

13.10.2010 in Karlsruhe

---

**TOP 3 INTERREG-IVB-Projekt „CODE 24“**  
Sachstandsbericht

**Beschlussvorschlag:**

**Der Planungsausschuss nimmt den Sachstandsbericht zur Kenntnis.**

**1. Anlass**

Mit Beschluss vom 6.05.2009 hat der Planungsausschuss auf der Grundlage eines Positionspapiers zur Entwicklung der Nord-Süd-Transversale (Vorlage an die Verbandsversammlung 32/VII) eine Beteiligung des Regionalverbands Mittlerer Oberrhein am Projekt INTERREG-IVB-Projekt „CODE 24“ beschlossen (Vorlage an den Planungsausschuss 139/VII).

Die Projektträgerschaft (sog. Lead-Partner) hat der Verband Region Rhein-Neckar übernommen. Unter dem Dach der TechnologieRegion Karlsruhe GbR beteiligt sich der Regionalverband Karlsruhe zusammen mit der Stadt Karlsruhe und der Industrie- und Handelskammer Karlsruhe am Projekt.

**2. Sachstand**

Zielsetzung und wesentliche Inhalte des Projekts

Das Projekt „CODE24“ zielt darauf ab, die Wirtschafts-, Verkehrs-, Umwelt und Raumentwicklung entlang der transeuropäischen Verkehrsachse (TEN-V) Nr. 24 von Rotterdam nach Genua zu einer integrativen Gesamtstrategie zu vereinen. Der Korridor 24 umfasst mehrere europäische Regionen mit höchster Wirtschaftskraft. Die bedeutende europäische Nord-Süd-Achse verläuft durch die Niederlande, Deutschland, die Schweiz und Italien und verbindet den Nordseehafen Rotterdam mit dem Mittelmeerhafen Genua. Die Inbetriebnahme der Alpenbasistunnel, 2007 am Lötschberg und voraussichtlich 2017 am Gotthard, und der gleichzeitige Ausbau der Zulaufstrecken werden die Bedeutung des Korridors 24 weiter steigern. Nach wie vor begrenzen jedoch einige gravierende Engpässe und die unzureichende transregionale Koordination das Potenzial der Achse.

CODE24 strebt eine transnational abgestimmte Entwicklungsstrategie an, um die Optimierung und Weiterentwicklung des Korridors zu unterstützen. Dabei ist das Hauptziel, die Beschleunigung des Streckenausbaus und die Steigerung der Transportkapazitäten so zu gestalten, dass sowohl die wirtschaftliche und räumliche Entwicklung gefördert wird als auch negative Umweltauswirkungen durch den Schienenverkehr reduziert werden. Mit seinem Schwerpunkt auf regionalen Entwicklungsaspekten und gemeinsamen, interregio-

nen Strategien wird das Projekt insbesondere die Rolle der regionalen Akteure entlang des Korridors stärken.

Das Projekt CODE 24 besteht aus 4 Arbeitspaketen:

- Raumplanung und Infrastrukturentwicklung (4 Teilprojekte)
- Umwelt und Lärm (2 Teilprojekte)
- Güterverkehr und Logistik (4 Teilprojekte)
- Kommunikation und Akzeptanz (5 Teilprojekte)

Nähere Ausführungen zu den Inhalten der Arbeitspakete finden sich in Anlage 1. Weitere Informationen zum Projekt „CODE 24“ finden sich unter [www.code-24.eu](http://www.code-24.eu).

### Beteiligung des Regionalverbands Mittlerer Oberrhein

Innerhalb des Projektes übernimmt der Regionalverband im Arbeitspaket 2 die Federführung für den Planungsleitfaden für innovative Lärmschutzsysteme (Teilprojekt 6). Darüber hinaus beteiligt er sich begleitend und beratend an weiteren Teilprojekten: Aufbau eines internetbasierten Korridor-Informationssystems (Teilprojekt 1), Instrument zur Visualisierung zukünftiger Entwicklungen in der Verkehrs- und Raumplanung (Teilprojekt 2), gemeinsamer Vorschlag für die Prioritäten der Weiterentwicklung des Korridors durch die involvierten Akteure (Teilprojekt 3), Management naturschutzrechtlicher Kompensationsmaßnahmen für große Infrastrukturprojekte (Teilprojekt 5), Planung und Durchführung regionaler Workshops und „Runder Tische“ (Teilprojekt 13), Vorbereitung eines Europäischen Verbunds für Territoriale Zusammenarbeit (Teilprojekt 15). Weitere Teilprojekte werden von der Industrie- und Handelskammer Region Karlsruhe und der Stadt Karlsruhe begleitet. Dadurch ist eine breite Einbindung der Region in die Teilprojekte von „CODE 24“ gegeben.

In den Teilprojekten 2-3, 5 und 15 stehen die Arbeiten noch ganz am Anfang bzw. wurden entsprechend des Projektablaufplans noch nicht begonnen. Deshalb soll im Folgenden in erster Linie auf die Arbeitsfortschritte in Teilprojekt 1 (internetbasiertes Korridor-Informationssystem), Teilprojekt 6 (Planungsleitfaden für innovative Lärmschutzsysteme) und Teilprojekt 13 (Planung und Durchführung regionaler Workshops und „Runder Tische“) eingegangen werden.

### Sachstand Gesamtprojekt

Die interne Auftaktveranstaltung für das Gesamtprojekt fand am 24.03.2010 in Mannheim statt. Dort wurden den 15 beteiligten Partnern aus den Niederlanden, Deutschland, Frankreich, der Schweiz und Italien die Querbezüge zwischen den Teilprojekten erläutert und organisatorische Aspekte erörtert. Die wesentlichen Inhalte wurden von den Verantwortlichen für die einzelnen Arbeitspakete auf einer Pressekonferenz vorgestellt.

Die öffentliche Auftaktveranstaltung fand unter dem Titel „European Corridor Conference“ am 7.05.2010 in Mannheim statt. Neben der Vorstellung des Projektes „CODE 24“ standen dabei Fachvorträge von Experten und Diskussionen politischer Vertreter im Mittelpunkt.

### Sachstand Teilprojekt 1 i. V. m. Teilprojekt 13

Teilprojekt 1 wird federführend vom Institut für Raum- und Landschaftsentwicklung der ETH Zürich (Prof. Scholl) bearbeitet. Ziel des internetbasierten Korridor-

Informationssystem ist die Bereitstellung von Daten zur Raumentwicklung und zu verkehrlichen Aspekten (Personen- und Güterverkehr) für die Regionen entlang des Korridors. Dabei wird auf Aktualität und den grenzüberschreitenden Bezug Wert gelegt. Für den ganzen Korridor werden Überblicksdarstellungen erstellt, die zum Ziel haben:

- Bewertung von Entwicklungsmustern in den beteiligten Regionen,
- Bewertung der vorhandenen Infrastruktur und geplanten Maßnahmen,
- Aufzeigen von Bezügen und Abhängigkeiten zwischen Regional- und Verkehrsentwicklung sowie
- Bewertung von Konflikten zwischen Güter-, Personennah- und -fernverkehr.

Zur Erhebung der benötigten Daten fanden zwei Vorbesprechungen zwischen TRK und ETH am 30.04.2010 und am 6.05.2010 statt. Der Vor-Ort-Termin mit den weiteren relevanten regionalen Akteuren aus der Region fand im Rahmen des ersten regionalen runden Tisches am 15.07.2010 in Karlsruhe statt.

Die regionalen runden Tische (Teilprojekt 13) finden in der Region Mittlerer Oberrhein statt und ermöglichen den einschlägigen Akteuren gezielte Informationsgespräche und Partizipation. Ihr Ziel ist die Einbindung der regionalen Akteure, welche nicht offizielle Projektpartner sind, aber sowohl zu einzelnen Teilprojekten wertvolle Beiträge geben oder von den Ergebnissen des Projekts profitieren können. Es sind sechs bis acht regionale runde Tische in der Region vorgesehen, die sich je nach Fortschritt des Gesamtprojekts mit unterschiedlichen Themenfeldern beschäftigen werden.

Der erste runde Tisch am 15.07.2010 in den Räumlichkeiten des Karlsruher Verkehrsverbundes befasste sich deshalb mit der Gewinnung von Informationen zu Flaschenhälsen und Infrastrukturengpässen für das Korridorinformationssystem (Arbeitsgruppen 1 und 2), welches von der ETH Zürich aufgebaut wird, sowie mit der konkreten Einbindung der regionalen Akteure in die Aktivitäten des Projekts CODE 24 (Arbeitsgruppe 3). Die Ergebnisse des ersten regionalen runden Tisches finden sich in Anlage 2.

### Sachstand Teilprojekt 6

Teilprojekt 6 zielt auf die Bereitstellung von Informationen über innovative (passive) Lärmschutztechniken sowie die Unterstützung der Markteinführung solcher Systeme ab. Außerdem soll es Planern und Praktikern ermöglichen, diese Systeme einzusetzen, um eine wesentliche Reduzierung des Lärms zu erreichen und damit die Akzeptanz für eine weitere Korridorentwicklung zu erreichen. Indem innovative Lösungen zur Verminderung von Schienenlärm untersucht sowie ihre praktische Tauglichkeit und Effektivität bewertet und daraus Empfehlungen abgeleitet werden, wird den Planern ein Instrumentenkasten angeboten, mit dessen Hilfe maßgeschneiderte Lärmschutzmaßnahmen entwickelt werden können. Um nachvollziehbarere und objektivere Entscheidungsprozesse bei der Umsetzung einzelner Lärmschutzmaßnahmen möglich zu machen, wird ein „Auralisati-onstool“, welches Lärmemissionen simuliert und sie hörbar macht, getestet und in den Instrumentenkasten integriert.

Nach einem internen Auftakttreffen am 28.05.2010 haben die Regionalverbände eines detaillierten Pflichtenhefts zur Vergabe des vorgesehenen Auftrags erarbeitet. Fünf auf dem Gebiet der Schienenlärmforschung anerkannte Forschungseinrichtungen bzw. Planungsbüros wurden gebeten, bis Ende August ein Angebot abzugeben. Im Laufe des Septembers werden die eingegangenen Angebote ausgewertet, sodass Anfang Oktober mit einer Vergabeentscheidung zu rechnen ist. Neben der TechnologieRegion Karlsruhe sind der

Verband Region Rhein-Neckar und der Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main finanziell an diesem Teilprojekt beteiligt.

### **3. Position**

Das Projekt „CODE 24“ ist unter Beteiligung des Regionalverbandes Mittlerer Oberrhein gut gestartet und die Arbeiten schreiten dem Zeitplan entsprechend voran. Die Verwaltung wird über den weiteren Verlauf des Projektes informieren.

- Der Verbandsdirektor -

**INTERREG-IVB-Projekt „CODE 24“**  
Übersicht über die Arbeitspakete

**Arbeitspaket 1: Raumplanung und Infrastrukturentwicklung**

Arbeitspaket 1 gliedert sich in vier Teilprojekte. Ziel des ersten Teilprojekts (Korridor-Informationssystem) ist die Bereitstellung von Daten zur Raumentwicklung und zu verkehrlichen Aspekten (Personen- und Güterverkehr) für die Regionen entlang des Korridors. Dabei wird auf Aktualität und den grenzüberschreitenden Bezug Wert gelegt. Für den ganzen Korridor werden Überblicksdarstellungen erstellt, die zum Ziel haben:

- Bewertung von Entwicklungsmustern in den beteiligten Regionen,
- Bewertung der vorhandenen Infrastruktur und geplanten Maßnahmen,
- Aufzeigen von Bezügen und Abhängigkeiten zwischen Regional- und Verkehrsentwicklung sowie
- Bewertung von Konflikten zwischen Güter-, Personennah- und -fernverkehr.

Das zweite und das dritte Teilprojekt beschäftigen sich mit der Identifikation und Bewertung von Schlüsselaspekten, um Potenziale und Szenarien mit effektiven Lösungen für Flaschenhälse in der verkehrlichen und räumlichen Entwicklung zu erarbeiten. Dabei werden innovative Methoden wie computergestützte Simulationen und Visualisierungen eingesetzt. Deren Verwendbarkeit soll getestet werden bei der Beantwortung von Fragen wie

- der Analyse, an welchen Stellen die Infrastrukturentwicklung neue Möglichkeiten für die regionale Entwicklung eröffnet und wo Konfliktsituationen entstehen,
- der Bewertung, wie und wo Änderungen an den Bedienungskonzepten (Fahrpläne, Streckenauslastung) die regionale Entwicklung beeinflussen können sowie
- der Simulation von Nachfrageveränderungen im Güterverkehr und ihre Auswirkungen auf den Raum.

Im vierten Teilprojekt geht es um die Förderung, die Gestaltung und die Anwendung einer Testplanungsmethode, welche speziell auf Eisenbahninfrastrukturprojekte zugeschnitten ist und innovative Methoden der Raumentwicklung sowie eigens zu diesem Zweck entwickelte Instrumente enthält. Mindestens genauso wichtig wie das methodische Ziel, die Tauglichkeit der Testplanungsmethode zu demonstrieren, ist das konkrete Ziel für die Korridorentwicklung: Die Testplanung, um einen der wichtigsten Flaschenhälse – die Verbindung zwischen der Betuwe-Linie in den Niederlanden und dem deutschen Eisenbahnnetz – zu überwinden.

<b>Teilprojekt 1</b>	<b>Internetbasiertes Korridor-Informationssystem</b>
1.1	Entwicklung eines internetbasierten grenzüberschreitenden Informationssystems zu den Planungen im Korridor
1.2	Regionale Workshops zum Informationsaustausch
1.3	Aufzeigen strategischer Entwicklungspotenziale entlang des Korridors
1.4	Bewertung von Faktoren, welche den Güterverkehr beeinflussen
1.5	Etablierung einer gemeinsamen Terminologie und eine Zusammenstellung von themenbezogenen Berichten

<b>Teilprojekt 2</b>	<b>Instrument zur Visualisierung zukünftiger Entwicklungen in der Verkehrs- und Raumplanung</b>
2.1	Entwicklung eines Visualisierungswerkzeugs zur interaktiven und dynamischen Modellierung von Szenarien.
2.2	Visualisierung von typischen Szenarien
2.3	Workshops mit lokalen und regionalen Behörden zur Bewertung der Szenarien
<b>Teilprojekt 3</b>	<b>Gemeinsamer Vorschlag für die Prioritäten der Weiterentwicklung des Korridors durch die involvierten Akteure</b>
3.1	Strategische Bewertung von Problemen und Analyse möglicher Lösungen
3.2	Auswahl alternativer Szenarien mittels interaktiver Diskussionsprozesse
3.3	Unterstützung der Entscheidungsfindung durch die Anwendung von Methoden zur Untersuchung von Prozessen in Netzwerken
3.4	Identifizierung von hocheffizienten und maßgeschneiderten Pilotprojekten
<b>Teilprojekt 4</b>	<b>Pilotprojekte: Testplanungen als informelle Planungsprozesse</b>
4.1	Festlegung von Aufgaben zur Durchführung eines informellen Planungsprozesses (Testplanung)
4.2	Testplanung

## **Arbeitspaket 2: Umwelt und Lärm**

Die größten Eingriffe in die Umwelt werden beim Bau neuer oder dem Ausbau bestehender Eisenbahnstrecken in der freien Landschaft verursacht, wobei sowohl Tiere, Lebensräume und Landschaft als auch die Erholungsfunktion des Freiraums – vor allem in dicht besiedelten Gebieten – bedroht wird. Die schlimmste Auswirkung auf Siedlungen in der Nähe von Bahnstrecken ist die Lärmbelastung, die hauptsächlich durch Güterzüge hervorgerufen wird. Deshalb konzentriert sich das Arbeitspaket 2 auf Strategien und Maßnahmen zum Ausgleich von Eingriffen in die Umwelt sowie den Lärmschutz.

Hauptziel des Teilprojekts 5 ist es, aufzuzeigen, wie große Infrastrukturprojekte entlang des Korridors mit den nationalen und europäischen Regelungen zum Natur- und Umweltschutz in Einklang gebracht werden können. Dabei ist die effektive Umsetzung von Ausgleichsmaßnahmen bezüglich der Schutzgüter und dem Schutz von Lebensräumen im Zusammenspiel mit den Notwendigkeiten intelligenten Flächenmanagements in Ballungsräumen geplant.

Teilprojekt 6 zielt auf die Bereitstellung von Informationen über innovative (passive) Lärmschutztechniken sowie die Unterstützung der Markteinführung solcher Systeme ab. Außerdem soll es Planern und Praktikern ermöglichen, diese Systeme einzusetzen, um eine wesentliche Reduzierung des Lärms zu erreichen und damit die Akzeptanz für eine weitere Korridorentwicklung zu erreichen. Indem innovative Lösungen zur Verminderung von Schienenlärm untersucht sowie ihre praktische Tauglichkeit und Effektivität bewertet und daraus Empfehlungen abgeleitet werden, wird den Planern ein Instrumentenkasten angeboten, mit dessen Hilfe maßgeschneiderte Lärmschutzmaßnahmen entwickelt werden können. Um nachvollziehbarere und objektivere Entscheidungsprozesse bei der Um-

setzung einzelner Lärmschutzmaßnahmen möglich zu machen, wird ein „Auralisationstool“, welches Lärmemissionen simuliert und sie hörbar macht, getestet und in den Instrumentenkasten integriert.

<b>Teilprojekt 5</b>	<b>Management naturschutzrechtlicher Kompensationsmaßnahmen für große Infrastrukturprojekte</b>
5.1	Analyse der rechtlichen Situation, welche aus nationalen und europäischen Vorgaben resultiert und Untersuchung von Schwächen der aktuellen Anwendungspraxis
5.2	Erfahrungsaustausch über die Umsetzung innovativer Instrumente wie Ökokonten, Flächenpools und Kooperationsmanagement
5.3	Entwicklung eines methodischen Konzeptes für Kompensationsmaßnahmen und damit zusammenhängende praktische Werkzeuge und Instrumente
<b>Teilprojekt 6</b>	<b>Planungsleitfaden für innovative Lärmschutzsysteme</b>
6.1	Zeitplanung und Vergabe an externe Experten
6.2	Sammlung von guten Beispielen zu innovativen Lärmschutzmaßnahmen und Bewertung unter technischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten
6.3	Entwicklung eines Instrumentenkastens, um Planern maßgeschneiderte innovative Lärmschutzmaßnahmen anbieten zu können.
6.4	Test und Integration eines „Auralisationsinstruments“ in den Instrumentenkasten, mit welchen Lärmsituationen simuliert und damit die akustischen Auswirkungen planerischer Entscheidungen demonstriert werden können.
6.5	Einbindung des Instrumentenkastens in das Korridor-Informationssystem (Teilprojekt 1)

### **Arbeitspaket 3: Güterverkehr und Logistik**

Das Hauptziel dieses Arbeitspakets ist sowohl die Steigerung der Kapazität entlang des gesamten Korridors als auch des regionalwirtschaftlichen Nutzens in den Regionen entlang der Strecke. Beispielhafte Ziele sind die bessere wirtschaftliche Auslastung bestehender Strukturen und die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Schiene im Vergleich zur Straße. Die vier Teilprojekte dieses Arbeitspakets beinhalten zielgerichtete Aufgaben, welche den folgenden Zielsetzungen dienen.

Abschließendes Ziel des Teilprojekts 7 ist eine Machbarkeitsstudie zur Entwicklung und Stärkung nachhaltiger Logistikcluster. Unterziele, welche in diesem Teilprojekt erreicht werden sollen sind die Identifikation von Schlüsselfaktoren für Stärken-/Schwächen-/Chancen-/Risikoplanen (SWOT-Analyse) sowie ein Vergleich lokaler und regionaler Entwicklungsbedürfnisse. Hinzu kommt die Erarbeitung eines Methodenbündels, welches die erfolgreiche Entwicklung des Logistiksektors mit den Bedürfnissen der regionalen Entwicklung in Einklang bringen soll.

Teilprojekt 8 zielt auf die Optimierung von Umladeprozessen in Seehäfen und Binnenlandterminals sowie deren Verbindung zur Eisenbahn. Dies schließt technische Ziele wie die Überwindung technologischer und gesetzlicher Barrieren sowie die Aufstellung eines Masterplans, der auf einer tiefgehenden Analyse von Angebot und Nachfrage im Güterverkehr basiert, mit ein. Die wirtschaftlichen Ziele sind die Bewertung von Schlüsselbedürfnissen

und Interessen der relevanten Akteure und Logistikpartner sowie die Stärkung des Güterverkehrs von Deutschland und der Schweiz nach Norditalien.

Teilprojekt 9 hat zum Ziel, die Kosten von Engpässen/Flaschenhälsen entlang des Korridors für die Regionen zu identifizieren. Dazu ist es notwendig, eine zuverlässige Methode zu entwickeln und in Modellregionen zu testen, um die regionalen Auswirkungen von Engpässen bewerten zu können. Ihre Anwendung bei einer Prüfung entlang des Korridors wird dazu beitragen, eine Prioritätenliste für Infrastrukturinvestitionen zu erhalten, mit welchen die größten Engpässe geweitet werden können.

Teilprojekt 10 zielt auf die Entwicklung eines funktionsfähigen und stabilen Systems für eine internetbasierte Transportbörse für Schienengüter, ihre erstmalige Umsetzung im Rhein-Main-Gebiet und die weitere Ausdehnung, die den Markt von Rotterdam bis Karlsruhe umfassen soll.

<b>Teilprojekt 7</b>	<b>Gestaltung und Entwicklung von Logistikclustern und Bewertung ihrer Auswirkungen</b>
7.1 Vorstudie	7.1.1 Festlegung der relevanten Indikatoren
	7.1.2 Identifikation der relevanten Verkehrs- und Logistikcluster
	7.1.3 Erster Leistungsvergleich
7.2 Erste und zweite Studie (Anwendung der Ergebnisse aus 7.1)	7.2.1 Identifikation ausgewählter Regionen für Fallstudien
	7.2.2 Fallstudien
	7.2.3 Verbindung der gewonnenen Daten aus der Primärerhebung (7.2.2) mit Sekundärdaten in Form einer vollständigen regionalen Analyse
7.3 Allgemeingültiges Modell	7.3.1 Entwicklung eines allgemeingültigen Modells zur Prognose und Einschätzung regionaler Logistikpotenziale mittels eines Geo-Informationssystems (GIS)
	7.3.2 Prüfung und Vorabtest des Modells und der GIS-Anwendung
7.4 Regionale Anwendung des allgemeingültigen Modells	7.4.1 Stärken-/Schwächen-/Chancen-/Risikolenalyse (SWOT-Analyse auf Basis qualitativer Daten (Fallstudien in ausgewählten Regionen))
	7.4.2 Quantitative Analyse auf Basis des allgemeingültigen Modells (Fallstudien in ausgewählten Regionen)
	7.4.3 Verknüpfung qualitativer und quantitativer Ergebnisse
7.5 Identifikation von Logistikclustern	7.5.1 Identifikation und Vergleich regionaler Potenziale zur Entwicklung von Logistikclustern in den Regionen entlang des Korridors
	7.5.2 Bewertung der regionalen Auswirkungen von Logistikclustern
7.6 Methodenbündel: Aufbau und Leitung eines Logistikclusters	7.6.1 Entwicklung eines Methodenbündels zum Aufbau von Logistikclustern für die regionale Planung/Entwicklung
	7.6.2 Implementation des Methodenbündels mit regionalem Mehrwert für die Regionen entlang des Korridors
7.7 Abschlussbericht und Konferenz	7.7.1 Dokumentation der Ergebnisse
	7.7.2 Präsentation der Ergebnisse
	7.7.3 Konferenz zu Teilprojekt 7

<b>Teilprojekt 8</b>	<b>Prozessoptimierung zur Hinterlandanbindung der Terminalhäfen (Rotterdam und Genua)</b>
8.1	Identifikation und Definition der Bedürfnisse aller beteiligten Akteure sowohl hinsichtlich Infrastruktur als auch potenzieller Nutzer
8.2	Bewertung der aktuellen und potenziellen Fähigkeiten von zwei Seehäfen, deren heutigen Serviceleistungen und solchen, welche die Verkehrsleistung erhöhen könnten, der Aspekte, welche die Leistungsfähigkeit verbessern könnten und jegliche technologischen Neuerungen, die dazu angewendet werden können.
8.3	Analyse von Schlüsselfaktoren, um die Leistung des Korridors zu erhöhen und den Anteil internationaler Fracht von norditalienischen Häfen nach Übersee auszubauen.
8.4	Machbarkeitsstudie für einen Pendelgüterzug (z. B. zwischen Genua und Karlsruhe oder Mannheim)
8.5	Definition von kurz- und langfristigen Maßnahmen und Bedingungen, um die Auslastung des Korridors zu erhöhen
<b>Teilprojekt 9</b>	<b>Abschätzung der Kosten und anderer Effekte von Engpässen für die Regionen</b>
9.1	Festlegung einer Methodik zur Messung und Quantifizierung negativer Auswirkungen
9.2	Anwendung des Bewertungsmodells in ausgewählten Regionen
9.3	Definition von guten Beispielen, um negative Auswirkungen zu vermeiden bzw. zu minimieren
9.4	Prioritätenliste für Maßnahmen und Investitionen, welche in den betroffenen Regionen umgesetzt werden sollen
<b>Teilprojekt 10</b>	<b>Entwicklung einer Online-Börse für Transportleistungen im Schienengüterverkehr</b>
10.1	Analyse existierender internetbasierter Börsen für Straßengüterverkehr, des Angebots und der Nachfrage sowie des Geschäftsmodells zur Markteinführung
10.2	Entwicklung einer Prototyps der Softwareplattform
10.3	Interner Test und Verfeinerung der Software; Bewertung und Weitergabe der Ergebnisse
10.4	Weitere Entwicklung des Prototyps bis hin zur Pilotanwendung
10.5	Testphase der Plattform und des einsatzfähigen Modells

#### **Arbeitspaket 4: Kommunikation und Akzeptanz**

Dieses Arbeitspaket baut die Verknüpfung zu den hauptsächlichen Zielgruppen auf, welche auf der politischen Ebene, in der Fachwelt, in der Transport- und Logistikwirtschaft sowie in der allgemeinen Öffentlichkeit zu finden sind. Die externe Projektkommunikation zielt darauf ab, die Projektaktivitäten und -ergebnisse für die verschiedenen Zielgruppen auf regionaler und transnationaler Ebene sichtbar zu machen, Bewusstsein zu schaffen für die Entwicklungen entlang des Korridors und eine angemessene Unterstützung durch Politik und Öffentlichkeit für die angestrebten Maßnahmen zu erreichen. Die regionalen runden Tische ermöglichen den einschlägigen Akteuren gezielte Informationsgespräche und Partizipation. Ihr erklärtes Ziel ist es, die Einbindung der regionalen Akteure, welche nicht offizieller Projektpartner sind, aber sowohl zu einzelnen Teilprojekten wertvolle Beiträge ge-

ben oder von den Ergebnissen des Projekts profitieren können, sicherzustellen. Während die regionalen Runden Tische für Experten und Politiker ausgelegt sind, zielt die mobile Ausstellung eher auf die Öffentlichkeit. Ihr Ziel ist die Bereitstellung von lehrreichen Informationen über technische Sachverhalte und einer zusammenfassende Übersicht über die verschiedenen Aspekte der Korridorentwicklung und die entsprechenden Querbezüge. Sie trägt damit zur Bewusstseinsbildung über die Möglichkeiten und Herausforderungen bei und zeichnet die Vision einer integrierten Korridorentwicklung.

Abschließendes Ziel des Arbeitspakets ist die nachhaltige regionale Kooperation. Ziel ist es, durch die Gründung eines EVTZ (Europäischer Verbund für Territoriale Zusammenarbeit, „Grenzüberschreitender Zweckverband“) die dauerhafte Kooperation der Regionen entlang des Korridors weit über die Projektlaufzeit sicherzustellen.

<b>Teilprojekt 11</b>	<b>Allgemeine Projektkommunikation</b>
11.1	Aufstellung eines Kommunikationsplans mit Identifikation der Zielgruppen, Kommunikationsmaßnahmen und dazugehörige Informationswege, Medien und Verantwortlichkeiten
11.2	Entwurf einer Corporate Identity und eines Corporate Designs, das bei allen Kommunikationsaktivitäten genutzt wird
11.3	Webseite des Projekts mit öffentlichem Teil und Intranet als Arbeits- und Informationsplattform der Projektpartner
11.4	Messestand und Werbegeschenke, die bei verschiedenen projekt- oder themenbezogenen Veranstaltungen verwendet werden können; Koordination der Verknüpfungen zu anderen Projekten
11.5	Newsletter, Erklärungen, Pressemitteilungen und ein abschließender Bericht für interessierte Laien in englischer Sprache
<b>Teilprojekt 12</b>	<b>Projektveranstaltungen, Konferenzen, Workshops und Seminare</b>
12.1	Auftaktveranstaltung als internationale Konferenz in Mannheim (7.05.2010)
12.2	Abschlussveranstaltung als internationale Konferenz
12.3	Regionale Veranstaltungen und daraus abgeleitete Veranstaltungen zum jeweiligen Arbeitspaket, regionalen Aktivitäten und Projekten der Partner
12.4	Teilnahme und Workshop bei den Tagen der offenen Tür des Ausschusses der Regionen und der EU-Generaldirektion für Regionalpolitik in Brüssel
<b>Teilprojekt 13</b>	<b>Planung und Durchführung regionaler Workshops und „Runder Tische“</b>
13.1	Information und Einbeziehung relevanter Akteure auf regionaler Ebene, die nicht offizieller Projektpartner sind; Möglichkeit für die Projektpartner, regionale Akteure in die Teilprojekte mit einzubeziehen
13.2	Hauptzielgruppe 1: Eisenbahnverkehrsunternehmen, regionale Verkehrsunternehmen, Logistikanbieter, einschlägige Unternehmen Hauptzielgruppe 2: Fachwelt (Raum- und Umweltplaner, Architekten, Landschaftsplaner, Infrastrukturplaner etc.) Hauptzielgruppe 3: Gemeinden und weitere regionale Behörden
13.3	Weitere runde Tische mit Fokus auf Lösungsmöglichkeiten und Umsetzung

<b>Teilprojekt 14</b>	<b>CODE24-Wanderausstellung</b>
14.1	Erstellung einer mobilen Ausstellung und Informationszentrum mit Zielgruppe „allgemeine Öffentlichkeit“, welche von den Projektpartnern bei eisenbahn- und projektbezogenen Veranstaltungen in den Regionen eingesetzt werden kann.
14.2	Produktion eines Films, welcher die Schlüsselaspekte der Korridorentwicklung darstellt
14.3	Mobile Veranstaltung, welche verschiedene projektbezogene Veranstaltungen in einer zentralen öffentlichen Veranstaltung bündelt
14.4	Vorbereitung umfassender Berichte und angemessener Information an die Medien
<b>Teilprojekt 15</b>	<b>Vorbereitung eines Europäischen Verbunds für Territoriale Zusammenarbeit</b>
15.1	Machbarkeitsstudie, welche die rechtlichen Grundlagen, Vor- und Nachteile sowie die politische Zielrichtung und den Willen der potenziellen Mitglieder eines europäischen Verbunds für territoriale Zusammenarbeit (EVTZ) erörtert
15.2	Erste Schritte zum EVTZ: Verhandlungen mit potenziellen Mitgliedern

## **Dokumentation des ersten regionalen runden Tisches „CODE 24“ am 15.07.2010**

### **Einführung**

Im Rahmen des INTERREG-IVA-Projekts „CODE 24“ führte die Technologieregion Karlsruhe am 15.07.2010 den ersten regionalen runden Tisch durch. Die Aktivitäten innerhalb des Projekts „CODE 24“ sind für eine große Zahl regionaler Akteure von Bedeutung. Umgekehrt benötigen die Projektpartner zur Bearbeitung der verschiedenen Arbeitspakete Expertenwissen aus den Regionen. Auch die Verknüpfung der einzelnen Projektbausteine zeigt sich in erster Linie auf der regionalen Ebene.

Daher ist es Ziel der regionalen runden Tische, regionale Akteure, die nicht Projektpartner im Projekt „CODE 24“ sind, aber über spezielles Expertenwissen verfügen, in die Arbeit des Projektes einzubinden. Dieses Engagement kann zur Entwicklung regionaler Lösungsansätze, zur Verbesserung der Außenwirkung und zur Umsetzung der im Projekt CODE 24 erarbeiteten Lösungen beitragen.

In der Technologieregion Karlsruhe sind insgesamt acht runde Tische geplant. Die besprochenen Themen bei den regionalen runden Tischen variieren abhängig vom Projektfortschritt. Am Anfang der Projektlaufzeit steht die Bereitstellung von Informationen und methodische Aspekte des Projekts im Mittelpunkt, später werden sich die Inhalte möglichen Lösungsansätzen zuwenden.

Der erste runde Tisch befasste sich deshalb mit der Gewinnung von Informationen zu Flaschenhälsen und Infrastrukturengpässen für das Korridorinformationssystem, welches von der ETH Zürich aufgebaut wird (Arbeitsgruppen 1 und 2) sowie mit der konkreten Einbindung der regionalen Akteure in die Aktivitäten des Projekts CODE 24 (Arbeitsgruppe 3).

Die Veranstaltungsreihe „Regionaler Runder Tisch CODE24“ wird fortgesetzt. Im Herbst 2010 ist ein Treffen speziell unter Einbeziehung der Logistikwirtschaft vorgesehen: Dabei sollen insbesondere Auswirkungen und Folgekosten von Engpässen behandelt werden. Im Frühjahr 2011 ist ein runder Tisch zu Fragen des Lärmschutzes und Umweltaspekten geplant.



# Erster Regionaler Runder Tisch

15.07.2010

Karlsruher Verkehrsverbund (KVV), Panoramasaal (4.OG), Tullastraße 71, 76131 Karlsruhe

## Programm

- 09:30 Uhr** **Begrüßung**  
*Dr. Gerd Hager, Geschäftsführer TechnologieRegion Karlsruhe*
- 09:35 Uhr** **CODE 24 – Regionalentwicklung im Korridor Rotterdam-Genua**  
Ziele und Inhalte des Projekts  
*Jörg Saalbach, Verband Region Rhein-Neckar (Lead Partner)*
- 9:50 Uhr** **CODE 24 – Korridor-Informationssystem**  
Internetbasiertes Informationssystem zu Kapazität, Engpässen und Konflikten  
*Felix Günther/Ilaria Tosoni, ETH Zürich*
- 10:30 Uhr Kaffeepause
- 11:00 Uhr** **Drei parallele Arbeitsgruppen (Diskussion und Erfahrungsaustausch):**

<b>Arbeitsgruppe 1+2:</b>  <b>Logistikwirtschaft – Anforderungen und Perspektiven</b>  <b>Infrastruktur: Engpässe und Ausbauplanungen</b>	<b>Arbeitsgruppe 3:</b> <b>Integrierte Korridor-entwicklung: Feedback zu den Arbeitspaketen des Projektes CODE24, Einbindung in das Projekt</b>
Moderation: <i>Dr. Sebastian Wilske</i> <i>Regionalverband Mittlerer Oberrhein</i>	Moderation: <i>Dr. Gerd Hager</i> <i>Regionalverband Mittlerer Oberrhein</i>

- 12:00 Uhr Mittagspause
- 13:00 Uhr** **Fortsetzung der Arbeitsgruppen (Diskussion und Erfahrungsaustausch):**

<b>Arbeitsgruppe 1+2:</b>  <b>Logistikwirtschaft – Anforderungen und Perspektiven</b>  <b>Infrastruktur: Engpässe und Ausbauplanungen</b>
Moderation: <i>Dr. Sebastian Wilske,</i> <i>Regionalverband Mittlerer Oberrhein</i>

- 14:00 Uhr** **Vorstellung der Ergebnisse der Arbeitsgruppen im Plenum**
- 14:15 Uhr** **CODE 24 – Korridor-Informationssystem**  
**Weiteres Vorgehen**  
*Felix Günther/Ilaria Tosoni, ETH Zürich*
- 14:30 Uhr** **Ausblick CODE 24 und weitere Runde Tische**  
*Florian Ismaier, Stadt Karlsruhe*
- 14:45 Uhr Ende der Veranstaltung



## **Ergebnisse Arbeitsgruppe 1+2**

Die Arbeiten der Arbeitsgruppe wurden in zwei Teile gegliedert: In einem ersten Teil wurden Probleme und Konflikte entlang des Korridors 24 mit der Siedlung diskutiert, und in einem zweiten Teil die Wünsche und Möglichkeiten der Lösung besprochen. Dabei wurden jeweils die Fragen der Infrastruktur, des Betriebs und der Schnittstellen separat angegangen. Dabei war es nicht möglich, in der Diskussion immer klar zwischen Konflikten und Problemen, verstanden als ungelöste Aufgaben, und den Möglichkeiten zur Lösung zu trennen.

Insgesamt kristallisierten sich in der Diskussion drei Problembereiche heraus, die in der Region Karlsruhe charakteristisch sind. Diese werden in den folgenden drei Abschnitten zusammengefasst. Die detaillierten Bemerkungen finden sich im Anhang.

### Flaschenhälse

Die Konkurrenz von Güterverkehr, Personenfernverkehr und dem lokalen Personenverkehr, der in erster Linie als Stadtbahn mit dichtem Haltepunkteabstand auf der gleichen Trasse verkehrt, bietet Konfliktstoff. Insbesondere Wünsche des Ausbaus nördlich wie südlich von Karlsruhe werden nicht realisiert und behindern den auf den ÖV orientierten Ausbau der Siedlungen. Erwartungsgemäß wurde der Flaschenhals in Rastatt von verschiedenen Seiten als Problem aufgeworfen. Dies ist aber nicht der einzige Punkt, an dem die Fragestellung auftritt. Erwähnt wurden auch die Teilstrecken um Muggensturm, Ettlingen und Friedrichstal. Dabei wurde auch klar angemahnt, dass neben wirtschaftlichen und betrieblichen Fragen beim Ausbau auch die Lärmproblematik im Siedlungskörper hohe Priorität haben muss.

### Logistikkonzept

Die Zusammenarbeit der Akteure im Bereich der Logistik wird als verbesserungsfähig eingestuft, insbesondere sollte die Zusammenarbeit zwischen den Häfen weiter verbessert werden. Zudem werden die Logistikflächen in den Häfen als knapp eingestuft. Auch die Frage der Verbindung der Verkehrsträger Schiene, Wasser und Strasse sowie die Anschlussgeleise als Zugang zu den Kunden und der Zugang zu den Güteranlagen der Bahn auch durch private Unternehmer ist ein wichtiges Anliegen der lokalen Akteure. Die Logistikbranche rechnet mit großem Wachstum, wobei noch verschiedene Ansichten bestehen über dessen Ausmaß. Für die ansässige spezialisierte Industrie dagegen ist die Bahn nicht zuverlässig und flexibel genug für die „Just in time“-Produktion. Hier wurde aber auch darauf hingewiesen, dass auch auf Nachfrage seitens der Industrie nach multimodalen Logistikdienstleistungen nur sehr wenige oder keine validen Angebote seitens der Logistikwirtschaft gemacht werden. Viele der mittelständischen Logistikbetriebe verfügen nicht über das notwendige Know-How und Zugang zu anderen Verkehrsträgern als der Straße. Dieses Know-How hat nur die Bahn selbst resp. ihre Logistiktöchter und einige wenige große Logistikkonzerne. Eine Kooperation mit der Bahn birgt immer die Gefahr, dass damit gleichzeitig ein Wettbewerber am Markt Informationen über Lieferketten und Frachtaufkommen erhält.

### Zusammenarbeit

Eine verbesserte Zusammenarbeit der verschiedenen Akteure der Politik, der Administration, der Infrastrukturbesitzer wie Betreiber und auch der Endkunden ist allgemein erwünscht. Dabei wird insbesondere die Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn von verschiedenen Seiten als verbesserungsfähig erwähnt. Diese möchte man als kompetenten aber auch dem Dialog zugänglichen Gesprächspartner mit in den Diskussionen haben.

### Ergebnisse Arbeitsgruppe 3

Ziel der Arbeitsgruppe „Integrierte Korridorentwicklung: Erwartungen an das und Einbindung in das Projekt“ war es, die regionalen Akteure mit den Aktivitäten des Projekts „CODE 24“ vertraut zu machen und Bewusstsein für das Anliegen des Projekts zu schaffen. Zudem sollten erste Anknüpfungspunkte zu den Tätigkeitsfeldern der Teilnehmer aufgezeigt und mögliche Verknüpfungen erörtert werden.

Nachdem Dr. Gerd Hager, Verbandsdirektor des Regionalverbands Mittlerer Oberrhein, in die Thematik und Zielsetzungen der Arbeitsgruppe eingeführt hat, erläuterte Dr. Thomas Ertel vom Projektmanagementbüro et Environment & Technology die einzelnen Arbeitspakete des Projekts und ihren Bezug zum Raum Karlsruhe.

Daran anschließend wurden zunächst Sachfragen zur Projektstruktur und Finanzierung beantwortet. Die Projektaufwendungen werden je zur Hälfte von den 15 Projektpartnern entlang des Korridors und der EU getragen. Die Bundesländer, der Bund und die Deutsche Bahn sind nicht Partner, mit ihnen wurde das Projekt aber im Vorfeld abgestimmt. Bei Aktivitäten der regionalen Akteure im Rahmen des Projekts, die aus den Diskussionen am Runden Tisch entstehen, muss überprüft werden, inwiefern sie in die Programmstruktur integriert und daraus eventuell finanziell unterstützt werden können.

Die Diskussion zu Erwartungen und Anknüpfungspunkten zeigte im Wesentlichen folgende Erwartungen bzw. Wünsche:

- Ein großes Augenmerk liegt in der Region auf dem Schienenverkehrslärm. Bei der Behandlung dieses Themas im Projekt (Action 6) wurde kritisiert, dass lediglich eine Best-Practice-Sammlung erstellt und keine konkreten Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt werden. Die bereits bestehenden Maßnahmen (z. B. Lärmschutzwände) seien augenscheinlich nicht ausreichend. Die Projektpartner weisen auf die ursprünglich angedachte Pilotinstallation in Karlsruhe bzw. Ötigheim und erläutern die erwarteten Erfahrungen mit dem „Auralisationstool“ und seinen Nutzen für die Gemeinden. Die regionalen Akteure wünschen sich einen Einsatz des Tools in Bruchsal und Durmersheim. Dabei soll die Situation unter der zukünftigen Belastung durch (Güter-)Züge auf Bestandsstrecken simuliert werden. Eine Steigerung des Betriebsprogramms gilt unter Umständen nicht als wesentliche Änderung und löst damit keinen Anspruch an (erhöhten Lärmschutz) aus, obwohl sich die Lärmesswerte deutlich erhöhen können. Auch eine Exkursion der betroffenen Gemeinden zu guten Beispielen innovativen Lärmschutzes wird für sinnvoll erachtet.
- Die regionalen Akteure äußern nahezu alle die Befürchtung, dass durch eine steigende Zahl an Güterzügen der regionale S-Bahn-Verkehr von den Schienen verdrängt bzw. seine Entwicklung behindert werde. Dies sei in der Region Karlsruhe mit dem „Karlsruher Modell“ ein besonders großes Problem, das sich an anderen Stellen des Korridors so nicht in diesem Ausmaß stelle. Hinzu komme, dass die regionalen Güterverkehrsstrecken der Bahn in den meisten Fällen bereits stillgelegt oder abgebaut seien. Hierbei finde von Seiten der Bahn nur die absolut notwendige Beteiligung der betroffenen Gemeinden und nicht-bundeseigener Eisenbahnunternehmen statt. Auch Flaschenhälse wie der fehlende Rastatter Tunnel führen zu Konflikten zwischen Personenfern- und -nahverkehrszügen sowie dem Güterverkehr. Die Gemeinden, sehen sich benachteiligt, wenn sie hohe Beträge in die Nahverkehrsinfrastruktur investiert haben, die dann hauptsächlich vom Güterverkehr genutzt wird. Auch um den Wert ihrer Investitionen für die Gemeinden zu erhalten, müsse der Rastatter Tunnel gebaut werden. Die Problematik zwischen verschiedenen Zuggattungen soll im Projekt „CODE 24“ als „Karlsruher Schwerpunktthema“ stärker in den Mittelpunkt rücken, die Behandlung in Action 9 als „Kosten und *andere Wirkungen* von Engpässen“ reiche dazu nicht aus.
- Im Spannungsfeld zwischen steigenden Güterverkehrszahlen sowie der daraus resultierenden Lärmschutzproblematik und einem leistungsfähigen öffentlichen Personennahverkehr steht die Siedlungsentwicklung. Die Teilnehmer weisen darauf hin, dass die Siedlungsentwicklung stark von der Infrastrukturentwicklung beeinträchtigt werde, vor allem, wenn Vorüberlegungen, Planungen und Ausbauten lange Zeiträume benötigten, bis über das „Ob und Wie“ entschieden sei. Dies hemme teilweise die Entwicklung der Gemeinden. Gleichzeitig könnten Infrastrukturausbauten auch neue Kapazitäten für den Nahverkehr schaffen und damit die Akzeptanz in der Bevölkerung erhöhen. Entscheidend sei dabei, welche Zuggattungen über welche Strecken geleitet werden. Wenn es gelingt, lärmintensive Züge über ortsfernere Strecken oder durch Tunnel zu schicken, eröffnen sich neue Möglichkeiten für die kommunale Entwicklung.