



JÄHRLICHER TÄTIGKEITSBERICHT

2008–2009

PÉTER BALÁZS

Europäischer Koordinator

VORRANGIGES VORHABEN Nr. 17

*Eisenbahnverbindung
Paris–Straßburg–Stuttgart–Wien–Bratislava*

Brüssel

Juli 2009

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

INHALT

I. ZUKUNFTSTRÄCHTIGE FORTSCHRITTE DES TEN-V VORRANGIGEN VORHABENS NR. 17 ZWISCHEN 2005–2009 - EIN RÜCKBLICK AUF VIER JAHRE EUROPÄISCHER KOORDINIERUNG	3
I.1 Grundpfeiler der Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten und der Europäischen Kommission – Absichts- und Unterstützungserklärungen	3
I.2 Einige bedeutende Fortschritte der letzten vier Jahre.....	4
Hauptbahnhof Straßburg–Brücke Kehl–Appenweier.....	4
München–Mühldorf–Freilassing–Salzburg	4
Wien–Bratislava	5
Paris–Baudrecourt–Vendenheim	5
Stuttgart–Ulm	5
Augsburg–München	6
Salzburg–Wien	6
Weitere Strecken	6
II. AKTIVITÄTSJAHR 2008/2009	6
II.1 Fortschritte am Korridor.....	6
Hauptbahnhof Straßburg–Brücke Kehl–Appenweier.....	7
München–Mühldorf–Freilassing–Salzburg	7
Wien–Bratislava	8
Baudrecourt–Vendenheim.....	8
Appenweier–Karlsruhe.....	9
Stuttgart–Ulm	9
Ulm–Augsburg	9
Augsburg–München	10
Salzburg–Linz.....	10
Linz–St. Pölten	10
St. Pölten–Wien.....	10
II.2 Weitere Tätigkeiten.....	10
II.3 Studie über Bau und Betrieb europäischer Eisenbahn-Korridore	11
II.4 Interoperabilität	11
III. SCHLUSSFOLGERUNGEN UND EMPFEHLUNGEN.....	12
ANNEXE I	14
ANNEXE II.....	16
ANNEXE III.....	19

I. ZUKUNFTSTRÄCHTIGE FORTSCHRITTE DES TEN-V VORRANGIGEN VORHABENS NR. 17 ZWISCHEN 2005–2009 - EIN RÜCKBLICK AUF VIER JAHRE EUROPÄISCHER KOORDINIERUNG

I.1 Grundpfeiler der Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten und der Europäischen Kommission – Absichts- und Unterstützungserklärungen

Die Umsetzung der Transeuropäischen Verkehrspolitik wird nicht nur durch fehlende Finanzmittel behindert, sondern darüber hinaus durch Koordinationsprobleme zwischen den Mitgliedstaaten bei Fragen der Terminplanung, der Mittelverteilung oder der allgemeinen Planung. Um die Koordinierung zu verbessern, darf die Kommission gemäß den veränderten gemeinschaftlichen Leitlinien¹ laut Artikel 17a europäische Koordinatoren für einzelne vorrangige Projekte benennen: „Der Europäische Koordinator fördert in Zusammenarbeit mit den beteiligten Mitgliedstaaten die Anwendung gemeinsamer Projektbewertungsverfahren und berät gegebenenfalls die Projektträger in Bezug auf das Finanzierungssystem der Vorhaben; konsultiert mit den beteiligten Mitgliedstaaten die regionalen und kommunalen Behörden, die Betreiber, die Nutzer sowie die Vertreter der Zivilgesellschaft, um mehr Informationen über den Bedarf an Verkehrsdiensten, die Möglichkeiten für die Finanzierung von Investitionen und die Art der Dienste einzuholen, die bereitzustellen sind, damit der Zugang zu den Finanzierungsquellen erleichtert wird.“

Auf Anfrage des damaligen Vize-Präsidenten, Herrn Jacques Barrot, hat Prof. Péter Balázs diese Tätigkeit im Jahre 2005 aufgenommen und ist seit vier Jahren der Europäische Koordinator des vorrangigen TEN-Vorhabens Nr. 17.

Während der Jahre 2005–2009 hat die Eisenbahnachse „Paris–Bratislava“ eine enorme Weiterentwicklung erlebt. Die wichtigsten Meilensteine einer erfolgreichen Koordinierung und damit einer zeitnahen Realisierung der Eisenbahnlinie wurden bereits im ersten Tätigkeitsjahr angelegt. Mit der Unterzeichnung der Absichtserklärung durch die vier Verkehrsminister Frankreichs, Deutschlands, Österreichs und der Slowakei am 9. Juni 2006 in Luxemburg einigten sich die Mitgliedstaaten auf die schnellstmögliche Fertigstellung der Eisenbahnachse „Paris–Bratislava“. Diese Realisierung setzt eine enge Zusammenarbeit zwischen den vier Ländern voraus, die in dieser Absichtserklärung ebenfalls festgelegt wurde. Wenige Tage später, am 14. Juni 2006, wurde eine Unterstützungserklärung von Behörden, Institutionen und Organisationen unterzeichnet, die sich offiziell zur Förderung des Ausbaus der Eisenbahnachse 17 verpflichtet haben. Zu diesen Unterzeichnern zählen heute mehr als 100 regionale Behörden und andere Beteiligte, wie Industrie- und Handelskammern, Eisenbahngesellschaften, Industriebetriebe, Universitäten und andere Körperschaften.

Ein weiterer bedeutender Höhepunkt der Koordinatortätigkeit war die Unterzeichnung dreier bilateraler Abkommen zwischen den betroffenen Mitgliedstaaten, und zwar am 14. März 2006 zwischen Frankreich und Deutschland über den Bau der Brücke zwischen Straßburg und Kehl, am 10. Juli 2007 zwischen Deutschland und Österreich bezüglich der grenzüberschreitenden Strecke „Freilassing–Salzburg“ sowie am 11. Juli 2007 zwischen der Slowakei und Österreich in Hinblick auf den grenzüberschreitenden Abschnitt „Wien–Bratislava“. Diese bilateralen Abkommen sichern den erfolgreichen

¹ Entscheidung Nr. 884/2004/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 zur Änderung der Entscheidung Nr. 1692/96/EG über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Netzes.

und schnellstmöglichen Ausbau der grenzüberschreitenden Strecken entlang der Eisenbahnlinie „Paris–Bratislava“.

I.2 Einige bedeutende Fortschritte der letzten vier Jahre

Während seines vierjährigen Mandats hat sich der Koordinator einen Überblick in Bezug auf die Entwicklungen an der gesamten Eisenbahnlinie „Paris–Bratislava“ verschaffen können. Diese übergreifenden Kenntnisse ermöglichten ihm, sich an der Weiterentwicklung der Eisenbahnachse aktiv zu beteiligen. Dabei hat er nicht nur die nationale und regionale Politik mobilisiert, sondern darüber hinaus mit den Eisenbahngesellschaften, Vertretern der Industrie, der Wissenschaft und Bildung eng zusammengearbeitet. Diese engagierte Tätigkeit hat zu fruchtbaren Ergebnissen geführt, sowohl in Hinsicht auf die grenzüberschreitenden Strecken als auch was die Beseitigung von Engpässen betrifft.

Der Koordinator hat während seiner Tätigkeit immer wieder hervorgehoben, dass die grenzüberschreitenden Abschnitte die Kernpunkte der Eisenbahnlinie „Paris–Bratislava“ darstellen. Die Verbindung nationaler Eisenbahnnetze ist die unerlässliche Voraussetzung für ein trans-europäisches Eisenbahnsystem. Über die geeignete technische Lösung der Verbindung trifft der jeweilige Mitgliedstaat die Entscheidungen, die mit der europäischen Rechtsetzung im Einklang stehen müssen.

Neben der Verwirklichung des reibungslosen grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs hat sich der Koordinator nachdrücklich für die Anbindung der Flughäfen eingesetzt, wodurch die Intermodalität des Trans-Europäischen Verkehrsnetzes optimiert werden soll.

Darüber hinaus stellt die Beseitigung von Engpässen eine wichtige Priorität dar.

Hauptbahnhof Straßburg–Brücke Kehl–Appenweier

Am 14. März 2006 wurde ein bilaterales Abkommen zwischen Frankreich und Deutschland hinsichtlich des grenzüberschreitenden Abschnitts „Straßburg–Kehl–Appenweier“ unterzeichnet. Seitdem wurde dieses Abkommen durch die beiden Mitgliedstaaten ratifiziert, die Vorbereitungen sind vorangeschritten, und die Arbeiten an der Brücke Kehl wurden im März 2008 begonnen. Die Feierlichkeiten zum offiziellen Baubeginn fanden am 8. Juli 2008 statt. Diese neue Brücke wird mit einer Geschwindigkeit von 160 km/h befahrbar sein und im Hinblick auf neue internationale und regionale Verkehrsdienste zusätzliche Kapazitäten bieten. Auch die Rheinschifffahrt wird durch diese Brücke einfacher gestaltet. Die Arbeiten gehen zügig voran, die Fertigstellung der Rheinbrücke ist bis Dezember 2010 zu erwarten.

München–Mühldorf–Freilassing–Salzburg

Zu dem am 10. Juli 2007 zwischen dem deutschen Verkehrsminister, Herrn Tiefensee, und dem österreichischen Verkehrsminister, Herrn Faymann, unterzeichneten bilateralen Abkommen sind konkrete Folgemaßnahmen zu verzeichnen. Auf österreichischer Seite wird die Strecke dreigleisig ausgebaut; der Neubau der Salzachbrücke konnte bereits Ende 2008 abgeschlossen werden. Ein wesentlicher Teil dieser Strecke geht Ende 2009 in Betrieb. Der österreichische Teilabschnitt soll im Jahr 2013 eröffnet werden. Für den Ausbau der deutschen Seite ist eine detaillierte Analyse erstellt worden, nach der der deutsche Teilabschnitt in seiner Gesamtheit betrachtet werden muss. Dieser Gesamtansatz kam im Mitfinanzierungsantrag der deutschen Behörden im Rahmen des Jahresprogramms 2009 zur Anwendung: Deutschland hat einen EU-Zuschuss in Höhe von 8,04 Millionen Euro für die Erstellung der Vorbereitungsstudie bezüglich der

Elektrifizierung der Strecke „München–Freilassing“ erhalten. Unter anderem beinhaltet diese Studie die Erstellung eines groben Terminplans für die Bauausführung dieses Abschnitts.

Wien–Bratislava

Dieser grenzüberschreitenden Strecke soll besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden. Hier kreuzen sich vier Verkehrsträger und fünf vorrangige Vorhaben: die Eisenbahnlinie von Paris nach Bratislava, die Eisenbahnachse von Nürnberg/Dresden bis Athen/Sofia und die von Wien/Bratislava nach Gdansk, ferner die Autobahnachse von Wien/Bratislava nach Gdansk sowie die Binnenwasserstraße „Rhein/Maas–Main–Donau“. Hinzu kommen noch die Flughäfen Wien und Bratislava, deren Anbindung an die Eisenbahnachse 17 geplant ist. Dieser intermodale Verkehrsknoten verfügt über eine einzigartige geographische Lage und ein gewaltiges Potenzial, und die Verwirklichung des Projekts wird zur Stabilisierung des Personen- und Gütertransports von 4 Verkehrsträgern und zur nachhaltigen Wirtschaftsentwicklung ganz Europas maßgeblich beitragen. € 129,85 Millionen aus dem TEN-Haushalt und weitere Finanzmitteln aus den Regionalfonds wurden für den grenzüberschreitenden Abschnitt „Wien–Bratislava“ bewilligt: Diese Daten belegen eindrucksvoll, welche herausragende Bedeutung dem Ausbau dieser Ost-West-Achse für Europa beigemessen wird.

Das bilaterale Abkommen zwischen Österreich und der Slowakei bezieht sich auf die Realisierung einer Verbindung „Wien–Bratislava“, die vom neuen Zentralbahnhof Wien ausgehen und über Schwechat, den Flughafen von Wien, Petržalka sowie die Bahnhöfe Filiálka und Predmestie verlaufen soll. Eine Anbindung an den Flughafen Bratislava ist ebenfalls vorgesehen.

Paris–Baudrecourt–Vendenheim

Im Rahmen der offiziellen Einweihung der Strecke „Paris–Baudrecourt“ im Juni 2007 verkehrte der erste Zug zwischen Paris und Stuttgart. Diesem Ereignis waren 5 Jahre Bauarbeiten vorausgegangen mit einer Bezuschussung seitens der EU in Höhe von insgesamt € 241 Millionen. Der erste Bauabschnitt der *LGV-Est* in Frankreich umfasst 300 Kilometer, die für 350 km/h ausgelegt sind.

Die letzten 100 km zwischen Baudrecourt und Vendenheim in der Nähe von Straßburg stellen den zweiten Bauabschnitt der Hochgeschwindigkeitsstrecke Ost dar, dessen Fertigstellung einen Zeitgewinn von einer halben Stunde auf dieser Trasse ermöglichen wird. Darüber hinaus werden durch das neue Teilstück zusätzliche Kapazitäten gewonnen, die derzeit fehlen.

Diese zweite Phase der *LGV-Est* steht kurz vor dem Auftakt der Arbeiten. Erhielte diese Strecke die notwendige politische und finanzielle Unterstützung, so könnte sie bis 2015 ausgebaut werden. Damit wäre der französische Teil der grenzüberschreitenden Strecke „Baudrecourt–Straßburg–Stuttgart“ vollkommen fertig gestellt.

Stuttgart–Ulm

Nachdem der Bund, die Deutsche Bahn AG, das Land Baden-Württemberg, die Stadt Stuttgart und die Region im Juli 2007 in einem *Memorandum of Understanding* den Bau von „Stuttgart 21“ vereinbart hatten, wurde allen Beteiligten klar, dass dieses Projekt in absehbarer Zeit realisiert würde. Die Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarung durch die o. g. Beteiligten folgte am 2. April 2009. Dieser historische Moment gab den entscheidenden Impuls zur Fertigstellung der Strecke; die ersten Arbeiten zwischen Stuttgart und Ulm wurden bereits durchgeführt. Die Höhe des TEN-Zuschusses vergegenwärtigt eindrucksvoll, welche Bedeutung Europa der Beseitigung dieses

Engpasses zuzusammenfassen: € 230 Millionen EU-Zuschüsse wurden für diesen Abschnitt in den letzten 10 Jahren aus dem TEN-V Budget zugewiesen.

Augsburg–München

Die Strecke wird 2010 fertig gestellt und für eine Geschwindigkeit von 230 km/h ausgelegt. Die besondere Bedeutung dieses Abschnitts wird auch durch die Mitfinanzierung seitens der Europäischen Kommission signalisiert, die während der Zeiträume 1994–1999 und 2000–2006 gewährt wurde.

Salzburg–Wien

Der österreichische Teil der Eisenbahnlinie „Paris–Bratislava“ verzeichnete beachtliche Fortschritte in den letzten Jahren. Die zwei bilateralen Abkommen (zwischen Österreich und Deutschland sowie Österreich und der Slowakei) haben dem Vorankommen der Arbeiten einen enormen politischen und finanziellen Anstoß verliehen. Die aufwendigsten Bautätigkeiten haben zwischen Linz und St. Pölten stattgefunden. Der viergleisige Ausbau der Strecke „Ybbs–Amstetten“, die bald mit einer Höchstgeschwindigkeit von bis zu 250 km/h (statt derzeit 160 km/h) befahren werden kann, bildet einen Lückenschluss im westlichen Teil des Landes. Zwei besonders wichtige Tunneldurchstiche in Wien und schnell voranschreitende Arbeiten an Tunneln zwischen St. Pölten und Wien sprechen für sich selbst: die Arbeiten laufen hier auf Hochtouren.

Weitere Strecken

An weiteren Streckenabschnitten sind ebenfalls Weiterentwicklungen zu verzeichnen, insbesondere werden vorbereitende Studien unternommen.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die Eisenbahnverbindung „Paris–Straßburg–Stuttgart–Wien–Bratislava“ ein rasch voranschreitendes, realistisches Projekt darstellt, dessen zügige Fertigstellung – dank der aktiven Zusammenarbeit und Investitionen der Mitgliedstaaten – in erreichbare Nähe gerückt ist. Bezeichnend ist, dass im Rahmen der mehrjährigen TEN-V Programme 2007–2013 für dieses vorrangige Vorhaben € 438,35 Millionen bereitgestellt worden sind.

II. AKTIVITÄTSJAHR 2008/2009

II.1 Fortschritte am Korridor

Im Aktivitätsjahr 2008–2009 haben die beteiligten vier Mitgliedstaaten Frankreich, Deutschland, Österreich und die Slowakei weitere große Anstrengungen bezüglich der Realisierung dieses Vorhabens unternommen. Die laufenden vorbereitenden Arbeiten zwischen Baudrecourt und Vendenheim, der offizielle Baubeginn der Kehler Brücke im Juli 2008, die Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarung „Stuttgart 21“ und der „Twin-City-Erklärung“ sowie der Durchbruch des Lainzer Tunnels und des Wienerwald Tunnels sind Beispiele, die zeigen, welche Anstrengungen mittels hoher Investitionen unternommen werden. Diese Ergebnisse entlang der Eisenbahnachse übermitteln uns das Bild eines konkreten Projektes, das – abgesehen von einzelnen Streckenabschnitten – bis 2015 fertig gestellt werden kann.

Dies gestattet die Schlussfolgerung, dass die Mitgliedstaaten im Anschluss an die von den Verkehrsministern Frankreichs, Deutschlands, Österreichs und der Slowakei am 9. Juni 2006 in Luxemburg unterzeichnete Absichtserklärung (Anhang I) konkrete Schritte unternehmen. Die Analyse in diesem Tätigkeitsbericht zeigt außerdem, dass die erzielten Erfolge nicht zuletzt auf der direkten Einbeziehung der von der Verbindung „Paris–Straßburg–Stuttgart–Wien–Bratislava“ betroffenen Gebietskörperschaften und

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

Während dieses Tätigkeitsjahrs (2008–2009) war der Koordinator bei wichtigen Phasen von Arbeiten zu Streckenbesichtigungen anwesend und hat an Konferenzen sowie an zahlreichen Zusammenkünften teilgenommen. Er hat auch mit allen Beteiligten dieses vorrangigen Vorhabens einen regelmäßigen Briefwechsel geführt, um die Entwicklungen genau verfolgen und seinen Standpunkt übermitteln zu können.

In der Mitte des Aktivitätsjahres, im Februar 2009, hatte der Koordinator Gelegenheit, mit allen vier Verkehrsministern der betroffenen Mitgliedstaaten ein Gespräch zu führen. Er hat dabei Einblick in den aktuellen Projektstand sowie die geplanten Aktionen in den einzelnen Mitgliedstaaten gewinnen können. Die vier Minister haben eine positive Stellungnahme über die laufenden Arbeiten entlang der Eisenbahnachse abgegeben. Diese Gespräche haben den Koordinator dazu veranlasst, einen Zwischentätigkeitsbericht über die Entwicklungen entlang der Eisenbahnachse fertig zu stellen und bei einem persönlichen Gespräch Herrn Vize-Präsidenten Tajani zu überreichen.

Hauptbahnhof Straßburg–Brücke Kehl–Appenweier

Seit dem offiziellen Baubeginn, dem 8. Juli 2008, gehen die Arbeiten an der Rheinbrücke zügig voran, ihre Fertigstellung ist bis Dezember 2010 zu erwarten. Die Anschlussstrecke zur Rheinbrücke auf französischer Seite ist ebenfalls im Bau. Dass diese Brücke zu einem Symbol der Versöhnung und der internationalen Zusammenarbeit geworden ist, wird unter anderem dadurch signalisiert, dass dieser Ort zum Schauplatz des diesjährigen NATO-Gipfeltreffens gewählt wurde.

Für die Strecke hinter der Rheinbrücke bis zur Westseite Bahnhof Kehl liegen bereits die Planungen vor, für den restlichen Abschnitt bis Appenweier haben die Planungsarbeiten noch nicht angefangen. Vor diesem Hintergrund sind derzeit noch keine Angaben zur technischen Ausführung der so genannten „Karlsruher Kurve“ möglich.

München–Mühldorf–Freilassing–Salzburg

Die Bundesrepublik Deutschland hat im Rahmen des TEN-V Jahresprogramms 2008 einen Mitfinanzierungsantrag für die deutsche Strecke des grenzüberschreitenden Abschnitts eingereicht. Dieser Antrag ist von der Europäischen Kommission positiv beurteilt worden, und Deutschland ist ein Zuschuss in Höhe von € 8,04 Millionen zur Erstellung einer Vorplanung für die Elektrifizierung gewährt worden. Dieses Ereignis ist nicht nur deswegen besonders erfreulich, weil der deutsche Abschnitt dieser grenzüberschreitenden Strecke im Mitfinanzierungsantrag in seiner Gesamtheit behandelt wird, sondern da darüber hinaus am Ende dieser Studie auch ein grober Terminplan für die Bauausführung dieses Abschnitts mitgeliefert wird. Das Teilstück vom Bahnhof Freilassing mit Grenzbrücke Saalach ist bereits in der Planungsphase. Auf österreichischem Gebiet mit Salzachbrücke laufen die Bauarbeiten, geplante Inbetriebnahme des gesamten Abschnittes ist 2013.

Während des Besuchs im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat Herr Bundesminister Tiefensee im Februar 2009 darauf hingewiesen, dass die Überarbeitung des Bedarfsplans zum bundesweiten Ausbau des deutschen

Schienenwegenetzes zurzeit durchgeführt wird. Erst nächstes Jahr werden konkrete Ergebnisse über die Strecke „München–Mühlendorf–Freilassing“ vorliegen.

Des weiteren besuchte der Koordinator den bayerischen Wirtschafts- und Verkehrsminister, Herrn Martin Zeil. Herr Zeil hat seine feste Absicht bekundet, alle Anstrengungen zu unternehmen, damit der deutsche Teil dieser grenzüberschreitenden Strecke so schnell wie möglich fertig gestellt wird. Jedoch erscheint es nicht realistisch, dass der Abschnitt „München–Tüßling“ vor 2015 gebaut wird. Der Ausbau der Strecke von Tüßling bis zur österreichischen Grenze kann zurzeit noch nicht terminiert werden, solange die o. g. Vorbereitungsstudie noch aussteht.

Wien–Bratislava

Während des mehrjährigen Programmplanungszeitraums 2007–2013 sind € 129,85 Mio. für diesen Abschnitt zugeteilt worden. Hiervon werden die Arbeiten am Infrastrukturanteil des neuen Zentralbahnhofs Wien und die Strecke bis zur slowakischen Grenze mitfinanziert. Die Arbeiten auf österreichischer Seite haben bereits 2007 begonnen und gehen plangemäß voran. Die Übergabe des neuen Hauptbahnhofs ist für 2013 geplant; die österreichische Strecke dieses grenzüberschreitenden Abschnitts wird spätestens 2015 in Betrieb genommen.

Dank dieser Maßnahmen wird sich nicht nur die Anbindung zwischen den Städten Wien und Bratislava weiterentwickeln. Darüber hinaus wird das Projekt bessere Verbindungen zwischen alten und neuen Mitgliedstaaten nach sich ziehen, die von dieser Linie aufgrund der beträchtlichen Zeitersparnis profitieren werden. Es sei nur an die Zeiteinsparung von 40 Minuten erinnert, die durch den Bau des Lainzer Tunnels und des neuen Zentralbahnhofs Wien zukünftig ermöglicht wird. Am 25. Mai 2009 fand der feierliche Durchschlag des Lainzer Tunnels statt.

Das Gesamtprojekt „Spange Götzendorf“ umfasst eine Eisenbahnverbindung zwischen dem Flughafen Wien und der Ostbahn im Bereich Götzendorf. Die Einreichung zur UVP erfolgte im Dezember 2008. Ein Baubeginn erscheint 2011/12 möglich, wodurch eine Fertigstellung 2014/2015 realistisch wäre.

Der Koordinator hat im Rahmen der zweitägigen Generalversammlung der Initiative „Magistrale für Europa“ zum wiederholten Male seine Meinung bekräftigt, dass der grenzüberschreitenden Strecke „Wien–Bratislava“ ganz besonderes Interesse entgegengebracht werden muss. Dieser intermodale Verkehrsknoten, wo sich fünf vorrangige TEN Vorhaben kreuzen, verfügt durch seine einzigartige geographische Lage über ein gewaltiges Wirtschaftspotenzial. Zum feierlichen Ausklang der Generalversammlung haben die hohen Vertreter der beiden Städte sowie der Vorsitzende der Initiative die „Twin-City-Erklärung“ unterzeichnet, in der die Unterzeichneten ihren Willen bekräftigten, eine enge Koordination zwischen allen Entscheidungsträgern zu fördern, um die schnellstmögliche Realisierung dieses Projekts zu befördern, die Bahnhöfe und ihr Umfeld aufzuwerten, die Verknüpfung der internationalen und nationalen Verkehre mit den lokalen bzw. regionalen Verkehren zu gewährleisten und den Zugang zur Bahnachse „Paris–Bratislava/Budapest“ zu optimieren. Im Rahmen der zweitägigen Veranstaltung hatte der Koordinator Gelegenheit, die Strecke zwischen Wien Flughafen und Wien Südbahnhof zu besichtigen.

Baudrecourt–Vendenheim

Die Planungen für diese Strecke laufen bereits, die Arbeiten könnten im Jahr 2010 begonnen werden.

Appenweier–Karlsruhe

Der Bau des Rastatter Bahntunnels scheint dank der finanziellen Unterstützung im Rahmen des Konjunkturpakets II der Bundesregierung umsetzbar zu sein. Allerdings muss zunächst die zehn Jahre alte Planung für den Tunnel – wegen kürzlich in Kraft getretener Sicherheitsvorschriften in Tunneln – überarbeitet werden. Der Baubeginn ist für das Jahr 2011 geplant. Auf der Strecke „Rastatt–Karlsruhe“ werden Infrastrukturmodernisierungsarbeiten im Jahr 2009 durchgeführt (Erneuerung von Schienen, Weichen, Schwellen, Schotter und Oberleitungen, Beseitigung mehrerer Bahnübergänge sowie die Errichtung von Lärmschutzwänden).

Stuttgart–Ulm

Die ersten Arbeiten am wesentlichen Engpass der Eisenbahnachse, zwischen Stuttgart und Ulm, haben dieses Jahr begonnen; der Beginn der Arbeiten an den großen Tunneln ist für das Jahr 2010 vorgesehen. Die Voraussetzung dafür war unter anderem die Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarung „Stuttgart 21“. Nach mehr als 15 Jahren Vorbereitung haben der Bund, das Land und die Deutsche Bahn AG ihre Unterschriften unter dieses Abkommen am 2. April 2009 gesetzt. Der Europäische Koordinator hat den Weg zu diesem außerordentlich wichtigen Ereignis seit seiner Tätigkeitsaufnahme begleitet und einen Konsensus aller Parteien gefordert.

Im November 2008 hat der Koordinator an der Arbeitskreissitzung der Initiative „Magistrale für Europa“ in Ulm teilgenommen, wo der aktuelle Stand der *SMA-Studie* (hierzu mehr im nächsten Kapitel) vorgestellt wurde. Anschließend hat er zur Information der Einwohner im Einzugsgebiet Ulms eine Präsentation über das vorrangige Vorhaben Nr. 17 im Stadthaus abgehalten. Diese Abendveranstaltung wurde im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit der Stadt Ulm „Innenstadtforum City-Bahnhof“ organisiert.

Im Februar besuchte der Koordinator Vorstandsmitglieder der Deutschen Bahn und Herrn Bundesminister Tiefensee, um aktuelle Fragen zur Eisenbahnlinie „Paris–Bratislava“ zu klären. Die Hauptthemen waren die – damals noch nicht unterzeichnete – Finanzierungsvereinbarung „Stuttgart 21“ und die Strecke „München–Mühldorf–Freilassing“. Die Gespräche verliefen erfolgreich und waren sehr aufschlussreich. Sowohl die Deutsche Bahn als auch der Verkehrsminister zeigten Bereitschaft, die genannten Angelegenheiten schnellstmöglich einer Lösung zuzuführen.

Im April erhielt der Koordinator eine Einladung zur Fachtagung der Initiative „Magistrale für Europa“ und der Landeshauptstadt Stuttgart, wo er den Anwesenden einen Überblick über die aktuelle Lage der Eisenbahnlinie vermittelte.

Ulm–Augsburg

Der Abschnitt „Neu-Ulm–Augsburg“ muss noch Gegenstand detaillierterer Erörterungen sein, die bisher noch nicht aufgenommen wurden. Dazu bestand noch keine Notwendigkeit, solange eine Entscheidung bezüglich des Abschnitts „Stuttgart–Ulm“ noch ausstand. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt kann die Analyse begonnen werden, allerdings in dem Wissen, dass die vorhandene Infrastruktur dem Bedarf noch für lange Zeit gerecht werden könnte. Die Bemühungen seitens der bayerischen Staatsregierung bezüglich des Ausbaus der Strecke „Neu-Ulm–Augsburg“, einschließlich eines dritten Gleises westlich von Augsburg, waren dieses Jahr beachtlich. Die Finanzierung ist allerdings weiterhin ungelöst.

Für den Bahnhofsumbau Augsburg sollen die Planfeststellungsunterlagen bereits dieses Jahr erstellt und anschließend das Verfahren eingeleitet und durchgeführt werden. Der Baubeginn könnte in zwei bis drei Jahren erfolgen.

Augsburg–München

Der viergleisige Ausbau des Abschnitts „Augsburg–München“ kommt zügig voran und wurde für den Teil bis Mering im Jahr 2008 abgeschlossen, für den Abschnitt bis Olching wird dies im Jahr 2010 der Fall sein. Dann werden die Züge diesen Abschnitt dank der Trennung des Güter- und Regionalverkehrs vom (inter)nationalen Schnellverkehr mit einer Geschwindigkeit von 230 km pro Stunde befahren können.

Im November 2008 besuchte der Koordinator sämtliche Bauarbeiten auf dieser Trasse zwischen Olching und Augsburg sowie den Bahnhof in Mehring. Mit großer Freude hat er feststellen können, dass die Arbeiten rasch vorankommen und die Strecke bis Ende 2010 in Betrieb genommen werden kann.

Ebenfalls im Herbst 2008 hat der Koordinator dem Vorsitzenden der Flughafen München GmbH einen Besuch abgestattet und nutzte die Gelegenheit, die besondere Bedeutung der Anbindung des Münchener Flughafens an die Eisenbahnachse „Paris–Bratislava“ hervorzuheben und die Unverzichtbarkeit einer Konferenz der Flughäfen entlang dieser Eisenbahnlinie im Jahre 2010 herauszustellen.

Salzburg–Linz

Die Strecke „Salzburg–Linz“ besteht aus verschiedenen Abschnitten, die sich in unterschiedlichen Entwicklungsstadien befinden. Für die Verbindung „Salzburg–Attnang–Puchheim“ werden noch dieses Jahr die Ergebnisse für die Varianten der Hochleistungstrasse vorgestellt. Nach der Realisierung aller Baumaßnahmen auf der so genannten Westbahn im Jahre 2013 wird sich die Fahrzeit zwischen Salzburg und Wien um eine Stunde von derzeit 3 Stunden 20 Minuten auf 2 Stunden 20 Minuten verkürzen. Außerdem wurde am 07.11.2008 der erste Spatenstich für den neuen Hauptbahnhof Salzburg gemacht.

Linz–St. Pölten

Die signifikantesten Arbeiten wurden in den letzten Jahren zwischen Linz und St. Pölten durchgeführt. Dieser Abschnitt steht kurz vor seiner Fertigstellung; der viergleisige Ausbau auf der gesamten Länge bedeutet eine wesentliche Erhöhung der Kapazitäten als auch der gefahrenen Geschwindigkeit auf 200 km/h. Die Arbeiten auf der Strecke „Ybbs–Amstetten“ laufen auf Hochtouren; mit der Fertigstellung ist im Jahre 2012 zu rechnen. Essenziell ist darüber hinaus der Weiterbau der Güterzugumfahrung St. Pölten, der dieses Jahr nach dem Baustopp im Jahr 2002 wieder aufgenommen werden kann. Diese Teilstrecke der Eisenbahnachse wird mit einer erheblichen Summe aus dem nationalen Konjunkturpaket Österreichs unterstützt.

St. Pölten–Wien

Keine andere Strecke feierte so viele Tunneldurchschläge in den vergangenen Jahren wie die zwischen Sankt Pölten und Wien. Nach dem Tunneldurchschlag für den Wienerwaldtunnel im September 2007, den Stierschweiffeldtunnel im April 2007 und den Reiserbergtunnel im Februar 2008 wurde der Tunneldurchschlag für den Lainzer Tunnel am 25. Mai 2009 feierlich begangen.

II.2 Weitere Tätigkeiten

Zunächst sind die Aktivitäten der Vereinigung Initiative „Magistrale für Europa“ herauszustellen, die alle Regionen und Städte sowie Industrie- und Handelskammern entlang der Strecke „Paris–Bratislava“ zusammenführt. Diese Interessengemeinschaft unter Vorsitz des Karlsruher Bürgermeisters, Herrn Fenrich, hat in der Vergangenheit bereits Studien durchgeführt, welche zur Unterstützung eines wirtschaftlichen Konzepts für das betreffende Vorhaben beitragen. Sie verfügt über einen ständigen Arbeitskreis,

der vier- bis fünfmal jährlich zusammentritt und einen regelmäßigen Austausch über die jüngsten Entwicklungen im Zusammenhang mit dem Vorhaben ermöglicht. Diese Zusammenkünfte fanden in München, Ulm, Wien/Bratislava, Stuttgart und zuletzt in Straßburg statt.

Gemeinsam mit KLOK, einem Planungsbüro, sowie den Industrie- und Handelskammern hat die Initiative „Magistrale für Europa“ auch Studien über die Nutzung dieser Eisenbahnverbindung durch den Güterverkehr vertieft. Diese Arbeiten werden mittels einer Analyse der logistischen Organisation, insbesondere der Terminals, verfolgt. Die Studien und Arbeiten der Initiative werden konkrete Ergebnisse erbringen, die herauszustellen sein werden.

Der Koordinator begrüßt die Aktivitäten der Initiative „Magistrale für Europa“ und bedankt sich bei ihr für ihr unermüdliches Engagement um den schnellstmöglichen Ausbau der Eisenbahnstrecke „Paris–Bratislava“.

Die *Association TGV Est européen* ist eine weitere Vereinigung, die sich sehr aktiv für das vorrangige Vorhaben Nr. 17 engagiert. In den vergangenen drei Tätigkeitsjahren des Koordinators stand der *Association TGV Est européen* die ehemalige Bürgermeisterin von Straßburg, Fabienne Keller, vor. Sie hat die Organisation zahlreicher Aktivitäten angestoßen, mit deren Hilfe Akteure aus den Bereichen Wirtschaft, Wissenschaft, Kultur und Tourismus im Umfeld des Vorhabens zusammengeführt wurden. Der Koordinator begrüßt die Aktivitäten der *Association TGV Est européen* und bedankt sich für das Engagement um den schnellstmöglichen Ausbau der Eisenbahnstrecke „Paris–Bratislava“.

II.3 Studie über Bau und Betrieb europäischer Eisenbahn-Korridore

Die Initiative „Magistrale für Europa“ hat im Jahr 2006 einen detaillierten Atlas veröffentlicht, der einen besonderen Schwerpunkt auf die Anbindung zwischen der neuen Linie „Paris–Bratislava“ und der regionalen und lokalen Versorgung legt. Auch dieses Jahr führte sie diese Aktivitäten durch die Lancierung einer anderen Studie in Zusammenarbeit mit der SMA und Partner AG in Zürich fort.

Diese Studie ist auf die Eisenbahnlinie „Paris–Bratislava“ ausgerichtet und untersucht u. a., wie die internationale Fahrplanabstimmung frühzeitig, also bereits parallel zur Bauplanung und Bauausführung, so gestaltet werden könnte, dass für den Endkunden aus den Investitionen ein maximaler Nutzen entsteht: ideale Fahrzeiten, gute Anschlüsse und häufige Verbindungen. Diese integrierte Planung von Fahrplan und Infrastruktur ist Voraussetzung für ein gut funktionierendes Eisenbahnnetz.

Drei Entwicklungen liefern die Grundlage für diese Untersuchungen: erstens die Schaffung eines europäischen, den freien Personenverkehr garantierenden Raumes; zweitens das Zusammenwachsen der Hochgeschwindigkeitsstrecken in Europa, und drittens die Liberalisierung des internationalen Eisenbahnpersonenverkehrs. Es ist deshalb notwendig, die Voraussetzungen organisatorischer Art, insbesondere die zeitlichen Vorläufe, zu untersuchen, damit sich grenzüberschreitender Hochgeschwindigkeitsverkehr auch tatsächlich entwickeln kann. Das vorrangige Vorhaben Nr. 17 ist ein gutes Beispiel, um diese Zusammenhänge aufzuzeigen.

Die Veröffentlichung dieser Studie wird im August 2009 erfolgen.

II.4 Interoperabilität

Auf dem europäischen Schienennetz behindern unterschiedliche technische Standards einen grenzüberschreitenden Bahnverkehr. Vor diesem Hintergrund ist es notwendig, gemeinsame Anstrengungen für die Harmonisierung dieser Systeme auf europäischer

Ebene zu unternehmen. Es galt zu vermeiden, dass in jedem Mitgliedstaat umfangreiche Mittel in die Entwicklung, Erprobung und Validierung von Systemen investiert werden, die inkompatibel sind, aber ähnlichen Bedürfnissen entsprechen. Vor diesem Hintergrund hat die Europäische Kommission sich für die Bündelung der unterschiedlichen nationalen Forschungsprojekte eingesetzt und ein europäisches, wirtschaftliches Großvorhaben, ERTMS (European Rail Traffic Management System), entwickelt. Die Vereinheitlichung der zahlreichen, derzeit nebeneinander bestehenden Signalgebungssysteme soll mehrere Vorteile bieten, nämlich die Wettbewerbsfähigkeit und Dynamik des Eisenbahnsektors zu steigern, die Integration der Märkte des Schienengüter- und Schienenpersonenverkehrs zu unterstützen, dem europäischen Markt der Eisenbahnausrüstungen Impulse zu geben, die Kosten zu senken und die Qualität des Eisenbahnverkehrs zu verbessern. Das ERTMS steht daher mit der Lissabonstrategie vollends im Einklang.

Die ERTMS-Ausrüstung der bereits betrieblichen Strecke zwischen Paris und Baudrecourt soll noch in diesem Jahr abgeschlossen sein. Die restlichen 100 km auf französischem Gebiet werden bis zu ihrer Inbetriebnahme, also bis spätestens 2015, mit ERTMS ausgebaut sein.

Auf deutschem Gebiet wird die Strecke von Appenweier bis Karlsruhe, als gemeinsamer Teil mit dem vorrangigen Vorhaben Nr. 24, laut Absichtserklärung für den ERTMS-Korridor "A" bis 2015 ausgerüstet sein. Zwischen Stuttgart und Ulm ist es vorgesehen, den Abschnitt bis zur Fertigstellung der Aus- und Neubaustrecke (bis spätestens 2020) auszurüsten. Auf dem restlichen Teil werden ebenfalls große Anstrengungen unternommen, um den Abschnitt in Deutschland durchgängig mit ERTMS zu versehen.

In Österreich wird die ERTMS-Ausrüstung auf der Eisenbahnachse „Paris–Bratislava“ bis 2012 abgeschlossen sein, in der Slowakei spätestens bis zur Inbetriebnahme der Strecke zwischen der slowakisch-österreichischen Grenze bis Bratislava, das heißt bis voraussichtlich 2020.

III. SCHLUSSFOLGERUNGEN UND EMPFEHLUNGEN

Bei dem vorrangigen Vorhaben Nr. 17, „Paris–Straßburg–Stuttgart–Wien–Bratislava“, werden gute Fortschritte erzielt. Wichtige Abschnitte wurden in Betrieb genommen: Paris–Baudrecourt, Appenweier–Karlsruhe–Stuttgart (ausgenommen Rastatt), Linz–St. Pölten (ausgenommen einige Abschnitte bei Asten und Ybbs). Wichtige Strecken werden bis zum Jahr 2013, dem Ende der derzeitigen finanziellen Vorausschau, fertig gestellt sein: Straßburg–Kehl–Appenweier, Augsburg–München, Linz–St. Pölten–Wien; weitere Vorhaben werden Ende 2013 weit fortgeschritten sein, insbesondere Baudrecourt–Vendenheim und Wien–Bratislava. Beim Engpass „Stuttgart–Ulm“, dem diffizilsten Abschnitt der gesamten Strecke, ist ein beachtlicher Fortschritt durch die Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarung zu verzeichnen; die Fertigstellung wird im Jahr 2020 erfolgen.

Somit besteht die Möglichkeit, das vorrangige Vorhaben auf relativ kurze Sicht zu realisieren. Es erschließt Regionen mit erheblichem wirtschaftlichen Gewicht, verbindet zahlreiche große Städte und gewährt dadurch fast 32 Millionen Bürgern unmittelbaren Zugang.

Allerdings ist sehr deutlich darauf hinzuweisen, dass es nach wie vor Probleme gibt, die in den kommenden Jahren zu lösen sein werden. Daher empfiehlt der Koordinator, die nötigen Vorbereitungen für die schnellstmögliche Fertigstellung einiger Abschnitte zu bewältigen sowie weitere verkehrspolitische Aspekte in Betracht zu ziehen:

- Die Sicherstellung der Kontinuität der Vorbereitungen und der anschließenden Arbeiten am zweiten Bauabschnitt des *TGV Est européen* (TGV Ost). Seine Fertigstellung würde auf dieser Strecke einen Zeitgewinn von einer halben Stunde ermöglichen.
- Die Klärung der Vorgehensweise für den Abschnitt „München–Salzburg“, indem alle Beteiligten zusammengeführt werden, um die Finanzierung und die Phasen der Realisierung dieser Strecke zu klären.
- Intermodalität: In Anbetracht der zahlreichen Flughäfen entlang dieser Eisenbahnstrecke empfiehlt der Koordinator die Anbindung aller Luftterminals. Um dieses Ziel koordiniert durchführen zu können, rät er zur Organisation einer Flughafenkonferenz im nächsten Jahr.
- Diese Intermodalität ist auch für den Güterverkehr von entscheidender Bedeutung: Vertieft werden könnten die Aspekte Logistik, Terminals usw. In diesem Kontext ist zu erwähnen, dass das vorrangige Vorhaben Nr. 17 über eine Reihe von Terminals entlang nahe liegender Wasserstraßen verfügt. Daher empfiehlt der Koordinator die Weiterverwendung der Ergebnisse der *KLOK-Studie*.
- Der Koordinator empfiehlt die Weiterverwendung der Ergebnisse der *SMA-Studie* zum Nutzen des vorrangigen TEN Vorhabens Nr. 17. Mit deren Hilfe könnte die Frage der Erstellung von auf europäischer Ebene harmonisierten Fahrplänen beantwortet werden.
- Der Koordinator empfiehlt die durchgängige Ausrüstung der Eisenbahnlinie mit ERTMS, um die Interoperabilität entlang der Achse „Paris-Bratislava“ zu gewährleisten.

DÉCLARATION D'INTENTION

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

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

9 juin 2006

Luxembourg

Les Ministres,

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

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

Demandent à cette fin:

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

Affirment par la présente:

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

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

Dominique PERBEN, Ministres des transports, République Française

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

Pavol 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).



ANNEXE III



