



Städte: Augsburg · Bratislava · Budapest · Győr · Karlsruhe · München · Nancy · Salzburg · St. Pölten · Städtebund Inn-Salzach · Strasbourg · Stuttgart · Ulm · Wien
Regionen: EuRegio Salzburg-Berchtesgadener Land-Traunstein · Inn-Salzach-Euregio · Initiative "Airport-Bahn Südostbayern" · Regionaler Planungsverband Augsburg · Regionaler Planungsverband München (RPV) · Regionalverband Donau-Iller · Regionalverband Mittlerer Oberrhein · Regionalverband Südlicher Oberrhein · Verband Region Stuttgart
Wirtschaftsverbände: IHK für Augsburg und Schwaben · IHK für München und Oberbayern · IHK Karlsruhe · IHK Region Stuttgart · IHK Südlicher Oberrhein · IHK Ulm · Wirtschaftskammer Österreich · Wirtschaftskammer Salzburg · Wirtschaftskammer Wien · IHK Region Bratislava



Foto: Roland Fränkle

Stuttgart 21 ist in allen Medien - in aller Munde. Ein Für und ein Wider, eine engagierte Auseinandersetzung. Wir können den Sachstand des Verfahrens nicht dokumentieren - die Dinge sind ständig im Fluss, die Tageszei-

tungen, Rundfunk und das Fernsehen berichten ständig. Wir zeigen den Status Quo zum Zeitpunkt der Herausgabe des Newsletters und gehen nur noch auf wesentliche Ereignisse ein.

Wie steht die Initiative „Magistrale für Europa“ zu Stuttgart 21?

Seit über 25 Jahren setzen wir uns für die Schienen-Fernverbindung Paris - Budapest ein, die Ost-West-Hochgeschwindigkeitstrasse inmitten Europas. Sie soll möglichst bald attraktiv und leistungsfähig für Personen und Güter zur Verfügung stehen.

Die Initiative möchte sich nicht in Auseinandersetzungen um Alternativen im Einzugsbereich ihrer Mitglieder einschalten. Wir sehen unsere Aufgabe darin, die Mitglieder zu motivieren, ihre notwendigen Aufgaben in ihrem Einzugs- und Zuständigkeitsbereich für den internationalen Fernverkehr und die Verflechtung mit dem regionalen öffentlichen Nahverkehrsnetz wahrzunehmen. Dabei sind die Bahnhöfe und die Ausrichtung des Nahverkehrsnetzes auf die Bahnhöfe meist die anstehenden Schwerpunkte.

Unsere Forderung zu Stuttgart 21 an die Deutsche Bahn, Bundesrepublik Deutschland, Land Baden-Württemberg und Stadt Stuttgart lautet: Lösen Sie so schnell wie möglich die strittigen Fragen, damit endlich ein leistungsfähiger Fernverkehrsknoten Stuttgart mit direktem Anschluß an den Flughafen sowie eine qualitätvolle Verflechtung mit dem Regionalverkehr zur Verfügung steht. Die Zeit drängt!

Heinz Fenrich

Heinz Fenrich
Vorsitzender der Initiative „Magistrale für Europa“,
Oberbürgermeister der Stadt Karlsruhe

Europäische Union/ Transeuropäische Netze

Revision der TEN-V

Auszug aus dem Referat „Künftige Politik für das Transeuropäische Verkehrsnetz TEN-V“ von Frau Ellen Kray (Europäische Kommission, DG MOVE, Brüssel) in der AK-Sitzung der Initiative Magistrale für Europa am 29.06.2011 in Augsburg - siehe rechte Spalte.

EU erleichtert Bahnfahrten durch Europa

Die Planung einer Bahnreise durch Europa soll einfacher werden.

Nach den Plänen der EU-Kommission können Zugreisende bei europaweiten Bahnfahrten künftig alle Fahrscheine vorher buchen und erwerben. Als ersten wichtigen Schritt dazu hat die EU-Kommission am 05.05.2011 eine obligatorische Normung der Tarif- und Fahrplaninformationen beschlossen. Das bedeutet, dass die wesentlichen Buchungs- und Ticketinformationen künftig interoperabel sein werden, so dass sie zwischen Eisenbahngesellschaften der gesamten EU sowie zwischen Fahrscheinverkäufern ausgetauscht werden können. [EU-AKTUELL, 05.05.2011]

Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums

Die Verkehrsminister haben am 10.06.2011 erstmals über den Vorschlag für eine Richtlinie zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums beraten.

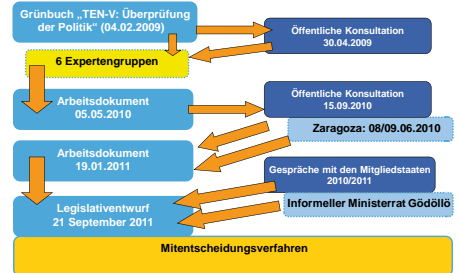
Ramsauer: „Mit der Umgestaltung des europäischen Eisenbahnrechts haben wir nun eine gute Grundlage für einen einheitlichen Regulierungsrahmen in allen Mitgliedstaaten - ein wichtiger Baustein für fairen Wettbewerb in Europa. Auch in Deutschland setzen wir bei der Neuausrichtung der Bahnpolitik auf eine effiziente und transparente Regulierung, um einen diskriminierungsfreien Zugang zum Netz und einen gesunden Wettbewerb sicherzustellen. Übergeordnetes Ziel müssen die Finanzierbarkeit von notwendigen Eisenbahninfrastrukturen sowie der diskriminierungsfreie Zugang zu diesen bleiben, damit mehr Verkehr auf die Schiene verlagert werden kann.“

Auf Initiative Deutschlands hat die Kommission klargestellt, dass durch den Vorschlag kein Eingriff in die Souveränität der nationalen Haus-

Künftige Politik für das Transeuropäische Verkehrsnetz

- WEISSBUCH - Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum - Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem (März 2011)
- Neue TEN-V Leitlinien (vsl. 21. September 2011)

Revision der TEN-V



Überarbeitung des Netzes

- | | |
|--|---|
| <p>Grundnetz:</p> <ul style="list-style-type: none"> - definiert durch MS - wichtige europäische Verbindungen - Knoten auf NUTS2 Ebene | <p>Kernnetz:</p> <ul style="list-style-type: none"> - definiert durch EUKOM - Korridore mit gemeinsamen Management |
|--|---|

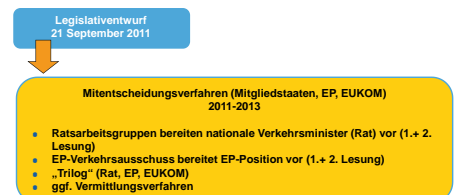
Kernnetz

- die wichtigsten Knotenpunkte in der EU miteinander verbinden (große Häfen, Hauptstädte, Ballungsräume usw.)
- die wichtigsten Langstrecken-Verkehrsströme
- alle Verkehrsträger integrieren
- für lange Zeit Gültigkeit behalten

Grundnetz

- Wichtige transeuropäische Verbindungen
 - » Schiene: Hochgeschwindigkeit, konventionell
 - » Straße: „good quality roads“
- Seehäfen, Binnenhäfen (>0,1%)
- Flughäfen (>1%)
- IWW mind. Kategorie IV (2,5m)
- Multimodale Plattformen
 - » Schiene, IWW, Straße, Flughäfen

Revision der TEN-V



Ellen Kray, DG MOVE EU Brüssel, 29.06.2011

halte erfolgt. Deutschland ist also nicht verpflichtet, Finanzierungsverträge abzuschließen - es besteht weiterhin die Möglichkeit für nationale gesetzliche Regelungen.
[Pressemitteilung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, 10.06.2011]

Der EU-Verkehrsministerrat hat dem Beitritt der EU zur zwischenstaatlichen Organisation für den Internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) zugestimmt

Ramsauer: „Mit dem Beitritt der EU zur OTIF am 16.06.2011 wird für unsere Eisenbahnen ein wichtiger Schritt im Bereich Harmonisierung über die EU-Grenzen hinaus getan. Mit der gemeinsamen Stimme von 27 Mitgliedstaaten haben wir die Möglichkeit, EU-Standards über die EU-Grenzen hinaus besser als bisher durchzusetzen. Das stärkt den freien Eisenbahnverkehr auch in Richtung Naher und Mittlerer Osten sowie nach Nordafrika.“
[Pressemitteilung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, 10.06.2011]

Hochgeschwindigkeits-Schienenverkehr

Schnellster Lindwurm aller Zeiten

China erscheint uneinholbar: am 30.06.2011 eröffnete die längste Hochgeschwindigkeitstrasse der Welt zwischen Peking und Schanghai.
[Frankfurter Allgemeine Zeitung, 30.06.2011]



Sieht aus wie ICE: Chinas Hochgeschwindigkeitszug CRH in Shanghais Hongqiao-Bahnhof, Foto: FAZ, dpad

Gewalttätige Proteste gegen Bahnprojekt Lyon-Turin in Italien

Seit bald zwanzig Jahren gibt es Widerstand gegen Planung und Bau einer Trasse für den Hochgeschwindigkeitszug, der Lyon mit Turin verbinden soll, letztlich aber als Teilstück der Bahnstrecke vom südlichen Westeuropa nach Budapest beziehungsweise Minsk verstanden wird. Während früher in der Regel die gesamte Opposition gegen den „Treno Alta Velocità (Tav)“ protestierte, sind es jetzt vor allem die lokalen Umweltschützer und die Bewohner des Alpen-Tales, die sich gegen das 15 Milliarden Euro teure Projekt wehren: Es schade der Umwelt und verschandle die Natur.
[Frankfurter Allgemeine Zeitung, 05.07.2011]

ICE soll bis nach London fahren

Die Deutsche Bahn erwartet die Zulassung für die Fahrt durch den Kanaltunnel noch in diesem Sommer. Von 2013 an könnten bereits die ersten Züge fahren.
[Stuttgarter Zeitung, 13.07.2011]

Frankreich

Frankreichs Bahnchef Pepy für Trennung von Bahnbetrieb und Netz

Ein einheitliches Bahnnetz in Europa ist aus Sicht des französischen Bahnchefs Guillaume Pepy noch immer in weiter Ferne. Bedingung für eine Vereinheitlichung der Schienennetze sei wie in Frankreich auch in Deutschland eine Trennung von Bahnbetrieb und Netz, sagte Pepy in München. Liege beides in einer Hand, bestehe die Gefahr der Wettbewerbsverzerrung. Dann könne es sein, dass ein Bahnnetzbetreiber seinen Konkurrenten ungünstigere Zeiten zuteile oder sie auf anderer Weise schlechter behandle. Ziel müsse es sein, auch die Züge in allen Ländern Europas nutzen zu können. Derzeit gebe es mehr als zwei Dutzend verschiedene Systeme in Europa.

Die französische Bahn SNCF hatte sich nach eingehender Prüfung gegen eigene Fernzuglinien in Deutschland entschieden. Grund für die Entscheidung sei auch die starke Bindung der Fahrgäste an die Deutsche Bahn gewesen. „Die Deutschen sind zwar immer sehr kritisch mit der Deutschen Bahn“, sagte Pepy. Trotzdem würden 98 Prozent der Fahrgäste sie dann doch bevorzugen. „Es gibt eine große Verbundenheit.“
[swissinfo.ch, (awp international) 21.05.2011]

Association TGV-Est: Magistrale vorantreiben!

Auf der Hauptversammlung am 01.06.2011 in Paris hat die Vereinigung ihr Ziel bekräftigt, 2016 attraktive Fahrplanangebote in einem liberalisierten europäischen Bahnverkehrsmarkt und im transeuropäischen Verkehrsnetz zu verwirklichen. In Frankreich ist man dazu auf einem guten Weg: Die Inbetriebnahme der noch fehlenden 100 Kilometer Hochgeschwindigkeitsstrecke durch die Vogesen sei bis 2016 realistisch.

Mit Sorge blicken die Mitglieder dagegen auf die Projekte in Baden-Württemberg, deren Realisierung weiterhin unsicher ist. „Frankreich macht seine Bahn-Hausaufgaben vorbildlich“, so Oberbürgermeister Heinz Fenrich. „In Deutschland müssen wir - auch im Interesse unserer französischen Nachbarn - endlich dazu kommen, mit der gleichen Ernsthaftigkeit zu planen, zu finanzieren und zu bauen.“
[Stadtzeitung Karlsruhe, 10.06.2011]

TGV Est/Européen, 2. Bauabschnitt im Zeitplan

Die Arbeiten an der Realisierung des 2. Bauabschnitts Beaudrecourt-Strasbourg schreiten wie geplant voran. Man geht daher weiter von einer Inbetriebnahme im Frühjahr 2016 aus. Vor

diesem Hintergrund wächst die Ungeduld in Frankreich über die langsame Entwicklung in Süddeutschland. Es wird erwartet, dass sich auch in Süddeutschland mehr bewegt.
[Benjamin Puccio, Strasbourg bei der AK-Sitzung in Augsburg am 29.06.2011]

TGV wird 30 Jahre alt

Frankreichs TGV (Train Grande Vitesse), ein technologisches Spitzenprodukt, ging erstmals auf der Strecke von Paris nach Lyon an den Start. Von Beginn an befeuerte es als Prestigeprojekt den Nationalstolz. Lange Distanzen schrumpften zusammen und begünstigten den Massentourismus ebenso wie das Leben der Pendler auf dem Land.

Wenige Tage vor dem Jahrestag eröffnete Präsident Nicolas Sarkozy den ersten 140 km langen Teilabschnitt der neuen Hochgeschwindigkeitsstrecke Rhein-Rhône zwischen Dijon und Mülhausen. Die Verbindung soll ab dem 11.12.2011 genutzt werden können und soll ab Frühjahr 2012 auch eine Direktverbindung von Frankfurt am Main bis ans Mittelmeer ermöglichen.
[Badische Neueste Nachrichten, 22.09.2011]

Deutschland

Offene Fragen entlang PP 17

Gezeigte Darstellung beim Referat „Aktivitäten des EU-Koordinators zu TEN-T-Projekt 17 (22)“ von Frau Ellen Kray (DG MOVE, Brüssel) in der AK-Sitzung der „Initiative Magistrale für Europa“ in Augsburg am 29.06.2011:

Offene Fragen entlang PP17

- Zeitplan zur Fortsetzung der Arbeiten Kehl-Appenweiler
- Stuttgart-Ulm: Auswirkungen des Schlichterspruchs (Stresstest, Juli 2011) auf Zeit- und Kostenplanung
- Ulm-Augsburg: Planungen zur Verbesserung der Verbindung ausstehend
- Umsetzung Markt-Schwaben- Mühldorf und Tüßling-Freilassung (Mühldorf-Tüßling 2015)

Ellen Kray, DG MOVE

Neue Züge für die Bahn ab 2016

Mit einer Vereinbarung über den Bau von bis zu 300 Fernverkehrszügen schließen die Deutsche Bahn und Siemens die größten Einzelaufträge ihrer Unternehmensgeschichte ab. Ab 2016 sollen die Züge ausgeliefert werden und mit zunächst 139 Zügen die bisherigen IC-Züge ablösen. Weitere 90 Züge sind bereits geplant, und bis zum Auslaufen des Vertrages im Jahre 2030 können jederzeit weitere 80 Züge bestellt werden. Insgesamt handelt es sich um ein Auftragsvolumen von sechs Mrd. €. [IHK Wirtschaft in der TechnologieRegion Karlsruhe, Heft 6/2011]

Trassenpreis bremst Bahnverkehr

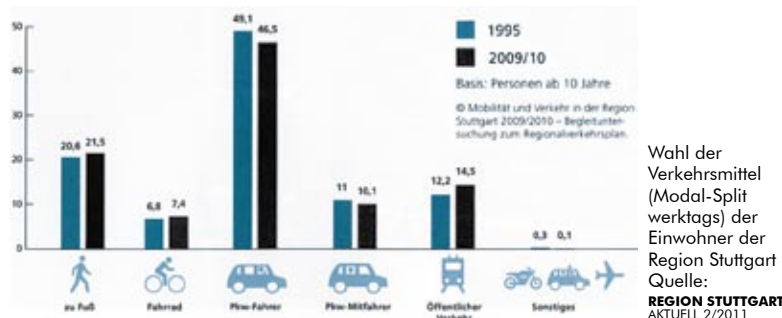
Branchenverbände beklagen steigende Infrastrukturgebühren auf DB-Netz.
[DIE RHEINPFALZ, 24.05.2011]

Einführung eines lärmabhängigen Trassenpreissystems

Bundesverkehrsministerium und Bahn planen Einführung eines lärmabhängigen Trassenpreissystems. Eckpunktevereinbarung regelt Bonus für Güterwagen mit lärmgeminderter Brems-technologie. Wichtiger Schritt für eine spürbare Verringerung des Schienenverkehrslärms.

Die DB Netz will das lärmabhängige Trassenpreissystem zum Fahrplanwechsel 2012/2013 einführen.

[Pressemitteilung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, 05.07.2011]



Stand des Ausbaus der Magistrale für Europa im Hinblick auf das Teilstück Stuttgart - Ulm

Antrag des CDU Abgeordneten Dr. Wolfgang Reinhart u.a., und Antwort des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur (27.07.2011).

Im Internet abrufbar unter: www.landtag-bw.de/Dokumente.

Die Unparteiischen aus der Schweiz

Das Unternehmen SMA bewertet den Stresstest für „Stuttgart21“. Die Zürcher gelten als sehr fachkundig - und zeigen sich äußerst schweigsam.

[Frankfurter Allgemeine Zeitung, 05.07.2011]

Veröffentlichung des SMA-Gutachtens

Die Bahn hat das SMA-Gutachten umgehend veröffentlicht. Das komplette Dokument ist unter www.stuttgart21.de unter dem Link „Stresstest“ abrufbar.

Audit zur Betriebsqualitätsüberprüfung Stuttgart21 - Schlussbericht von sma, 21.07.2011 [T:\1698-NVBW.Stresstest S21\L2Ergebnisse\L27Objektsteckbriefe\Audit_Schlussbericht_1-00.doc]

Prüfungsbericht zur Kompromiss-Lösung von Dr. Heiner Geißler, SMA und Partner AG...

...von einem Expertenteam unter maßgeblicher Mitwirkung von Professor Gerhard Heimerl unter Beteiligung von Stadt Stuttgart, Verband Region Stuttgart, Kommunikationsbüro Stuttgart 21 und Stuttgarter Straßenbahnen AG erarbeitet. [abzurufen unter <http://www.stadt-stuttgart.de/item/show/439888/1>]

Magistrale für Europa

Landtag von Baden-Württemberg. Anfrage des Abgeordneten Jürgen Filius, GRÜNE, (22.07.2011) und Antwort des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur (27.07.2011). Im Internet abrufbar unter: www.landtag-bw.de/Dokumente.

Stuttgart

Mobil, aber wie?

Haushaltsbefragung liefert Erkenntnisse über Mobilität und Verkehr in der Region Stuttgart [REGION STUTTGART AKTUELL, 2/2011 - Dorothee Lang und Dr. Klaus Lönhard]

Der Lenkungsausschuss

Der Lenkungsausschuss ist das zentrale Kontroll- und Steuerungsgremium für Stuttgart 21. Er wacht über Kosten, Zeitrahmen und Qualität des Milliarden-Projekts. In ihm sitzen Vertreter der Bahn und der öffentlichen Hand. Entscheidungen müssen einvernehmlich getroffen werden.

[Bad. Neueste Nachrichten, 24./25.09.2011]

Termine zu Stuttgart21

16.09.2011 Das baden-württembergische Parlament berät über das Ausstiegsgesetz zu Stuttgart21.

28.09.2011 Endgültige Abstimmung im Landtag. Weil mit einem Scheitern des Gesetzes gerechnet wird, soll so der Weg zu einer Volksabstimmung geebnet werden.

27.11.2011 Voraussichtlicher Termin für die Volksabstimmung.

Presse-Überschriften zu Stuttgart21

Südkurier, 30.07.2011

Stuttgart21 - Bewegung in Stuttgart

- Geißler schlägt Kombi-Lösung für Bahnhof vor.
- Bahn will Stresstest wiederholen.
- SPD lehnt Kompromissvorschlag ab.

Südkurier, 01.08.2011

In Stuttgart ist alles offen

- Geißler-Vorschlag zu S21 verwirrt die Beteiligten.
- Bahn vergab am Wochenende Millionen-Aufträge.

BNN, 04.08.2011

Kommunale Landesverbände lehnen Geißlers Vorschlag ab

Frankfurter Rundschau, 06.08.2011

Kombi-Bahnhof ist ein echter Kompromiß

- S21: Beraterfirma SMA sieht viele Vorteile.

Stuttgarter Zeitung, 06.08.2011

Die Bandagen werden wieder härter

BNN, 08.08.2011

Streit um den Kombi-Bahnhof

Stuttgarter Nachrichten, 11.08.2011

Kretschmann rechnet mit Stuttgart21

- Ministerpräsident hofft auf „Wunder bei der Volksabstimmung“.
- Bahn lehnt Kombi-Bahnhof ab.

BNN, 11.08.2011

Stuttgart21: SPD lässt Kretschmann auflaufen

- Nein zu Geißler-Vorschlag für eine Kombi-Lösung.

Stuttgarter Nachrichten, 12.08.2011

Geißlers Kombi-Bahnhof ist vom Tisch

- Landesregierung wird sich nicht einig und setzt nun auf die Volksabstimmung.
- Auch Grün-Rot im Südwesten stellt sich nicht hinter die Geißler-Idee. Die Stuttgart21-Befürworter sehen es mit Freude.
- Nun kann nur noch die Volksabstimmung das Projekt stoppen.

Stuttgarter Nachrichten, 12.08.2011

Kombi-Bahnhof: SPD frohlockt über Beerdigung erster Klasse

- Grüne lassen es nicht auf Machtprobe mit Koalitionspartner ankommen und resignieren.
- Heiner Geißlers Kompromiß ist so gut wie tot.
- Das zeigt: Die Grünen in Baden-Württemberg sitzen zwar in der Regierung - aber offensichtlich auch am kürzeren Hebel.

BNN, 12.08.2011

Stuttgart überlebt Geißler-Vorschlag

- Umschwenken auf eine Kombi-Lösung scheitert schon an der Landeshauptstadt.

SÜDWEST-Presse, 24.08.2011

Land zahlt bei S21-Ausstieg

- Die Umfragen stehen schlecht. Ministerpräsident glaubt dennoch daran, dass das Bahnprojekt Stuttgart21 beim Volksentscheid durchfällt.

Südwestpresse, 25.08.2011

Kombibahnhof: SMA verteidigt Vorschlag

- Die Gutachterfirma SMA geht in die Offensive. Die Argumente der Bahn gegen den als Kompromiss vorgeschlagenen Kombibahnhof seien falsch.

Schwäbische Post, 27.08.2011

Firmen klar für S21

- Mit 83 Prozent spricht sich eine überwältigende Mehrheit für das Bahnprojekt Stuttgart21 und zur Neubaustrecke Ulm-Wendlingen aus. In Ostwürttemberg befürworten es sogar über 93 Prozent der Betriebe.

Stuttgarter Nachrichten, 01.09.2011

Kratzer für Kretschmann: Land zahlte Rate an die Bahn

- Die Landesregierung kann ihr Streitthema Stuttgart21 nicht abschütteln.
- Der Verkehrsminister muss auf Druck der SPD die Stuttgart21-Jahresrate in Höhe von 50 Millionen Euro nun doch an die Bahn überweisen.

Südd. Zeitung, 01.09.2011

Privatbahnen drohen S21 zu kippen

- Und wenn sie den wirklich gewinnt, könnte sie damit das Bahnprojekt Stuttgart21 zum Kippen bringen. „Nicht aus ideologischen Gründen“ versichert SNAG-Aufsichtsratschef Alexander Kirfel, „sondern aus kaufmännischen“.

Stuttgarter Zeitung, 07.09.2011

Bund beteiligt sich nicht an Mehrkosten

- Der Bund will „keinen Cent mehr“ für Stuttgart21 ausgeben, falls der umstrittene Tunnelbahnhof teurer wird als geplant.

greenpeace magazin online, 18.09.2011

Südwest-SPD verzichtet auf Stuttgart-21-Kampagne

- Die baden-württembergische SPD verpflichtet sich, vor dem geplanten Volksentscheid zu Stuttgart 21 nicht aktiv für das umstrittene Großprojekt zu werben.

Stuttgarter Zeitung, 20.09.2011

Studie: S - Bahn - Verkehr kommt aus dem Takt

- Gutachter prophezeihen erhöhte Störanfälligkeit und Fahrzeitverlängerungen im regionalen Nahverkehr.
- Die Studie ist nachzulesen unter www.gruene-vers.de

Bad. Neueste Nachrichten, 21.09.2011

Kretschmann attackiert Bahn vor Stuttgart-21-Treffen

- neue Zweifel an den Kosten des Milliardenprojekts / Regierungschef fordert Unterlagen zu den Kostenrisiken.

Bad. Neueste Nachrichten, 27.09.2011

„Das hält die Koalition aus“

- Beteiligung der Grünen an Bündnis gegen S 21 erzürnt SPD.

Ulm

Neugestaltung des Bahnhofgeländes

Das Ergebnis des europaweit ausgeschriebenen Ideenwettbewerbs für die Neugestaltung des Bahnhofgeländes liegt vor. Von 27 eingereichten Arbeiten hat das Preisgericht drei zweite Preise vergeben. Der Entwurf eines der drei Preisträger, AP Plan Kienle Planungsgemeinschaft, ist in nachfolgender Abb. dargestellt.

Das Resultat des Wettbewerbs bildet die Grundlage für die Weiterentwicklung der Planungen innerhalb der Verwaltung und für den öffentlichen Diskurs. Der Baudezernent der Stadt Ulm will in der Folgezeit die preisgekrönten Arbeiten in öffentlichen Veranstaltungen präsentieren und sie sowohl mit Experten wie Archi-

tekten und Stadtplanern diskutieren als auch mit den Bürgern. [Internet Stadt Ulm]



Wettbewerbsentwurf Bahnhofsgelände Ulm von AP Plan Kienle Planungsgemeinschaft
Quelle: citybahnhof **ulm** Bürgerinformation

Zukunft Bahnhofsareal - Neue Verbindungen

Bürgerinformation zum Ideenwettbewerb: Postwurfsendung an alle Haushalte in Ulm durch die Stadt. Die Info-Zeitung ist Teil der Öffentlichkeitsarbeit zur Erläuterung des Vorhabens. [www.citybahnhof.ulm.de]

Augsburg

Mobilitätsdrehscheibe Augsburg (MDA) - Hauptbahnhof

Auszug aus dem Power-Point-Vortrag von Eva Weber bei der Arbeitskreissitzung der Initiative in Augsburg am 29.06.2011:



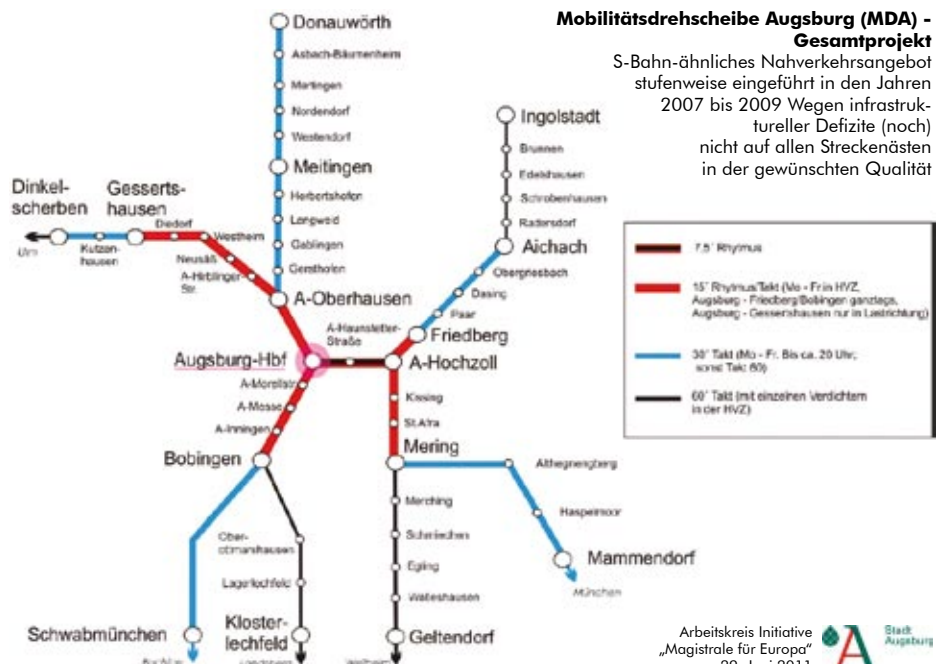
Kommunikation - Infobox

Stadt und Stadtwerke setzen verstärkt auf Information und Dialog:

- Infobox als zentrale Anlaufstelle am Königsplatz, geöffnet Montag bis Freitag von 12 bis 18 Uhr und Samstag von 10 bis 16 Uhr
- persönlichen Anschreiben an die von den Bauarbeiten betroffenen Anlieger
- Infotelefon
- Infoveranstaltungen
- www.projekt-augsburg-city.de

Mobilitätsdrehscheibe Augsburg (MDA) - Gesamtprojekt

S-Bahn-ähnliches Nahverkehrsangebot stufenweise eingeführt in den Jahren 2007 bis 2009 Wegen infrastruktureller Defizite (noch) nicht auf allen Streckenast in der gewünschten Qualität





Anlage der DB

Das denkmalgeschützte Bahnhofsgebäude in seiner heutigen Form bleibt erhalten. Modernisierung der Bahnsteige und Bahnsteigdächer. Zusätzlicher Bahnsteig für den Regionalbahnverkehr.

Mittelpassage

Neue aufgeweitete Verteilerebene unter den Gleisanlagen der DB. Aufzüge, Fahrtreppen und Treppen zu den Bahngleisen nach oben und zur Straßenbahnhaltestelle nach unten.

Straßenbahn

Neue unterirdische Straßenbahn haltestelle für 3 Linien



Hauptbahnhof Augsburg: Kommandes Jahr sollen die Bagger rollen

Die Genehmigung für den Umbau soll im Herbst stehen. [Augsburger Zeitung, 10.05.2011]

Augsburg-München

Die Bahn wird mobiler

Nach 13 Jahren Bauzeit fahren von Anfang Juni an die Züge zwischen München und Augsburg auf vier statt zwei Gleisen. Tempo 230 gibt es aber erst mit dem Fahrplanwechsel im Dezember. [Süddeutsche Zeitung, 06.06.2011]

München

Zeil: „Auch ohne Olympia muss die 2. Stammstrecke kommen“

„Sie ist und bleibt das Herzstück eines zukunfts-fähigen Nahverkehrs in München, in der Region und in ganz Südbayern. Mit der 2. Stammstrecke können wir das S-Bahnangebot in der Region verbessern, die Pünktlichkeit und Betriebsqualität deutlich erhöhen, bei Störungen auf der Stammstrecke endlich auf eine Alternative ausweichen und die steigende Mobilität der Menschen auch klimaschonend bewältigen“, argumentiert der bayerische Verkehrsminister Martin Zeil. [Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr u. Technologie]

Münchner Flughafen braucht ICE-Anschluß

Die Deutsche Bahn macht sich für den Anschluss des Münchner Flughafens ans ICE-Netz stark. Vorstandschef Rüdiger Grube betonte in München, dass der Ausbau ICE-Anschlüsse großer Flughäfen höchste Priorität habe. [Bayerische Staatszeitung, 01.07.2011]

Ramsauer unter Druck

Seehofer stellt Ultimatum wegen Ausbau der Münchner S-Bahn. Der Bund soll mindestens eine Milliarde Euro für den Tunnel zahlen. [Süddeutsche Zeitung, 13.07.2011]

Finanzierung der 2. Stammstrecke

„Im Bau- und Finanzierungsvertrag wurde zwischen Freistaat und Bahn geregelt, dass bis zum Jahreswechsel über den Finanzierungsanteil des Bundes Klarheit bestehen muss. Die dafür notwendigen Gespräche laufen bereits. Dabei besteht mit dem Bund Konsens, dass die 2. Stammstrecke für einen bedarfsgerechten Schienenpersonenverkehr zwingend notwendig ist. Dieser gemeinsame Konsens muss nun auch in der Bereitstellung des Bundesanteils an der Finanzierung der 2. Stammstrecke Niederschlag finden. [Auszug aus dem Brief des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie an die Landeshauptstadt München, Frau Prof. Dr. Merk, 01.08.2011]

Zeil und Kefer: „Ein wichtiger Schritt für die 2. Stammstrecke“

Bahn reicht beim Eisenbahnbundesamt den technischen Teil des GVFG-a-Antrag für zweite Stammstrecke ein. Ein weiterer Meilenstein für die zweite Stammstrecke ist geschehen.

„Wir werden die Gespräche mit dem Bund vertrauensvoll, konstruktiv und mit Hochdruck vorantreiben. Ich gehe davon aus, dass wir in den weiteren Verhandlungen über die Finanzierung der 2. Stammstrecke eine Verständigung erzielen, die eine Realisierung des Projekts erlaubt“, betont Bayerns Verkehrsminister Martin Zeil.

Dr. Volker Kefer, Infrastrukturvorstand der Deutschen Bahn: „Die 2. Stammstrecke hat für uns unverändert höchste Priorität. Deshalb haben wir, wie im Bau- und Finanzierungsvertrag vereinbart, nun beim Bund den ersten Teil des Förderantrags eingereicht.“

Der Freistaat Bayern und die Deutsche Bahn streben eine Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke bis Ende 2019 an. [Pressemitteilung-497/11 des Bayer. STMWIVT, 09.09.2011]

Der Freistaat Bayern treibt die Realisierung der 2. Stammstrecke weiter voran

Verkehrsminister Zeil erklärt dazu: „Wir dürfen die Realisierung dieses wichtigen Projekts nicht auf die lange Bank schieben.“

Die Realisierung der 2. Stammstrecke ist die Voraussetzung für die Ertüchtigung des Münchner S-Bahnsystems sowie des Schienen-Personennahverkehrs in der Metropolregion München. „Ich habe stets betont, dass die 2. Stammstrecke unabhängig von Olympia eines der bedeutendsten Projekte für München, die

Metropolregion und ganz Südbayern ist. Wir dürfen ihre Realisierung nicht auf die lange Bank schieben. Jetzt müssen die Grundlagen für die Zukunft des ÖPNV in der Region gelegt werden“, erklärt Bayerns Verkehrsminister Martin Zeil. Freistaat und Deutsche Bahn streben eine Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke bis 2019 an. „Wir treiben die Finanzierungsgespräche mit dem Bund vertrauensvoll, konstruktiv und mit Hochdruck voran. Unser Ziel ist es, dass der Bund seinen finanziellen Verpflichtungen bei der Realisierung von notwendiger Verkehrsinfrastruktur nachkommt. Gemeinsam wollen wir eine Lösung finden, die eine Realisierung der 2. Stammstrecke erlaubt“, betont der Verkehrsminister. [Sebastian.Roehrig, STMWIVT Bayern]

München, Hauptbahnhof-Neubau

Anfang 2012 soll in Berlin ein Spitzengespräch OB Ude / DB Grube zum Thema „Hauptbahnhof-Neubau“ stattfinden. Bis dahin bleibt zunächst das Ergebnis der derzeit laufenden Gespräche der DB mit dem Büro Auer+Weber (zu einer „abgespeckten“ Version des Wettbewerbsieger-Entwurfs) abzuwarten. [Ulrich Zimmermann, Stadt München, 23.09.2011]

München-Freising

„Unsere Region steht geschlossen hinter dem Bahnausbau“

Mit einem klaren Bekenntnis zum zweigleisigen Ausbau der Bahnstrecke München-Mühl-dorf-Freilassing ist die Jahreshauptversammlung der Initiative „Magistrale für Europa“ in Burghausen und Mühldorf zu Ende gegangen. [www.suedostbayernbahn.de]

Bayerns Verkehrsminister Zeil befürwortet PPP für Ausbau München-Mühldorf-Freilassing

Zum schnellstmöglichen Ausbau der Strecke München-Mühldorf-Freilassing sollte der Bund auch neue Finanzierungsformen wie Public-Private Partnership (PPP) prüfen. „Mit der Umsetzung eines PPP würden wir vor allem Zeit gewinnen! Und die Zeit ist genau das, was den Menschen und der chemischen Industrie in Südostbayern langsam ausgeht“, so Martin Zeil. Dies wäre die erste öffentlich-private Zusammenarbeit in Deutschland im Bereich der Schieneninfrastruktur. Zeil: „Mein Ziel dabei ist, das Pilotprojekt für PPP auf der Schiene nach Bayern zu holen. Und beim Ausbau ins Chemiedreieck könnte ein solches Modell seine Stärken bei der Optimierung der Bauzeit und der Kosten einzuspielen“. [STMWIVT, Bayern]

Zeitplan München-Freilassing (Entwurf Jahresbericht PP17)

Section	Length		
Munich-Markt Schwaben	20 km	2-tracks, electrified	in service
Markt Schwaben-Ampling	50 km	2-tracks, electrified	study
Ampling-Mühldorf	7 km	2-tracks, non-electrified	in service
Mühldorf-Tübing	8 km	2-tracks, electrified	study
Tübing-Freilassing incl. Kirchweidach-Tiltmoning	60 km	1 track, electrified	2015 study
Freilassing-Salzburg Saalach Bridge	7 km	2-tracks, electrified	in service
Station Liefeling Salzburg Hbf		3-tracks, electrified	2015
Salzach Bridge, stations Aighof, Müll-Altstadt, Taxham			2013
			in service

S-Bahn-Ringschluss Erding: Bund gibt sich knausrig - und das bis 2015

Pünktlich zum Ende der parlamentarischen Sommerpause flammt die Auseinandersetzung um den S-Bahn-Ringschluss neu auf. Am 05.09.2011 wurde bekannt: Der Bund wird sein Füllhorn in den kommenden Jahren gewiss nicht ausschütten.

[http://www.zukunft-suedostbayern.info/2001/09, 23.09.2011]

Die neue Eisenbahn-Innbrücke Mühldorf ist fertiggestellt

Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer weihte am 26.09.2011 die neue zweigleisige Bahnbrücke über den Inn ein. Ramsauer: „Die neue Innbrücke gibt den Startschuß für den zweigleisigen Ausbau der gesamten Strecke zwischen Mühldorf und Tüßling. Mit dem vollständigen zweigleisigen Ausbau wird der letzte Engpass zwischen Mühldorf und Burghausen beseitigt. Die Unternehmen im Chiemedreieck werden besser an das internationale Netz angebunden. Das stärkt die Region und den ganzen Wirtschaftsstandort Deutschland.“

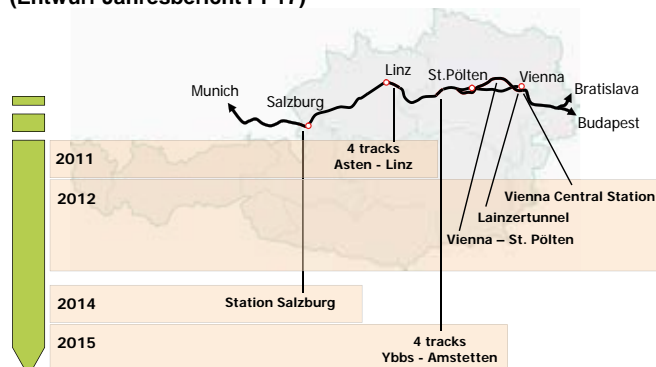
Der Ausbau zwischen Altmühldorf und Tüßling wird aus konventionellen Investitionsmitteln finanziert. Die Kosten liegen bei rund 140 Millionen Euro, davon 125 Millionen Euro Bundesmittel. Eine Finanzierungsvereinbarung kann nach Vorliegen des Baurechts erfolgen. Die Südostbayernbahn hat entsprechende Anträge bereits zum Jahresanfang gestellt. Das Baurecht kann bereits im Frühjahr 2013 vorliegen. Die Strecke könnte dann bereits Ende 2016 in Betrieb genommen werden. [BMVBS pressemitteilungen_text@abo.bmvbs.de, 26.09.2011]

Bahnausbau Freilassing

Ab 2015 rückt Salzburg noch ein Stück näher an Freilassing: Die S-Bahn verkehrt dann im Viertelstundentakt. [Ruperti-Nachrichten, 21.09.2011]

Österreich

Zeitplan in Österreich - (Entwurf Jahresbericht PP17)



Ellen Kray, DG MOVE EU Brüssel, 29.06.2011

ÖBB: railjet-Züge im Einsatz

ÖBB-Premiumzug verbindet Salzburg mit Wien 32 mal täglich in nur 2 Stunden 45 Minuten.

Der ÖBB-railjet gibt als Premium-Zug auf der Westbahn das Tempo vor. Die 37. railjet-Garnitur hat am 07.06.2011 die ÖBB-Werkstätte in Wien verlassen und die behördliche Zulassungsfahrt mit Tempo 253 km/h problemlos absolviert. Insgesamt werden 51 railjet-Züge für die ÖBB produziert. Im nächsten Fahrplanjahr werden die Qualitätszüge erstmals auch auf der Südbahn eingesetzt werden. [ÖBB-Presseinformation, 10.06.2011]

ÖBB-railjet: starke nationale und internationale Verbindungen

Der ÖBB-railjet ist mit dem Stundentakt Salzburg und Wien nicht nur das Premiumprodukt auf der Westbahn, mit dem railjet bedienen die ÖBB auch die Qualitätsschiene im internationalen Bahnverkehr nach Ungarn, Deutschland oder in die Schweiz: von Wien und Salzburg aus erreicht man mit dem ÖBB-railjet Zürich drei mal, München und Budapest werden sechs mal täglich angefahren.

[ÖBB-Presseinformation, 10.06.2011]

Zwei mal pro Stunde von Wien nach Salzburg und retour

Zusätzlich zum railjet bieten die ÖBB zwischen Wien und Salzburg 33 Intercity-Zugverbindungen. Die schnellen railjet-Verbindungen verlassen den Wiener Westbahnhof immer zur Minute 14 Richtung Salzburg, die Intercity-Züge eine halbe Stunde später zur Minute 44. Damit kann den Bahnkunden zwischen 5.44 und 21.14 Uhr zwei mal pro Stunde eine Fahrtmöglichkeit angeboten werden.

[ÖBB-Presseinformation, 10.06.2011]

Einigung im Trassenkonflikt

WESTbahn Management GmbH und ÖBB-Personenverkehr AG verständigen sich auf Fahrplan 2012.

Gemeinsam mit dem Netzzugang der ÖBB-Infrastruktur AG - jener unabhängigen Stelle, die für die diskriminierungsfreie Zuweisung der jeweiligen Zugtrassen verantwortlich ist - kann

te eine Lösung gefunden werden, die vor allem für die Bahnkundinnen mehr Vorteile mit sich bringt. Auch für die vom Trassenkonflikt betroffenen Nahverkehrsverbindungen konnten Lösungen erarbeitet werden. [WESTbahn - ÖBB-Personenverkehr, Presseinformation, 09.08.2011]

Salzburg

Salzburg-Takt 2014

Die Fertigstellung des umgebauten Salzburger Hauptbahnhofs bedingt, zusammen mit einer höheren Taktichte im Personenfernverkehr auf der Westbahn ab 2014, eine landesweite Neukonzeption des Nahverkehrs. Das Land Salzburg hat deshalb SMA und Partner AG beauftragt, Fahrplankonzepte in mehreren Varianten auszuarbeiten. Schwerpunkt war das Überprüfen der Produkte und der Haltemuster im Schienenpersonennahverkehr SPNV.

Zudem hat SMA und Partner AG für die favorisierten Varianten Kostenschätzungen erstellt. Das weitere Vorgehen zur Umsetzung der Varianten wird im Land Salzburg aktuell beraten. [Kontinuität und Wandel - der SMA-Geschäftsbericht 2010, 07/2011]

Wien

Offenheit und Transparenz prägen den neuen Hauptbahnhof

Seit Anfang 2010 entsteht der neue Wiener Hauptbahnhof auf dem Gelände zwischen Südtiroler Platz und dem ehemaligen Südbahnhof. Erstmals in der Bundeshauptstadt werden Züge aus allen Richtungen in alle Richtungen verbunden. Gestalterische Großzügigkeit, Offenheit und Transparenz bestimmen den neuen Wiener Bahnhof von der Bahnhofshalle über die 20.000 Quadratmeter Geschäftszone bis hin zu den Bahnsteigen. Dank der transparenten Konstruktion des Bahnsteigdachs ist das Gebäudeinnere bei jedem Wetter von Licht durchflutet, in der Nacht zeigt sich die Halle als hell erleuchtetes Falwerk. [ÖBB-Presseinformation, 10.06.2011]

Mehr S-Bahn für Wien

Mit der Teilbetriebnahme des Hauptbahnhofs gemeinsam mit weiteren wichtigen Eisenbahnprojekten werden die Voraussetzungen geschaffen, das bestehende S-Bahn-Netz zu erweitern, auch neue Verbindungen anzubieten und vor allem das S-Bahn-Netz mit dem neuen Hauptbahnhof zu verknüpfen.

Mit Fahrplanwechsel 2014/2015 wäre eine Verlängerung vom Flughafen über die 2015 in Betrieb gehende Götzendorfer Spange bis Bruck an der Leitha mit Umsteigemöglichkeit ins Burgenland und nach Bratislava möglich. [ÖBB Reiseportal, 27.06.2011]

Hauptbahnhof Wien: Start für den Bau des Rautendaches erfolgt

Mit der Einhebung der ersten Rautenteile des markanten Daches wird das optische Highlight des neuen Wiener Hauptbahnhofs realisiert. Der Start der Montage, der im Rahmen eines Medientermins vorgestellt wurde, stellt einen wichtigen Meilenstein in der insgesamt fünfjährigen Bauzeit dar.

[ÖBB-Presse-Information, 15.06.2011]

Slowakei

Central and Eastern European Summit on Transport and Logistics (16./17.05.2011) in Bratislava

Prof. Balázs stellte die Entwicklung entlang PP17 vor und hob einzelne Schwerpunkte des neuen Weissbuches Verkehr mit Bezug zu PP17 hervor. Dazu zählen

- 30 % des Straßengüterverkehrs über 300 km sollen bis 2030 auf andere Verkehrsträger wie Eisenbahn- oder Schiffsverkehr verlagert werden, mehr als 50 % bis 2050.
- Vollendung eines europäischen Hochgeschwindigkeitsschienennetzes bis 2050.
- Ein voll funktionsfähiges EU-weites multimodales TEN-V- „Kernnetz“ bis 2030, mit einem Netz hoher Qualität und Kapazität bis 2050 und einer entsprechenden Reihe von Informationsdiensten.
- Bis 2050 Anbindung aller Flughäfen des Kernnetzes an das Schienennetz, vorzugsweise Hochgeschwindigkeitsschienennetz.
- Er wies darüber hinaus darauf hin, dass im Zuge der Revision des transeuropäischen Verkehrsnetzes das zukünftige Kernnetz die Rolle des Transportsektors auch in Bezug auf die Nachbarstaaten der EU berücksichtigen sollte. Ansonsten wurde Prof. Balázs am 16.05.2011 von Minister Figel über die Entwicklungen im Transportsektor in der Slowakei und die Diskussionen zur Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur in Bratislava informiert. [Ellen Kray, EU Brüssel, 15.06.2011]

Ungarn

Ungarn kämpft um Wirtschaftsaufschwung

Das Land, das von der Wirtschaftskrise besonders hart in Mitleidenschaft gezogen wurde, sieht sich immer wieder mit Kritik aus der EU konfrontiert.

Ende des Jahres 2010 sorgte das Land mit der Einführung von Sondersteuern für Großunternehmen aus den Branchen Banken, Telekommunikation und Handel für Unmut. [GW Ostnews, Ausgabe 89, 06.2011]

Querende Schienen-Hauptverkehrsachsen

Rheintalstrecke

„Mein Haus steht für eine Umpflanzung der Rheintalstrecke“

Antwort des neuen Verkehrsministers in Baden-Württemberg, Winfried Hermann, auf die Frage: Wie werden Sie das Thema Rheintalstrecke angehen?

„Mit meinen guten Kontakten auf Bundesebene werde ich zunächst dem Bundesverkehrs-

minister deutlich machen, dass dieses Projekt für uns hohe Priorität hat. Es darf sich schon deshalb nicht mehr lange hinziehen, weil Chaos droht, wenn die Schweiz wie geplant 2018 den Transitverkehr mit Lastautos sticht macht. Während Stuttgart 21 allenfalls Stuttgart nützt, nützt der Ausbau der Rheintalstrecke mit dem dritten und vierten Gleis ganz Deutschland.

[Badische Neueste Nachrichten, 07./08.05.2011]

Bahngegner fordern Finanzaussagen des Landes

Schmiedel verweist auf Zuständigkeit der Bahn / Chefplaner setzt auf kostengünstigste Variante.

Im Streit um den geplanten Ausbau der Rheintalstrecke fordern Kommunalpolitiker und Bürgerinitiativen in Südbaden konkrete Finanzaussagen des Landes. Die im Koalitionsvertrag getroffenen Aussagen seien zu schwammig. Das Land will einen Teil der Mehrkosten von geschätzt einer Milliarde Euro, die für einen anderen Streckenverlauf und für zusätzlichen Lärmschutz entstehen, übernehmen. Darauf hat sich die grün-rote Regierung in den Koalitionsvereinbarungen im Grundsatz geeinigt. Auf konkrete Zahlen will sich Grün-Rot aber nicht festlegen. [Badische Neueste Nachrichten, 12.07.2011]

Gäubahn

Wann kommt das zweite Gäubahn-Gleis?

Grünen-Verkehrsminister Hermann sorgt für Irritationen.

„Ich möchte, dass die Gäubahn ausgebaut wird. Das ist eine Entscheidung, die unabhängig von Stuttgart 21 zu treffen ist“, sagte Hermann in Villingen-Schwenningen. Der Ausbau der Gäubahn sei gemäß des Staatsvertrags von Lugano überfällig. Vor kurzem erst habe ihn der Regierungsrat des Schweizer Kantons Schaffhausen daran erinnert, dass die Schweiz ihre Hausaufgaben gemacht habe. „Ich werde mich jetzt intensiv mit dem Streckenausbau beschäftigen und sehen, wie man das beschleunigen könnte“, sagte Minister Hermann.

Ganz anders hatte eine Mitteilung geklungen, die der Verkehrsminister jüngst dem Tuttlinger Landrat Guido Wolf geschickt hatte. Die Bauarbeiten für das zweite Gleis auf der Gäubahn zwischen Horb und Neckarhausen sollen laut der Mitteilung von Hermann erst im Januar 2016 beginnen. Mit einer Fertigstellung des rund fünf Kilometer langen zweigleisigen Ausbaus könne erst 2018 gerechnet werden. „Gegen die weitere Verzögerung müssen wir angehen“, sagte Landrat Wolf. Noch vor vier Monaten sei die Interessengemeinschaft vom bisher festliegenden Baubeginn im Jahr 2013 auf 2014 vertröstet worden. Der Landrat will Verzögerungen nicht hinnehmen. [Stuttgarter Nachrichten, 29.08.2011]

Südbahn

Land macht Druck wegen Südbahn

Baden-Württemberg will beim Bund in Vorleistung treten, damit die Arbeiten für den Ausbau und die Elektrifizierung der Südbahn von Ulm an den Bodensee 2012 beginnen können.

„Das Angebot an den Bund lautet: Wir zahlen euch die erste Hälfte der Maßnahme“, sagte Landesverkehrsminister Winfried Hermann (Grüne) im Interview mit der SÜDWESTPRESSE. Er wolle dafür im Landesetat 2012 eine erste Rate für die Maßnahme einstellen, deren Gesamtkosten mit 140 Millionen Euro veranschlagt werden. Als Gegenleistung fordert Hermann von Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) „eine belastbare Zusage, dass Berlin dann weiterbaut. Es kann nicht sein, dass wir drei Jahre vorlegen und der Bund dann sagt: Wir haben nichts“. Seine Position habe er Ramsauer jetzt in einem Schreiben dargelegt. bö/rol [SÜDWESTPRESSE, 20.08.2011]

Elektrifizierung der Südbahn geht voran

CDU-Abgeordnete begrüßen die Haltung der Landesregierung, teilen aber nicht deren Argumentation. [Südkurier, 03.09.2011]

Verband will Protestbrief an Merkel schicken

Die befürchtete Zurückstellung des Ausbaus der Südbahn erhitze die Gemüter in Baden-Württemberg. Der Interessenverband Südbahn will in dieser Woche einen Protestbrief an die Bundeskanzlerin schicken. Die Südbahn soll wegen knapper Kassen nicht mehr im Investitionsrahmenplan des Bundesverkehrsministeriums bis 2015 enthalten sein. Die Strecke von Ulm über Friedrichshafen nach Lindau ist nicht elektrifiziert. [dpa Südkurier, 15.09.2011]

Brenner-Basistunnel

Tunnel im Landkreis Ebersberg unterirdisch nach Italien

Die Bahnstrecke zum Brenner-Basistunnel soll von Trudering bis Grafing komplett im Tunnel verlaufen - mehr als 20 Kilometer lang. Die Kosten: 2,6 Milliarden Euro. Die Realisierung rückt jetzt näher - das hat Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) zumindest in einem Brief an den Kirchseeoner Bürger Ludwig Steininger angekündigt: Noch in diesem Jahr sollen die Planungen beginnen.

Im April hat in Österreich die Hauptbauphase für den Brenner-Basistunnel begonnen, damit kommen auch die Politiker hierzulande in Zugzwang. Schließlich sind die bayerischen Bahnstrecken Richtung Brenner bereits jetzt ausgelastet. Ziel des 55 Kilometer langen Brenner-Basistunnels ist es aber, große Teile des Verkehrs von der Straße auf die Schiene zu verlagern - das geht nur, wenn die Zulaufstrecken leistungsfähig sind.

Bundesverkehrsminister Ramsauer hat seinem österreichischen Amtskollegen bereits versichert, dass bis 2026 - dem Jahr der Eröffnung des Brenner-Tunnels - Deutschland seine Hausaufgaben gemacht haben wird. Der bayerische Wirtschaftsminister Martin Zeil (FDP) hat mit der Forderung nachgezogen, dass „die betroffenen Gemeinden im Inntal eng in den Planungsprozess eingebunden“ werden müssten. Anfang Juli wollen sich die Ministeriumsvertreter erstmals bei einer Informationsveranstaltung in Rosenheim äußern. [Süddeutsche Zeitung, 18.06.2011, B. Mooser]

Weitere Baustelle für Brenner-Basistunnel eröffnet

Am 08.04.2011 wurde die erste Sprengung für den Zufahrtstunnel in Wolf bei Steinach am Brenner durchgeführt. Damit ist auch die dritte große Baustelle auf österreichischer Seite des Brenner-Basistunnels aktiv. [Aktionsgemeinschaft Brennerbahn, transfer 01/11]



chende Verlade-Infrastrukturen an der Alpen-Nordseite im Raum München bzw. in Bayern und auf der Alpen-Südseite im Großraum Verona zwingend.

Es müssen Terminals für die Containerverladung fern der Alpen und nahe der Quell- und Bestimmungsorte errichtet werden. Hier zeige sich ein großer Handlungsbedarf im südlichen Bayern und in Verona.

[Aktionsgemeinschaft Brennerbahn, transfer 01/11]

Initiative „Magistrale für Europa“/ Association TGV-Est Européen

Hauptversammlung der Association TGV-Est Européen

Die Mitglieder der Association TGV-Est Européen haben bei ihrer Hauptversammlung in Paris am 01.06.2011 Straßburgs Oberbürgermeister Roland Ries als Präsident und Karlsruhes Oberbürgermeister Heinz Fenrich als Vizepräsident in ihren Ämtern bestätigt.

Sizung des Arbeitskreises der Initiative „Magistrale für Europa“ in Augsburg am 29.06.2011

Die Leiterin des Wirtschaftsreferates der Stadt Augsburg, Frau Eva Weber, begrüßt, stellt die Planung der Mobilitätsdrehscheibe vor und geht davon aus, dass das Konzept Hauptbahnhof Augsburg 2019 fertiggestellt ist.



Eva Weber erläutert die Mobilitätsdrehscheibe Augsburg. Neben der Vortragenden die Arbeitskreismitglieder Andreas Posch, Stadt Augsburg und Jochen Englmeier vom Städtebund Inn-Salzach GmbH, Foto: E. M.

Veröffentlichungen

„Der Wechsel beginnt“

Koalitionsvertrag zwischen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der SPD Baden-Württemberg 2011 - 2016

Christian von Holst
Wiedergutmachung durch Stuttgart 21
[REGION STUTTGART AKTUELL, 2/2011]

Europäische Union, Regionalpolitik, Inforegio Panorama-Magazin Nr. 38: Europa verbinden, Verkehr und Regionalpolitik
[regio-info@ec.europa.eu]

Veranstaltungen

19.10.2011, Wien,
Wirtschaftskammer Österreich
Fachveranstaltung „Zielnetz 2025+“, Zukunftsstrategie für die Eisenbahn-Infrastruktur
[Österreichische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft, o ce@oevg.at]

Güterverkehr

Voraussetzungen für eine Verlagerung von der Straße auf die Schiene

Auf der Konferenz über den unbegleiteten, kombinierten Warenverkehr auf der Brennerstrecke in Bozen am 04.03.2011 hat Präsident Michl Ebner formuliert: Bei den jährlichen Wachstumsraten (durchschnittlich 2,7 Prozent in den Jahren 2000-2007) des Güter- und Personenverkehrs wird die Kapazitätsgrenze der Brennerautobahn in naher Zukunft erreicht sein. Als Voraussetzungen für die notwendige Verlagerung wurden hervorgehoben: Neben den allgemeinen Qualitätsmerkmalen wie Pünktlichkeit, Geschwindigkeit sowie den Kosten für den Transport der Waren auf der Schiene sind ausrei-

Sie können „Magistrale aktuell“ unter www.magistrale.org abonnieren.

Herausgeber: Arbeitskreis Initiative „Magistrale für Europa“
Rathaus, Marktplatz
D-76124 Karlsruhe

www.magistrale.org

Fon: +49 (0) 721 133 18 71 (4)
Fax: +49 (0) 721 133 18 79
E-Mail: euregka@karlsruhe.de

Redaktion: Prof. Dr.-Ing. Egon Martin, Karlsruhe
Grafik: A.+D. Kup, Karlsruhe