

10.11.2010 in Bruchsal

TOP 7 Verkehrsplanung in der Region Mittlerer Oberrhein

Sachstandsbericht

Beschlussvorschlag:

Die Verbandsversammlung nimmt die Vorlage zur Kenntnis.

1. Anlass

Der Regionalverband Mittlerer Oberrhein hat sich in den letzten Jahren in vielfältiger Weise für die inner- und überregionale Verkehrsentwicklung eingesetzt. Als wichtigste aktuelle Projekte sind dabei der Bau des Rastatter Tunnels sowie das INTERREG-IVB-Projekt CODE 24 zu nennen.

2. Sachstand

INTERREG-IVB-Projekt CODE 24

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

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.

Am 9.11.2010 findet in Rotterdam das halbjährliche große Projekttreffen aller Projektbeteiligten statt. Dort wird auch zum ersten Mal das sogenannte „Political Advisory Board“ mit hochrangigen Vertretern der beteiligten Nationalstaaten zusammentreten. Die unter Federführung des Regionalverbandes durchgeführte Maßnahme 6 „Planungsleitfaden für innovative Lärmschutzsysteme“ soll ebenfalls im November starten.

Rastatter Tunnel

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 zweigleisig. 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.

Am 15.07.2010 empfing die Projektgruppe „Rastatter Tunnel“ (TechnologieRegion Karlsruhe, Industrie- und Handelskammer Karlsruhe, Regionalverband Mittlerer Oberrhein) unter Federführung des Landkreises Rastatt Herrn Staatssekretär Enak Ferlemann vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Nach einer kurzen Einführung in den Räumen des Landratsamtes Rastatt wurden die bereits vorbereiteten Streckenabschnitte entlang der B36 besichtigt. Es besteht die Möglichkeit, dass bei der derzeit turnusmäßig laufenden Überprüfung der Bedarfspläne des Bundesverkehrswegeplans der Rastatter Tunnel höher priorisiert wird. Bei der Überprüfung soll dem Vernehmen nach dem Nutzen eines Projekts für die Bereiche Güterverkehr und Logistik höheres Gewicht eingeräumt werden.

Nach Veröffentlichung der Ergebnisse der laufenden Überprüfung wird die Projektgruppe „Rastatter Tunnel“ über weitere Schritte zur Beförderung des Baus des Rastatter Tunnel im Vorfeld der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2015 entscheiden.

3. Position

Der Ausbau der Rheintalbahn ist für die Region Mittlerer Oberrhein von großer Bedeutung. Dabei ist das Ziel des Regionalverbandes einerseits sicherzustellen, dass die Region auch wirtschaftlich von der Lage an wichtigen Transitkorridoren profitiert und dass andererseits die anstehenden Ausbaumaßnahmen optimal in den Naturraum integriert sowie die Auswirkungen auf den Lebensraum der Anwohner minimiert werden. Hierfür wird sowohl die großräumige Zusammenarbeit im Rahmen von CODE 24 als auch die regionale Zusammenarbeit für den Rastatter Tunnel fortgeführt.

- Der Verbandsdirektor -