



## **Stellungnahme der Initiative „Magistrale für Europa“**

**zum Grünbuch TEN - V: „Überprüfung der Politik -  
Ein besser integriertes Transeuropäisches Verkehrsnetz im Dienst  
der gemeinsamen Verkehrspolitik“ der EU-Kommission**

Die Initiative „Magistrale für Europa“ ist eine Interessengemeinschaft aus Städten, Regionen und Industrie- und Handelskammern entlang der europäischen Bahnverbindung „Paris – Nancy – Strasbourg – Karlsruhe – Stuttgart – Ulm – Augsburg – München – Mühldorf – Salzburg – Linz – St. Pölten – Wien – Bratislava/Budapest“. Ziel der Initiative „Magistrale für Europa“ ist der durchgehende Ausbau der West-Ost-Magistrale „Paris – Bratislava/Budapest“ zur Hochleistungsstrasse für Personen- und Güterverkehr, die Schaffung eines attraktiven Verkehrsangebots sowie die optimale Verknüpfung mit dem öffentlichen Nah- und Regionalverkehr entlang der gesamten Achse. Zweck der Initiative ist die Förderung dieser Ziele.

## Einführung

Die Initiative „Magistrale für Europa“ begrüßt die Veröffentlichung des TEN-V-Grünbuchs durch die EU-Kommission und den hierdurch begonnenen, breit angelegten Beteiligungsprozess und nimmt die Gelegenheit, durch ihre Stellungnahme frühzeitig Anstöße für die künftige Ausgestaltung der TEN-V-Politik geben zu können, gerne wahr.

Die Stellungnahme der Initiative beruht auf langjährigen Erfahrungen aus dem Engagement für die europäische Bahnachse „Paris-Bratislava/Budapest“. Derzeit ist die gesamte „Magistrale für Europa“ Teil vorrangiger TEN-V-Vorhaben. Der Magistrale-Abschnitt „Paris-Bratislava“ deckt das vorrangige TEN-V-Vorhaben 17 komplett ab, der Abschnitt „Wien-Budapest“ ist Bestandteil des vorrangigen TEN-V-Vorhabens 22.

Zudem kreuzen sich die vorrangigen TEN-V-Vorhaben 1, 6, 23 und 24 in den TEN-V-Knoten Strasbourg, Karlsruhe, München, Linz, Wien, Bratislava und Budapest mit der „Magistrale für Europa“. Die Vernetzung der an der Magistrale liegenden wirtschaftsstarken Ballungsräume unterstützt die Lissabon-Ziele und dient dem sozialen und territorialen Zusammenhalt. Aufgrund ihrer zentralen Lage ist die Realisierung der Ost-West-Magistrale auch ein zentrales Projekt des europäischen Integrationsprozesses.

Die Initiative „Magistrale für Europa“ teilt die grundsätzlichen Zielsetzungen, die mit der TEN-V-Politik verfolgt werden (Funktionieren des Binnenmarktes, Umsetzung der Lissabon-Agenda, Förderung des wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalts, Klimaschutzziele). Die Vorschläge der Initiative zur Erreichung dieser Ziele mittels einer wirksamen TEN-V-Politik nehmen unmittelbar Bezug auf die gestellten Fragen und beziehen sich grundsätzlich auf TEN-V-Schienenprojekte, auch wenn dies nicht jedes Mal explizit erwähnt wird.

Bei der Überarbeitung der TEN-Politik sind aus Bahnsicht einige grundlegende Unterschiede zu den übrigen Verkehrsträgern zu beachten. Insbesondere im Vergleich zum Autoverkehr hat der Bahnverkehr zum Teil gegensätzliche Planungsprämissen:

- Während der Autofahrer als Endkunde die Infrastruktur unmittelbar selber benützt, ist der Bahnfahrer auf die Bahngesellschaften und die Qualität der Slot-Allokation durch die Infrastrukturbetreiber angewiesen. Sie treten als Vermittler zwischen Endkunde und Infrastruktur auf.
- Isolierte Investitionen in die Bahn-Infrastrukturen erhöhen die Attraktivität des Bahnsystems meistens nur in bescheidenem Maße. Sie entfalten ihre größte Wirkung erst dann, wenn ihre Planung frühzeitig mit der Slot-Allokation verzahnt wird. Diese geht weit über die eigentliche Investition hinaus und bildet ein System von Strecken und Knoten; ein Netz.
- Die Planungskomplexität des Systems Bahn ist dabei bedeutend höher als bei allen anderen Verkehrsträgern.

Dieser erhöhten Komplexität des Gesamtsystems Bahn wird man am besten mit einer langfristig angelegten Planung gerecht. Die Verzahnung von geplanter Infrastruktur und geplanter Slot-Allokation kommt dabei die entscheidende Rolle zu.

### **F1 Sollte die Bewertung des bisherigen TEN-V-Aufbaus durch die Kommission weitere Faktoren berücksichtigen?**

- Um die beklagten Umsetzungsdefizite bei der TEN-V-Realisierung möglichst zu begrenzen, sollte bei der Prioritätensetzung - sowohl bei der Auswahl vorrangiger Vorhaben als auch bei der Gewährung von TEN-V-Zuschüssen - auch darauf geachtet werden, inwieweit auch unterhalb der nationalen Ebene der Mitgliedsstaaten auch auf lokaler und regionaler Ebene ein Konsens zur Umsetzung des TEN-V-Vorhaben besteht. Ein vorrangiges TEN-V-Vorhaben, das durch die lokale und regionale Ebene aktiv unterstützt wird, hat wesentlich höhere Realisierungschancen - insbesondere was die Ausgestaltung der (TEN-V-)Knoten und die Vernetzung mit Zubringer - und Verteilerverkehren betrifft.

### **F2 Welche weiteren Argumente gibt es für oder gegen die Aufrechterhaltung des Gesamtnetzes und wie könnten die jeweiligen Nachteile der einzelnen Konzepte ausgeglichen werden?**

- Derzeit besteht ein ausgeprägtes Ungleichgewicht zwischen dem Ziel, ein weit verzweigtes und differenziertes TEN-V-Netz aufzubauen und dem hierfür benötigten, geschätzten Finanzierungsbedarf und den zur Verfügung stehenden Mitteln der EU und der Mitgliedsstaaten. Die Hebelwirkung der TEN-V-Mittel zur Auslösung von Investitionen zur Verwirklichung des TEN-V-Netzes ist daher in der Förderperiode 2007-2013 äußerst begrenzt.
- Das künftige TEN-V-Netz sollte daher auf eine überschaubare Anzahl vorrangiger Vorhaben reduziert werden, deren europäischer Mehrwert unbestritten ist (etwa in punkto EU-Integration, Beitrag zu Lissabon-Zielen, Bedeutung für Personen- und Güterverkehr). Nur für dieses TEN-V-Kernnetz sollten Kofinanzierungsmittel der Europäischen Union zur Verfügung stehen.
- Um zu verdeutlichen, dass das auf wesentliche Vorhaben reduzierte TEN-V-Netz nur im wechselseitigen Verbund mit nachgeordneten, feinmaschigeren Verkehrsnetzen funktioniert, sollten diese nachgeordneten Netze und insbesondere deren Schnittstellen mit dem TEN-V-Kernnetz dargestellt werden. Die alleinige Verantwortung für den Ausbau der nachgeordneten Netze tragen jedoch die Mitgliedsstaaten.

### **F3 Wäre der Ansatz eines vorrangigen Netzes besser als der derzeitige Ansatz der vorrangigen Vorhaben? Falls nicht, aus welchen Gründen, und was sind die besonderen Stärken der letzteren? Falls ja, welche (weiteren) Vorteile könnte ein vorrangiges Netz mit sich bringen und wie sollte es aufgebaut sein?**

- Ein vorrangiges TEN-V-Netz sollte sich aus Gründen der Finanzierbarkeit, der Subsidiarität sowie der Vermittelbarkeit aus einer überschaubaren Anzahl vorrangiger TEN-V-Vorhaben zusammensetzen.

- Das Konzept der vorrangigen TEN-V-Vorhaben suggeriert in der Tat, dass deren Funktion überwiegend der Abwicklung von Quell-Ziel-Verkehren zwischen Anfangs- und Endpunkt eines vorrangigen Vorhabens dient. Einen wesentlich höheren Anteil am gesamten Verkehrsaufkommen machen jedoch Relationen aus, die sich auf Teilabschnitte vorrangiger TEN-V-Vorhaben beziehen und Relationen, deren Quelle und/oder Ziel auf anderen vorrangigen TEN-V-Vorhaben oder Sekundärnetzen liegt. Für die „Magistrale für Europa“ wurde dies schon im Rahmen eines INTERREG-II-C-Projektes exemplarisch veranschaulicht.
- Dennoch sollte an den vorrangigen TEN-V-Vorhaben sowohl aus Gründen klarer Verantwortlichkeiten (etwa für EU-Koordinatoren) als auch zur besseren Vermittelbarkeit der TEN-V-Politik an die Öffentlichkeit festgehalten werden. Dabei sollte jedoch deutlich werden, dass die vorrangigen Vorhaben nur Mittel zum Zweck sind, die dem Aufbau eines funktionierenden TEN-V-Kernnetzes und dessen Operationalisierung dienen.
- Um das Prinzip der Vernetzung schon bei der Auswahl der künftigen vorrangigen TEN-V-Vorhaben zu berücksichtigen, sollte ein wesentliches Auswahlkriterium die Netzbedeutung und -wirksamkeit des vorrangigen TEN-V-Vorhabens sein. Ein erstes Grobkriterium hierfür könnten die Anzahl der Schnittstellen mit weiteren vorrangigen TEN-V-Vorhaben sein (TEN-V-Knoten). Von höherer Aussagekraft wären die über die TEN-V-Knoten laufenden Verkehre (international, national, regional und lokal) bzw. die angestrebte Intensität der Verkehrsbeziehungen mit weiteren kreuzenden vorrangigen TEN-V-Vorhaben.
- Beim Ausbau von Eisenbahnnetzen ist der Kapazitätsplanung (Slot-Allokation) höchste Priorität einzuräumen. Die bisherigen Kapazitätsplanungen fokussierten auf die Planung von Strecken ähnlich den Autobahnen zwischen Stadträndern. Dieses dem Autoverkehr entlehnte Prinzip passt nicht zu den Eigenarten der Bahn. Die Kapazität der Bahn wird in erster Linie durch die Kapazität der Bahnknoten bestimmt. Dagegen sind die Streckenkapazitäten von der Kapazität der Knoten abhängig. Beide sind daher zur Vermeidung von Fehlinvestitionen integriert zu planen.
- Die aktive Förderung von Maßnahmen für TEN-V-Abschnitte und TEN-V-Knoten, die mehreren vorrangigen TEN-V-Vorhaben sowie deren Vernetzung und damit dem Aufbau eines TEN-V-Kernnetzes dienen, sollte auch in der Ausgestaltung von Instrumenten finanzieller und nicht finanzieller Art (siehe Antworten zu F11 und F12) bevorzugt berücksichtigt werden.

**F4 Wäre dieser flexible Ansatz zur Ermittlung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse für eine Politik angemessen, die üblicherweise stark auf einzelstaatlichen Entscheidungen über Investitionen in die Infrastruktur beruht? Welche weiteren Vor- und Nachteile könnte er mit sich bringen, und wie könnte er am besten in die Planung auf Gemeinschaftsebene eingebracht werden?**

- Um einschätzen zu können, ob der skizzierte flexible Ansatz zur Ermittlung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse angemessen sein könnte, müsste dieser

Ansatz seitens der EU-Kommission noch näher erläutert werden.

- Aufgrund bisheriger Erfahrungen hält die Initiative „Magistrale für Europa“ grundsätzlich Verfahren für geeigneter, denen es gelingt, bei TEN-V-Infrastrukturrentscheidungen rein einzelstaatlich definierte Entscheidungsgrundlagen und -mechanismen zu überwinden.

**F5 Wie kann den verschiedenen Aspekten, die vorstehend angeführt wurden, am besten innerhalb des Gesamtkonzepts für den künftigen TEN-V-Aufbau Rechnung getragen werden? Welche weiteren Aspekte sollten berücksichtigt werden?**

- Personen- und Güterverkehre weisen in der Tat verschiedene Merkmale auf, deren Spezifika sowohl analytisch als auch bei der Ausgestaltung der TEN-V-Politik berücksichtigt werden sollten. Zumindest was die Magistrale betrifft, erscheint es jedoch auf den meisten Teilabschnitten zwar wünschenswert, aber unrealistisch, Personen- und Güterverkehre großräumig zu trennen.
- Auf die Einrichtung eigener europäischer Korridore mit Vorrang für den Güterverkehr kann daher aus Sicht der Initiative „Magistrale für Europa“ verzichtet werden. Viel wichtiger erscheint der Initiative stattdessen, die sich kumulierenden und überlagernden Anforderungen des Personen- und Güterverkehrs bei der Definition der vorrangigen TEN-V-Vorhaben und insbesondere bei den Zielsetzungen und bei der teilabschnittsbezogenen Definition der Ausbaubedarfe zu berücksichtigen.
- Um dies zu erreichen, wird vorgeschlagen, für die vorrangigen Vorhaben je ein transnationales Betriebskonzept für die gesamte Achse zu entwickeln, das die Reisezeiten wesentlich reduziert, die Kapazitäten für Personen- und Güterverkehr erhöht und zudem eine optimale Verbindungen mit anderen vorrangigen TEN-V-Projekten sowie mit intermodalen Knoten auf regionaler und lokaler Ebene gewährleistet. (vgl. Anlage „Twin-City-Deklaration“ der Initiative „Magistrale für Europa“, Bratislava/Wien, 22.01.2009).
- Dabei sollten die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften und weitere wesentliche Akteure vor Ort einbezogen werden. Dies würde insbesondere die Erarbeitung regional angepasster Lösungen für die Güterverkehrslogistik fördern.
- TEN-V-Kofinanzierungen für Teilabschnitte sollten auch davon abhängig gemacht werden, ob das Vorhaben bereits in ein transnationales Betriebskonzept eingebunden ist.

**F6 Wie können IVS als Teil des TEN-V das Funktionieren von Verkehrssystemen verbessern? Wie können Investitionen in Galileo und EGNOS sich in Form eines Effizienzgewinns und eines optimalen Ausgleichs der Verkehrsnachfrage auszahlen? Wie können IVS zum Aufbau eines multimodalen TEN-V beitragen? Wie können die im Rahmen der TEN-V-Finanzierung bestehenden Möglichkeiten ausgebaut werden, um die Umsetzung des Plans zur ERTMS-Einführung innerhalb des von der nächsten finanziellen Vorausschau abgedeckten Zeitraums am wirkungsvollsten zu unterstützen?**

-

**F7 Wird durch die Verschiebung der Grenzen zwischen Infrastruktur und Fahrzeugen bzw. zwischen der Bereitstellung von Infrastruktur und der Art ihrer Nutzung eine Erweiterung des Konzepts eines (Infrastruktur-) Vorhabens von gemeinsamem Interesse notwendig? Wenn ja, wie ist dieses Konzept inhaltlich zu fassen? (Ein TEN-V-Kernnetz?)**

-

**F8 Wäre dieses Kernnetz auf Gemeinschaftsebene „machbar“ und welche Vor- und Nachteile würde es mit sich bringen? Welche Methoden sollten für seine Konzeption angewendet werden?**

- Gemessen an dem angestrebten Zielzustand (vollständig realisiertes, ausdifferenziertes TEN-V-Netz) erscheint die TEN-V-Politik trotz einzelner Fortschritte als insgesamt wenig erfolgreich, weil mit den zur Verfügung stehenden Finanzmitteln der Europäischen Union - selbst unter Berücksichtigung der hierdurch ausgelösten zusätzlichen Investitionen aus nationalen Finanzmitteln - nur ein Bruchteil des TEN-V-Netzes realisiert werden kann. Das im Grünbuch angesprochene Ungleichgewicht zwischen „Planungsoptionen“ und „Durchführungskapazitäten“ ist augenfällig.
- Die TEN-V-Politik sollte sich auch aus diesem Grund auf ein TEN-V-Kernnetz beschränken, das sich auf eine überschaubare Anzahl vorrangiger Vorhaben beschränkt, deren europäischer Mehrwert unbestritten ist. TEN-V-Mittel sollten ausschließlich hierfür reserviert sein. (vgl. Antwort zu F2)
- Auch hinsichtlich der Begrifflichkeiten plädiert die Initiative „Magistrale für Europa“ für eine Reduzierung der Begriffsvielfalt. So sollte beispielsweise künftig darauf verzichtet werden, zwischen „prioritären TEN-V-Vorhaben“ und „Paneuropäischen Korridoren“ zu differenzieren.
- Das TEN-V-Kernnetz sollte nicht nur in seinem Zielzustand, sondern auch in mehreren, mit realistischen Finanzierungen hinterlegten Etappenzuständen beschrieben werden, die sich an der mehrjährigen Finanzplanung der Europäischen Union orientieren könnten.

**F9 Wie kann der Mittelbedarf des TEN-V als Ganzes - kurz-, mittel- und langfristig - gedeckt werden? Welche Form der Finanzierung – öffentlich oder privat, auf Ebene der Gemeinschaft oder der Mitgliedstaaten – wird welchen Aspekten des TEN-V-Aufbaus am besten gerecht?**

- Selbst bei einer Beschränkung auf ein schlankes TEN-V-Kernnetz wird ein höherer Realisierungsgrad künftig nur erreicht werden können, wenn sowohl die Europäische Union als auch die Mitgliedsstaaten mehr Finanzmittel zur Verfügung stellen als bisher.
- Im Zuge der Definition des TEN-V-Kernnetzes könnte mit den Mitgliedsstaaten vereinbart werden, welcher prozentuelle Anteil des Bruttoinlandproduktes (BIP) im Rahmen einer Selbstbindung zweckgebunden für Investitionen in das TEN-V-Kernnetz investiert werden sollte. Der entsprechende BIP-Anteil könnte gestaffelt werden, indem er sich an den geschätzten jeweiligen TEN-V-Investitionsbedarfen pro Mitgliedsstaat orientiert.

**F10 Welche Hilfe kann Mitgliedstaaten geboten werden, um sie bei der Finanzierung und Fertigstellung von Vorhaben, für die sie verantwortlich sind, zu unterstützen? Sollte die Einbindung der Privatwirtschaft in die Bereitstellung von Infrastruktur stärker gefördert werden? Wenn ja, wie?**

**F11 Wo liegen die Stärken und Schwächen der bestehenden Finanzierungsinstrumente der Gemeinschaft? Werden neue (ggf. „innovative“) Instrumente benötigt? Wie könnte die kombinierte Nutzung von Gemeinschaftsmitteln rationalisiert werden, um so die TEN-V-Durchführung zu unterstützen?**

- Für das TEN-V-Netz stehen in der Förderperiode 2007-2013 deutlich mehr Finanzmittel über die Struktur- und Kohäsionsfonds (ca. 44 Mrd. €) als über TEN-V-Mittel zur Verfügung (ca. 8 Mrd. €). Ein Großteil des TEN-V-Netzes in seiner heutigen Form liegt jedoch nicht in Ziel-1-Regionen, sodass hierfür vergleichbar wenig TEN-V-Mittel zur Verfügung stehen. Dieses Ungleichgewicht sollte insbesondere mit Blick auf die Umsetzung der Lissabon-Ziele beseitigt bzw. zumindest abgemildert werden.
- Bisher halten die Mitgliedsstaaten der EU bei der Finanzierung vorrangiger TEN-V-Vorhaben nahezu ausschließlich am Territorialitätsprinzip fest, d. h. man ist grundsätzlich nur bereit, innerhalb des eigenen Hoheitsgebiets zu investieren (Positive Ausnahmen: Luxemburg, und - als Nichtmitglied der EU - die Schweiz). Im Falle eines Ausbaus entstünde jedoch auch in benachbarten Mitgliedsstaaten ein grenzüberschreitender Nutzen.
- Es ist davon auszugehen, dass manche Investitionsblockaden - insbesondere in grenznahen TEN-V-Abschnitten - aufgelöst werden könnten, wenn vom Territorialitätsprinzip Abstand genommen würde und die Investitionen sich an den durch die Investition generierten grenzüberschreitenden Nutzen orientieren würden. Derarti-

ge grenzüberschreitende Investitionslösungen könnten seitens der Europäischen Union durch besondere finanzielle Anreize im Rahmen der TEN-V-Förderung aktiv unterstützt werden.

- Im Rahmen der derzeit gültigen TEN-V-Förderung für vorrangige TEN-V-Vorhaben sind „grenzüberschreitende Abschnitte“ und „Engpässe“ seitens der Europäischen Union in besonderem Maße zuschussfähig. Zur aktiven Förderung der Vernetzung vorrangiger TEN-V-Vorhaben könnte es förderlich sein, auch TEN-V-Teilabschnitten bzw. TEN-V-Knoten, die Bestandteil mehrerer vorrangiger TEN-V-Vorhaben sind, derartige privilegierte Fördermöglichkeiten zu eröffnen (vgl. Antwort zu F3).
- Auch die Qualität der regionalen Zubringer und Verteiler, die die Wirtschaftlichkeit der Investitionen in vorrangige TEN-V-Abschnitte unterstützen, könnten als positives Auswahlkriterium für TEN-V-Mittel herangezogen werden.
- Die Anwendung des Instruments „transnationaler Betriebskonzepte“ für prioritäre TEN-V-Vorhaben (vgl. Antwort zu F5) könnte dazu beitragen, möglichst bedarfsangepasste Investitionsentscheidungen zu treffen. Die Vermeidung überdimensionierter Infrastrukturinvestitionen in Teilabschnitten wäre auch eine Maßnahme zum ressourcenschonenden Einsatz knapper Finanzmittel.

#### **F12 Wie können bestehende Instrumente nichtfinanzieller Art verbessert werden und welche neuen könnten eingeführt werden?**

- Mit der Benennung eigener EU-Koordinatoren für ausgewählte vorrangige TEN-V-Vorhaben wurden substanzielle Fortschritte in der Abstimmung zwischen der Vielzahl der beteiligten Akteure erreicht. Mit dem bisherigen EU-Koordinator für das vorrangige TEN-V-Vorhaben 17, Prof. Péter Balázs, hat die Initiative „Magistrale für Europa“ bisher ausgezeichnete Erfahrungen gemacht.
- Am Einsatz von EU-Koordinatoren für vorrangige TEN-V-Vorhaben sollte daher auch künftig festgehalten werden.
- Um auch über nichtfinanzielle Instrumente die Vernetzung vorrangiger TEN-V-Vorhaben zu fördern, könnte es zweckmäßig sein, einzelnen EU-Koordinatoren auch zwei vorrangige TEN-V-Vorhaben anzuvertrauen, wenn sich in deren Schnittpunkt ein für die Netzbildung strategisch wichtiger Kern-TEN-V-Knoten befindet. Durch den Zuschnitt des Mandats würde der EU-Koordinator den Fokus seiner Tätigkeit verstärkt auf die TEN-V-Vernetzung legen.

#### **F13 Welche dieser Optionen bietet sich am ehesten an und aus welchem Grund?**

- Aus den bereits genannten Gründen plädiert die Initiative „Magistrale für Europa“ für Option 3.

- Das TEN-V-Kernnetz sollte ausschließlich aus vorrangigen Vorhaben bestehen. Nur Vorhaben des TEN-V-Kernnetz sollten förderfähig sein. Auch die TEN-V-Öffentlichkeitsarbeit sollte sich auf TEN-V-Kernnetz beschränken.
- Um zu unterstreichen, dass das auf wesentliche Vorhaben reduzierte TEN-V-Netz nur im wechselseitigen Verbund mit nachgeordneten, feinmaschigeren Verkehrsnetzen funktioniert, sollten diese nachgeordneten Netze und insbesondere deren Schnittstellen mit dem TEN-V-Kernnetz dargestellt werden. Verantwortung für den Ausbau der nachgeordneten Netze tragen jedoch allein die Mitgliedsstaaten (vgl. Antwort zu F2).

Karlsruhe, den 28.04.2009



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

### **Anlage**

„Twin-City-Deklaration“ der Initiative „Magistrale für Europa“, Bratislava/Wien,  
22.01.2009 (in deutscher und englischer Fassung)

### **Kontakt**

Florian Ismaier  
Geschäftsführer der Initiative „Magistrale für Europa“  
Stadt Karlsruhe  
Koordinierungsstelle für europäische  
und regionale Beziehungen  
Rathaus/Marktplatz  
D-76124 Karlsruhe

Fon: +49 (0) 721 133 18 71  
Fax: +49 (0) 721 133 18 79  
Email: [florian.ismaier@euregka.karlsruhe.de](mailto:florian.ismaier@euregka.karlsruhe.de)



## **Twin-City-Erklärung der Initiative „Magistrale für Europa“**

**Hauptversammlung der Initiative „Magistrale für Europa“  
„Grenzen überwinden!“**

**21./22. Jänner 2009  
Bratislava & Wien**

Die Initiative „Magistrale für Europa“ ist eine Interessengemeinschaft aus Städten, Regionen und Industrie- und Handelskammern entlang der europäischen Bahnverbindung „Paris – Nancy – Strasbourg – Karlsruhe – Stuttgart – Ulm – Augsburg – München – Mühldorf – Salzburg – Linz – St. Pölten – Wien – Bratislava/Budapest“. Ziel der Initiative „Magistrale für Europa“ ist der durchgehende Ausbau der West-Ost-Magistrale „Paris – Bratislava/Budapest“ zur Hochleistungsstrasse für Personen- und Güterverkehr, die Schaffung eines attraktiven Verkehrsangebots sowie die optimale Verknüpfung mit dem öffentlichen Nah- und Regionalverkehr entlang der gesamten Achse. Zweck der Initiative ist die Förderung dieser Ziele.

Anlässlich ihrer Hauptversammlung am 21. und 22. Januar 2009 in Bratislava und Wien

### **erinnert die Initiative „Magistrale für Europa“ an**

- die beachtlichen Potentiale, die die vollständige Realisierung der „Magistrale für Europa“ und ihre vielfältigen Verknüpfungen mit anderen TEN-Achsen in Bezug auf Wirtschaftswachstum, Schaffung von Arbeitsplätzen und Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit – insbesondere durch die Erleichterung des Personen- und Warenverkehrs in der ganzen Europäischen Union – bietet,
- die Chance, durch Infrastrukturinvestitionen in noch nicht realisierte Magistrale-Abschnitte angesichts der gegenwärtigen Wirtschafts- und Finanzkrise kurzfristig konjunkturelle Impulse zu setzen und mittelfristig einen aktiven Beitrag zur vereinbarten Reduzierung der Treibhausgasemissionen bis 2020 zu erreichen,
- die am 9. Juni 2006 in Luxemburg von den Verkehrsministern der Republik Frankreich, der Bundesrepublik Deutschland, der Republik Österreich und der Slowakischen Republik unterzeichnete Absichtserklärung, die erstmals die an der Aufwertung der Eisenbahnachse „Paris-Strasbourg-Stuttgart-Wien-Bratislava“ beteiligten vier Mitgliedstaaten assoziiert,
- die breite Unterstützung, die das vorrangige Vorhaben Nr. 17 durch die betroffenen Gebietskörperschaften sowie zahlreiche Vertreter der Wirtschaft, der Hochschulen und der Bahngesellschaften erfährt,

### **bekräftigt die Initiative „Magistrale für Europa“ ihren Willen,**

- eine enge Koordination zwischen allen Entscheidungsträgern zu fördern, um die raschest mögliche Realisierung dieses Projekts zu befördern,
- die Bahnhöfe und ihr Umfeld aufzuwerten und die Verknüpfung der internationalen und nationalen Verkehre mit den lokalen bzw. regionalen Verkehren zu gewährleisten, um den Zugang zur Bahnachse "Paris-Bratislava/Budapest" zu optimieren,

### **begrüßt die Initiative**

seitens der **Europäischen Union**

- das hohe Engagement und die gute Zusammenarbeit mit dem EU-Koordinator für das vorrangige Vorhaben 17, Péter Balázs, und dankt dem EU-Koordinator für seinen Tätigkeitsbericht 2008/2009,
- die Bereitstellung von 438 Mio. € für den Ausbau grenzüberschreitender Abschnitte und Engpässe des vorrangigen Vorhabens 17 aus dem Mehrjahresprogramm 2007-2013,

## in der **Slowakei**

- das im April 2007 von der Stadt Bratislava, den Slowakischen Eisenbahnen (ŽSR) und dem Verkehrsministerium der Slowakei unterzeichnete Memorandum über die gemeinsame Vorgehensweise bei der Vorbereitung, Umsetzung und Nutzung der Eisenbahninfrastruktur auf dem Gebiet der slowakischen Hauptstadt Bratislava, die zur Verknüpfung des städtischen Schienennahverkehrs mit dem Schienenfernverkehr im Rahmen des Projekts TEN-T 17 erbaut werden soll,
- die DUŠ-Studie, die die Planungsarbeiten am TEN-T 17 auf dem Stadtgebiet von Bratislava angestoßen hat, die im Dezember 2008 auch in den städtischen Flächennutzungsplan aufgenommen wurden,
- die großen Anstrengungen der Stadt Bratislava für die Realisierung des TEN-T 17,
- die Aktivitäten des Verkehrsministeriums der Slowakei, mittels deren der Bau von TEN-T 17 auf dem Gebiet der Slowakei koordiniert und stark gefördert wird,

## in **Österreich**

- die Erteilung aller nötigen Genehmigungen für den Bau des Hauptbahnhofes Wien,
- die umfangreichen Fortschritte beim sukzessiven viergleisigen Ausbau der Westbahn und beim Bau des Lainzer Tunnels,
- die mit 14. Dezember 2008 erfolgten Angebotsverbesserungen durch die Einführung eines 2-Stunden-Takts auf der Relation „Wien-München“,
- den Spatenstich zum neuen „Hauptbahnhof Salzburg“ am 7. November 2008,

## in **Deutschland**

- die Entscheidung des Bundes, für den Abschnitt „Mühldorf-Tüßling“ zusätzliche Mittel aus dem Konjunkturprogramm des Bundes bereit zu stellen und den Ausbau zwischen Freilassing und der deutsch-österreichischen Grenze bis 2013 zu realisieren (deutsch-österreichische Erklärung vom 10. Juli 2007),
- im Abschnitt „Augsburg-Mering“ die Inbetriebnahme von vier Gleisen zum Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2008 sowie das planmäßige Voranschreiten der Bauarbeiten im Abschnitt „Mering-München“,
- die Verabschiedung des Haushaltes 2009 durch den Deutschen Bundestag am 28. November 2008, auf dessen Grundlage die Finanzierungsvereinbarungen zu den Projekten Stuttgart 21 und Neubaustrecke „Stuttgart-Ulm“ abgeschlossen werden können,

## in **Frankreich**

- den Beginn der Bauarbeiten für die neue deutsch-französische Rheinbrücke „Strasbourg-Kehl“, die 2010 abgeschlossen sein sollen,

- die überdurchschnittliche Auslastung der Züge auf der Hochgeschwindigkeitsstrecke „Paris-Baudrecourt“ bei den Kunden seit deren Inbetriebnahme im Juni 2007, die die Erwartungen der Deutschen Bahn sowie der SNCF weit übertroffen hat,
- die Entscheidung des französischen Staates, im Rahmen des Programms zur Ankurbelung der Wirtschaft zusätzlich 35 Mio. € zum Abschluss der vorbereitenden Arbeiten für den Abschnitt „Baudrecourt-Strasbourg“ zu finanzieren,

### **hält es die Initiative „Magistrale für Europa“ für notwendig,**

- den intermodalen TEN-Verkehrsknoten "Wien-Bratislava" in seiner herausragenden Relevanz wahrzunehmen und zu befördern, und zwar als Zentrum eines verzweigten Verkehrsknotens, dessen Arme bis zur Ostsee, der Adria, dem Atlantischen Ozean und dem Schwarzen Meer reichen,
- dass die EU-Politik der „Transeuropäischen Verkehrsnetze“ (TEN-V) auch über 2013 hinaus fortgesetzt wird und dabei die finanziellen Rahmenbedingungen stärker als bisher dem hohen Investitionsbedarf Rechnung tragen, der zur Realisierung der „Transeuropäischen Verkehrsnetze“ erforderlich ist, und die Magistrale weiterhin zentraler Bestandteil der TEN-V bleibt,
- das Mandat des EU-Koordinators zu verlängern mit dem Ziel, die Verwirklichung der Magistrale effektiver voranzubringen,
- ein transnationales Betriebskonzept für die gesamte Achse zu entwickeln, das die Reisezeiten wesentlich reduziert, die Kapazitäten für Personen- und Güterverkehr erhöht und zudem eine optimale Verbindung mit intermodalen Knoten auf regionaler und lokaler Ebene sowie insbesondere mit zahlreichen Flughäfen entlang dieser Achse und mit anderen vorrangigen Projekten (TEN) gewährleistet,
- dass die verantwortlichen Nationalstaaten und Bahngesellschaften weitere Fortschritte zur Schließung noch vorhandener Lücken erzielen, und zwar in den Abschnitten:

#### „Wien-Bratislava“:

Errichtung der Neubaustrecke „Götzendorfer Spange“ als Teil des Trassenkonzepts zum Ausbau der Schieneninfrastruktur zwischen Wien und Bratislava sowie zur Integration des Flughafens Wien in das internationale Fernverkehrsnetz,

#### „Attnang-Puchheim - Salzburg“:

Vorantreiben der Planungen für den Streckenausbau mit dem Ziel einer Fahrzeitverkürzung zwischen Salzburg und Linz auf unter eine Stunde sowie Abschluss der Trassenfindung für Kapazitätserweiterungen im Abschnitt „Salzburg-Seekirchen/Köstendorf“ im Jahr 2009,

#### „München-Mühldorf-Freilassing“:

Abschluss einer verbindlichen Planungsvereinbarung zwischen Bund und Deutscher Bahn AG zum zweigleisigen elektrifizierten Gesamtausbau,

die die Anforderungen des Personenverkehrs und des Güterverkehrs sowie die bestmögliche Anbindung der Flughäfen München und Salzburg an die Schiene ebenso berücksichtigt wie die bis 2015 vorgesehenen Maßnahmen für eine bessere Anbindung des bayerischen Chemiedreiecks,

„Stuttgart-Ulm-Augsburg“:

Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarungen zu „Stuttgart 21“ und zur Neubaustrecke „Stuttgart-Ulm“ durch den Bund, die Deutsche Bahn AG, das Land Baden-Württemberg, die Stadt Stuttgart, den Verband Region Stuttgart und den Flughafen Stuttgart sowie Einleitung planerischer Aktivitäten und Ausbaufinanzierung des Abschnitts „Neu-Ulm-Augsburg“ zur zeitgleichen Inbetriebnahme mit „Stuttgart-Ulm“,

„Kehl-Appenweier-Karlsruhe“:

Planfeststellung und Finanzierung der Appenweier Kurve, Finanzierung des bereits seit 1996 planfestgestellten Abschnitts „Rastatt-Karlsruhe“ (mit Rastatter Tunnel),

„Baudrecourt-Strasbourg“:

Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung zwischen dem französischen Staat, Réseau Ferré de France (RFF) und den beteiligten Gebietskörperschaften.

**Wien, den 22. Jänner 2009**

**Ing. Andrej Ďurkovský**

Oberbürgermeister  
der Stadt Bratislava

**Heinz Fenrich**

Vorsitzender der Initiative  
„Magistrale für Europa“

Oberbürgermeister  
der Stadt Karlsruhe

**Dipl.-Ing. Rudi Schicker**

Amtsführender Stadtrat,  
Stadt Wien



## **Twin-City-Declaration of the 'Main line for Europe' initiative**

### **General Meeting of the 'Main line for Europe' initiative 'Overcoming boundaries!'**

**January 21-22, 2009  
Bratislava & Vienna**

The 'Main Line for Europe' initiative is a community of interest consisting of cities, regions and chambers of industry and commerce along the European rail line 'Paris Nancy – Strasbourg – Karlsruhe – Stuttgart – Ulm – Augsburg – München – Mühldorf – Salzburg – Linz – St. Pölten – Wien – Bratislava/Budapest'. The aim of the 'Main Line for Europe' initiative is to achieve the upgrading of the West-East Main Line 'Paris – Bratislava/Budapest' to a continuous high-performance rail line for passenger and freight transport, the provision of an attractive transport service and the line's optimum connection to local and regional public transport along the entire corridor. The Initiative commits itself to work towards these goals.

On the occasion of its General Meeting held in Bratislava and Vienna on 21<sup>st</sup> and 22<sup>nd</sup> January 2009,

### **the 'Main Line for Europe' initiative calls to mind**

- the considerable potential that will result from the construction of the complete 'Main Line for Europe' and its various connections to other TEN lines in terms of economic growth, the creation of jobs and the improvement of competitiveness, in particular by facilitating passenger and freight transport in the entire European Union,
- the possibility to create short-term stimuli to the economy by investing in the infrastructure of Main Line sectors not yet implemented - an important aspect in view of the current economic and financial crisis - and, over the medium term, to contribute actively to the reduction of greenhouse gas emissions by 2020, as agreed upon,
- the Memorandum of Understanding, signed in Luxembourg on 9th June 2006 by the ministers of transport of the French Republic, the Federal Republic of Germany, the Republic of Austria and the Republic of Slovakia, associating for the first time the four member states interested in the upgrading of the rail axis 'Paris-Strasbourg-Stuttgart-Wien-Bratislava',
- the wide-spread support given to the priority project No. 17 by the territorial authorities concerned and numerous representatives of business, institutions of higher learning and the rail companies,

### **the 'Main Line for Europe' initiative confirms its intention**

- to promote close cooperation between all decision makers in order to achieve the implementation of the project as soon as possible,
- to upgrade the rail stations and their surroundings and to see to it that international and national transport is connected to local and regional transport in order to optimise access to the rail line 'Paris-Bratislava/Budapest',

### **the initiative welcomes**

- the high commitment and the good cooperation with the E.U. Coordinator for the priority project No. 17, Péter Balázs, and thanks the Coordinator for his activity report 2008/2009,
- the allocation of 438 M € for the upgrading of cross-border sections and bottlenecks in the priority project No. 17 from the 2007-2013 programme,

as far as **Slovakia** is concerned

- the memorandum, signed in April 2007 by the City of Bratislava, the Slovak Railways (ŽSR) and the Slovak Ministry of Transport, on taking joint action to prepare, implement and use the railway infrastructure on the territory of the Slovak capital Bratislava, which is to be constructed to link urban rail transport to long-distance rail transport in the scope of TEN-T 17 project,
- the DUŠ study resulting in the launch of planning on the TEN-T 17 project for the Bratislava city area (this planning was made part of the City's Land Development Plan in December 2008),
- the great efforts made by the City of Bratislava towards the implementation of the TEN-T 17 project,
- the activities performed by the Slovak Ministry of Transport to coordinate and strongly promote the construction of TEN-T 17 on Slovak territory,

as far as **Austria** is concerned

- the fact that all approvals required for the construction of Vienna Central Station were given,
- the considerable progress made in the phased, four-track upgrading of the 'Westbahn' and in the construction of the 'Lainzer Tunnel',
- the improvement of service achieved on 14th December 2008 thanks to the introduction of a two-hourly frequency on the line 'Vienna-Munich',
- the first cut of the spade for the new Salzburg Central Station on 7th November 2008

as far as **Germany** is concerned

- the Federal Government's decision to allocate additional funds from the federal stimulus plan for the section 'Mühldorf-Tüßling' and to implement the upgrading of the section between Freilassing and the German-Austrian border (German-Austrian declaration dated 10th July 2007),
- the fact that four-track operation was started on the section 'Augsburg-Mering' when the timetable was changed on 14th December 2008 and that work on the section 'Mering-Munich' is progressing as scheduled,
- the adoption of the budget 2009 by the German Federal Parliament on 28th November 2008, based on which the financing agreements for the projects Stuttgart 21 and the new line 'Stuttgart-Ulm' can be concluded,

as far as **France** is concerned

- the start of construction work for the new German-French Rhine bridge 'Strasbourg-Kehl' which is to be completed by 2010,
- the above-average utilisation rate of the trains on the high-speed line 'Paris-Baudrecourt' since its opening in June 2007, exceeding by far the expectations both of the Deutsche Bahn and the SNCF,
- the French Government's decision to allocate an additional amount of 35 M € for the completion of the preparatory work on the section 'Baudrecourt-Strasbourg' as part of its scheme to boost the economy,

### **the 'Main Line for Europe' initiative deems it necessary**

- to emphasise the outstanding importance of the intermodal TEN junction 'Vienna-Bratislava' and to promote it as the centre of a junction whose branches extend up to the Baltic Sea, the Adriatic Sea, the Atlantic Ocean and the Black Sea,
- that the 'Trans European Transport Network' policy (TEN-T) be pursued by the European Union beyond the year 2013, taking more account of the high investment required to implement the TEN when establishing the financial framework, and that the Main Line be maintained as a central element of the TEN-T,
- to extend the E.U. Coordinator's mandate with a view to advance the Main Line project more effectively,
- to develop a transnational operation scheme for the entire axis that will considerably reduce travel times, increase passenger and freight transport capacities and furthermore provide optimum connections to intermodal junctions on the regional and local level and in particular to numerous airports along this axis and to other priority projects (TEN),
- for the national states and railway companies concerned to make further progress to fill the gaps that persist in the following sections:

'Vienna-Bratislava':

construction of the new section 'Götzendorfer Spange' as part of the path upgrading the rail infrastructure between Vienna and Bratislava and integrating Vienna Airport into the international long-distance rail network,

'Attnang-Puchheim-Salzburg':

advancing the planning for the upgrading of the section with the aim to reduce travel time between Salzburg and Linz to less than one hour; defining the rail path for an extension of capacity in the section 'Salzburg-Seekirchen/Köstendorf' in 2009,

'Munich-Mühldorf-Freilassing':

conclusion of a binding planning agreement between the Federal Government and the Deutsche Bahn AG on a double-track upgrading (including electrification) of the entire section, taking into account the needs of passenger and freight transport

and the optimum rail connection to Munich Airport and Salzburg Airport and including measures improving the connection to the Bavarian 'Chemical Triangle' which are to be completed by 2015,

'Stuttgart-Ulm-Augsburg':

signing of the financing agreement on 'Stuttgart 21' and the new line 'Stuttgart-Ulm' by the Federal Government, the Deutsche Bahn AG, the State of Baden-Württemberg, the City of Stuttgart, the Greater Stuttgart Region and Stuttgart Airport and launching planning activities and financing procedures for the section 'Neu-Ulm-Augsburg' with a view to put it into operation at the same time as 'Stuttgart-Ulm',

'Kehl-Appenweier-Karlsruhe':

plan approval procedure and financing of the Appenweier curve, financing of the section 'Rastatt-Karlsruhe' for which the plan approval procedure was completed already in 1996 (including the Rastatt tunnel),

'Baudrecourt-Strasbourg':

conclusion of a financing agreement between the French state, Réseau Ferré de France (RFF) and the territorial authorities involved.

**Vienna, January 22, 2009**

**Andrej Ďurkovský**

Mayor of Bratislava

**Heinz Fenrich**

Chairman of the Initiative  
„Main Line for Europe“

Mayor of Karlsruhe

**Rudi Schicker**

Executive City Councillor,  
City of Vienna