



Initiative „Magistrale für Europa“ Augsburger Erklärung 12. Juni 2018

Die Initiative „Magistrale für Europa“ begrüßt

1. den vollständigen Ausbau der Hochgeschwindigkeitsstrecke LGV Est zwischen Paris und Straßburg und die damit verbundenen erheblichen Fahrzeitgewinne im Personenverkehr,
2. den laufenden Ausbau des „Rastatter Tunnels“ und des Bahnprojekts Stuttgart – Ulm zur Beschleunigung der „Magistrale für Europa“ in Baden-Württemberg,
3. die Aufnahme der bayerischen Neubau- bzw. Ausbaustrecken „Ulm – Augsburg“ und „München – Mühldorf – Freilassing“ (ABS 38) in den Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 und
4. den konsequenten Ausbau der Weststrecke zwischen Linz, St. Pölten und Wien und die damit verbundenen Fahrzeitgewinne und Kapazitätssteigerungen im Schienenverkehr.

Ein wissenschaftliches Gutachten im Auftrag der Initiative mit dem Titel **Engpässe beseitigen – ökonomische und ökologische Chancen für die „Magistrale für Europa“** zeigt ökonomische und ökologische Potenziale durch weitere Investitionen in die Schieneninfrastruktur auf.

Auf dieser Basis formuliert die Initiative „Magistrale für Europa“ folgende Forderungen (Von West nach Ost):

1. Die **Métropole du Grand Nancy** und ihre Region müssen durch mindestens eine **Direktverbindung täglich am Bahnhof Lorraine TGV** an den grenzüberschreitenden Fernverkehr auf der „Magistrale“ angeschlossen werden.
2. Die **Ausbaustrecke (ABS) Kehl – Appenweier** muss in den **Vordringlichen Bedarf des BVWP 2030** vorrücken. Der **Lückenschluss zwischen den Hochgeschwindigkeitsnetzen Frankreichs und Deutschlands** muss vollendet werden.
 - a. Die Strecke muss mit dem europäischen Leit- und Sicherungssystem ETCS ausgerüstet werden.
 - b. Eine niveaufreie Verbindungskurve zur Rheintalbahn (Appenweierer Kurve) muss gebaut werden.



3. Das Bahnprojekt Stuttgart – Ulm muss mit höchster Priorität fortgesetzt werden, um weitere Verzögerungen zu vermeiden.

- Planfeststellung und Baubeginn für den Flughafenfernbahnhof Stuttgart müssen zeitnah erfolgen. Eine stündliche Fernverkehrs-anbindung des neuen Flughafenbahnhofs muss gewährleistet werden.
- Der gesamte Großknoten Stuttgart muss als Pilotprojekt mit ETCS ausgerüstet werden, um zusätzliche Kapazitäten auf hoch ausgelasteten Streckenabschnitten des Fern-, Regional- und S-Bahnverkehrs zu schaffen.
- Die Neubaustrecke (NBS) Wendlingen – Ulm braucht eine sinnvolle und leistungsfähige Verknüpfung mit der Bestandsstrecke bei Wendlingen am Neckar, um schon vor der Fertigstellung von „Stuttgart 21“ von Fahrzeitgewinnen und Kapazitätserweiterungen zu profitieren.

4. Die NBS/ABS Ulm – Augsburg muss zügig geplant und realisiert werden, um einen potentiellen Engpass nach Inbetriebnahme des Bahnprojekts Stuttgart – Ulm zu vermeiden.

- Die Fahrzeit muss auf unter 30 Minuten verkürzt werden, um die Knoten Ulm und Augsburg optimal in den geplanten „Deutschland-Takt“ im Fernverkehr einpassen zu können.
- Im Zulauf auf die Knoten Ulm und Augsburg müssen zusätzliche Gleise gebaut werden, um ausreichend Kapazitäten für den künftigen Fern- und Regionalverkehr zu schaffen.
- Der bestehende Bahnhof Günzburg muss in geeigneter Weise an eine mögliche NBS angebunden werden, um den dortigen Fernverkehrshalt zu stärken.

5. Die ABS 38 München – Mühldorf – Freilassing muss vollständig zweigleisig ausgebaut, elektrifiziert und beschleunigt werden.

- Der Abschnitt Tüßling – Freilassing muss durchgehend zweigleisig ausgebaut werden. Ein potenzieller Engpass auf dem einzigen Abschnitt ohne zwei durchgehende Gleise auf der gesamten „Magistrale für Europa“ muss vermieden werden.
- Zwischen München-Ost und Markt Schwaben müssen zwei neue Gleise gebaut werden, um ausreichend Kapazitäten für Fern-, Regional- und S-Bahnverkehr zu schaffen.
- Der Ausbau der „Walpertskirchener Spange“ und des „Erdinger Ringschlusses“ muss erfolgen, um Südostbayern und die Region Salzburg direkt an den Flughafen München anzubinden.
- Eine zusätzliche Verbindungskurve in Tüßling muss als Lückenschluss zwischen Burghausen (Bayerisches Chemie-Dreieck) und Freilassing geplant werden, um Schienengüterverkehr direkt über die Tauern-Achse zu den Adria-Häfen führen zu können.





6. Die NBS Salzburg – Köstendorf muss zügig geplant und umgesetzt werden, um Kapazitäten im Knoten Salzburg und auf der österreichischen Weststrecke zu erweitern.
7. Der Ausbau der Schieneninfrastruktur zwischen Wien und Bratislava muss vorangetrieben werden.
 - a. Der „Marchegger Ast“ muss bis 2023 elektrifiziert werden und bis 2030 durchgehend zweigleisig ausgebaut werden.
 - b. Der Ausbau über Wien Flughafen / Bruck a. d. Leitha („Flughafenspanne Wien“) muss ins Zielnetz 2025+ aufgenommen sowie dessen Finanzierung gesichert werden.

Augsburg, den 12. Juni 2018

Thomas Bopp

Stv. Vorsitzender

„Magistrale für Europa“

Verbandsvorsitzender

Verband Region Stuttgart

Dr. Frank Mentrup

Vorsitzender der Initiative

„Magistrale für Europa“

Oberbürgermeister

Stadt Karlsruhe

Michael Nuber

Stv. Vorsitzender

„Magistrale für Europa“

Mitglied d. RV Augsburg

IHK Schwaben

- Der Vorstand -



Initiative „Magistrale für Europa“

11 Städte · Nancy · Strasbourg · Karlsruhe · Stuttgart · Ulm · Augsburg · München · Salzburg · St. Pölten · Wien · Bratislava

8 Regionen · EuRegio Salzburg · Berchtesgadener Land · Traunstein · Initiative „Airport-Bahn Südostbayern“ · Landratsamt Altötting · Regionaler Planungsverband München · Regionalverband Donau-Iller · Verband Region Stuttgart · Regionalverband Mittlerer Oberrhein · Regionalverband Südlicher Oberrhein

5 Industrie- und Handelskammern (IHK) · IHK Südlicher Oberrhein · IHK Karlsruhe · IHK Ulm · IHK Schwaben · IHK für München und Oberbayern