnen: http://www.statistik-bw.de/Wahlen/Volksabstimmung_2011/Grafiken/

3.3 Wels-Wien

Die frühere zweigleisige Strecke wurde zu einer viergleisigen Hochleistungsstrecke ausgebaut, um den Ost-West-Verkehr aufnehmen zu können – wichtige Abschnitte sind bereits in Betrieb: etwa 46 % der Strecke sind bereits fertig gestellt, 43 % befinden sich im Bau und 11 % im Planungsstadium. Wichtige Meilensteine wurden auf diesem Abschnitt erreicht, und die laufenden Arbeiten kommen planmäßig voran:

- Lainzer Tunnel: Die Arbeiten am 12,8 km langen Lainzer Tunnel sind im Gange und werden bis Dezember 2012 abgeschlossen sein.
- Wien-St. Pölten: Die Arbeiten sind im Gange (Wienerwald einschl. Wienerwaldtunnel, Tullnerfeld und Westabschnitt) und werden bis Dezember 2012 zum Abschluss gebracht.
- St. Pölten-Loosdorf (Güterzugumfahrung): Einige Brücken wurden für den Lückenschluss bereits fertig gestellt. Die Bauarbeiten für den so genannten Pummersdorfer Tunnel begannen im Januar 2012. Der gesamte Abschnitt soll 2017 fertig gestellt sein.
- Bahnhof Melk: Die Trassenführung des zweigleisigen Abschnitts wurde neu konzipiert, um die geforderte Geschwindigkeit von 120 km/h zu erreichen, und der Bahnhof wurde verlegt. Die Bahnhofseröffnung fand am 28. November 2011 statt. Dieses Projekt ist seit 2009 aus Mitteln des Europäischen Konjunkturprogramms (EEPR) kofinanziert worden (3,4 Mio. EUR).
- Ybbs-Amstetten: Die Arbeiten begannen Ende 2008 und schlossen auch den Burgstaller Tunnel zwischen Hubertendorf und Blindenmarkt ein. Auf dem Abschnitt werden sechzehn Eisenbahnbrücken und neun Straßenbrücken gebaut, die Bahnhöfe werden umgebaut. Der Bau eines Teils des Burgstaller Tunnels ist seit 2009 aus Mitteln des Europäischen Konjunkturprogramms (EERP) finanziert worden (3,4 Mio. EUR). Teile der Streckenführung sollen bis März 2012 fertig gestellt sein, zusammen mit der neuen Strecke Wien-St. Pölten und dem Lainzer Tunnel. Die Arbeiten am Amstettener Bahnhof werden bis 2016 abgeschlossen sein. Die allgemeine Inbetriebnahme ist für 2014 geplant; mit ihr steigen die Kapazitäten im Güter- und Personenverkehr und sind Geschwindigkeiten von bis zu 250 km/h möglich.

Im Rahmen der Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen für das TEN-V für das Jahr 2011 haben sich einige österreichische Vorschläge erfolgreich um Mittel für die Finanzierung von Arbeiten am Bahnhof Amstetten, entlang der Strecke Lambach-Breitenschützing und für die Güterzugumfahrung Pölten-Loosdorf beworben, die förderfähigen Kosten in Höhe von 63 Mio. EUR und einem EU-Beitrag von 12,6 Mio. EUR bis Ende Dezember 2014 entsprechen.

Der EU-Beitrag aus dem TEN-V-Budget für diesen Abschnitt wird sich bis 2015 auf insgesamt 102,3 Mio. EUR belaufen, von denen 9,4 Mio. EUR aus dem Europäischen Konjunkturprogramm stammen.

4. WEITERE ABSCHNITTE

4.1 Deutschland

Wichtige Abschnitte zwischen Appenweier-Karlsruhe und Stuttgart sind bereits fertig gestellt worden, mit Ausnahme eines 10 km langen Abschnitts südlich von Karlsruhe und des Rastatter Tunnels, für den 1998 alle notwendigen Genehmigungen erteilt wurden. Die Genehmigungen

müssen jetzt an die Tunnelsicherheitsvorschriften aus dem Jahr 2008 angepasst werden⁸. Das Projekt ist im nationalen Investitionsplan 2011–2015 enthalten. Eine finanzielle Vereinbarung zwischen dem Bundesministerium und der Deutsche Bahn AG wurde am 22. August 2012 unterzeichnet. Seit Mai 2012 laufen einige vorbereitende Arbeiten zur Verbesserung der Kenntnisse über die Geologie und die Grundwasserströme für die detailliertere Vorausplanung. Vorbereitende Maßnahmen werden voraussichtlich bis 2013 anlaufen und die Grabungsarbeiten für den Tunnel im Jahr 2015 beginnen. Die Arbeiten dürften etwa sieben Jahre dauern.

Während der Einweihung der neuen Hochgeschwindigkeitsstrecke Marseille-Frankfurt-Marseille über Straßburg und Karlsruhe am 23. März 2012 überreichten die Präsidenten des TGV Rhein-Rhône und des TGV-Est sowie der Präsident der Initiative „Magistrale für Europa“ dem EU-Koordinator und dem Vorstandsvorsitzenden der Deutsche Bahn AG die „Straßburger Erklärung“. In dieser Erklärung werden weitere Investitionen in das Hochgeschwindigkeitsbahnsystem und in die Entwicklung des grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs zwischen Deutschland und Frankreich angeregt, einschließlich einer besseren Koordinierung der Investitionen und Zugverbindungen. Die Unterzeichner sprechen sich für die Modernisierung des Streckenabschnitts Kehl-Appenweier und für den Bau des Rastatter Tunnels aus.

Nach dem Startschuss für die Strecke Stuttgart-Ulm muss nunmehr der Abschnitt Ulm-Augsburg detailliert untersucht werden. Der Abschnitt Neu-Ulm-Augsburg wird im Zuge der Aktualisierung des nächsten Bundesverkehrswegeplans 2015 weiter geprüft werden. Insbesondere muss die Modernisierung des Abschnitts Dinkelscherben-Augsburg in Angriff genommen werden, um geeignete Streckenparameter im Interesse künftiger effizienter Dienste zu erhalten.

Der Abschnitt Augsburg-München (61 km) wurde am 10. Dezember 2011 in Betrieb genommen. Nach einer Bauzeit von 13 Jahren und Investition in Höhe von 620 Mio. EUR ist jetzt eine Geschwindigkeit von 230 km/h auf diesem viergleisigen Streckenabschnitt möglich (siehe Foto). Der EU-Beitrag für diesen Abschnitt beläuft sich auf 21,26 Mio. EUR. In Augsburg werden die Arbeiten zur Verbesserung der Verbindung zwischen dem Schienenverkehr und dem ÖPNV am Hauptbahnhof und am nahe gelegenen Königsplatz 2019 abgeschlossen sein.

Anfang 2010 vereinbarten die Bayerische Landesregierung und der Landtag ein Entwicklungskonzept für München (Konzept zum Bahnknoten München). Durch dieses Projekt sollen Verbesserungen in folgenden Bereichen erreicht werden:

- im Lokal- und Regionalverkehr in München durch den Bau eines neuen Tunnels im Stadtzentrum (2. Stammstrecke);
- Anbindung an den Flughafen durch zwei zusätzliche Gleise östlich von München (Johanniskirchen-Daglfing);
- Anbindungen in Pasing;
- Anbindung westlich des Flughafens durch den Bau einer neuen Streckenführung (Neufahrner Kurve);
- Anbindung nach Südostbayern (PP17): Erdinger Ringschluss und Walpertskirchner Spange⁹.

⁸ Entscheidung 2008/163/EG der Kommission vom 20. Dezember 2007 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität bezüglich Sicherheit in Eisenbahntunneln im konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystem und im transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:064:0001:0071:DE:PDF>.

⁹ Laut Bundesverkehrsministerium ist nicht mit einer positiven Kosten-Nutzen-Analyse für die „Walpertskirchner Spange“ zu rechnen.

Die für die Durchführung dieser Maßnahmen erforderlichen Investitionen belaufen sich auf ca. 3,5 Mrd. EUR, wovon ungefähr die Hälfte unmittelbar mit dem PP17 und/oder der Flughafenanbindung in Zusammenhang stehen. Mehrere Finanzierungsvereinbarungen stehen derzeit noch aus. Der Teilausbau und die vollständige Elektrifizierung zwischen Markt Schwaben und Freilassing sind ebenfalls Teil des Konzepts, allerdings nicht in der Kostenschätzung enthalten.

Das Bundesministerium teilte mit, dass es 2010 auch das Konzept zum Bahnknoten München einschließlich der Flughafenanbindung geprüft habe. Die folgenden Maßnahmen, die für das PP17 relevant sind, waren Gegenstand einer Kosten-Nutzen-Analyse mit positivem Ergebnis und werden rund 370 Mio. EUR kosten:

- viergleisiger Ausbau der Strecke Daglfing-Johanniskirchen,
- Ausbau des Bahnhofs Pasing,
- Verbindung zwischen den Gleisen der Regionalbahn und der Stadtbahn (Pasing – 2. Stammstrecke),
- zweigleisige „Truderinger Spange“ (Verbindung zwischen dem Brenner-Nordzulauf und Daglfing),
- „Daglfinger Kurve“ mit einer Verbindung nach Mühldorf.

Im Investitionsrahmenplan 2011-2015 ist der Bahnknoten München als „anderes wichtiges Vorhaben“ eingestuft, das nicht vor 2015 realisiert werden soll. Ein genauer Zeitplan für die Realisierung fehlt.

4.2 Österreich

Weitere Verbesserungen entlang der Westbahn zwischen Salzburg und Linz (125 km) sind geplant und umfassen:

- Den Bau zwei neuer Gleise zwischen Linz und Wels bis 2025 sowie Verbesserungen im Abschnitt Salzburg-Wels (95 km).
- Die Schließung einer kurzen Lücke und den Ausbau der Strecke (230 km/h) südwestlich von Wels (Lambach-Breitenschützing). Im Rahmen der Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen für das TEN-V 2011 wurde ein Vorschlag eingereicht, der bis zum 31. Dezember 2014 mit einem EU-Beitrag von bis zu 2,8 Mio. EUR finanziert wird.
- Die Planung für die Strecke Salzburg-Neumarkt-Köstendorf (22 km) ist im Gange; die Strecke dürfte bis 2014 fertig gestellt sein.

4.3 Slowakei

Die Projekte in Bratislava stehen erneut in der Diskussion. Mehrere Machbarkeitsstudien werden als Grundlage für die Umsetzung in den nächsten Jahren durchgeführt werden. Die slowakischen Behörden teilten dem Koordinator mit, dass sie gegenwärtig eine Machbarkeitsstudie durchführen, um mehrere Optionen für mögliche Projekte in Bratislava zu analysieren. Die Studie wird voraussichtlich im September 2012 fertig gestellt sein.

5. TÄTIGKEITEN IM ZEITRAUM 2011/2012

Péter Balázs nahm an mehreren Sitzungen und Konferenzen teil:

- Im Rahmen der „TEN-T Days“ (29./30. November 2011) Leitung des Workshops „A network for passengers: High-speed rail and airport connections“ (Ein Netz für Fahrgäste: Anbindung der Flughäfen an das Hochgeschwindigkeitsschienennetz) mit dem Europaabgeordneten Mathieu Grosch (Verkehrsausschuss des Europäischen Parlaments), Dr. Michael Kerkloh

(Vorsitzender der Geschäftsführung und Arbeitsdirektor der Flughafen München GmbH), Joachim Fried (Deutsche Bahn AG), Vincent Coste (KLM-Air France), Ivan Thielemans (Infrabel), Ron Nohlmans (Brainport Eindhoven) und Michail Goncharow (Russische Eisenbahn AG). In dem Workshop wurden Erfahrungen ausgetauscht, die Flughäfen, Infrastrukturbetreiber und Diensteanbieter mit Schnittstellen zwischen den Flughäfen und dem landseitigen Zugang per Schiene und fehlenden Verbindungen gemacht haben. Es gibt keine Intermodalität, wenn die Fahrgäste nicht informiert werden, der Fahrkartenkauf sich schwierig gestaltet, Verkehrspläne nicht aufeinander abgestimmt sind, die Beschilderung unzureichend ist, Gepäck und Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität nicht berücksichtigt werden (Einzelheiten siehe ANHANG).

- Pressekonferenz in Straßburg und Einweihung der neuen TGV-Verbindung Marseille-Frankfurt (23. März 2012) mit Herrn Grube (Vorstandsvorsitzender der Deutsche Bahn AG). Bei der Eröffnung wurde die „Straßburg Erklärung“ überreicht. In dieser Erklärung werden weitere Investitionen in das Hochgeschwindigkeitsbahnsystem und in die Entwicklung des grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs zwischen Deutschland und Frankreich angeregt, einschließlich einer besseren Koordinierung der Investitionen und Zugverbindungen. Die Unterzeichner sprechen sich für die Modernisierung des Streckenabschnitts Kehl-Appenweier und für den Bau des Rastatter Tunnels entlang des Projekts PP17 aus.
- Treffen mit Minister Hermann in Stuttgart (9. März 2012) zur Erörterung des Sachstands zum PP17, insbesondere in Bezug auf den Abschnitt Kehl-Appenweier und den Rastatter Tunnel, bei denen der Minister mit einer baldigen Aufnahme der Arbeiten rechnet.
- Besuch des „Turmforums“ und Sitzung mit der Deutsche Bahn AG (9. März 2012) zur Erörterung des Sachstands.
- Treffen mit dem Bürgermeister von Stuttgart, Herrn Schuster (9. März 2012), zur Erörterung des Sachstands und vor allem der Lehren aus dem Prozess zur Einbindung der lokalen Bevölkerung; Eintragung ins Gästebuch¹⁰.
- Teilnahme an der Konferenz „EU-36 Extending the Trans-European Networks“ (EU-36 Erweiterung der transeuropäischen Netze) in London unter dem Vorsitz der Europäischen Bank für Wiederaufbau und Entwicklung (EBWE). Was den Verkehr anbelangt, so befasste sich der Workshop hauptsächlich mit der Bedeutung der Infrastruktur für die Zugänglichkeit und den territorialen Zusammenhalt, die Standortqualität, den Binnenmarkt und Arbeitsplätze sowie mit den Auswirkungen auf Umwelt und Klima. Der geografische Schwerpunkt lag auf den westlichen Balkanstaaten und der Türkei.
- Treffen mit Minister Po iatek (Minister für Verkehr, Bau und regionale Entwicklung der Slowakischen Republik) im September 2012 in Bratislava zum Meinungsaustausch über die Projekte der neuen Regierung und die Durchführbarkeitsstudie für Projekte in Bratislava.

¹⁰ Wortlaut: „Nach wichtigen Entscheidungen wünsche ich eine zügige Fortsetzung des Projekts „Stuttgart 21“ als Teil und zugleich wichtigem Knotenpunkt der europäischen Linie PP17.“

6. ÜBERARBEITUNG DER TEN-V-LEITLINIEN UND FAZILITÄT „CONNECTING EUROPE“

Am 19. Oktober 2011 verabschiedete die Kommission ein Paket von Vorschlägen, das Folgendes umfasst: die Fazilität „Connecting Europe“ (50 Mrd. EUR)¹¹, überarbeitete TEN-V-Leitlinien¹² sowie einen Vorschlag zur Einleitung einer Pilotphase der Initiative für projektbezogene Anleihen¹³.

Das TEN-V-Netz besteht aus zwei Ebenen: einem Kernnetz, das bis 2030 vollendet sein soll, und einem umfassenden Zubringernetz, das bis 2050 fertig zu stellen ist. Dieses umfassende Netz wird die EU vollständig abdecken und die Erreichbarkeit aller Regionen gewährleisten. Angestrebt wird schrittweise für 2050, dass die allermeisten Bürger und Unternehmen in Europa nicht weiter als 30 Minuten von diesem umfassenden Netz entfernt sind. Im Kernnetz werden die wichtigsten Verbindungen und Knotenpunkte des TEN-V vorrangig realisiert. Beide Netzebenen umfassen alle Verkehrsträger: Straßen-, Schienen-, Luft-, Binnenschiffs- und Seeverkehr sowie intermodale Plattformen und Häfen.

Die Realisierung des Kernnetzes wird mithilfe eines Korridor-Konzepts erleichtert werden. Korridore bilden die Grundlage für die koordinierte Entwicklung der Infrastrukturen innerhalb des Kernnetzes. Diese Korridore, die jeweils mindestens drei Verkehrsträger, drei Mitgliedstaaten und zwei grenzübergreifende Abschnitte umfassen, bringen die betreffenden Mitgliedstaaten und die betroffenen Beteiligten, zum Beispiel Infrastrukturbetreiber und Nutzer, zusammen. Die Europäischen Koordinatoren werden die koordinierte Durchführung unterstützen und alle beteiligten Akteure zusammenführen. Zehn Korridore wurden ausgewiesen (siehe Karte).

Das Projekt PP17 wird hauptsächlich in den neuen Straßburg-Donau-Korridor von Straßburg nach Sulina am Schwarzen Meer integriert, wobei ein Zweig dem PP17 (Stuttgart, München) und ein zweiter über Frankfurt-Nürnberg-Regensburg dem Main und der Donau (jetzt PP18) folgt; beide enden in Wien. Der kürzere Abschnitt Paris-Metz-Straßburg wird Teil des Korridors Lissabon-Straßburg.

Entlang dieser Korridore können zuvor ausgewiesene Schienenverkehrsprojekte¹⁴ sowie Projekte¹⁵ entlang des Mains, des Main-Donau-Kanals und der Donau, aber auch Hafenanbindungen in Constanta aus der Fazilität „Connecting Europe“ (CEF) kofinanziert werden; Höhe der Kofinanzierung: bis zu 40 % für grenzüberschreitende Bauleistungen und bis zu 50 % für Studien.

Die Kernnetzkorridore werden multimodal sein. Es wird eine große Herausforderung für das künftige Management sein, die Tätigkeiten und Investitionen für die Straßen- und Schienenverbindungen, Binnenschiffverkehrsstraßen und/oder Häfen in Bezug auf die Erfordernisse der verschiedenen Verkehrsträger und die damit verbundenen Auflagen zu koordinieren.

¹¹<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/11/1200&format=HTML&aged=0&language=en> und http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/connecting_en.htm

¹² [http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52011PC0650R\(01\):DE:NOT](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52011PC0650R(01):DE:NOT)

¹³ <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=MEMO/11/707&format=HTML&aged=0&language=EN&guiLanguage=en>

¹⁴ Einschließlich Baudreocourt – Straßburg, Straßburg-Kehl-Appenweier, Karlsruhe-Stuttgart-München, München-Mühldorf- Freilassing- Salzburg, Salzburg-Wels, Nürnberg-Regensburg-Passau-Wels, Wels-Wien, Wien-Bratislava/Wien-Budapest/ Bratislava-Budapest.

¹⁵ Studien und Arbeiten an verschiedenen Abschnitten und Engpässen; Binnenhäfen: multimodale Anbindungen.

7. SCHLUSSFOLGERUNGEN UND EMPFEHLUNGEN

Die Entwicklung einer internationalen Eisenbahnachse wie PP17 verfolgt unterschiedliche Ziele, um den größten Nutzen zu erreichen: Sie überschreitet Landesgrenzen und den Eisenbahnsektor (Intermodalität) und sie stellt die Verbindung zu anderen internationalen Achsen (wie z. B. PP1 und PP22) her. Ihre Realisierung erfordert also die Unterstützung sämtlicher betroffenen Mitgliedstaaten. Mit der Unterzeichnung einer Absichtserklärung im Jahr 2006 wurde diese Verpflichtung für PP17 eingegangen. Jeder einzelne Mitgliedstaat ist nicht nur für die Entwicklung und Finanzierung im eigenen Hoheitsgebiet verantwortlich, sondern übernimmt auch die Verantwortung für die Realisierung der Achse als Ganzes, damit alle betroffenen Länder und Regionen davon profitieren. Frankreich und Österreich gehen in ihren Bemühungen um die Entwicklung der Strecke in ihrem Hoheitsgebiet und zu den Nachbarländern sehr konsequent voran. In Deutschland, vor allem in den grenzüberschreitenden Abschnitten nach Frankreich und Österreich, sowie in der Slowakei (Bratislava) sind bei den Anbindungen erhebliche Verzögerungen gegenüber den ursprünglichen Plänen festzustellen.

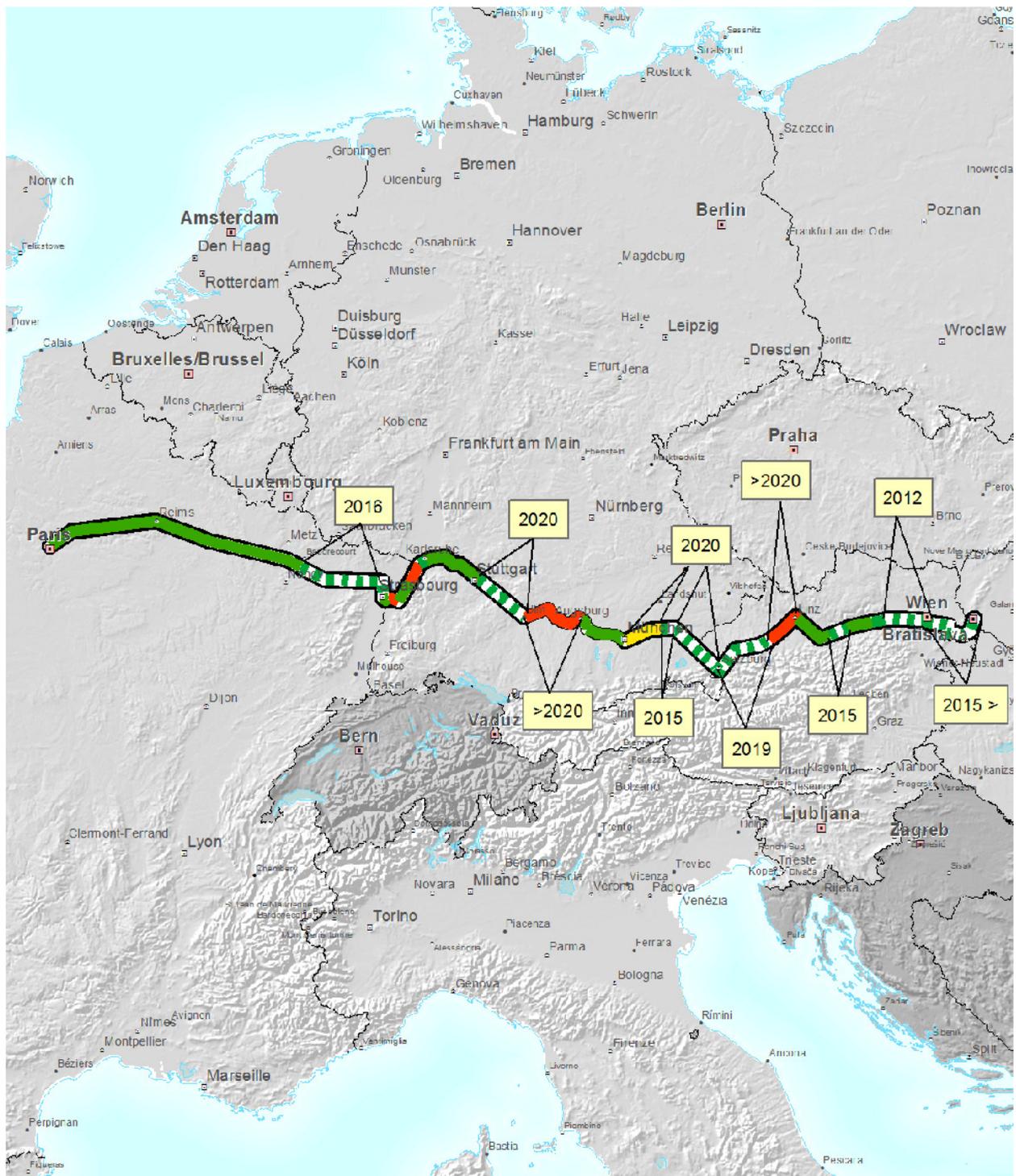
Bei PP17 sind im Allgemeinen gute Fortschritte zu verzeichnen, allerdings müssen verschiedene Probleme noch angegangen werden:

- Der geplante Ausbau im Abschnitt Kehl-Appenweier hat sich verzögert.
- Bei der Ausführung des grenzüberschreitenden Abschnitts München-Salzburg gibt es Verzögerungen.
- Intermodalität: Da zahlreiche TEN-V-Flughäfen und schiffbare Wasserwege einschließlich des Rheins und der Donau entlang dieser Strecke existieren, wird ihre Anbindung an die Eisenbahnachse empfohlen. Für den Personenverkehr können die Fahrten und der Verkehr in Zukunft auch durch innovative Mobilitätsmuster wie intelligente intermodale Fahrkartensysteme erleichtert werden. In einigen Mitgliedstaaten bzw. Nachbarstaaten wurden besondere Tickets für die Kombination von Bahn- und Flugverkehr eingeführt. Es ist eine Konferenz zur Intermodalität an Flughäfen geplant, bei der ein Erfahrungsaustausch erfolgen und Dienstleistungen und Produkte im Zusammenhang mit der Intermodalität sowie deren Vorteile und Herausforderungen (auch im Bereich Auftragsvergabe und Verbraucherschutz) vorgestellt werden sollen.

Im Hinblick auf die neue TEN-V-Leitlinien wird das Mandat des Europäischen Koordinators vor allem in Bezug auf den geografischen Geltungsbereich geändert; leichte Änderungen gibt es jedoch auch hinsichtlich der zu erfüllenden Aufgaben: Der Europäische Koordinator wird ernannt, um die koordinierte Realisierung des neuen Korridors zu erleichtern. Der Europäische Koordinator konsultiert die betroffenen Mitgliedstaaten; soweit erforderlich konsultiert er auch in Partnerschaft mit den betroffenen Mitgliedstaaten andere öffentliche und private Stellen, z. B. Infrastrukturbetreiber und Unternehmen, zur Erstellung des Arbeitsplans, zur Formulierung von Empfehlungen und zur Überwachung der Durchführung. Der Koordinator kann Arbeitsgruppen zum Korridor einsetzen, die sich schwerpunktmäßig mit der Integration der Verkehrsträger, der Interoperabilität und der koordinierten Entwicklung der Infrastruktur in grenzüberschreitenden Abschnitten befassen, und den Vorsitz in ihnen führen. Der Koordinator muss innerhalb eines Jahres einen Arbeitsplan erstellen mit einer Analyse des Bedarfs in Bezug auf den Ausbau des Korridors in den betroffenen Mitgliedstaaten, einschließlich einer Liste der Vorhaben zur Erweiterung, Erneuerung oder Umrüstung der Verkehrsinfrastruktur für die einzelnen Verkehrsträger im Kernnetzkorridor und der Möglichkeiten für ihre Förderung und Finanzierung. Der Europäische Koordinator unterstützt die Mitgliedstaaten bei der Umsetzung des Arbeitsplans, insbesondere hinsichtlich der Investitionsplanung, der damit verbundenen Kosten und der zeitlichen Umsetzungsplanung, die für die Verwirklichung der Kernnetzkorridore als notwendig erachtet werden, sowie bei der Festlegung von Maßnahmen zur

Förderung der Einführung neuer Technologien im Bereich des Verkehrs- und Kapazitätsmanagements und gegebenenfalls zur Verringerung der externen Kosten, insbesondere der Treibhausgasemissionen und des Lärms.

ANHANG 1: KARTE



ANHANG 2: ABSCHNITTE, ENTFERNUNGEN, FAHRZEITEN

Abschnitt	Typ	km	in Betrieb	Fahrzeit (2010)	künftige Fahrzeit
Paris- Straßburg	Hochgeschwindigkeitsstrecke	300	Paris-Beaudrecourt: 2007 Baudrecourt-Vendenheim: 2016	140 Min. (2006: 240 Min.)	110 Min. (2016)
Bahnhof Straßburg-Brücke Kehl	Ausbau (160 km/h)	15	2010	54 Min.	25 Min.
Brücke Kehl	Ausbau (160 km/h)	150	Dezember 2010		
Brücke Kehl-Appenweier	Ausbau (160 km/h)		unklar		
Karlsruher Kurve (höhenfreie Einbindung in Appenweier)	180 km/h		unklar		
Karlsruhe-Stuttgart	Hochgeschwindigkeitsstrecke		in Betrieb	42 Min.	42 Min.
Stuttgart- Wendlingen (einschl. Stuttgart 21)	neuer Bahnhof, Hochgeschwindigkeitsstrecke	86,6	2020	54 Min.	28 Min.
Wendlingen- Ulm	Hochgeschwindigkeitsstrecke		2020		
Ulm-Augsburg	Ausbau (200 km/h)	94	unklar	24 Min.	21 Min.
Augsburg-München	Ausbau (230 km/h)	61	in Betrieb	37 Min.	32 Min.
München-Mühldorf-Freilassing	Ausbau (160 km/h)	141	nach 2015	82 Min.	74 Min.
Freilassing- Salzburg	Ausbau (160 km/h)		DE: 2015, AT:2014 2015: Bahnhof Salzburg		
Salzburg-Attnang	Ausbau (160 km/h)	121	nach 2025	77 Min.	70 Min.
Attnang-Wels	Ausbau (200, teilweise 230 km/h)		Lückenschluss Lambach-Breitenschützing: 2013		
Wels-Linz	Ausbau auf 4 Gleise (200 km/h)		2025		
Linz-St. Pölten	Ausbau (200, teilweise 250 km/h)	130	St. Pölten 2013 Ybbs/Amstetten: 2012/2015 St. Pölten/Loosdorf: 2017	63 Min.	45 Min.
St. Pölten-Wien	Ausbau (250, teilweise 160 km/h)	44	Lainzer Tunnel: November 2012	41 Min.	25 Min.
Wien	neuer Hauptbahnhof		2012 (teilweise)/ 2016	40 Min.	0 Min.
Wien-Bratislava	Ausbau (160 km/h)	65/ 80	Klederinger Schleife 2016	70 (Nord)/ 55 (Süd)	35 (Nord)/ 55 (Süd)
				11 ¾- 12h	7 ½- 8h

ANHANG 3: AUS TEN-V-MITTELN FINANZIERTE PROJEKTE UND MAßNAHMEN ENTLANG DER ACHSE DES PP17- 1996-2015

	Nr. des BESCHLUSSES	Abschnitt	VORHABEN	max. EU-Beitrag in Mio. EUR	max. Anteil %
FR	2006-FR-401c-S	Vaires-Baudrecourt	ERTMS-Korridor C: Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke „LGV Est“ (Vaires-Baudrecourt-Saarbrücken)*	8	50
	2007-FR-17210-P	Baudrecourt- Vendenheim		18	19,1
	2009-FR-17044-E	Baudrecourt- Vendenheim	TGV-Est Studien und Arbeiten	76	12
DE	1996-DE-13-P	Kehl- Appenweier	Bauarbeiten am Abschnitt Kehl-Appenweier	4,2	
	2007-DE-17220-P	Kehl- Appenweier	Bauarbeiten in Kehl	13,6	25
	1997-DE-51	Stuttgart- Ulm	Geologische und hydrologische Studien	3,5	50
	2000-DE-328-P	Stuttgart-Ulm	Schiienenanbindung des Flughafens (S-Bahn, Regionalzug, künftiger Hochgeschwindigkeitszug)	1,6	
	2001-DE-1004-S	Stuttgart- Ulm	Studien zu Hochgeschwindigkeitsbetrieb	2,5	
	2002-DE-1004-S	Stuttgart- Ulm	Studien zu Hochgeschwindigkeitsbetrieb	5	
	2004-DE-1004 a-S	Stuttgart- Ulm	Studien zu Hochgeschwindigkeitsbetrieb	4,9	45
	2006-DE-1004-S	Stuttgart- Ulm	Studien zu Hochgeschwindigkeitsbetrieb	2,6	44
	2006-DE-90307-S	Stuttgart	Studien zum Knoten Stuttgart	2	
	2007-DE-17200-P	Stuttgart- Wendlingen	Bauarbeiten an Hochgeschwindigkeitsstrecke	114,5	11,6
	2007-DE-17010-P	Wendlingen- Ulm	Bauarbeiten an Hochgeschwindigkeitsstrecke	101,5	14,4
	2001-DE-1005 P	Augsburg - Mering	Bauarbeiten	3,5	25
	2002-DE-1005-P	Augsburg- Olching	Bauarbeiten an Hochgeschwindigkeitsstrecke	5	
	2004-DE-1005-P	Augsburg - Olching	Bauarbeiten an Hochgeschwindigkeitsstrecke	5	9,7
	2005-DE-1005-P	Augsburg - Olching	Bauarbeiten an Hochgeschwindigkeitsstrecke	5	8
	2006-DE-1005-P	Augsburg - Olching	Bauarbeiten an Hochgeschwindigkeitsstrecke	2,76	5,7
	2001-DE-1003A-P	München-Mühldorf-Freilassing	Studien	1	
	2008-DE-91007-S	München-Mühldorf-Freilassing	Untersuchung: Vorbereitende Planung für die Elektrifizierung Markt Schwaben-Tüßling-Freilassing	8	50
	2007-DE-17020-P	Freilassing- Salzburg	Bauarbeiten an Brücken, Gleisen und einem Bahnhof	8,5	25
AT	2006-AT-GR-1108b-P	Freilassing-Salzburg	Gleisarbeiten	4,5	12,9
	2007-AT-17170-P	Freilassing- Salzburg	Bauarbeiten an Brücken, Gleisen und einem Bahnhof	37,8	25

	2005-AT-90103-P ¹⁶	Salzburg-Linz	ERTMS Korridor E: Ausrüstung eines Netzes mit ETCS-Ebene 1 Phase 1 (Linz-Salzburg und Wels-Passau)	3	9,35
	2011-AT-93059-P	Salzburg-Linz	Lambach-Breitenschützing	2,8	20
	2002-AT-1001-P	Enns	Umfahrung Enns/ Knoten Rohr: Bauarbeiten	0,5	
	2003-AT-1001-P	Enns	Umfahrung Enns/ Knoten Rohr: Bauarbeiten	1,3	
	2004-AT-1001-P	Enns	Umfahrung Enns/ Knoten Rohr: Bauarbeiten	4	
	2005-AT-1001-P	Enns	Umfahrung Enns/ Knoten Rohr: Bauarbeiten	7,65	
	1999-AT-4	St. Valentin- Amstetten	Gleisarbeiten	8	
	2000-AT-107-P	St. Valentin- Amstetten	Gleisarbeiten	8	
	2011-AT-93051-P	Amstetten	Lückenschluss Amstetten	4,8	20
	2009-AT-17104-E	Amstetten- Ybbs	Amstetten- Ybbs: Bauarbeiten am Burgstaller Tunnel	3,4	20
	2009-AT-17098-E	Melk	Melk: Bauarbeiten am Bahnhof	3,4	20
	2009-AT-17100-E	Loosdorf- St. Pölten	St. Pölten: Bauarbeiten an Gütergleisen	2,6	20
	Nr. des BESCHLUSSES	Abschnitt	VORHABEN	max. EU-Beitrag in Mio. EUR	max. Anteil 1 %
	1997-AT-13S	St. Pölten-Wien	Umweltverträglichkeitsprüfungen - Studien	0,9	
	1998-AT-4	St. Pölten-Wien	Bauarbeiten	3,6	
	1999-AT-8	St. Pölten-Wien	Bauarbeiten	5,6	
	2000-AT-104-S	St. Pölten-Wien	Konstruktionsstudien	3	
	2000-AT-108-P	St. Pölten-Wien	Bauarbeiten an zweigleisigem Tunnel	8	
	2001-AT-155-P	St. Pölten-Wien	Bauarbeiten	3,5	
	2001-AT-1002-P	St. Pölten-Wien	Ausbau Knoten Wagram	1	
	2002-AT-1002-P	St. Pölten-Wien	Ausbau Knoten Wagram	4	
	2003-AT-1002-P	St. Pölten-Wien	Ausbau Knoten Wagram	3,1	
	2004-AT-1002-P	St. Pölten-Wien	Ausbau Knoten Wagram	4,8	
	2004-AT-1108-P	St. Pölten-Wien	Bauarbeiten an Hochgeschwindigkeitsstrecke	9	
	2005-AT-1108-P	St. Pölten-Wien	Bauarbeiten an Hochgeschwindigkeitsstrecke	3	
	2006-AT-1108-P	St. Pölten-Wien	Bauarbeiten, z. B. Wienerwald Tunnel	4	
	2011-AT-93108-P	St. Pölten-Wien	Güterzugumfahrung St. Pölten	5,1	20
	2010-AT-91136-S	Wien	Terminal Wien Inzersdorf - Planung	2,1	50
	1997-AT-7	Wien-Bratislava	Ausbau Parndorf-Kittsee	3	
	1998-AT-3	Wien-Bratislava	Bauarbeiten	2,4	
	2007- AT- 17040-P	Wien-Bratislava	Bauarbeiten	118,78	14
SK	2005-SK-92802-S	Wien-Bratislava	Studien über die Schienenanbindung des TEN-V-Eisenbahnkorridors mit dem Flughafen und dem Schienennetz von Bratislava	8,8	38
GESAMT				682,89	
EERP¹⁷				85.4	

¹⁶ Nur teilweise PP17.

TEN-V				597.5	
--------------	--	--	--	--------------	--

¹⁷ Europäisches Konjunkturprogramm (2008): Mit 500 Mio. EUR dotierte Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen für TEN-V-Vorhaben, die vor Ende 2009 beginnen und in der Liste mit „E“ gekennzeichnet sind.

ANHANG 4: TEN-T DAYS 2011 - WORKSHOP 3: A NETWORK FOR PASSENGERS: HIGH-SPEED RAIL AND AIRPORT CONNECTIONS (EIN NETZ FÜR FAHRGÄSTE: HOCHGESCHWINDIGKEITSSCHIENEN- UND –FLUGHAFENANBINDUNGEN)

Ziel des Workshops

Derzeit sind nur rund 20 große Flughäfen in der EU gut an das nationale Schienennetz angebunden. Den anderen fehlt es jedoch an multimodalen Kapazitäten und an Effizienz, auch im Hinblick auf die Verringerung der CO₂-Emissionen. Die grundlegenden politischen Dokumente sind veröffentlicht worden. Im Workshop wurden Erfahrungen der Flughäfen, Infrastrukturbetreiber und Diensteanbieter mit den Schnittstellen zwischen Flughäfen und dem landseitigen Zugang per Schiene, aber auch die Erwartungen derjenigen, die noch nicht gut angebunden sind, vorgestellt. Wenn die Fahrgäste nicht informiert werden, der Fahrkartenkauf sich schwierig gestaltet, Verkehrspläne nicht aufeinander abgestimmt sind, die Beschilderung unzureichend ist oder Gepäck und Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität nicht berücksichtigt werden, gibt es keine Intermodalität. Mit Blick auf das Erreichen der Ziele des Weißbuchs und der Erfüllung der Vorgaben der neuen Unionsleitlinien lag Schwerpunkt der Präsentationen auf Fragen der Organisation und des Austauschs von Informationen. Auch die Frage, ob weitere Maßnahmen der Europäischen Kommission erforderlich sind, wurde erörtert.

Standpunkt der Referenten

In der Eröffnungsansprache kritisierte **Mathieu Grosch**, Mitglied des Europäischen Parlaments und EVP-Koordinator im Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr, das Fehlen eines interoperablen europäischen Eisenbahnnetzes. Er betonte die Notwendigkeit eines europäischen Vorgehens für bessere Dienste, beste Qualität, Sicherheit und Gefahrenabwehr. Er vermisst einen echten Willen zur Zusammenarbeit, der für die Umsetzung technischer Maßnahmen nicht weniger wichtig ist als Geld, und plädiert für einen fairen Informationsaustausch in dem Sektor, um zu guten Rechtsvorschriften zu gelangen.

Michael Kerkloh, Vorsitzender der Geschäftsführung des Flughafens München, stellte Optionen dafür vor, wie Flughäfen zu geeigneten und zukunftsfähigen Toren zur globalisierten Welt werden können. Voraussetzungen hierfür sind Intermodalität und unterbrechungsfreies Reisen innerhalb eines multimodalen Verkehrssystems. Beide sind notwendig, um die wachsende Reisenachfrage zu decken und künftige Herausforderungen zu bewältigen, aber auch um die Wettbewerbsfähigkeit der Flughäfen zu sichern. Grundlage für die „Lizenz zum Wachsen“, einschließlich der Erweiterung des Einzugsbereichs durch gute Schienenanbindungen, ist eine Kombination von Attraktivität, Effizienz und Nachhaltigkeit. Die europäischen Flughäfen haben ihre Aktivitäten vor dem Hintergrund des Berichts „Flightpath 2050 – Europe’s Vision for Aviation“¹⁸ ausgebaut. Der Flughafen München wurde in den 1960er Jahren geplant, als die Eisenbahn weniger wichtig war. Eine effiziente Schienenverbindung, insbesondere für den Regional- und Fernverkehr, ist nach wie vor nicht vorhanden. Dies ist ein Wettbewerbsnachteil für den Flughafen, den der Flughafen, der Freistaat Bayern, die Bundesrepublik Deutschland und die Stadt München so schnell wie möglich überwinden wollen. Allerdings ist die Finanzierung derzeit nicht sichergestellt.

Joachim Fried, Konzernbevollmächtigter der Deutsche Bahn AG für europäische Angelegenheiten und Mitglied des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses (EWSA), stellte die verschiedenen Produkte der Deutsche Bahn AG vor, die dazu dienen, die Verbindung von Luftverkehr und Schienenverkehr zu erleichtern (AIRail, „good for train“, Rail&Fly,

¹⁸ Flightpath 2050 – Europe’s Vision for Aviation, Bericht der hochrangigen Gruppe für die Luftfahrtforschung, <http://ec.europa.eu/transport/air/doc/flightpath2050.pdf>

touch&travel), ebenso wie den Plan für die Zusammenarbeit mit Google und Apple im Hinblick auf Anwendungen für die Reiseplanung und die Fahrkarten-/Flugscheinausstellung. Er sprach sich eindeutig für zukunftsorientierte Konzepte für dynamische Online-Schnittstellen für den Austausch von Fahrplandaten und Tarifinformationen aus, die von den Eisenbahnen im Rahmen der technischen Spezifikation für die Interoperabilität von Telematikanwendungen für Personenverkehrsdienste (TSI TAP) ausgearbeitet werden. Er trat auch für NFC als eine der grundlegenden Technologien ein und dafür, dass sie zu einer Norm für die Interoperabilität wird. Die DB AG spricht sich ausdrücklich gegen eine verbindliche Rechtsgrundlage aus. Rechtliche Initiativen hätten weitreichende Auswirkungen auf die Unternehmenssouveränität im Endkundengeschäft.

Vincent Coste, General Manager von Air France KLM für Belgien und Luxemburg, stellte die Unternehmensprodukte vor, mit denen Paris-CDG, Brüssel-Midi und Amsterdam-Schiphol über Hochgeschwindigkeitszüge verbunden werden. Jedes Jahr reisen 2,5 Millionen Passagiere per Schiene zum Flughafen Paris-CDG. Als Herausforderungen nannte er unterschiedliche Kundendienste und Verfahren wie unterschiedliche Vorverkaufsbedingungen für Bahnfahrtscheine und für Flugscheine (3 und 12 Monate), die Unterbringung und Abfertigung von Gepäck in den zum Flughafen fahrenden Zügen, die Gepäckfertigung an den Bahnhöfen und die Beschilderung.

Kurt Scherpereel als Vertreter von Infrabel, dem belgischen Schieneninfrastrukturbetreiber, stellte das Projekt „DIABOLO“ vor, das den Brüsseler Flughafen direkt an die Schienenverbindungen nach Antwerpen und in die Niederlande anbinden soll. Das Projekt wird die Reisezeit zwischen Antwerpen und dem Flughafen um 30 Minuten verringern, die Inbetriebnahme soll vor dem 8. Juni 2012 erfolgen. Die Schienen nutzen den Mittelstreifen der Autobahn E19.

Ron Nohlmans, Programm Manager Mobilität der Stadt Eindhoven, stellte „Brainport Eindhoven“ vor, wobei der Schwerpunkt auf den Plänen zur Verbesserung der landseitigen Zugänglichkeit lag, z. B. durch den Bau eines neuen Bahnhofs zur engeren Anbindung des Flughafens an das Schienennetz nach Schiphol und Düsseldorf. Der Flughafen Eindhoven plant eine Verdoppelung seiner Kapazität bis 2020 (4,5 Millionen Fluggäste) und benötigt daher eine effiziente Schienenverbindung und bessere Dienste. Seiner Ansicht nach stellen institutionelle Hindernisse an den nationalen Grenzen die größten Herausforderungen bei der Anbindung an das Hochgeschwindigkeitsnetz dar.

Michail Goncharow, Berater des Präsidenten der Russischen Eisenbahn AG, Wladimir Yakunin, legte den Schwerpunkt auf das laufende Programm für Investitionen in Schienenanbindungen von Flughäfen als Maßnahme gegen die Verkehrsüberlastung in den größten russischen Städten und zur Vorbereitung auf die Olympischen Spiele in Sotschi (2014) und die Fußballweltmeisterschaft (2018). Durch sie sollen in Moskau die Schienenverbindung zum Flughafen um etwa 15 Minuten schneller werden und bis 2018 mehr Flughäfen an das Schienennetz angebunden werden. Die Russische Eisenbahn betreibt bereits eine internationale Verbindung nach Helsinki und wird ab dem 12. Dezember 2011 eine regelmäßige Zugverbindung Moskau-Paris anbieten.

Die wichtigsten Ergebnisse des Workshops

In Bezug auf das transeuropäische Verkehrsnetz müssen wir bedenken, dass eine sehr große Zahl von internationalen Flughäfen gar nicht bzw. nicht in effizienter Weise an das nationale Schienennetz angebunden ist. Eine effiziente Schienenanbindung von Flughäfen kann dazu beitragen, die Verkehrsüberlastung und den CO₂-Fußabdruck zu verringern und das

Einzugsgebiet eines Flughafens zu vergrößern. Effiziente Hochgeschwindigkeitsverbindungen von Stadt zu Stadt können Kurzstreckenflüge ersetzen. Trotzdem ist ein gemeinsames Verständnis dafür, dass Intermodalität und unterbrechungsfreies Reisen zu einer Win-Win-Situation für Flughäfen, Fluggesellschaften und Schienenbetreiber und nicht nur für Reisende führen können, erforderlich. Für Reisende ist jedoch nicht nur die „Hardware“ wichtig, auch innovative Mobilitätsmuster wie multimodale Reiseplaner und das „intelligente intermodale Ticketing“ spielen eine immer größere Rolle.

Wir haben derzeit bestehende, die Intermodalität betreffende Dienste und Produkte betrachtet und Erfahrungen ausgetauscht. Wir sind uns auch dessen bewusst, dass es einige Herausforderungen, z. B. in Bezug auf den Informationsaustausch und den Verbraucherschutz, zu bewältigen gilt, um Reisen mit einer einzigen Fahrkarte zu einem transparenten Preis und mit Echtzeit-Informationen über die Verbindungen innerhalb Europas zu ermöglichen.

Die Kommission wird die Entwicklung von Schienenanbindungen von Flughäfen aus verschiedenen Perspektiven weiter fördern. Beispiele: Finanzielle Unterstützung für intermodale Infrastruktur, Arbeitsgruppen, Entwicklung interoperabler Normen für Informationen und Fahrkarten im Rahmen der von der Europäischen Eisenbahngesellschaft erarbeiteten TSI-TAP¹⁹-Regeln.

Mit dem Weißbuch 2011, dem Kommissionsvorschlag für neue TEN-V-Leitlinien und der Fazilität „Connecting Europe“ sind der Rahmen und einige Instrumente für Verbesserungen gegeben. Die Kommission legt als verbindliches Ziel fest, dass die Kernnetzflughäfen bis 2050 an den Straßen- und Schienenverkehr angebunden werden, und merkt einen Teil der 31,7 Mrd. EUR der Fazilität „Connecting Europe“ für die nächste finanzielle Vorausschau (2014-2020) vor, um dieses Ziel zu verwirklichen.

¹⁹ Technische Spezifikationen für die Interoperabilität von Telematikanwendungen für den Personenverkehr.

ANHANG 5: ENDGÜLTIGES ERGEBNIS DER VOLKSABSTIMMUNG ZU „STUTTGART 21“²⁰

Endgültiges Ergebnis der Volksabstimmung am 27.11.2011

über die Gesetzesvorlage "Gesetz über die Ausübung von Kündigungsrechten bei den vertraglichen Vereinbarungen für das Bahnprojekt Stuttgart 21 (S 21-Kündigungsgesetz)"

Land Baden-Württemberg (alle 44 Kreise)

Gegenstand der Nachweisung	Anzahl	%	
Stimmberechtigte	7.624.302		
Abstimmende	3.682.739		
Abstimmungsbeteiligung		48,3	
Ungültige Stimmen	14.367	0,4	
Gültige Stimmen	3.668.372	99,6	
davon	Anzahl	% der gült.Stimmen	% der Stimmberecht.
Ja-Stimmen	1.507.961	41,1	19,8
Nein-Stimmen	2.160.411	58,9	28,3
Mehrheit Ja-Stimmen?	Nein		
Quorum*) erreicht?	Nein		

*) Ja-Stimmen von mindestens einem Drittel der Stimmberechtigten auf Landesebene.

© Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Stuttgart, 2011 

- ²⁰ Hinsichtlich der gestellten Frage mussten die Befürworter des neuen unterirdischen Bahnhofs mit „Nein“ stimmen.