



ANNUAL REPORT

2006 – 2007

PÉTER BALÁZS

European Coordinator

PRIORITY PROJECT No. 17

“Rail link

Paris-Strasbourg-Stuttgart-Vienna-Bratislava”

Brussels

19 July 2007

The points of view expressed in this report are those of the European Coordinator and do not constitute a commitment representing the official position of the European Commission

The drafting of this report was completed on 19 July 2007

TABLE OF CONTENTS

Summary

1. CROSS-BORDER SECTIONS -----	4
1.1 Strasbourg Central Station – Kehl Bridge – Appenweier -----	4
1.2 Munich-Mühldorf-Freilassing-Salzburg -----	5
1.3 Vienna-Bratislava -----	6
2. BOTTLENECKS-----	7
2.1 Baudrecourt-Vendenheim-----	7
2.2 Stuttgart-Ulm -----	7
2.3 St. Pölten-Vienna-----	8
3. TIMETABLE AND FINANCE: PROJECTIONS -----	8
3.1 Timetable-----	8
3.2 Finance:-----	9
3.2.1 Sections to be co-financed-----	9
3.2.2 Specific observations on the proposed sections-----	9
3.2.3 Progress of the project-----	10
3.2.4 Budget for the trans-European transport network -----	10
4. OTHER ACTIVITIES 2006 – 2007-----	11
5. CONCLUSIONS AND RECOMMENDATIONS-----	12
Annex I:	Declaration by Ministers of Transport of 9 June 2006
Annex II:	Declaration of support of 14 June 2006
Annex III:	Analysis Munich-Mühldorf-Freilassing-Salzburg
Annex IV:	Analysis Stuttgart-Ulm
Annex V:	Table: timetable and cost projections
Annex VI:	Map PP 17, Paris Bratislava, sections to be co-financed

Summary

The 2006-2007 report offers a **positive statement** on the status and progress of the priority project “Paris-Strasbourg-Stuttgart-Vienna-Bratislava”.

First of all this year was marked by the opening of the eastern European high-speed rail line (15 March 2007), followed by the **commissioning of the eastern European TGV** [= high-speed train] (10 June). After one month of operation, one million people have already used this new infrastructure. The coordinator was on board the first scheduled TGV which now links Paris to Stuttgart in a time of three and a half hours.

This second year of intense activity has enabled **several major agreements to be signed**:

- a preliminary financing agreement for the second phase of the eastern European line, between Mr Perben, French Minister of Transport, the RFF [= French national railway network] and the regional authorities concerned;
- a bilateral treaty between the German Minister of Transport, Mr Tiefensee, and the Austrian Minister of Transport, Mr Faymann, governing the Munich-Salzburg cross-border section and in particular the bridge over the river Saalach;
- a bilateral treaty between the Slovakian Minister of Transport, Mr Važny, and the Austrian Minister of Transport Mr Faymann, covering the Vienna-Bratislava cross-border section;
- a financing agreement covering the Stuttgart-Ulm section, between Mr Tiefensee, German Minister of Transport, DB AG [= German national railways] and the regional authorities concerned.

In addition the coordinator attended the commencement of work (at Ampfing-Mühldorf and in Vienna), conferences (in particular in Munich and in Nancy) and drew up detailed analyses of specific sections (Stuttgart-Ulm, Munich-Salzburg). The coordinator also conducted correspondence with all the parties involved in this priority project in order to keep a close watch on developments and put his point of view across. It must be said that the second year of work has provided a positive follow-up to the first. The coordinator welcomes the involvement of all the parties, in particular the considerable efforts made by Member States, and primarily their Ministers of Transport.

The first report had already shown that this rail link was making real progress and might be very largely completed by the year **2015**. There were two series of commitments to back up this analysis:

- a declaration of intent adopted by the four Ministers of Transport – French, German, Austrian and Slovak – on 9 June 2006 in Luxembourg (Annex I);
- a declaration of support adopted by the regional authorities affected by the Paris-Strasbourg-Stuttgart-Vienna-Bratislava line, and by other players along that line, such as chambers of commerce, railway companies, representatives of industrial sectors, universities and even associations campaigning for the completion of this line (Annex II). The huge list of signatures to the declaration of support shows

very clearly that the construction of the whole Paris-Strasbourg-Stuttgart-Vienna-Bratislava line as quickly as possible is supported by a very strong political and economic will at local and regional level the whole length of the line.

In the first report, 2005-2006, of 13 September 2006, **six sections** were identified as essential:

- **three cross-border sections:**
 - Strasbourg-Kehl-Appenweier
 - Munich-Salzburg
 - Vienna-Bratislava

- **three bottlenecks:**
 - Baudrecourt-Vendenheim (Vosges)
 - Stuttgart-Ulm (Swabian Jura)
 - St. Pölten-Vienna (Wienerwald)

The 2005-2006 report also noted that for two of these six sections considerable progress had already been made. Thus a bilateral treaty had been signed on 14 March 2006 between France and Germany for the Strasbourg-Kehl-Appenweier cross-border section. In Austria work to overcome the St. Pölten-Vienna bottleneck is ongoing and making rapid progress.

In the year from 2006 to 2007 work has therefore concentrated on the other four sections identified in the first annual report. This 2006-2007 report briefly analyses the coordinator's work and in particular the progress made for each of these sections.

1. CROSS-BORDER SECTIONS

1.1 Strasbourg Central Station – Kehl Bridge – Appenweier

- On French territory this section is being financed under the heading of the first phase of the eastern European high-speed rail link. Financing for the section from Strasbourg Central Station to the Kehl Bridge is therefore guaranteed. On German territory this section is included in the infrastructure programme and should be operational by 2010.

- A bilateral treaty on the construction of a new bridge over the Rhine was signed on 14 March 2006 by the French and German Ministers of Transport. The plan is to build a twin track bridge under German project management. This bridge will allow speeds of 160 km/h and provide increased capacity, with a view to new international and regional services. It will also help to make navigation on the Rhine easier. The detailed studies were approved on 11 June 2007. Work on construction of the bridge is due to begin in spring 2008 and will be completed in 2010.

- Work is going on in Strasbourg Station to turn it into even more of an intermodal node. It will be fully completed in October 2007.

- The section between Strasbourg Station and the Kehl Bridge is to be upgraded between now and 2010 to allow trains to run at speeds of up to 160 km/h.

- The Keppel-Appenweier section is to be upgraded to allow commercial speeds of up to 200 km/h. Three level crossings are to be removed. The detailed studies have not yet been approved.
- Discussions and studies are in progress for the Appenweier bend, where this section joins the Basel-Karlsruhe line. To retain the present bend, which is narrow and levelled and hence demands limited speeds, would completely nullify the time saved on this section and restrict capacity (overpass to be built). The evolution of this project and consultations with all the parties involved deserve particular attention.

1.2 Munich-Mühldorf-Freilassing-Salzburg

- The coordinator has drawn up a detailed analysis, which in February 2007 was sent to all the parties involved. This analysis highlighted the fact that the section between Munich and Freilassing needed to be dealt with as a whole and that the work should not therefore be confined to part of the section, namely links between the city of Munich and the region of Mühldorf. The spin-offs from these investments for international trains would be very limited in the absence of an integrated approach, in particular the electrification of the line. In such a case community co-financing would have little effect on the Priority Project 17 itself. The integral approach seems now to have been adopted by the German authorities. The coordinator advocated that approach on several occasions, among others at the launch of the work in Ampfing on 19 April 2007. The whole section, including electrification, could be completed by 2015.
- This analysis provided the basis for a second document, agreed between all the authorities involved and made public at a conference held in Munich on 20 April 2007. The two documents are to be found in Annex III. The conference paid particular attention to the inter-connection of the priority projects 'Paris-Bratislava' and 'Berlin-Palermo'.
- The possibility of a direct connection with Munich Airport was analysed with the various parties affected (the Federal and regional authorities, DB AG, the city of Munich and Munich Airport). All parties supported a connection via the two sections comprising the 'Walpertskirchner Spange' [= 'Walpertskirchen link'] and 'Erdinger Ringschluss' [= 'Erdingen loop']. The coordinator welcomed the consensus, which is an important prerequisite for continuing work on connections to airports along the rail link with a view to developing modal transfers.
- The construction of a third track between Freilassing and Salzburg requires work on the bridge over the Saalach, a river which constitutes the border between Germany and Austria. To that end a bilateral treaty was signed by the German Minister of Transport, Mr Tiefensee, and the Austrian Minister of Transport, Mr Faymann, on 10 June 2007 in Vienna. That treaty will make it possible to instigate the necessary studies, including environmental impact analyses, for the construction of the bridge over the Saalach. Work on the third track from Salzburg Station is well under way.

1.3 Vienna-Bratislava

- On 11 July 2007 the Austrian Minister of Transport, Mr Faymann, and the Slovak Minister, Mr Važny, signed a bilateral treaty and a 'Letter of Intent' establishing the arrangements for cross-border cooperation for this section.
- The bilateral treaty deals with the establishment of a Vienna-Bratislava link, starting from the new central station in Vienna, which will link, via Schwechat, Vienna airport, Petržalka and the stations of Filiálka and Predmestie. There are also plans for a link to Bratislava airport. The work is to be carried out between 2007 and 2015.
- The 'letter of intent' provides for cooperation on the rail link between Vienna and Bratislava via Marchegg and Devinska Nová, which is expected to lead to the signing of a second bilateral treaty in October 2007.
- In Vienna the construction of the Lainzer Tunnel (11 km long) and a new central station will facilitate the establishment of one continuous railway line. At present the railway line ends at one main station ('Westbahnhof') and you have to use local transport to reach the other main stations ('Südbahnhof' and 'Ostbahnhof') in order to continue the journey. That stretch takes at least 40 minutes. Overcoming this bottleneck will considerably improve the attraction of the line and directly enhance modal transfers.
- The position of the European coordinator remains the same as that advocated in similar situations, such as in Stuttgart or Salzburg, among others. Any co-financing involving the Community cannot cover the construction of the station itself. At most the costs directly associated with the construction of the line itself could be jointly financed, in other words the railway track ('Schienenanteil'). The coordinator's task is to promote the building of a complete line between Paris and Bratislava. Bearing in mind the limited funds available in the Community budget for the development of a trans-European transport network, the stations and all other accompanying infrastructure have to be the responsibility of the local, regional or national authorities themselves.

2. BOTTLENECKS

2.1 Baudrecourt-Vendenheim

- On 24 January 2007, a preliminary financing agreement for the sum of €94 million was signed by Mr Perben, French Minister of Transport, the RFF and the local authorities concerned, in order to be able to undertake the preparatory work on the second phase of the eastern European high-speed rail line. This agreement was intended to clear the way for work to start on the second phase, between Baudrecourt in Lorraine and Vendenheim near Strasbourg in 2009. The work is due to be completed in 2013 and the service should be commissioned in 2014.
- The second phase will mean savings of half an hour over the stretch covered (about 100 km). In addition, the new line will provide capacity which is

currently lacking owing to the highly intensive use of the existing line where (inter)national trains, regional trains and freight trains all run together.

- The drafting of an agreement on financing for all the work of the second phase is a priority for the year 2007-2008.
- The first phase was commissioned on 10 June 2007. The time savings and the level of service have led one million passengers to use the line since the first month of operation, with very high occupancy levels. But it has to be said that the Germany-France links could be further developed. Direct links between the provincial towns either side of the border have been cut and could usefully be improved, either through direct services or through more indirect links involving more intense networking with regional trains.

2.2 Stuttgart-Ulm

- The coordinator has paid special attention to this bottleneck, which embodies the main topographical difficulties on the Paris-Bratislava line and puts up the average cost per kilometre of this section. He has drawn up a specific analysis of this section which is to be found in Annex IV.
- The analysis underlines the need to construct the Stuttgart-Ulm section as a single whole. It is useful to note that the name ‘Stuttgart 21’ can lead to confusion. It is usually used to designate the new central station project for Stuttgart, whilst it can also refer to the new section from the new underground transit station to the airport and to Wendlingen. ‘Stuttgart 21’ and ‘Wendlingen-Ulm’ together constitute a new high-speed line, involving the building of major tunnels which will overcome the two physical barriers formed by the ascent from the narrow valley in which Stuttgart is located to the plateau known as the “Filderebene” and as far as the “Schwäbische Alb”.
- This project, once it has been completed, will allow considerable time to be saved, new capacity to be created and will contribute to modal transfers thanks to the attraction of the new links. A new station will be built near the airport, thus also allowing better connections with other railway lines. International links will benefit from this new section but so will regional services.
- As with the new central station in Vienna, all local aspects, such as the renewal of the urban transport systems and the new station, are to be financed by local, regional and national authorities; the Community contribution will focus on the construction of the Paris-Bratislava line; the Stuttgart-Ulm section is part of that line and may be co-financed, but that does not include the local aspects.
- A financing agreement was concluded on 19 July, between Mr Tiefensee, German Minister of Transport, the DB AG and the local authorities involved. Under the terms of that agreement, the Stuttgart-Ulm section could be completed by 2019. Part of the work will be undertaken after 2013, under the next Financial Perspective.

2.3 St. Pölten-Vienna

- This section is making rapid progress. The civil engineering work for major parts of this section has already been completed. The tunnel under the Wienerwald is progressing rapidly, the two tunnels being due to break through at the beginning of September 2007. This bottleneck will thus be overcome, which will considerably increase the capacity of the line, increase speeds and save considerable time over this short distance, chiefly thanks to the tunnel under the Wienerwald massif. The section will be fully completed by 2013.

3. TIMETABLE AND FINANCE: PROJECTIONS

3.1 Timetable

The timetable for the different sections of the PP 17 has remained virtually unchanged in comparison with the forecasts set out in the first annual report. It should therefore be possible to complete most of the six sections identified by 2015. It is just the Stuttgart-Ulm section which cannot be completed until 2019 (cf. table in Annex V).

3.2 Financing

3.2.1 *Sections to be co-financed*

The coordinator recommends concentrating the community co-financing on the six sections identified in this report and the previous report. There is no doubt that other sections are also moving forward. However, with a view to concentrating community contributions in order to obtain leverage, it would be wise to avoid too wide a distribution which would have no noticeable effect.

As far as the three cross-border sections are concerned, bilateral treaties have been concluded. The coordinator notes that considerable progress has been made and recommends Community support for each of the three cross-border sections. That support should be substantial. Of the three cross-border sections, the Munich-Mühldorf-Freilassing-Salzburg section will be the most difficult to build and support for that section, provided it meets the criteria set out below, should be significant.

As regards the three bottlenecks, the coordinator notes that there has been real progress and therefore recommends Community co-financing. Of the three bottlenecks, the Stuttgart-Ulm section is the most difficult to build. Support for that section, provided it meets the criteria set out below, should be significant.

3.2.2 *Specific observations on the proposed sections*

For the proposed sections the coordinator would make the following observations:

- Strasbourg-Kehl-Appenweier: on 11 July 2007 detailed studies ('Planfeststellung') for the Kehl Bridge were finalised and the construction licence was issued. Work

can therefore start shortly. It will be necessary to wait and see what solution is to be adopted for the Appenweier bend. Also for the Rastatt stretch, because the solution has to take into account future capacity for the two priority projects which will intersect at this point (PP 17 and 24).

- Munich-Mühldorf-Freilassing-Salzburg: in the analysis annexed to this report, the coordinator has emphasised the need to adopt an integrated approach for this cross-border section, including the electrification of the section. If this condition is not met, Community co-financing could not be granted since the improvements would only have a limited impact on the international trains.
- Vienna-Bratislava: the option which would take in the Vienna and Bratislava airports should be preferred because it would allow major intermodal transfers. The bilateral treaty signed on 10 July 2007 in Vienna sets out this option and the arrangements for cross-border cooperation.
- The coordinator's view of the financing for the stations is clear: there can be no co-financing of the station projects. As stated above, these projects, such as those planned for Vienna, Salzburg, Stuttgart or elsewhere, should be financed by the towns, regions and Member States themselves.
- Stuttgart-Ulm is the most complex bottleneck and the most costly in the whole of the Paris-Bratislava priority project. With the exception of local aspects, that work deserves strong co-financing support. Together with the Munich-Salzburg cross-border section, the overcoming of this bottleneck will be decisive for the chances of completing the line as a whole. Completion of this section will have the knock-on effect of facilitating subsequent work on the Ulm-Augsburg section and thus ensuring the inter-operability of the line. Co-financing can only be considered if the whole of this section is developed so as to provide a continuous line between Stuttgart and Ulm.
- The other two bottlenecks, Baudrecourt-Vendenheim and St. Pölten-Vienna, should be overcome by 2013 and commissioned in 2014. These will allow time-savings on the route of half an hour each. They will require considerable investment. Greater Community support than that granted so far (6%) would be desirable.

3.2.3 *Progress of the project*

The greater part of the 'Paris-Bratislava' project may be completed within the present financial planning framework (2007-2013) as can be seen from the – promising – progress of the six priority sections put forward by the coordinator. For these sections, detailed studies have been completed or are in the closing stages, impact analyses have been carried out and work is already in progress on some sections.

The record of the progress of the project may constitute a useful criterion in future evaluations in the context of decisions on the distribution of the limited funds of the Trans-European Transport Network.

3.2.4 *Budget for the trans-European transport network*

The total cost of this priority project amounts to almost €23 billion for a stretch of 1382 km. This high cost is not exceptional, if compared with the cost of trans-Alpine or other mountain crossings.

This amount – for a single priority project – illustrates the extent of the investment necessary to implement the 30 projects of the trans-European transport network.

This militates in favour of a strengthening of the Community budget for the development of the trans-European transport network if the European Union wants to be able to overcome, effectively and quickly, the problems encountered in implementing the cross-border sections and overcoming the bottlenecks, thus creating a real network. This view is shared by all the parties involved in the ‘Paris-Bratislava’ project. The coordinator would particularly like to refer to the report by Mrs Barsi-Pataky on this subject, which was adopted by the European Parliament on 12 July 2007 and which also highlights this problem.

Bearing in mind the exchanges at meetings with representatives of the Member States or with members of the European Parliament, the coordinator would like to call for a reappraisal to be conducted soon, which might then produce results in the budget review scheduled for 2009.

4. OTHER ACTIVITIES 2006 – 2007

As the above analysis shows, the coordinator’s work has concentrated on the six sections identified in the first annual report. A great deal of attention and action on his part has been required to coordinate and push forward these sections. It took more than twenty missions to produce the results described in this report. The conference organised in Munich on 20 April 2007 formed part of this endeavour. It was held at the invitation of the Mayor of Munich, Mr Ude, in close cooperation with the Bavarian authorities, represented by their Minister for Economic Affairs, Infrastructure, Transport and Technology, Mr Huber, and the ‘Magistrale für Europa’ association. That conference drew up an analysis of the ‘Berlin-Palermo’ and ‘Paris-Bratislava’ priority projects, which intersect at Munich. Particular emphasis was placed on the interfaces and the ‘network’ effects which have considerable resonance in Bavaria for these two projects.

Another conference, held in Nancy on 28 June 2007, at the invitation of the Chairman of the Urban Community of Greater Nancy, Mr Rossinot, tackled aspects of area planning. The conference brought together the economic players, representatives of the regional authorities and scientists to look at issues relating to the development of interchanges along the length of these infrastructures and issues relating to the physical integration of the infrastructures into the landscape and in particular the intermodal nodes.

Particular attention was devoted to the stations, which are an important element in intermodality. This priority project in fact links three metropolitan capitals (Paris, Vienna and Bratislava), three regional capitals (Strasbourg, Stuttgart and Munich) whose economic attractions outweigh their purely regional context and numerous towns with important regional roles (Reims, Metz, Nancy, Karlsruhe, Ulm, Augsburg, Salzburg, Linz and St. Pölten). In almost all these towns work is in progress on the stations to turn them into major intermodal nodes. They will

accommodate the interconnections of local, regional and (inter)national transport and various modes of transport will meet there.

Mr Vinck, European coordinator for the ERTMS, has particularly highlighted the need to draw up a European signage standard in order to guarantee the interoperability which is essential to the proper functioning of the trans-European transport network. The coordinator's mandate, with a term of four years, will allow scope to tackle issues of interoperability in greater detail in the next two years.

This report should also highlight the activities of the two major associations which have been working for years to bring this priority project to fruition, the Eastern Europe TGV Association, presided over by the Mayor of Strasbourg, Fabienne Keller, and the 'Magistrale für Europa' Association chaired by the Mayor of Karlsruhe, Heinz Fenrich. Over the last two years these associations have supported the coordinator's work very constructively, through many meetings and conferences.

At these meetings and in his work the coordinator has also emphasised two other aspects, namely the expansion of the trans-European transport network and intermodal competition.

The expansion of the trans-European transport network has been the subject of detailed work by the High Level Working Party chaired by Mrs De Palacio. The report from that group has been examining possible ways of revising the Decision 2004/884 in the next few years. That topic has been tackled many times in talks which the coordinator has held. He has always stressed that his role is to coordinate the 'Paris-Bratislava' priority project. However the coordinator would like to draw attention to the need to connect with and better integrate the new Member States, and also the neighbours of the European Union and future neighbours.

The coordinator has frequently been asked about the issue of intermodal competition. He considers that this question needs to be studied in more depth. In fact in the context of discussions on CO2 emissions and the targets for reduction of these emissions by 2020, the railways may have an important part to play. The internalisation of the external costs of all modes of transport will constitute a crucial element in this debate. In particular the coordinator would like to refer to the report by Mr Cramer on this subject, adopted by the European Parliament on 12 July 2007.

Over the next two years the coordinator will continue to keep a close watch on progress made on the six sections identified in his two reports. He will also redouble his efforts on the aspects mentioned above which will likewise be determining factors in the success of this priority project.

5. CONCLUSIONS AND RECOMMENDATIONS

In conclusion the European coordinator recommends:

- **continuing bilateral and multilateral coordination**, which has made considerable progress with the signing of bilateral treaties and the setting up of intergovernmental commissions. The work of these commissions should be closely monitored in order to keep the Commission, the European Parliament and the Council informed with a view to a possible review;

- **continuing the implementation of this priority project as quickly as possible:** this project still remains largely achievable by the year **2015**; so it is important to strive for completion of this rail link for that date;
- within the Community multiannual planning for 2007-2013, on the basis of proposals submitted by the Member States themselves, providing significant Community subsidies for the **cross-border sections and the bottlenecks identified in this report.**

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

Strasbourg, le 14 juin 2006
DÉCLARATION DE SOUTIEN

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

Les signataires,

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

- constatant les travaux déjà réalisés tout au long de l'axe ferroviaire "*Paris-Strasbourg-Stuttgart-Vienne-Bratislava*" et se réjouissant de la mise en service progressive de nouvelles sections entre 2007 et 2015,

Affirment par la présente :

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

Demandent à cette fin :

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



CHAMPAGNE - ARDENNE
Régions / Départements et Villes de la Magistrale

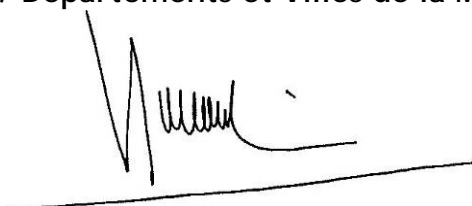


René Paul SAVARY
Président
Conseil Général de la Marne



Jean-Louis SCHNEITER
Maire de la Ville de Reims
Président de la Communauté
d'Agglomération Reims
Métropole

LORRAINE
Régions / Départements et Villes de la Magistrale



Jean-Pierre MASSERET
Président
Conseil Régional de Lorraine



André ROSSINOT
Maire de la Ville
Ville de Nancy
Président de la Communauté Urbaine
du Grand Nancy



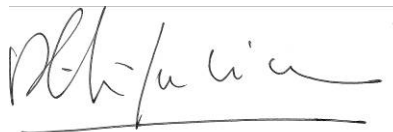
Jean MARTIN
Adjoint au Maire
Ville de Metz
Conseiller Communautaire de
la Communauté
d'Agglomération Metz
Métropole

ALSACE

Régions / Départements et Villes de la Magistrale



Adrien ZELLER
Président
Conseil Régional
d'Alsace



Philippe RICHERT
Président
Conseil Général du
Bas-Rhin



Charles BUTTNER
Président
Conseil Général
du Haut-Rhin

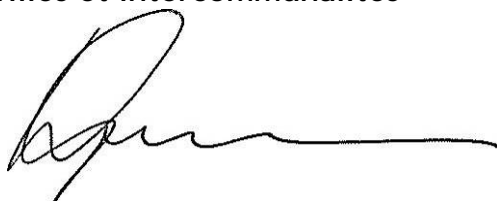


Fabienne KELLER
Maire
Ville de Strasbourg

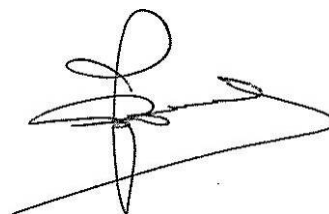


Eugène RIEDWEG
1^{er} Adjoint
Ville de Mulhouse

Autres villes et intercommunalités



Robert GROSSMANN
Président
Communauté Urbaine de
Strasbourg

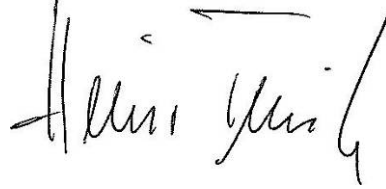


Jean-Denis BAUER
Vice-Président
Communauté
d'Agglomération
Mulhouse Sud Alsace

BADEN WÜRTTEMBERG
Länder et villes de la Magistrale



Günther H. OETTINGER
Ministerpräsident
Land Baden-Württemberg



Heinz FENRICH
Oberbürgermeister
Stadt Karlsruhe



Wolfgang SCHUSTER
Oberbürgermeister
Landeshauptstadt Stuttgart



Ivo GÖNNER
Oberbürgermeister
Stadt Ulm

Intercommunalités



Klaus BRODBECK
Landrat
Landratsamt Offenburg



Otto NEIDECK
Verbandsvorsitzender
Regionalverband Südlicher Oberrhein



Josef OFFELE
Verbandsvorsitzender
Regionalverband Mittlerer Oberrhein



Dr. Bernd STEINACHER
Regionaldirektor
Verband Region Stuttgart



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

BAVIERE

Länder et villes de la Magistrale



Eberhard SINNER
Staatsminister, Leiter der Staatskanzlei
Freistaat Bayern



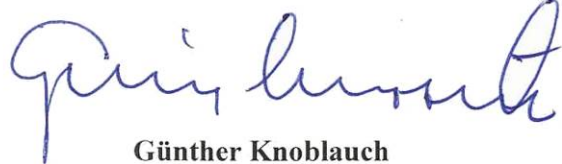
Gerold NOERENBERG
Oberbürgermeister
Stadt Neu-Ulm



Klaus KIRCHNER
Oberbürgermeister
Stadt Augsburg



Christian UDE
Oberbürgermeister
Landeshauptstadt München

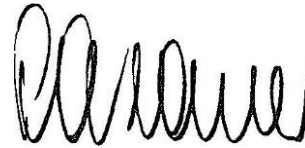


Günther Knoblauch
Aufsichtsratsvorsitzender und
Erster Bürgermeister Stadt Mühldorf a. Inn

Autres villes



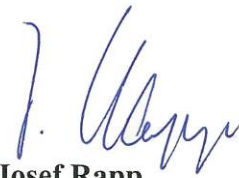
Erwin Baumgartner
1. Bürgermeister Stadt Neumarkt-St. Veit



Herbert HOFAUER
Oberbürgermeister
Stadt Altötting



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



Josef Rapp
1. Bürgermeister Gemeinde Burgkirchen



Wolfgang Reichenwallner
1. Bürgermeister Gemeinde Garching



Georg Heindl
1. Bürgermeister Gemeinde Unterneukirchen



Gottfried Schacherbauer
Zweiter Bürgermeister
STADT FREILASSING

Intercommunalités



Georg HUBER
Landrat
Landkreis Mühlendorf a. Inn



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



Hermann STEINMAßL
Landrat
Landkreis Traunstein

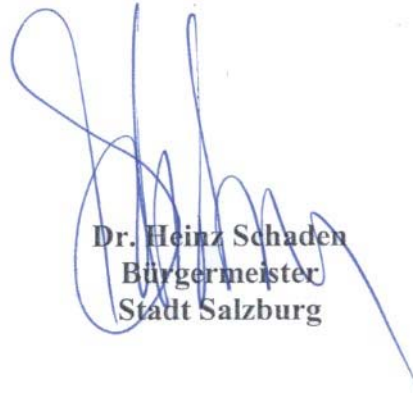


Georg GRABNER
Landrat
Landkreis Berchtesgadener Land

REGION DE SALZBURG
Länder et villes de la Magistrale



Gabi BURGSTALLER
Landeshauptfrau
Land Salzburg



Dr. Heinz Schaden
Bürgermeister
Stadt Salzburg

Intercommunalités



Dr. Emmerich Riesner
Präsident
EuRegio Salzburg – Berchtesgadener Land – Traunstein
und Bürgermeister
Stadtgemeinde Neumarkt am Wallersee

HAUTE AUTRICHE
Länder et villes de la Magistrale



Viktor SIGL
Landesrat
Mitglied der Oberösterreichischen
Landesregierung

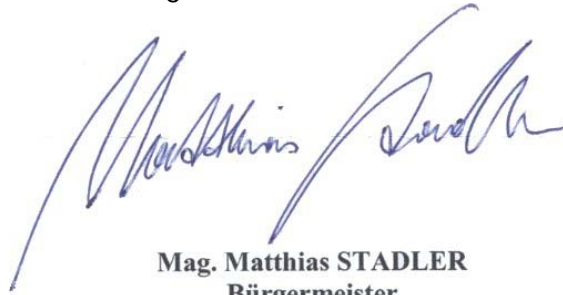


Dr. Franz DOBUSCH
Bürgermeister der Stadt Linz

BASSE AUTRICHE
Länder et villes de la Magistrale



Dr. Erwin PRÖLL
Landeshauptmann
Land Niederösterreich



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

REGION DE VIENNE
Länder et villes de la Magistrale



Rudolf SCHICKER
Amtsführender Stadtrat für Stadtentwicklung und Verkehr
Stadt Wien

REGION DE BRATISLAVA
Länder et villes de la Magistrale



ANDREJ ĎURKOVSKÝ
primátor
HLAVNÉ MESTO SLOVENSKEJ REPUBLIKY
BRATISLAVA

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

GRENZÜBERSCHREITENDER ABSCHNITT MÜNCHEN-SALZBURG

KURZFASSUNG

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

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

1. SACHSTAND ABSCHNITT MÜNCHEN-SALZBURG

1.1. München-Mühldorf-Freilassing-Salzburg

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

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

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

1.2. München-Rosenheim-Freilassing-Salzburg

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

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

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

2. VORGESEHENER AUSBAU MÜNCHEN-SALZBURG

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

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

3. EU-UNTERSTÜTZUNG

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

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

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

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

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

4. VORTEILE EINES VOLLSTÄNDIGEN AUSBAUS

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

Dadurch könnten mehrere Vorteile entstehen:

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

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

Analyse der vorrangigen Projekte
und Empfehlung zu deren Ausbau im Freistaat Bayern
von den Europäischen Koordinatoren
der vorrangigen TEN-V-Projekte

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

und

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

20. April 2007

München

1. HINTERGRUND

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

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

Die beiden für die vorrangigen Vorhaben zuständigen Europäischen Koordinatoren

- wissen um die besondere Bedeutung der Nord-Süd-Verkehrsachse "Berlin – Palermo" und der Ost-West-Verkehrsachse "Paris-Bratislava" für die wirtschaftliche Entwicklung der Mitgliedstaaten in der Europäischen Union und ihrer Integration in den gemeinsamen Binnenmarkt und das erhebliche Potenzial, das in der Realisierung der beiden Projekte für Wirtschaftswachstum, Beschäftigung und Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit liegt,
- stellen fest, dass entlang der Bahnachsen "Berlin – Palermo" und "Paris – Bratislava" bereits große Fortschritte erzielt werden konnten und begrüßen, dass ab 2007 und in den folgenden Jahren neue Abschnitte in Betrieb genommen werden können,
- plädieren für eine weitere und zeitgerechte Realisierung der Vorhaben als durchgängige Linien mit Klarheit, Realismus und Nachdruck, um wichtige Verkehrsverbindungen zu entlasten, Engpässe zu beseitigen und nachhaltige Verkehrssysteme gewährleisten zu können und damit dem Ziel einer europaweiten Mobilität einen Schritt näher kommen zu können,

- betonen die Wichtigkeit des Ausbaus der vorrangigen Vorhaben 1 und 17 für das gesamte transeuropäische Netz,
- heben hervor, dass damit gleichzeitig auch die Entwicklung der Netze auf nationaler, regionaler und lokaler Ebene vorangetrieben werden soll, die eng mit dem transeuropäischen Netz verflochten sein müssen,
- unterstreichen die Bedeutung des Ausbaus für die Förderung eines umweltverträglichen Transports von Personen und Gütern vor dem Hintergrund der positiven Umweltbilanz der Schiene im Allgemeinen und insbesondere auch mit Blick auf die Themen Energie und Luftqualität.

2. ANALYSE

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

2.1. PP 1 (Berlin - Palermo):

2.1.1. Nördlich von München:

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

2.1.2. Münchener Raum:

- Besonders im Münchener Raum ist die Verflechtung der beiden Eisenbahnachsen sehr stark ausgeprägt. Hier verlaufen die beiden vorrangigen Projekte auf längeren Abschnitten parallel. Der Güterverkehr und teilweise auch der Personenverkehr läuft zurzeit entlang derselben

Trasse zwischen Augsburg und Rosenheim¹. Der Abschnitt zwischen Augsburg und München wird derzeit auf vier Gleise erweitert und soll zum Teil bis 2008, durchgehend bis 2010 fertig gestellt sein.

- In München wird der Personenverkehr vom Hauptbahnhof über den Südring nach München Ost und von dort aus weiter in Richtung Österreich geführt. Die Güterzüge umfahren München im Stadtgebiet sowohl über den Nordring als auch den Südring. Beide Strecken stellen in ihrem gegenwärtigen Zustand Engpässe für den Bahnverkehr dar. Im Hinblick auf die rasche Zunahme des Güterverkehrs auf der Schiene sollten diese Engpässe zeitlich absehbar beseitigt werden. Dies ist sowohl für den Nordzulauf des Brenners als auch für den gesamten Güterverkehr im süddeutschen Raum wichtig.
- Auch die Realisierung der sog. "Truderinger Kurve" als Teil des Streckenabschnittes München – Verona sollte weiter vorangetrieben werden. Diese vergleichsweise kleine Maßnahme würde das Containerterminal "München Riem" direkt an die Brennerachse anschließen und damit große Vorteile für die Kapazitäten dieses Teilabschnittes bringen. Dies hätte bereits jetzt positive Auswirkungen, nicht zuletzt auch mit Blick auf die Senkung von Umweltbelastungen durch eine verstärkte Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene.

2.1.3. *Südlich von München:*

- Dringend erforderlich ist es, dass für den grenzüberschreitenden Abschnitt "Rosenheim-Kufstein" die notwendigen Studien und verlässlichen Planungen erfolgen, sobald die Finanzierung des geplanten Brenner-Basistunnels selbst geklärt ist. Diese Strecke ist als Zubringerstrecke für den geplanten Brenner-Basistunnel von entscheidender Bedeutung, gerade mit Blick auf die europäische Dimension des Vorhabens und die momentane Verkehrssituation. Es wäre kontraproduktiv, wenn die mit der Realisierung des Brennerbasistunnels geschaffenen immensen Vorteile durch die Schaffung eines neuen Engpasses am Grenzübergang wieder neutralisiert würden. Wegen des langen Planungsvorlaufs großer Eisenbahnvorhaben müssen die Planungen rechtzeitig begonnen werden. Der nach Beginn der Bauarbeiten am Brenner-Basistunnel zu erwartende Zeitraum bis zur Inbetriebnahme sollte ausreichen, um die notwendigen Baumaßnahmen für den nördlichen Zulauf auf bayerischem Gebiet durchzuführen

¹ Seit der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Nürnberg-Ingolstadt verkehren die Personenzüge auf PP1 jetzt hauptsächlich über diese neue Strecke und laufen daher nur von München bis Rosenheim parallel mit PP17

-

2.2. PP 17 (Paris - Bratislava):

2.2.1. Westlich von München:

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

2.2.2. Münchener Raum:

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

2.2.3. Östlich von München:

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

3. EMPFEHLUNGEN

3.1. PP 1 (Berlin – Palermo):

Im Hinblick auf die Realisierung des Brenner-Basistunnels, die derzeit zwischen 2009 und 2020/22 vorgesehen ist, soll, so bald die Finanzierung des Brenner-Basistunnels selbst geklärt ist, der Nordzulauf ab München hin zum Brenner prioritär verfolgt werden. Dazu gehören zum einen das Projekt „Truderinger Kurve“, das kurzfristig realisiert werden kann und bei relativ geringen Kosten große Vorteile aufweisen wird, und zum anderen müssen für die weiteren Abschnitte des Brenner-Nordzulaufes (München – Rosenheim und Rosenheim – Kufstein) die notwendige Planungen zeitgerecht durchgeführt werden. Der nach Beginn der Bauarbeiten am Brenner-Basistunnel zu erwartende Zeitraum sollte ausreichen, um die notwendigen Ausbaumaßnahmen für den nördlichen Zulauf dieses Basistunnels auf bayerischem Gebiet durchzuführen.

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

3.2. PP 17 (Paris – Bratislava):

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

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

Die beiden für die vorrangigen Vorhaben zuständigen Europäischen Koordinatoren unterstreichen nochmals die Bedeutung einer koordinierten Realisierung der gesamten Achsen als durchgehende Verbindungen, um die einzelnen Abschnitte zu vollständigen und durchgehenden interoperablen Eisenbahnverbindungen zu ergänzen.

Entlang der beiden Eisenbahnachsen "Berlin – Palermo" und "Paris – Bratislava" konnten in den vergangenen Jahren bereits große Fortschritte erzielt werden und wichtige neue Abschnitte in Betrieb genommen werden. Nun gilt es, den eingeschlagenen Weg konsequent und zielstrebig weiter zu verfolgen, damit das transeuropäische Verkehrsnetz vollständig ausgebaut und in naher Zukunft auch vollendet werden kann. Nur so können durch eine Erhöhung der Kapazitäten im Personen- und Güterverkehr und durch die Sicherstellung einer optimalen intramodalen und intermodalen Verbindung mit anderen vorrangigen Vorhaben von europäischer Dimension die Vorteile maximiert und die Reise- und Frachtzeiten erheblich reduziert werden.

Erforderlich dafür ist, dass alle Akteure aus Politik und Verwaltung bei der schnellstmöglichen Realisierung sämtlicher Abschnitte der beiden Eisenbahnachsen

möglichst eng zusammen arbeiten, und sowohl den Ausbau der grenzüberschreitenden Abschnitte und die Beseitigung der Engpässe wie auch die Realisierung der beiden vorrangigen Vorhaben als durchgehende Linien nach Kräften unterstützen. Dies ist eine Grundvoraussetzung, um die europaweite, aber auch nationale und regionale Mobilität nachhaltig zu verbessern. Denn dies ist nicht nur für die Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger im Einzugsbereich der beiden europäischen Eisenbahnachsen wichtig, sondern auch ein entscheidender Beitrag zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der angebundenen Städte, Regionen und Mitgliedstaaten Europas.

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

DER ENGPASS STUTTGART-ULM

KURZFASSUNG

- Stuttgart-Ulm ist ein wichtiger Abschnitt der Eisenbahnachse Paris-Bratislava, des vorrangigen Projekts Nr. 17 des transeuropäischen Verkehrsnetzes. Dieser Abschnitt ist in jeder Hinsicht ein Engpass, insbesondere aber in Bezug auf Kapazität und Geschwindigkeit.
- Die Realisierung der Neubaustrecke Stuttgart-Ulm wird dazu führen, dass bis 2019/2020 fast durchgängig mit Hochgeschwindigkeit von Paris bis München gefahren werden kann. Damit würde einer der größten Engpässe dieses prioritären Projektes beseitigt und die Absichtserklärung der vier betroffenen Verkehrsminister vom 9. Juni 2006, die gesamte Linie so schnell wie möglich zu realisieren, in die Tat umgesetzt werden.
- Der Europäische Koordinator hat sich im Detail über diesen Engpass informieren lassen. Dieser Kurzbericht beinhaltet seine derzeitigen Empfehlungen. Diese werden in den Tätigkeitsbericht 2006-2007 einfließen und eventuell um weitere Gesichtspunkte ergänzt.
- Der Europäische Koordinator wird Empfehlungen abgeben, die mit seiner Aufgabe im Einklang stehen. Solche Empfehlungen sollen die Realisierung des ganzen Projektes als durchgängige Linie vorantreiben. Lokale, regionale und nationale Entscheidungen werden hinsichtlich ihres Beitrags zur europäischen Dimension des ganzen Projektes analysiert.
- Die Empfehlungen des Koordinators über eine mögliche EU-Kofinanzierung erfolgen gemäß den Grundsätzen des Subsidiaritätsprinzips. Analysiert wird also der Beitrag des jeweiligen Streckenabschnittes zur Realisierung des europäischen Projektes und zum Ziel der entsprechenden europäischen Politik, eine durchgehende Eisenbahnachse von Paris bis Bratislava zu realisieren.
- Lokale Entscheidungen wie zum Beispiel der Anschluss der U-Bahn oder die Gestaltung des Bahnhofgeländes, regionale Entscheidungen wie die Frage nach dem Anschluss und der Anbindung der S-Bahn und nationale Entscheidungen wie zum Beispiel die Fernverbindungen oder das Planfeststellungsverfahren für Neubaustrecken sollen alle - so weit wie möglich - in Betracht gezogen werden. Allerdings gehören diese Entscheidungen nicht alle zur europäischen Dimension des Projektes.
- Mit Blick auf die europäische Dimension des Projektes sollte zwischen der neu zu realisierenden Strecke Stuttgart-Ulm und den ausschließlich nahverkehrsbedingten und städtebaulichen Maßnahmen, wie zum Beispiel dem Bahnhofsgebäude und der

neuen S-Bahn mit der Station Mitnachtstraße, unterschieden werden. Bislang gehören zum Projekt "Stuttgart 21" sowohl die Fernverbindung Stuttgart-Ulm als auch die genannten lokalen Aspekte. Für die durchgehende Eisenbahnachse "Paris-Bratislava" ist allerdings nur die Fernverbindung Stuttgart-Ulm von Belang.

- Wichtig ist weiter, dass die Strecke Stuttgart-Ulm als Gesamtprojekt betrachtet und als eine Einheit gebaut wird: Sollte nur einer der beiden Abschnitte (Stuttgart-Wendlingen oder Wendlingen-Ulm) realisiert werden, ergeben sich mit Blick auf die Beseitigung der Engpässe keine zufrieden stellenden Ergebnisse. Wenn nur Wendlingen-Ulm gebaut wird, dann müssen die Züge auch weiterhin ins Neckartal hinunter, wo Engpässe bestehen zwischen Esslingen-Bad Cannstatt und dem Stuttgarter Hauptbahnhof. Der Stuttgarter Hauptbahnhof selbst ist ein weiterer Engpass. Aber auch dann, wenn nur Stuttgart-Wendlingen realisiert werden würde, müssten die Züge wieder das Filstal hinunter und die Geislinger Steige überwinden, wo der andere große Engpass besteht.
- Äußerst wichtig ist aber in jedem Fall auch, dass der Stuttgarter Flughafen an die Eisenbahnachse angebunden wird, und sich dadurch die Chancen der Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene deutlich steigern. Im Investitionsrahmenplan des Bundes bis 2010 wird die Anbindung der Flughäfen grundsätzlich als prioritär bezeichnet, der Stuttgarter Flughafen wird aber nicht erwähnt.
- Der europäische Koordinator empfiehlt vor diesem Hintergrund der Kommission eine EU-Förderung für den Abschnitt Stuttgart-Ulm, der als Gesamtprojekt zu betrachten und als eine Einheit zu planen und zu bauen wäre. Diese Förderung soll nicht die lokalen Aspekte mit einbeziehen, sondern nur die Bestandteile des Projekts, die einen Beitrag zur europäischen Dimension des Projekts leisten, den Engpass durch Realisierung einer durchgehenden Eisenbahnachse von Paris bis Bratislava mit ausreichenden Kapazitäten zu beseitigen. Gemäß den Grundsätzen des Subsidiaritätsprinzips sollten rein lokale Komponenten mit den Mitteln der TEN-V nicht gefördert werden.

1. AKTUELLE LAGE DES ABSCHNITTS STUTTGART-ULM

Die heutige Strecke verläuft von Stuttgart durch das Neckartal via Esslingen-Plochingen und von dort durch das Filstal via Göppingen nach Geislingen. Dort überwindet man über die Geislinger Steige den Höhenunterschied auf die Schwäbische Alb. Der letzte Teil der Strecke führt bis ins Donautal nach Ulm.

Die heutige Strecke ist aus mehreren Gründen ein **Engpass** geworden:

- Die Kapazitäten sind völlig ausgeschöpft; zusätzlicher Verkehr ist nicht mehr möglich.
- Die bestehende Linie ist technisch überholt: Auf der Geislinger Steige fahren die Züge mit maximal 70 km/h hoch auf die Schwäbische Alb; lediglich bei Alpenquerungen ist die Höchstgeschwindigkeit derart niedrig.
- Die Beseitigung dieses Engpasses würde wichtige Netze beiderseits des Engpasses verknüpfen. Von Westen her sind mit dem Bau der Hochgeschwindigkeitslinie Mannheim-Stuttgart neue Kapazitäten geschaffen worden. Auch zur anderen Seite wird die Linie bei Ulm/Neu Ulm und zwischen

Augsburg und München ausgebaut. Bald wird es von Paris bis Stuttgart eine durchgehende Hochgeschwindigkeitsstrecke geben, ab Stuttgart geht es dann aber nicht mehr entsprechend weiter.

- Ein Ausbau dieses Engpasses durch Erweiterung der bestehenden Strecke mit neuen Gleisen ist schwierig, da das Tal dicht besiedelt ist.

Stuttgart-Ulm ist ein wesentlicher Teilabschnitt des vorrangigen TEN-Projektes "Paris-Straßburg-Stuttgart-Wien-Bratislava". Ohne Beseitigung dieses Engpasses wird eine große Lücke in dieser zentraleuropäischen Ost-West-Verbindung bestehen bleiben.

2. TRASSENVARIANTEN

Über den Abschnitt Stuttgart-Ulm wurden seit mehr als 20 Jahren Studien durchgeführt. Seit Anfang der achtziger Jahre bemüht man sich um eine Beseitigung dieses Engpasses.

Zuerst ist eine Neubaustrecke von Plochingen nach Günzburg vorgeschlagen worden. Diese erste Variante im Bundesverkehrswegeplan 1985 wurde gleich mit dem Vorbehalt „weitere Betrachtungen notwendig“ belegt. Dies hing damit zusammen, dass diese Variante (1) keine Lösung bot für den veralteten Kopfbahnhof von Stuttgart, der entweder beseitigt oder modernisiert werden sollte, (2) die Strecke zwischen Stuttgart und Plochingen nicht inbegriffen war und (3) Ulm abgehängt würde. In den darauf folgenden Jahren sind viele Alternativen und Trassenvarianten geprüft worden. Der Gedanke einer integrierten Lösung wurde aufgegriffen und weiter verfolgt. Diese integrierte Lösung hat sich letztendlich auch durchgesetzt.

Die Teilprojekte "Stuttgart 21" und "Wendlingen-Ulm" haben bis heute nahezu alle Verfahren nach den deutschen Planungsgesetzen durchlaufen. Dieser geplante neue Verlauf der Strecke Stuttgart-Ulm soll direkt über einen neuen Durchgangsbahnhof in Stuttgart und durch einen Tunnel auf die sog. „Filderebene“ hinauf führen und dort den Flughafen und die neue Messe direkt anbinden. Ein neuer Bahnhof am Flughafen soll die Anbindung weiterer Eisenbahnlinien ermöglichen. Von dort aus soll die Neubaustrecke entlang der Autobahn A8 (E52) bis unmittelbar vor Ulm führen. Sie quert die Natura-2000-Schutzgebiete der Schwäbischen Alb weitgehend in Tunnellagen. Ein weiterer Tunnel ermöglicht den direkten Zugang zum Ulmer Hauptbahnhof. Das Raumordnungsverfahren für diesen Verlauf wurde bereits Ende der neunziger Jahre durchgeführt und seit 2001 wurden schon für mehrere Abschnitte Planfeststellungsverfahren eingeleitet und teilweise abgeschlossen.

Im Verlauf der Planungen sind immer wieder Varianten für die Streckenführung geprüft worden. Zwei der Varianten für die neue Trasse, die hier erwähnt werden sollen und die als Alternativen für die geplante Trasse in Betracht kommen könnten, sind die Modernisierung des bestehenden Kopfbahnhofes und der Bau eines neuen Hauptbahnhofes am Rosensteinpark.

Für beide Varianten gilt, dass man nach Ausfahrt aus der Stadt und der Agglomeration von Stuttgart noch durch einen neu zu bauenden Tunnel auf die Filderebene hinauf muss. Die Anbindung des Flughafens sollte dann auf der Filderebene über eine Kurve ermöglicht werden. Dadurch würden aber Flughafen und Messe nicht mehr direkt entlang der durchgehenden Linie liegen. Dies wäre ein

großer Nachteil. Es entstünde so noch ein zweiter Kopfbahnhof, weil die Züge nochmals die Fahrtrichtung wechseln müssten (was für die Reisenden sicher nicht als bequem bezeichnet werden kann). Auch der große Vorteil einer direkten Verbindung zwischen Stadtmitte und Flughafen innerhalb von acht Minuten ginge dadurch verloren.

Die Variante der Modernisierung des Kopfbahnhofes würde weitere Probleme mit sich bringen: Der Kopfbahnhof hat ein umfangreiches Vorfeld, das große Höhenunterschiede zwischen den verschiedenen Gleisen aufweist. Diese Höhenunterschiede sind zum Teil auch „künstlich“ gestaltet worden: Sie bestehen zum Teil aus umfangreichen Überwerfungsbauwerken. Die Modernisierung dieser Infrastruktur darf nicht unterschätzt werden: Die Arbeiten wären kostenintensiv und würden lange andauern und schwierig sein, weil gleichzeitig der Bahnbetrieb weitergeführt werden müsste. Die Beibehaltung des Kopfbahnhofes würde zudem bedeuten, dass die Züge, auch wenn keine Lokomotivwechsel mehr nötig sind, dennoch länger Halt machen und die ganze Einfahrtstrecke auch wieder hinausfahren müssten.

Ein weiterer kritischer Punkt sind die Gleise, die aus der Region in Richtung zum jetzigen Kopfbahnhof führen. Aus Norden und Osten kommen viermal zwei Gleise. Diese werden in Bad Cannstatt auf zwei Gleise zusammengeführt. Dies stellt heute einen großen Engpass dar. Dieser Engpass würde bei einem Durchgangsbahnhof mit zusätzlichem Ringverkehr nicht mehr bestehen. Bei Erhalt des Kopfbahnhofes müsste dieser Engpass ebenfalls beseitigt werden.

Diese Varianten sind gemäß deutscher Gesetzgebung schon in der Vergangenheit geprüft worden. Auch jetzt werden immer noch verschiedene mögliche Alternativen geprüft und bewertet. Es wäre wichtig, dass sich alle Behörde an der Untersuchung der Varianten beteiligen und entsprechend informiert werden, um zu einem Ergebnis zu kommen. Sollte man sich für eine andere Variante entscheiden sollten aber auch die gesamtwirtschaftlichen Kosten und insbesondere die Kosten für die Studien, des Planfeststellungsverfahrens und die Ausführung der Arbeiten im Betrieb nicht aus den Augen verloren werden. Auch die möglichen Auswirkungen einer Direktanbindung des Flughafens (Verlagerungspotenzial, CO₂-Reduzierung etc.) sollten in die Planungen mit einbezogen werden.²

Abschließend sei noch darauf hingewiesen, dass sich der Europäische Koordinator weder für die eine oder andere Variante ausspricht, sondern lediglich das Ergebnis der deutschen Verfahren und Entscheidungen analysieren wird. Entscheidend ist, dass die Strecke Stuttgart-Ulm in ihrer europäischen Dimension als Gesamtprojekt betrachtet wird und als eine Einheit geplant und gebaut wird, um die durchgehende Eisenbahnachse von Paris bis Bratislava zu realisieren.

² In den Planfeststellungsverfahren und in der gerichtlichen Überprüfung dieser Verfahren wurde das Konzept „Stuttgart 21“ und NBS Wendlingen - Ulm bestätigt. Bund, Land und die beteiligten regionalen Körperschaften haben sich am 19.7.2007 für die Realisierung dieses Konzepts entschieden.

3. EU-UNTERSTÜTZUNG

Gemäß der endgültigen Mehrjahresplanung 2007-2013 sind etwa 8 Milliarden Euro für die TENs reserviert worden. Davon werden ungefähr 5 Milliarden Euro für die 30 vorrangigen Projekte zur Verfügung stehen. Die Kommission hat gegenüber Parlament und Rat sehr deutlich gemacht, dass die erste Priorität den grenzüberschreitenden Strecken zukommt. Darüber hinaus sollen bestehende Engpässe beseitigt werden. Es ist also mit Blick auf die zur Verfügung stehenden Mittel klar, dass sehr solide Argumente für eine gemeinschaftliche Finanzierung vorgebracht werden müssen.

Der Koordinator gibt eine Empfehlung ab für die von ihm betreuten Projekte, welche Abschnitte aus seiner Sicht prioritär behandelt und bald realisiert werden sollten. Die Strecke Stuttgart-Ulm ist im Tätigkeitsbericht 2005-2006 des Koordinators als Engpass definiert worden. Der Koordinator hat damals für eine EU-Förderung von 10% plädiert. Dies würde bei den erheblichen Kosten dieses Projektes einen substantiellen Beitrag darstellen und die EU-Förderung wird für die Frage der baldigen Realisierung der Strecke Stuttgart-Ulm von großer Bedeutung sein.

Gleichzeitig hat der Koordinator in seinem Bericht erwähnt, dass die Verhandlungen über die neue Finanzierungsverordnung noch laufen. Auch die weiteren administrativen Verfahren sind noch nicht durchlaufen und die öffentliche Ausschreibung für die Periode 2007-2013 ist noch abzuwarten. Daher ist es zu diesem Zeitpunkt überhaupt nicht möglich ist, eine konkrete Summe für irgendein Projekt zu benennen oder zu reservieren. Abschließend soll in diesem Zusammenhang nochmals darauf hingewiesen werden, dass eine baldige Realisierung der Strecke Ulm-Stuttgart einen wesentlichen Schritt in Richtung einer durchgängigen Eisenbahnachse Paris-Bratislava darstellt und einen sehr positiven Effekt für die Fertigstellung der gesamten Achse entfalten würde.

4. VORTEILE DES VOLLSTÄNDIGEN AUSBAUS

Unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Untersuchungen der verschiedenen Trassenvarianten sollen abschließend die wichtigsten Vorteile der Engpassbeseitigung aufgeführt werden:

- Stuttgart-Ulm ist momentan der gravierendste Engpass des vorrangigen Projektes "Paris-Straßburg-Stuttgart-Wien-Bratislava". Die Höhenunterschiede zwischen Stuttgart, der Filderebene, der Schwäbischen Alb und Ulm können nur durch erhebliche Tunnelbauten beseitigt werden. Nur dadurch kann PP17 eine durchgehende und völlig ausgebaute Linie werden.
- Die Kapazitäten der heutigen Linie sind völlig ausgeschöpft. Die neue Verbindung Stuttgart-Ulm ist schon heute notwendig. Die neue Linie schafft diese Kapazitäten.
- Die technische Ausstattung der heutigen Linie ist überholt; 70 km/h ist für eine Hochleistungsverbindung im TEN-Netzwerk ein absoluter Negativrekord. Die neue Linie kann dies positiv ändern.

- Die neue Linie wird nicht nur einen großen Zeitgewinn für internationale Fahrgäste mit sich bringen. Sie wird auch ein wesentlicher Bestandteil des süddeutschen Hochgeschwindigkeitsnetzwerks sein und darüber hinaus die Verbindungen zwischen dem Rheintal, Baden-Württemberg und Bayern deutlich verbessern.
- Die neue Linie wird auch regionale Vorteile schaffen, insbesondere einen Zeitgewinn für viele Zubringerlinien aus der Region Stuttgart und aus dem Land Baden-Württemberg. Bestimmte Verbindungen bestehen heute gar nicht oder erfordern große Umwege wie z. B. Ulm-Flughafen oder Reutlingen-Stuttgart.
- Die Attraktivität dieser Verbindungen wird dazu beitragen können, dass es zu einer effektiven Verlagerung von der Straße auf die Schiene kommen wird. Dieser Nutzen sollte in die Berechnungen mit einbezogen werden: weniger CO₂, weniger Feinstaub, weniger Energieverbrauch.
- Besonders die direkte Anbindung des Flughafens hat Auswirkungen, die weit über das Land Baden-Württemberg hinausgehen. Dies ergibt auch wieder positive Umwelteffekte.
- Die Überlastung der Autobahn A8 (E52) von Karlsruhe bis München und von vielen weiteren Bundesstraßen entlang dieser Strecke wird deutlich verringert werden. Die zusätzlichen Kapazitäten der Linie können auch für den Güterverkehr genutzt werden und sich ebenfalls positiv auf die Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene auswirken.
- Der Aufstieg auf die Schwäbische Alb in Tunnellage wird in Zusammenhang mit der Verlagerung auf die Schiene eine positive Auswirkung auf die Natura-2000-Schutzgebiete haben.

ANNEXE V

Tableau : sections, aménagement, distance, mise en service, temps de parcours, coûts projetés

Section	Type	Km	Date de mise en service	Temps de parcours actuel	Temps de parcours projeté	Projection coûts futurs recueillie par M. Balázs
Paris-Baudrecourt	LGV (ligne grande vitesse)	365	2007	240 min	140 min (1ere phase); 110 min (2e phase)	2052 M€
Baudrecourt-Vendenheim	LGV	100	2015			
Gare Strasbourg-Pont de Kehl	LA (ligne aménagé, 160 km/h)	15	2010	54 min	25 min (incl. courbe aménagée à Appenw. et tunnel à Rastatt ; à vérifier)	150 M€
Pont de Kehl	LA (160 km/h)	150	2010			
Pont de Kehl-Appenweier	LA (200 km/h)		2010			
Appenweier-Karlsruhe	LGV		En service, à part passage Rastatt			
Karlsruhe-Stuttgart	LGV		En service	42 min	42 min	Réalisé (tunnel Rastatt) réalisé
Stuttgart-Wendlingen)	LGV	86,6 ligne nouvelle/ 91 ligne actuelle	2019/20	54 min	28 min	2800 M€
Wendlingen-Ulm	LGV		2019/20			2000 M€
Ulm-Augsburg	LA (200 km/h)	94	2015	41 min	28 min (à vérifier)	159 M€ (third track)
Augsburg-München	LA (230 km/h)	62	2008/10	37 min	18 min (à vérifier)	490 M€
München-Mühldorf-Freilassing	LA (160 km/h)	141	2015	82 min	62 min	BVWP : 726 M€
Freilassing-Salzburg	LA (160 km/h)		2009			160 M€ (+ 80 M€ gare de Salzburg)
Salzburg-Attnang	LA (160 km/h)	121	2013	77 min	70 min	600 M€
Attnang-Wells	LA (160 km/h)		2011			
Wells-Linz	LA (160 km/h)		2015			
Linz-St. Pölten	LA (160 km/h)	130	2013	63 min	45 min	610 M€
St. Pölten-Wien	LA (160 km/h)	61 ligne actuelle/ 44 ligne nouvelle	2013	41 min	25 min	2200 M€ (y compris Lainzer tunnel)
Wien	Nouvelle gare centrale		2013	40 min	0	490 M€
Wien-Bratislava	LA (160 km/h)	65 ligne nord/ 80 ligne sud	2011/2013	70 ligne nord/ 55 ligne sud	35 ligne nord/ 55 ligne sud	490 M€ (AT) + 462 M€ (SK)
Total		1382 km		841 min (14h01)	488 min (08h08)	13469 M€

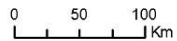


DG TREN

PRIORITY AXIS N° 17 July 2007

Trans-European Transport Network
Priority Projects

RAILWAY AXIS PARIS-STRASBOURG-STUTTGART-WIEN-BRATISLAVA Bottlenecks and cross-border sections



©EuroGeographics 2001 for the administrative boundaries
Cartography: DG TREN, 23/08/2007

- Planned Conventional
- Planned HighSpeed
- Planned UpgradedHighSpeed
- Existing Conventional
- Existing HighSpeed
- Existing UpgradedHighSpeed
- Priority axis n° 17
- Other priority axes
- Priority sections
- Cross-border sections
- Bottlenecks
- Under preparation
- Under construction
- Completed

