

13.10.2010 in Karlsruhe

TOP 5 Regionalbedeutsame Schienenprojekte

Beschlussvorschlag:

Der Planungsausschuss nimmt die Vorlage zur Kenntnis.

1. Anlass

Derzeit werden verschiedene regionalbedeutsame Schienenverkehrsprojekte intensiv öffentlich diskutiert. Insbesondere der Ausbau der Rheintalbahn in und südlich von Offenburg und das „Bahnprojekt Stuttgart-Ulm“ (Neuordnung des Schienenknotens in Stuttgart (Stuttgart 21) und Neubaustrecke Wendlingen-Ulm) stehen im Mittelpunkt des öffentlichen Interesses. Für politisch unstrittige Projekte wie den Bau des bestandskräftig planfestgestellten Rastatter Tunnels auf der Rheintalbahn hat der Bund hingegen bislang keine Finanzierungsmittel zur Verfügung gestellt.

2. Sachstand

In der Region Mittlerer Oberrhein schneiden sich zwei der wichtigsten europäischen Schienenstrecken: die Magistrale für Europa zwischen Paris und Bratislava/Budapest als zentrale Ost-West-Verbindung sowie die Transversale Rotterdam-Genua als wichtigste kontinentale Nord-Süd-Verbindung. Hier bündeln sich die weiträumigen Verkehrsströme des EU-Binnenmarktes und der dynamischen deutschen Exportwirtschaft. Beide Achsen sind Teil des im entstehenden Transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes, mit dem Fulgverkehre auf das nachhaltige Verkehrsmittel Bahn verlagert werden sollen. Der Oberrhein ist darüber hinaus Teil des wichtigsten Nord-Süd—Korridors für den Güterverkehr in Europa.

Der Regionalverband Mittlerer Oberrhein hat sich in mehreren verkehrspolitischen Beschlüssen in den letzten Jahren für den weiteren Ausbau der Schieneninfrastruktur in der Region und in für die Region relevanten Gebieten eingesetzt. Deshalb engagiert sich der Regionalverband in der Initiative „Magistrale für Europa“ und im europäischen INTERREG-IVB-Projekt „Code 24“ zur Förderung des Schienenkorridors Rotterdam-Genua. Für die Region ergibt sich sowohl durch den Ausbau der Rheintalbahn sowie den Ausbau der Schieneninfrastruktur der „Magistrale für Europa“ zwischen Paris und Bratislava großer verkehrlicher als auch wirtschaftlicher Nutzen.

Rheintalbahn/Code 24

Auf der wichtigen Nord-Süd-Transversale befindet sich eines der Nadelöhere in der Region Mittlerer Oberrhein: Die Durchfahrung Rastatts ist auf einer Länge von 7,5 km nur zwei-

gleisig. Da für den Abschnitt Rastatt-Baden-Baden-Appenweier bis 2025 nahezu eine Verdopplung des Verkehrs prognostiziert wird, droht hier eine Überlastung. Ohne den Rastatter Tunnel kommt es zu dramatischen Kapazitätsengpässen mit weiträumigen Folgewirkungen auf die transnationalen Netze, dauerhaften Beeinträchtigungen der integrierten Taktfahrplanung, Rückwirkungen auf den Warenfluss im europäischen Wirtschaftsraum und Ausweichverkehren auf die Straße mit Veränderungen im Modal Split der Verkehrsträger und höheren CO₂-Emissionen. Wegen der außergewöhnlichen Bedeutung im europäischen Verkehrsnetz ist der viergleisige Ausbau der Oberrheinstrecke in einem völkerrechtlichen Vertrag zwischen der Schweiz und Deutschland verbindlich zugesagt.

Mit dem Bau des Rastatter Tunnels könnte sofort begonnen werden, da das Vorhaben seit 1998 bestandskräftig planfestgestellt ist. Es wurden bereits 26 Mio. Euro in grundlegende Baumaßnahmen (Brücken und Rohbau der Zulaufstrecke) investiert. Im Gegensatz zu anderen regionalbedeutsamen Schienenprojekten wird der Bau des Tunnels in der Region uneingeschränkt von einem breiten Bündnis aus Wirtschaft, Politik und Bevölkerung unterstützt.

Magistrale für Europa/Stuttgart 21/Neubaustrecke Wendlingen-Ulm

Durch die geplante Neubaustrecke zwischen Wendlingen und Ulm verkürzen sich die Reisezeiten auf der Magistrale für Europa in diesem Abschnitt. Für die Menschen in der Region Mittlerer Oberrhein bedeutet dies in erster Linie eine schnellere Anbindung an Ulm, Augsburg, München, Wien und Mitteleuropa. Stuttgart 21 ist ein zentrales Element der neuen Magistrale. So soll sich die Fahrt zwischen Stuttgart und Ulm um 26 Minuten verkürzen.

Doch nicht nur die Reisezeitverkürzung ist von Bedeutung. Stuttgart 21, die Neubaustrecke und die Beseitigung der Engpässe im Abschnitt Kehl-Rastatt sind die Kernabschnitte der neuen Magistrale im Abschnitt Straßburg – München. Ohne Stuttgart 21 ist das Ziel eines dicht vertakteten integrierten Angebots auf dieser Magistrale ohne Systembrüche an den Grenzen in Frage gestellt. Es bestünde die Gefahr, dass europäische Verkehre um Baden-Württemberg herumgeleitet werden und Baden-Württemberg vom entstehenden europäischen Hochgeschwindigkeitsnetz in Ost-West-Richtung abgehängt wird.

Durch die Neuordnung des Bahnknotens Stuttgart wird mit dem Bau des Fildertunnels und der neuen Bahnstation am Stuttgarter Flughafen die Fahrtzeit zum Flughafen verkürzt und dieser damit auch aus Karlsruhe schneller erreichbar.

3. Position

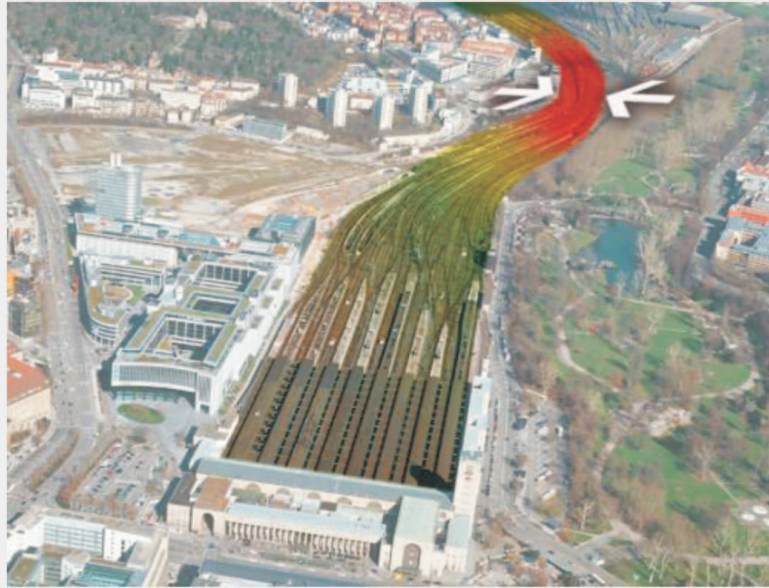
Die Gremien des RVMO haben zu den diskutierten Verkehrsprojekten klare Positionen bezogen, der Verband hat diese Positionen – auch in der Öffentlichkeit – stets nachdrücklich verfolgt. Sie sind in der Anlage 3 kurz zusammengefasst.

- Der Verbandsdirektor -

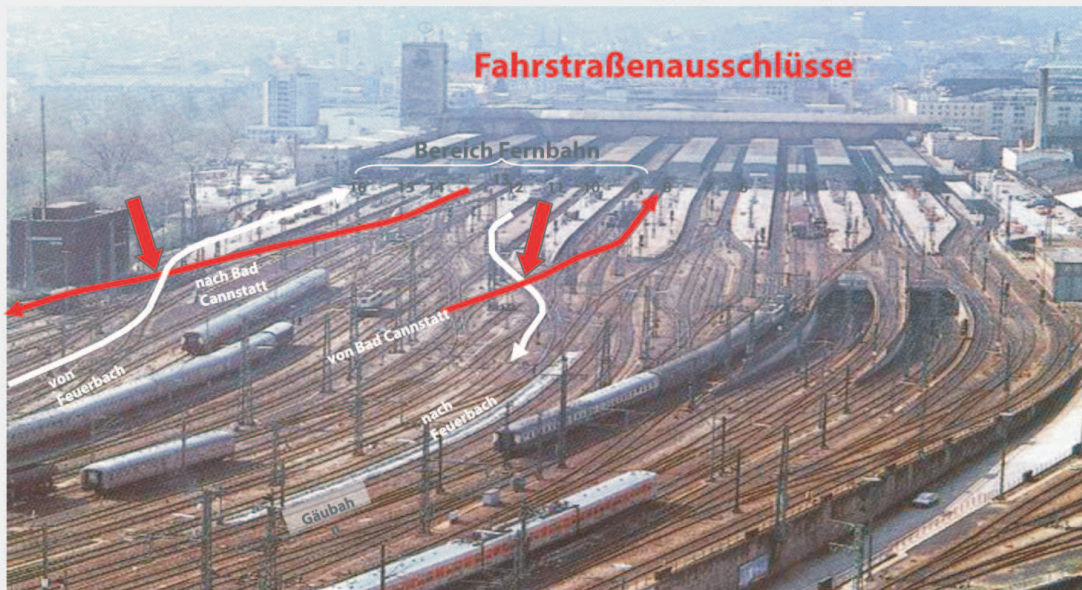
Regionalbedeutsame Schienenverkehrsprojekte

BAHNPROJEKT STUTTGART-ULM WARUM EIN NEUER BAHNHOF?

Der Kopfbahnhof mit seinen insgesamt nur fünf Zufahrts- und Abfahrtsgleisen hat seine Leistungsgrenze erreicht. Benötigt werden mindestens sieben Gleise.



Die Wege der ein- und ausfahrenden Züge überkreuzen sich. Die Züge blockieren sich vor dem Kopfbahnhof deshalb gegenseitig.



Gemeinsam für das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm

Regionalbedeutsame Schienenverkehrsprojekte

BAHNPROJEKT STUTTGART-ULM NEUORDNUNG DES BAHNKNOTENS

Die heutige Gleiszuführung schränkt den Bahnhof in seiner Leistung ein.



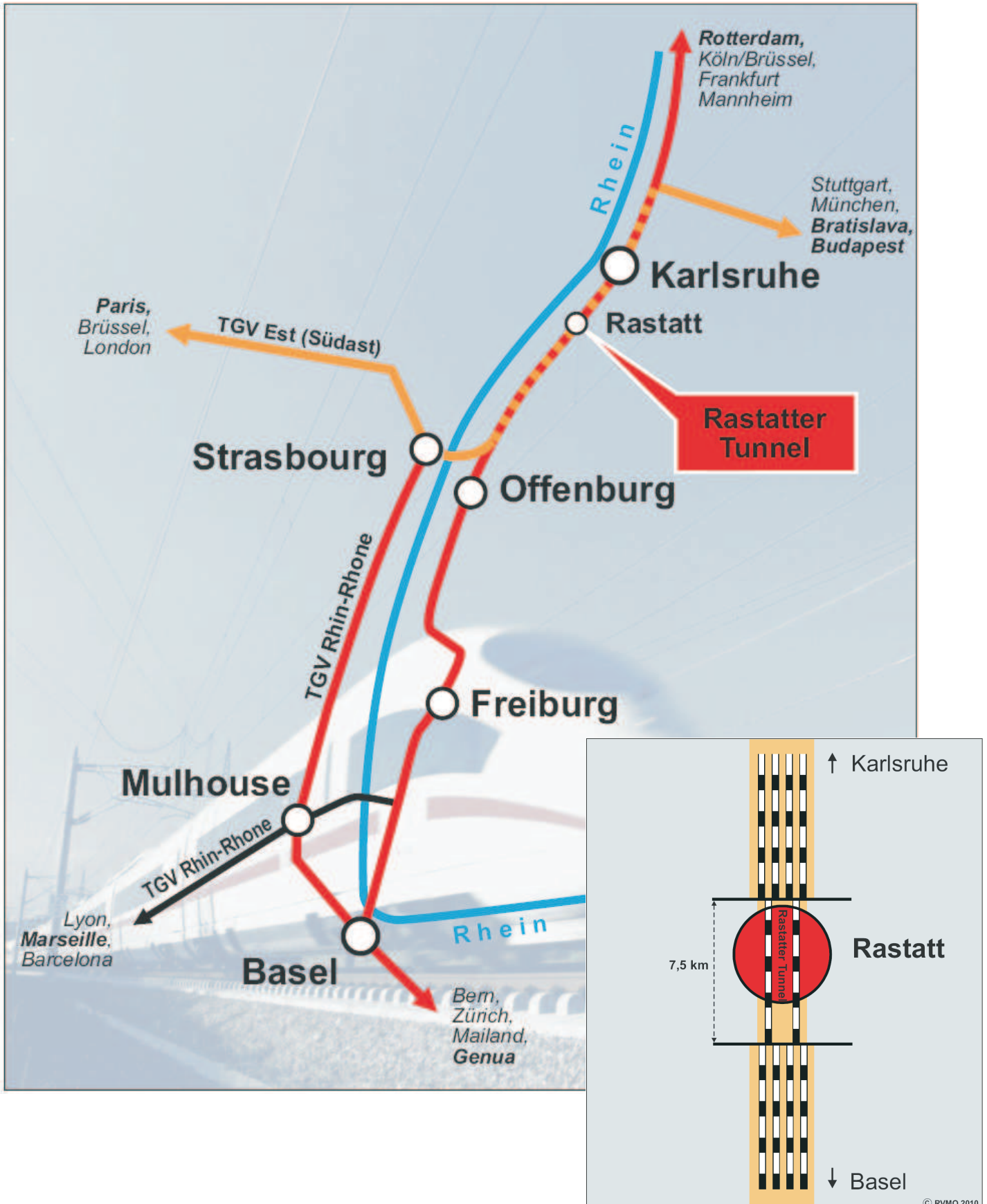
Ein unterirdischer Schienenring ermöglicht einen kreuzungsfreien Zugverkehr. Fildertunnel und Flughafenbahnhof binden Messe und Flughafen an.



Gemeinsam für das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm



Regionalbedeutsame Schienenverkehrsprojekte - Rastatter Tunnel -



Regionalbedeutsame Schienenverkehrsprojekte - Rastatter Tunnel -



Die Region Mittlerer Oberrhein steht für folgende verkehrspolitische Positionen:

Ja zu integrierter Planung von Personen- und Güterverkehr!

- Güterverkehrs- und Personenfernverkehrsprojekte dürfen nicht gegeneinander ausgespielt werden. Sowohl Stuttgart 21 als auch der Ausbau der Rheintalbahn sind Projekte von herausragender Bedeutung für Baden-Württemberg.
- Die Alternative zum Ausbau der Schieneninfrastruktur sind Gütertransporte auf der Straße und Flugreisen auf Kurzstrecken.

Ja zu Stuttgart 21 und zur Neubaustrecke Wendlingen-Ulm!

- Stuttgart 21 ist von großer Bedeutung für die künftige Einbindung Baden-Württembergs in das europäische Hochgeschwindigkeits-Schiennetz. Für die Region Mittlerer Oberrhein ist eine Verbesserung des Angebots auf der „Magistrale für Europa“ von besonderem Gewicht. Darum müssen realisiert werden:
 - Stuttgart 21
 - Neubaustrecke Wendlingen-Ulm
 - Lückenschluss Karlsruhe-Straßburg (Rastatter Tunnel, Appenweierer Kurve).

Ja zum Ausbau der Rheintalbahn!

- Für die Region Mittlerer Oberrhein ist der Ausbau der Rheintalbahn zu einer leistungsfähigen Achse des Güter- und Personenverkehrs unerlässlich. Eine leistungsfähige Schieneninfrastruktur ist Voraussetzung für eine nachhaltige Mobilität, wirtschaftliches Wachstum und das Zusammenwachsen Europas!
- Ohne den Ausbau der Rheintalbahn besteht die Gefahr, dass im Zulauf auf die neuen Alpentunnel keine Verlagerung des Gütertransports auf die Schiene gelingt und so ehrgeizige CO₂-Vermeidungsziele in weite Ferne rücken! Ohne Rheintalbahn droht der Verkehrskollaps an einer der Schlagadern des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V).

Ja zum Rastatter Tunnel!

- Der Bau des Rastatter Tunnels beseitigt wie kein anderes Infrastrukturprojekt ein Nadelöhr am Schnittpunkt zweier europäischer Achsen (Rotterdam-Genua und Paris-Bratislava/Budapest). Durch seinen Bau lassen sich in idealer Weise sowohl Güterverkehrsinfrastruktur als auch Personenverkehrsinfrastruktur entscheidend verbessern.
- Mit dem Bau kann sofort begonnen werden, das Vorhaben ist seit 1998 bestandskräftig planfestgestellt. Jede Verzögerung verteuert die Maßnahme und verschleudert Steuergelder in Millionenhöhe!
- Im Gegensatz zu anderen Schieneninfrastrukturprojekten setzt sich ein breites Bündnis aus Politik, Bevölkerung und Wirtschaft für den Tunnelbau ein. Er wird in der Region uneingeschränkt unterstützt!