



EUROPÄISCHER KOORDINATOR PP17

**TEN-V**

**Transeuropäische Verkehrsnetze**

**Jährlicher Tätigkeitsbericht 2009-2010 für PP17**

**Eisenbahnachse Paris-Straßburg-Stuttgart-Wien-Bratislava**

**Péter BALÁZS**

**Brüssel**

**August 2010**

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

## **INHALTSVERZEICHNIS**

<b>1. Einleitung .....</b>	<b>4</b>
<b>2. Grenzüberschreitende Abschnitte .....</b>	<b>5</b>
2.1. Straßburg-Kehl-Appenweier .....	5
2.2. München-Salzburg .....	5
2.3. Wien–Bratislava .....	6
<b>3. Engpässe .....</b>	<b>6</b>
3.1. Baudrecourt–Vendenheim .....	6
3.2. Stuttgart—Ulm .....	7
3.3. Wels-Wien .....	7
<b>4. Sonstige Abschnitte .....</b>	<b>8</b>
4.1. Deutschland .....	8
4.2. Slowakei .....	9
<b>5. Tätigkeiten im Jahr 2010 .....</b>	<b>9</b>
<b>6. Schlussfolgerungen und Empfehlungen .....</b>	<b>10</b>
<b>Anhang 1 .....</b>	<b>11</b>
<b>Anhang 2 .....</b>	<b>12</b>
<b>Anhang 3 .....</b>	<b>14</b>

## Zusammenfassung

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

Nach der Unterzeichnung einer Absichtserklärung durch die Verkehrsminister der vier Mitgliedstaaten am 9. Juni 2006 und mehreren bilateralen Abkommen zu den grenzübergreifenden Abschnitten waren bei der Durchführung von PP17 für die meisten Abschnitte gute Fortschritte zu verzeichnen. Wesentliche Abschnitte wurden in Betrieb genommen bzw. bei ihrem Bau sind gute Fortschritte bis zum Ende des derzeitigen Finanzierungszeitraum (2007-2013) zu erwarten; andere dürften bis 2015 fertig gestellt sein:

- Grenzübergreifende Abschnitte:
  - Die Brücke von Kehl wird im Dezember 2010 eröffnet.
  - München-Salzburg: Einige Arbeiten sind noch nicht abgeschlossen, einschließlich des zweigleisigen Ausbaus des Abschnitts Ampfing-Mühldorf (bis Ende 2010) und des Baus einer neuen zweigleisigen Brücke über den Inn bei Mühldorf (bis Mitte 2011). Die Arbeiten an einem dritten Gleis zwischen Freilassing und Salzburg sind auf österreichischer Seite vorangekommen, nicht aber auf deutscher Seite (Brücke über die Salzach).
  - Wien–Bratislava: manche Arbeiten haben 2010 begonnen, andere werden 2011 beginnen, alle Arbeiten sollen bis 2015 abgeschlossen sein.
- Engpässe:
  - Die Arbeiten am Abschnitt Baudrecourt-Vendenheim wurden kürzlich aufgenommen, der Abschnitt soll bis zur ersten Jahreshälfte 2016 in Betrieb genommen werden.
  - Die Arbeiten am Abschnitt Stuttgart-Ulm begannen 2010, im Dezember 2019 soll dieser Abschnitt voll betriebsfähig sein.
  - Die Arbeiten am Abschnitt Wels-Wien laufen noch und sollen bis 2015 abgeschlossen sein. Nur der Bau der Güterzugumfahrung bei St. Pölten soll bis 2017 dauern. An der Strecke werden dann wichtige Meilensteine erreicht: der neue Bahnhof von St. Pölten wird am 10. September 2010 eingeweiht, der Abschnitt St. Pölten-Wien wird bis zum 8. Dezember 2012 fertig gestellt, wodurch sich die Reisezeit um 15 Minuten verkürzt.

Der Ausbau der Achse und die dazugehörigen Vorhaben werden von der Europäischen Kommission über den TEN-V-Haushalt (1995-2013), das Europäische Konjunkturprogramm (EERP) und – für die Slowakische Republik – den Kohäsionsfonds kofinanziert.

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

- Die Bauarbeiten am Abschnitt Freilassing – österreichische Grenze sind davon abhängig, dass eine technische Entscheidung getroffen wird und eine Finanzierungsvereinbarung zustande kommt.
- Die neue Diskussion über den Abschnitt Stuttgart- Ulm muss beobachtet werden.

- Intermodalität: Da entlang der Strecke zahlreiche Flughäfen und Wasserstrassen liegen, ist es empfehlenswert, alle Flughafen terminals und intermodalen Frachtterminals anzubinden.

## **1. Einleitung**

Im Juli 2005 ernannte die Europäische Kommission eine Gruppe von sechs herausragenden Persönlichkeiten zu Koordinatoren mit der Aufgabe, den Fortschritt bei bestimmten TEN-V-Vorhaben zu bewerten und Empfehlungen für eine effektive Durchführung dieser Vorhaben vorzulegen. 2007 ernannte die Kommission zwei weitere Koordinatoren für die Meeresautobahnen und die Binnenwasserstraßen. Im Juli 2009 verabschiedete die Kommission einen Beschluss über ein zweites Mandat von vier Jahren für sieben der acht Koordinatoren. Da die Europäische Kommission im Juni 2010 drei neue Koordinatoren ernannt hat, betreuen jetzt neun Europäische Koordinatoren elf vorrangige Vorhaben.

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

Zu Beginn seines neuen Mandats kommt er zu der Einschätzung, dass die Durchführung des Vorhabens PP17 bei den meisten Abschnitten gut vorangekommen ist. Die Unterzeichnung der Absichtserklärung durch die Verkehrsminister am 9. Juni 2006 war ein bedeutender Schritt, auf den mehrere bilaterale Abkommen über die grenzübergreifenden Abschnitte Straßburg-Kehl-Appenweier (2006), München-Salzburg (2007) und Wien-Bratislava (2007) folgten. Wesentliche Abschnitte wurden in Betrieb genommen bzw. bei ihrem Bau dürften bis zum Ende des derzeitigen Finanzierungszeitraums (2007-2013) gute Fortschritte erkennbar sein, andere werden wohl bis 2015 fertig gestellt.

Der Ausbau der Achse wird von der Europäischen Kommission im Zeitraum 1995-2013 über den TEN-V-Haushalt (ca. 653 Mio. EUR), das Europäische Konjunkturprogramm (EERP) (9,4 Mio. EUR) und den Kohäsionsfonds (nur Slowakische Republik) kofinanziert. Investitionen in Höhe von 91 Mio. EUR für die Hochgeschwindigkeitsachse TGV EST (PP4) und von etwa 100 Mio. EUR für das Europäische Eisenbahnverkehrssystem (ERTMS) entlang verschiedener Achsen, die das Vorhaben PP17 berühren, haben sich auch auf die Entwicklung dieser Eisenbahnachse positiv ausgewirkt.

Nach Einschätzung des Koordinators sind die wichtigsten Komponenten für die Durchführung des gesamten vorrangigen Vorhabens zur Zeit:

1. die Finanzierungsvereinbarung über die zweite Phase des TGV Est (Baudrecourt-Vendenheim) im September 2009;
2. die Finanzierungsvereinbarung für Stuttgart-Ulm und der Beginn der Arbeiten für den Hauptbahnhof Stuttgart im Februar 2010;
3. der Beginn der Arbeiten für den Hauptbahnhof Wien Anfang 2010;
4. der Beginn der Arbeiten an einer neuen zweigleisigen Brücke über den Inn bei Mühlendorf am 19. April 2010.

## **2. Grenzüberschreitende Abschnitte**

### **2.1. Straßburg-Kehl-Appenweier**

Die Rheinbrücke bei Kehl wird im Dezember 2010 fertig gestellt und für den Verkehr freigegeben. 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 erleichtert. Der EU-Beitrag für diesen Abschnitt aus dem TEN-V-Budget wird bis zum Ende der derzeitigen finanziellen Vorausschau maximal 31,4 Mio. EUR betragen.

Die Realisierung des Teilabschnitts Kehl-Appenweier insgesamt wird zurückgestellt, obwohl der technische Beschluss über die so genannte „Appenweier Kurve“ oder „Karlsruher Kurve“ gefasst wurde. Die Ausführung ist als Überwerfungsbauwerk geplant. Dies erleichtert den Anschluss von Straßburg/Kehl nach Karlsruhe oder von Offenburg nach Straßburg/Kehl angesichts einer wachsenden Zahl regionaler, nationaler und internationaler Zugverbindungen entlang des oberen Rheintals.

Ein weiterer Engpass, der beseitigt werden muss, ist der Rastatter Tunnel an der Kreuzung von PP17 und PP24. Obwohl seit 1998 eine gültige Baugenehmigung vorliegt, hat der Bau dieses wichtigen Verbindungsstücks wegen fehlender Mittel noch nicht begonnen.

### **2.2. München-Salzburg**

Im Juli 2007 vereinbarten das deutsche und das österreichische Verkehrsministerium die gemeinsame Entwicklung des grenzübergreifenden Abschnitts, um die Kapazität auf der Strecke München-Mühldorf-Freilassing-Salzburg zu erhöhen. In diesem Zusammenhang war auch der Bau einer neuen Brücke an der Grenze über die Saalach vorgesehen. Die beiden Länder vereinbarten, dass die Arbeiten bis spätestens 2012 abgeschlossen sein sollten. Dieses Ziel kann nicht erreicht werden. Auf österreichischer Seite gehen die Arbeiten zwar voran, aber auf deutscher Seite werden die Arbeiten nicht vor 2012 beginnen und dann drei Jahre in Anspruch nehmen. Zur Zeit liegt kein konkretes Datum vor. Die grenzübergreifende Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) für den Abschnitt Freilassing-Salzburg-Liefering läuft zur Zeit und wird erst 2011 abgeschlossen sein. Das Ausbleiben des technischen Beschlusses und der Unterzeichnung einer Finanzierungsvereinbarung muss genau beobachtet werden.

Der Abschnitt München-Freilassing wird über Mühldorf führen. Es laufen Studien zur Elektrifizierung der gesamten Strecke. Zwischen München und Mühldorf begannen die ersten Arbeiten 2007, die Arbeiten entlang des Abschnitts Ampfing-Mühldorf (zweigleisig) laufen derzeit und dürften Ende 2010 abgeschlossen sein. Am 19. April 2010 begann der Bau einer neuen zweigleisigen Brücke über den Inn bei Mühldorf, sie soll bis Mitte 2011 fertig gestellt sein. Die Mittel stammen aus dem deutschen Konjunkturprogramm (11,7 Mio. EUR). Die zweigleisige Strecke Mühldorf-Tüßling insgesamt befindet sich in der Planungsphase und wird ebenfalls aus dem deutschen Konjunkturprogramm finanziert (3,5 Mio. EUR).

Die Erweiterung der Kapazität ist nicht nur wichtig für den Personenverkehr auf der Strecke, sondern auch für den Güterverkehr vom und zum „Chemiedreieck“ bei Burghausen und Mühldorf. Über die bisher eingleisige Strecke zwischen München, Mühldorf und Tüßling läuft derzeit mehr als ein Prozent der gesamten deutschen Gütertonnage, und das Volumen dürfte weiter ansteigen. Die Elektrifizierung, einschließlich des Abzweigs nach Burghausen und der zweigleisigen Abschnitte, könnte bis Ende 2020 abgeschlossen sein, wenn die

Bundesregierung Mittel zur Verfügung stellen würde, was jedoch gegenwärtig nicht der Fall ist.

Zwischen Salzburg-Liefering und Bahnhof Salzburg sind einige Arbeiten bereits beendet, z.B. die Salzachbrücke und die Bahnhöfe Aighof, Mülln-Altstadt und Taxham. Die Arbeiten am Abschnitt Salzburg-Liefering sind für 2010-2013 geplant.

Der EU-Beitrag für diesen Abschnitt aus dem TEN-V-Budget wird bis zum Ende der derzeitigen finanziellen Vorausschau 51,8 Mio. EUR betragen.

### **2.3. Wien–Bratislava**

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

Die meisten Arbeiten an der Schienenverbindung Wien-Bratislava sollen zwischen 2010 und 2014 stattfinden. Nach einer zweijährigen Vorlaufphase wurden die Arbeiten zum Hauptbahnhof Wien Anfang 2010 aufgenommen, die Arbeiten an anderen österreichischen Abschnitten werden 2011 beginnen und sollen bis 2015 abgeschlossen werden.

Standort des Hauptbahnhofs Wien ist der ehemalige Südbahnhof, der Ende 2009 stillgelegt und seit Januar 2010 völlig abgerissen wurde. Für die Übergangszeit wurden ein provisorischer Bahnhof für den Stadtverkehr, Anschlussgleise und weiterer provisorischer Bahnhof gebaut. Der vorhandene Bahnhof Meidling wurde renoviert und dient provisorisch als Endstation für die Züge der Südbahn. Als Provisorium für den neuen Hauptbahnhof wurde der Hightech-Stützpunkt Matzleinsdorf errichtet, mit einer Wartungshalle für leichte Instandhaltungsarbeiten an Lokomotiven und Antriebseinheiten.

Für die Verbindungen zwischen Wien, seinem Flughafen und Bratislava (Klederinger Schleife und Götzensdorfer Spange) werden die Baugenehmigungen nach den Umweltverträglichkeitsprüfungen (UVP) für 2011 erwartet.

Der geplante Donautunnel, das größte Vorhaben in der Slowakei, wird später gebaut. Der EU-Beitrag für diesen Abschnitt aus dem TEN-V-Budget wird bis zum Ende der derzeitigen finanziellen Vorausschau bis zu 145,9 Mio. EUR betragen (etwa 135 Mio. EUR in Österreich).

## **3. Engpässe**

### **3.1. Baudrecourt–Vendenheim**

Am 1. September 2009 wurde die Finanzierungsvereinbarung über die zweite Phase des TGV Est von der französischen Regierung, dem Schienennetzbetreiber *Réseau Ferré de France* (RFF) und sechzehn Regionalverwaltungen unterzeichnet. Die Vorarbeiten hatten bereits 2008 begonnen; die Bauarbeiten sollen 2010 beginnen. Der Streckenabschnitt soll im ersten Halbjahr 2016 in Betrieb sein, die Reisezeit zwischen Paris und Straßburg kann sich dann um 30 Minuten verkürzen. Der EU-Beitrag für diesen Abschnitt aus dem TEN-V-Budget wird bis zum Ende der derzeitigen finanziellen Vorausschau 94 Mio. EUR betragen.

### **3.2. Stuttgart—Ulm**

Am 19. Juli 2007 wurde eine Vereinbarung zwischen dem deutschen Verkehrsminister, der Deutsche Bahn AG und den Regionalbehörden unterzeichnet; die Finanzierungsvereinbarung folgte im April 2009. Baubeginn war der 2. Februar 2010. Der Abschnitt soll zwischen 2010 und Dezember 2019 erstellt werden.

Das Planungsverfahren kommt gut voran, es treten lediglich einige Verzögerungen bei den Planfeststellungsbeschlüssen auf. Die meisten Baugenehmigungen sind erteilt oder beim Eisenbahn-Bundesamt in Vorbereitung. Der Planfeststellungsbeschluss für den Abschnitt Wendlingen-Ulm muss noch 2010 erteilt werden, um eine plangemäße Fertigstellung zu ermöglichen. Im Juni 2010 erteilte das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) eine wichtige Ausnahmegenehmigung für die Nutzung von S-Bahn-Gleisen durch Reisezüge am Flughafen. Der EU-Beitrag für diesen Abschnitt aus dem TEN-V-Budget wird bis zum Ende der derzeitigen finanziellen Vorausschau ca. 237 Mio. EUR betragen.

Seit Ende 2009 ist das Vorhaben wieder Gegenstand heftiger Kontroversen wegen steigender Kostenschätzungen, Zweifeln an seinem Nutzen und erwarteten geologischen Problemen.

### **3.3. Wels-Wien**

Die frühere zweigleisige Strecke wurde zu einer viergleisigen Hochkapazitätsachse ausgebaut, um den Ost-West-Verkehr aufnehmen zu können – wichtige Abschnitte sind bereits in Betrieb: etwa 46 % der Strecke sind bereits fertig gestellt, 43 % befinden sich im Bau und 11 % im Planungsstadium. 2009 und 2010 konnten auf diesem Abschnitt eine ganze Reihe wichtiger Meilensteine erreicht werden, die laufenden Arbeiten kommen plangemäß voran.

Der Abschnitt wurde zur Erleichterung der Planungs- und Bauverfahren in mehrere Teilabschnitte untergliedert:

#### **3.3.1. Lainzer Tunnel**

Die laufenden Arbeiten am 12,8 km langen Lainzer Tunnel sollen die Verbindung zwischen der Westbahn und Wien verbessern und den Anschluss an die Schienenverbindungen nach Süden und Osten gewährleisten. Das Vorhaben wird eine unterirdische Führung des Güter- und Personenfernverkehrs bei der Durchfahrt durch Wien ermöglichen. Freie Kapazitäten an der Oberfläche können zur Verbesserung des lokalen Personenverkehrs genutzt werden. Die Arbeiten an der technischen Ausstattung begannen im Dezember 2009. Der Abschluss des Vorhabens ist für Dezember 2012 vorgesehen.

#### **3.3.2. Neubaustrecke Wien-St. Pölten**

Diese Neubaustrecke besteht aus drei Teilabschnitten: *Wienerwald* (einschl. Wienerwaldtunnel), *Tullnerfeld* und *Westabschnitt*. Die Vorarbeiten für den Bau der Tunnel sind bereits abgeschlossen. Derzeit konzentrieren sich die Arbeiten auf die Gleise und die technische Ausstattung. Sowohl die Neubaustrecke Wien-St. Pölten als auch der Lainzer Tunnel sollen im Dezember 2012 in Betrieb sein.

### **3.3.3. St. Pölten-Loosdorf (Güterzugumfahrung)**

Auf dem Abschnitt Loosdorf-St. Pölten (Güterzugumfahrung) wurden einige Brücken bereits fertig gestellt, andere Arbeiten laufen noch. Die Bauarbeiten zum Pummersdorfer Tunnel werden 2011 beginnen. Der gesamte Abschnitt sollte 2017 fertig gestellt sein.

### **3.3.4. Ybbs-Amstetten**

Ende 2008 begannen die Arbeiten an den wichtigen Brücken über die Ybbs sowie an anderen Abschnitten. Im Frühjahr 2009 begann der Bau des ca. 2,2 km langen Burgstaller Tunnels zwischen Hubertendorf und Blindenmarkt. Derzeit kommen die Arbeiten an der inneren Schale gut voran, sie sollen bis August 2011 abgeschlossen sein. Auf dem Abschnitt werden sechzehn Eisenbahnbrücken und neun Straßenbrücken gebaut, die Bahnhöfe werden umgebaut. Teile der Strecke sollen bis Dezember 2012 fertig gestellt sein, zusammen mit der Neubaustrecke Wien-St. Pölten und dem Lainzer Tunnel. Die allgemeine Inbetriebnahme ist für 2015 vorgesehen.

Folgende Vorhaben werden aus dem Europäischen Konjunkturprogramm (EERP) finanziert: Bahnhof Melk (Fertigstellung bis 2011) Güterzugumfahrung St. Pölten (Fertigstellung bis 2017), Burgstaller Tunnel im Abschnitt Ybbs-Amstetten (Fertigstellung bis 2015).

Der EU-Beitrag für diesen Abschnitt aus dem TEN-V-Budget wird bis zum Ende der derzeitigen finanziellen Vorausschau 67,5 Mio. EUR betragen. 9,4 Mio. EUR werden aus dem EERP bereit gestellt.

## **4. Sonstige Abschnitte**

### **4.1. Deutschland**

Wichtige Abschnitte zwischen Appenweier-Karlsruhe und Stuttgart sind bereits fertig. Nach dem Beginn der Arbeiten am Abschnitt Stuttgart-Ulm sind jetzt detaillierte Studien zum Abschnitt Ulm-Augsburg erforderlich, um geeignete Streckenparameter für zusätzliche künftige Personen-Fernverkehrsdienste zu gewinnen. Besondere Schwerpunkte sollten dabei Kapazitätserweiterungen (z.B. drittes Gleis) und eine Optimierung der Strecke bezüglich der Geschwindigkeit sein. Derzeit ist die Geschwindigkeit zwischen Ulm und Neuoffingen auf 200 km/h und bei Neuoffingen-Augsburg auf 160 km/h begrenzt, wo aufgrund der Streckenführung manche Abschnitte sogar noch langsamer befahren werden müssen. Für solche Abschnitte könnte eine Änderung der Streckenführung erwogen werden. In Bezug auf Kapazitätserweiterungen kommt den Abschnitten Neuoffingen-Ulm und Gessertshausen-Augsburg besondere Aufmerksamkeit zu. Fortschritte auf dem gesamten Abschnitt sind von der Verfügbarkeit von Bundesmitteln abhängig, die jedoch noch nicht abzusehen ist.

Die Arbeiten zwischen Augsburg und München werden bis Dezember 2011 abgeschlossen sein, so dass dann durchgängig ein viergleisiger Betrieb und eine Höchstgeschwindigkeit von 230 km/h möglich sein werden.

Anfang 2010 kamen die bayerische Regierung und der bayerische Landtag zu einer Einigung für das Bahnkonzept München, das ca. 3 Mrd. EUR kosten sollte. Dabei soll die Kapazität im Stadtzentrum bis 2017 verbessert werden (2. S-Bahn-Stammstrecke), ferner soll der

Flughafen mit dem Stadtzentrum (Ostkorridor) sowie mit dem PP17 (Erdinger Ringschluss) verbunden werden. In beiden Fällen gibt es derzeit noch keine Finanzierungsvereinbarung.

## **4.2. Slowakei**

Zur Zeit laufen ausführliche Studien zur Verbindung zwischen Bratislava und seinem Flughafen mit Wien und darüber hinaus. Für den derzeitigen Finanzierungszeitraum wurde der Abschluss folgender Komponenten mitgeteilt:

- neuer Abschnitt zwischen Bratislava Predmestie und Bratislava einschl. Bahnhof Filiálka (künftiger Knoten für den öffentlichen Verkehr in Bratislava),
- Flughafenanbindung vom zentralen Güterbahnhof (UNS) und vom Bahnhof Letisko,
- Bahnhof Petrzalka.

Im Jahr 2014 soll die Elektrifizierung des Abschnitts Devínska Nová Ves-Marchegg (Österreich) abgeschlossen sein. Im nächsten Finanzierungszeitraum ist der Bau einer Verbindung zwischen dem Flughafen Bratislava und Wien vorgesehen, ebenfalls über Marchegg.

## **5. Tätigkeiten im Jahr 2010**

Das neue Mandat von Péter Balázs begann am 8. Juni mit einem ersten Gedankenaustausch mit Kommissar Kallas über die Entwicklung der vorrangigen Vorhaben im allgemeinen und mit den Koordinatoren von Vorhaben, die die Achse Paris-Bratislava kreuzen, nämlich Karla Peijs (PP 18), Pat Cox (PP 1) und Gilles Savary (PP22). Am gleichen Tag fand außerdem ein erster Meinungsaustausch mit dem Staatssekretär im slowakischen Verkehrsministerium statt. Weitere Treffen sind im Herbst 2010 mit den zuständigen Ministern anderer Mitgliedstaaten entlang der Achse und mit dem neuen slowakischen Verkehrsminister geplant.

Der Koordinator zeigte sich erfreut, dass zwischen Juli 2007 und Februar 2010 drei Millionen Fahrgäste die deutsch-französische Hochgeschwindigkeitsverbindung Stuttgart-Karlsruhe-Paris genutzt haben. Diese Schienenverbindung mit einer Reisezeit von 3:45 h hat nahezu alle Flüge zwischen Stuttgart und Paris abgelöst.

Der Koordinator nimmt zur Kenntnis, dass die Initiative „Magistrale für Europa“ eine Studie über die derzeitigen Dienste entlang der Achse „Magistrale für Europa - Züge für Europa“ veröffentlicht hat. In der Studie wird auf die mögliche Verkürzung der Fahrtzeiten für Personenzüge bei einer kompletten Realisierung des PP17 hingewiesen. Eine weitere Verkürzung um 80 Minuten zwischen Paris und Bratislava ist bis 2015 (Reisezeit 10:30 h) und um weitere 95 Minuten nach Durchführung aller geplanten Maßnahmen möglich. Theoretisch würde die Reisezeit dann nur noch 9 Stunden statt der 1995 benötigten 15 Stunden 15 Minuten betragen. In Anbetracht der höchst unterschiedlichen Bedarfsprofile des lokalen, regionalen, nationalen und europäischen Verkehrs ist darauf hinzuweisen, dass der Bau neuer Infrastrukturen (Strecken, Bahnhöfe, Sicherungssysteme) allein nicht genügt, um für die Nutzer sowohl im Personen- wie auch im Güterverkehr optimale Angebote, insbesondere bezüglich der Reisezeiten, bereitstellen zu können. Die Betriebsplanung wird daher zu einem äußerst komplexen Unterfangen. Der Koordinator empfiehlt, das vorgeschlagene „integrierte Planungskonzept“ zugrunde zu legen, um eine größtmögliche Rentabilität der öffentlichen Investitionen und möglichst gute Dienstleistungen zu gewährleisten. Der Koordinator begrüßt außerdem den Vorschlag, über eine Weiterentwicklung des derzeitigen Rechtsrahmens für die Liberalisierung des

Schieneverkehrs auf europäischer und nationaler Ebene nachzudenken, um die Schaffung attraktiver (internationaler) Fahrpläne und effiziente Investitionen zu erleichtern.

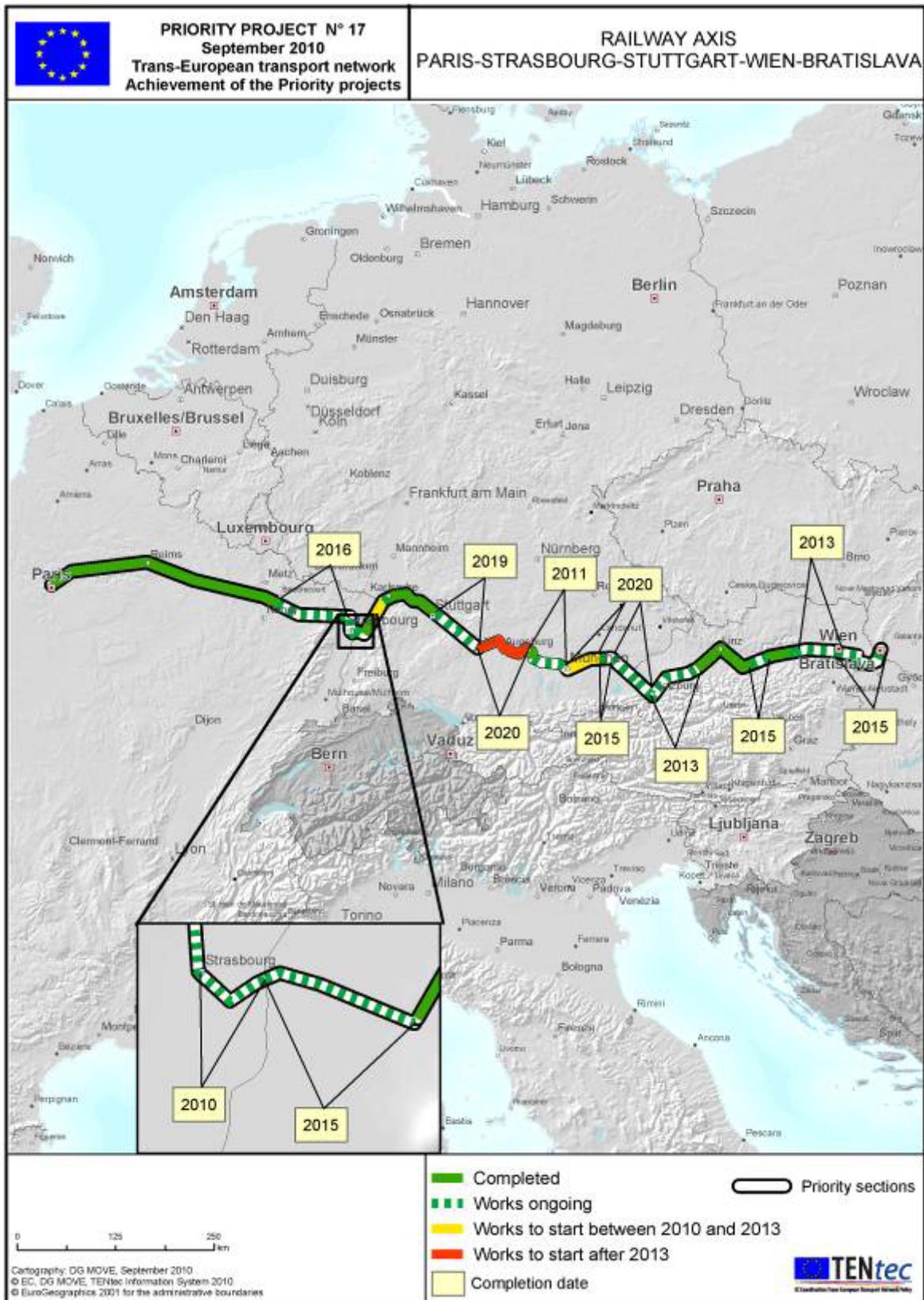
## **6. Schlussfolgerungen und Empfehlungen**

Der Fortschritt entlang dieser Eisenbahnachse ist gut. Wesentliche Abschnitte konnten bereits in Betrieb genommen werden, andere dürften sich bis zum Ende des derzeitigen Finanzierungszeitraums (2007-2013) gut weiterentwickelt haben oder bis 2015 fertig gestellt werden können. Das gesamte Vorhaben wird bis dahin aus TEN-V-Quellen eine Kofinanzierung in Höhe von bis zu ca. 670 Mio. EUR erhalten haben. Es bestehen aber immer noch einige Probleme, die es zu lösen gilt:

- Für die Realisierung des grenzübergreifenden Abschnitts München-Salzburg müssen noch technische Beschlüsse und/oder Finanzierungsvereinbarungen zur Brücke bei Freilassung und zur Elektrifizierung (ABS 38) getroffen werden.
- Die neue Diskussion über den Abschnitt Stuttgart- Ulm muss beobachtet werden.
- Intermodalität: Da entlang der Strecke zahlreiche Flughäfen und Wasserstrassen liegen, ist es empfehlenswert, alle intermodalen Frachtterminals anzubinden. In München besteht über die Finanzierung und den Zeitplan des Baus der geplanten Flughafenbindung noch immer keine Klarheit.

Alle Mitgliedstaaten entlang der Achse kämpfen mit ähnlichen Haushaltsproblemen. Deutschland kommt hier eine besonders wichtige Rolle zu, weil hier mehrere Abschnitte noch nicht fertig gestellt sind. In Deutschland wird der geplante Haushalt für die Entwicklung der Verkehrsinfrastrukturen heftig diskutiert. Es muss ein Gleichgewicht zwischen den Ausgaben und der Konsolidierung des Staatshaushaltes gefunden werden. Der Entscheidungsprozess zur Bedarfsplanüberprüfung läuft und ist voraussichtlich im Oktober 2010 abgeschlossen. Nach Angaben des zuständigen Bundesministeriums wird es dadurch nicht zu Verzögerungen bei den laufenden Arbeiten kommen. Bei der Vorbereitung des Bundesverkehrswegeplans 2015 wird zur Zeit an Konzepten gearbeitet. Der Europäische Koordinator muss diesen Prozess beobachten, um eine hohe Qualität der Dienste entlang der Achse des PP17 zu gewährleisten.

**Anhang 1.**



**Anhang 2.****Noch nicht fertig gestellte Abschnitte, Entfernungsangaben, Reisezeiten,****Kostenschätzungen**

<b>Abschnitt</b>	<b>Art der Arbeiten</b>	<b>km</b>	<b>Inbetriebnahme</b>	<b>Reisezeit (derzeit)</b>	<b>Künftige Reisezeit</b>	<b>Projektion der künftigen Kosten durch Herrn Balázs</b>
Baudrecourt–Vendenheim	Hochgeschwindigkeitsstrecke	100	2015	140 min	110 min	2,1 Mrd. EUR
Bhf. Straßburg-Brücke Kehl	Ausbau (160 km/h)	15	2010	54 min	25 min	150 Mio. EUR
Brücke Kehl	Ausbau (160 km/h)	150	2010			
Brücke Kehl-Appenweier	Ausbau (200 km/h)		2017			
Appenweier-Karlsruhe	Hochgeschwindigkeitsstrecke		in Betrieb ohne Tunnel Rastatt			
Stuttgart-Wendlingen (einschl. Stuttgart 21)	Neuer Bahnhof, Hochgeschwindigkeitsstrecke	86,6	2019/20	54 min	28 min	4,1 Mrd. EUR
Wendlingen-Ulm	Hochgeschwindigkeitsstrecke		2019/20			2,9 Mrd. EUR
Ulm-Neuoffingen(-Augsburg)	Ausbau (200 km/h)	30 (94)	?	24 (44) min	21 (41) min	160 Mio. EUR
Augsburg-München	Ausbau (230 km/h)	62	2012	37 min	18 min	490 Mio. EUR
München-Mühldorf-Freilassing	Ausbau (160 km/h)	141	?	82 min	62 min	2,8 Mrd. EUR
Freilassing-Salzburg	Ausbau (160 km/h)		2013 2014: Bahnhof Salzburg			240 Mio. EUR (einschl. Bhf. Salzburg)
Salzburg-Attnang	Ausbau (160 km/h)	121	?	77 min	70 min	600 Mio. EUR
Attnang-Wels	Ausbau (160 km/h)		Lückenschluss Lambach-Breitenschützing: 2013			
Wels-Linz	Ausbau (160 km/h)		?			
Linz-St. Pölten	Ausbau (160 km/h)	130	St. Pölten 2010/11 Ybbs/Amstetten 2012/15	63 min	45 min	610 Mio. EUR

Abschnitt	Art der Arbeiten	km	Inbetriebnahme	Reisezeit (derzeit)	Künftige Reisezeit	Projektion der künftigen Kosten durch Herrn Balázs
			Melk 2011 St.Pölten/Loosdorf 2016/17			
St. Pölten-Wien	Ausbau (160 km/h)	44	Lainzer Tunnel Dez. 2012	41 min	25 min	2,2 Mrd. EUR (einschl. Lainzer Tunnel)
Wien	Neuer Haupt- bahnhof		Ende 2012	40 min	0 min	490 Mio. EUR
Wien–Bratislava	Ausbau (160 km/h)	65/ 80	Klederinger Schleife/Götzendorfer Spange 2013/2015 UVP (Nord)	70 (Nord)/ 55 (Süd)	35 (Nord)/ 55 (Süd)	90 Mio. EUR (AT) + 462 Mio. EUR (SK)
<b>Insgesamt</b>				~ 10h	~ 6 ½ h	

### Anhang 3

#### TEN-V-Mittel für Vorhaben und Maßnahmen entlang der Achse

	Nr. des Beschlusses	VORHABEN	Abschnitt	Höchstbeitrag EU in Mio. EUR	Anteil
<b>Frankreich</b>	2007-FR-17210-P	TGV-Est Studien und Arbeiten	Baudrecourt–Vendenheim	18	19,1%
	2009-FR-17044-E	TGV-Est Studien und Arbeiten	Baudrecourt- Straßburg	76	12,0%
<b>Deutschland</b>	1996-DE-13-P	Arbeiten an Kehl-Appenweiler	Kehl-Appenweiler	5	
	2007-DE-17220-P	Arbeiten am Bhf. Kehl, Kork, Karlsruher Kurve	Kehl-Appenweiler	26,42	25,0%
	1997-DE-51 2000-DE-328	Geologische und hydrologische Erkundung Anbindung des Flughafens	Stuttgart—Ulm Stuttgart—Ulm	3,5 1,6	
	2001-DE-1004-S	Studien zu Hochgeschwindigkeitsstrecke	Stuttgart—Ulm	2,5	
	2002-DE-1004-S	Studien zu Hochgeschwindigkeitsstrecke	Stuttgart—Ulm	5	
	2004-DE-1004 a-S	Studien zu Hochgeschwindigkeitsstrecke	Stuttgart—Ulm	4,9	45,0%
	2006-DE-1004-S	Studien zu Hochgeschwindigkeitsstrecke	Stuttgart—Ulm	2,6	44,0%
	2006-DE-90307-S	Studien zum Knotenpunkt Stuttgart	Stuttgart	2	
	2007-DE-17200-P	Arbeiten an der Hochgeschwindigkeitsstrecke	Stuttgart-Wendlingen	114,5	11,6%
	2007-DE-17010-P	Arbeiten an der Hochgeschwindigkeitsstrecke	Wendlingen-Ulm	101,5	14,4%
	2001-DE-1005 P	Arbeiten	Augsburg - Mering	3,5	25,0%
	2004-DE-1005-P	Arbeiten an der Hochgeschwindigkeitsstrecke	Augsburg - Olching	5	9,7%
	2005-DE-1005-P	Arbeiten an der Hochgeschwindigkeitsstrecke	Augsburg - Olching	5	8,0%
	2006-DE-1005-P	Arbeiten an der Hochgeschwindigkeitsstrecke	Augsburg - Olching	2,76	5,7%
	2001-DE-1003A-P	Studien	München-Mühldorf-Freilassing	1	
	2007-DE-17020-P	Arbeiten an Brücken, Gleisen und einem Bahnhof	Freilassing-Salzburg	8,5	25,0%
	<b>Österreich</b>	2006-AT-GR-1108b-P	Arbeiten an Gleisen	Freilassing-Salzburg	4,5
2007-AT-17170-P		Arbeiten an Brücken, Gleisen und einem Bahnhof	Freilassing-Salzburg	37,8	25,0%
2002-AT-1001-P		Arbeiten	Umfahrung Enns/ Knoten Rohr	0,5	
2003-AT-1001-P		Arbeiten	Umfahrung Enns/ Knoten Rohr	1,3	
2004-AT-1001-P		Arbeiten	Umfahrung Enns/ Knoten Rohr	4	
2005-AT-1001-P		Arbeiten	Umfahrung Enns/ Knoten Rohr	7,65	
1999-AT-4 2000-AT-107-P		Arbeiten an Gleisen Arbeiten an Gleisen	St. Valentin- Amstetten St. Valentin- Amstetten	8 8	

	2009-AT-17104-E	Arbeiten am Burgstaller Tunnel (EERP)	Amstetten- Ybbs	3,4	20,0%
	2009-AT-17098-P	Arbeiten am Bahnhof (EERP)	Melk	3,4	20,0%
	2009-AT-17100-P	Arbeiten an Gütergleisen Burgstaller Tunnel (EERP)	Loosdorf- St. Pölten	2,6	20,0%
	1997-AT-13S	UVP-Studien	St. Pölten-Wien	0,9	
	1998-AT-4	Arbeiten	St. Pölten-Wien	3,6	
	1999-AT-8	Arbeiten	St. Pölten-Wien	5,6	
	2000-AT-104-S	Konzeptstudien	St. Pölten-Wien	3	
	2000-AT-108-P	Arbeiten an zweigleisigem Tunnel	St. Pölten-Wien	8	
	2001-AT-155-P	Arbeiten	St. Pölten-Wien	3,5	
	2001-AT-1002-P	Ausbau Knoten Wagram	St. Pölten-Wien	1	
	2002-AT-1002-P	Ausbau Knoten Wagram	St. Pölten-Wien	4	
	2003-AT-1002-P	Ausbau Knoten Wagram	St. Pölten-Wien	3,1	
	2004-AT-1002-P	Ausbau Knoten Wagram	St. Pölten-Wien	4,8	
	2004-AT-1108-P	Arbeiten an der Hochgeschwindigkeitsstrecke	St. Pölten-Wien	9	
	2005-AT-1108-P	Arbeiten an der Hochgeschwindigkeitsstrecke	St. Pölten-Wien	3	
	2006-AT-1108-P	Arbeiten z.B. Wienerwald Tunnel	St. Pölten-Wien	4	
	1997-AT-7	Ausbau Parndorf-Kittsee	Wien–Bratislava	3	
	1998-AT-3	Arbeiten	Wien–Bratislava	2,4	
	2007- AT- 17040-P	Arbeiten	Wien–Bratislava	129,9	14,0%
		Studien zu Bahnhöfen/Flughafen			
<b>Slowakei</b>	2005-SK-92802-S	Bratislava	Wien–Bratislava	10,6	50,0%
<b>INS-GESAMT</b>				<b>670</b>	