



**Regionalverband
Südlicher Oberrhein**
Planen. Beraten. Entwickeln.

DS VVS 06/08
(Anlage)

Freiburg i. Br., 30.09.2008
Unser Zeichen: 53015

Körperschaft des
öffentlichen Rechts

Reichsgrafenstraße 19
79102 Freiburg i. Br.

Verbandsversammlung am 09.10.2008

**TOP 6 (öffentlich)
Nord-Süd-Transversale für Europa
hier: Positionspapier**

– *beschließend* –

1. Beschlussvorschlag der Verbandsgeschäftsstelle

- 1.1 Die Verbandsversammlung stimmt dem vom Verband Region Rhein-Neckar in Zusammenarbeit mit den regionalen Partnern zwischen Frankfurt und Zürich erarbeiteten Positionspapier zur *Nord-Süd-Transversale für Europa* zu.
- 1.2 Die Verbandsgeschäftsstelle wird beauftragt, die Initiative für eine abgestimmte Schienenverkehrsplanung von Frankfurt bis Zürich auf der Grundlage des Positionspapiers fortzusetzen.

(Anlage)

2. Anlass

Die Schienentransversale Rotterdam – Genua ist Bestandteil des Europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes und die wichtigste Nord-Süd-Verbindung im europäischen Schienengüterverkehr. Sie zieht durch europäische Regionen mit höchster Wertschöpfung, mit starkem und weiter wachsendem Verkehrsaufkommen und hoher Siedlungsdichte.

In der Schweiz ist mit dem Bau der beiden Alpenbasistunnel am Lötschberg und Gotthard bereits ein wesentlicher Beitrag zur Beseitigung der Engpässe auf der sog. „Nord-Süd-Transversale für Europa“ geleistet worden. Im Zulauf der Tunnel bestehen jedoch sowohl auf schweizerischer als auch auf deutscher Seite weiterhin gravierende Lücken und Engpässe, deren Beseitigung bislang am Fehlen konsensfähiger Teilraumlösungen und deren Integration in ein stimmiges Gesamtkonzept sowie der dringend notwendigen Finanzmittel gescheitert ist. Hinzu kommt die mangelnde Akzeptanz der von den Aus- und Neubauvorhaben betroffenen Wohnbevölkerung, insbesondere vor dem Hintergrund der prognostizierten starken Zuwächse im Schienengüterverkehr und der völlig ungewissen Entwicklung der künftigen Lärmsituation.

3. Begründung

Für die Region Südlicher Oberrhein ist diese „Nord-Süd-Transversale für Europa“ mindestens so bedeutend wie die West-Ost-Achse von Paris bis Budapest, die unter dem Namen „Magistrale für Europa“ bereits seit mehreren Jahren erfolgreich eine breite politische und öffentliche Akzeptanz gefunden hat. So ist der Regionalverband Südlicher Oberrhein Mitglied der bereits 1990 gegründeten Initiative „Magistrale für Europa“. Durch die engagierte Zusammenarbeit regionaler Akteure in diesem Bereich, konnte gemeinsam erreicht werden, dass die „Magistrale für Europa“ 2004 als prioritäres Verkehrsprojekt der Transeuropäischen Netze der Europäischen Union eingestuft wurde. Darüber hinaus hat die Europäische Kommission seit 2007 für die „Magistrale für Europa“ einen eigenen EU-Koordinator benannt, der sich um die Forcierung des Ausbaus kümmert.

Dieser Erfolg zeigt, dass eine intensive Zusammenarbeit der regionalen Akteure auch entlang der „Nord-Süd-Transversale für Europa“ hinsichtlich einer besseren Kommunikation nach außen sinnvoll ist. Die Strecke ist zwar bereits als prioritäres Verkehrsprojekt der Transeuropäischen Netze der Europäischen Union eingestuft. Allerdings kommen bislang singuläre Bemühungen von Seiten des Regionalverbands Südlicher Oberrhein, über eine Anfrage von Dr. Karl von Wogau, MdEP, vom 21.02.2008 im Europäischen Parlament ebenfalls einen EU-Koordinator für die „Nord-Süd-Transversale für Europa“ zu benennen, nicht voran. So hatte die EU-Kommission die genannte Anfrage am 11.04.2008 lediglich dahingehend beantwortet, dass sie derzeit die Möglichkeit prüfe, dieses Instrument auch bei anderen vorrangigen Vorhaben im Rahmen eines umfassenden und kohärenten Konzepts anzuwenden.

Der Verband Region Rhein-Neckar wurde von seinen politischen Gremien beauftragt, eine Initiative zur Abstimmung und Zusammenarbeit im Bereich der Schienenverkehrsplanung entlang der Verkehrsachse von Rotterdam bis Genua in die Wege zu leiten. Vor diesem Hintergrund fanden auf Einladung des Verbands Region Rhein-Neckar beim Regionalverband Südlicher Oberrhein in Freiburg zwei Informations- und Abstimmungsgespräche im April und September 2008 mit den Vertretern der Raumschaften und regionalen Planungsver-

bände zwischen Frankfurt und Zürich statt. Fachlich begleitet wurden die Gespräche von Prof. Dr. Bernd Scholl, ETH Zürich.

Im September 2008 haben sich die Vertreter auf ein gemeinsames Positionspapier verständigt, welches in der Anlage beigefügt ist. Es soll die Grundlage für die weitere Zusammenarbeit zu diesem Thema bilden. Danach wird der vordringliche Handlungsbedarf insbesondere in folgenden Punkten gesehen:

(Anlage)

1. Harmonisierung und Koordinierung der nationalen Bedarfs- und Investitionspläne
2. Erhöhung der Planungssicherheit
3. Sicherung der Finanzierung
4. Beschleunigung der Planungszeiten durch Organisation regionaler Akzeptanz
5. Verbesserung der Wahrnehmung nach außen
6. Bündelung und Koordinierung der Aktivitäten
7. Reduzierung des Güterverkehrslärms
8. Regelmäßige und systematische Lagebeurteilungen

Die Verbandsversammlung des Verbands Region Rhein-Neckar hat in ihrer Sitzung am 26.09.2008 einen einstimmigen Beschluss zur „Nord-Süd-Transversale für Europa“ und der weiteren Zusammenarbeit auf Basis des Positionspapiers gefasst. Es ist vorgesehen, dass sich die politischen Gremien der anderen Partner ebenfalls mit diesem Thema befassen.

Für unsere Region bietet sich mit einer engeren Zusammenarbeit zur „Nord-Süd-Transversale für Europa“ die Chance, diese so wichtige Schienenverkehrsachse auf den politischen Ebenen (Land, Bund, EU) besser zu positionieren. Hinzu kommt, dass die für die Region relevanten Themen und Forderungen zum Ausbau der Rheintalbahn – wie z. B. das Thema des Schienenverkehrslärms – auf eine breitere politische und räumliche Basis gestellt werden können.

Positionspapier

zur Nord-Süd-Transversale für Europa

Präambel

Die Schienentransversale Rotterdam-Genua ist Bestandteil des Europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes und die wichtigste Nord-Süd-Verbindung im europäischen Schienengüterverkehr. Sie zieht durch europäische Regionen mit höchster Wertschöpfung, mit starkem und weiter wachsendem Verkehrsaufkommen und hoher Siedlungsdichte. Nahezu 70 Millionen Menschen leben in ihrem Einzugsbereich.

In der Schweiz ist mit der Inbetriebnahme des Lötschberg-Basistunnels 2007 und den im Bau befindlichen Basistunnel Gotthard und Ceneri bereits ein wesentlicher Beitrag zur Schieneninfrastruktur der Nord-Süd Transversale geleistet worden. Im Zulauf zu diesen Flachbahntunnels bestehen jedoch auf deutscher wie auf schweizerischer Seite weiterhin gravierende Lücken und Engpässe, deren Beseitigung bislang am Fehlen konsensfähiger Teilraum-Lösungen und deren Integration in ein stimmiges Gesamtkonzept sowie der dringend notwendigen Finanzmittel gescheitert ist.

Hinzu kommt die mangelnde Akzeptanz der von den Aus- und Neubauvorhaben betroffenen Wohnbevölkerung insbesondere vor dem Hintergrund der prognostizierten starken Zuwächse im Schienengüterverkehr und der völlig ungewissen Entwicklung der künftigen Lärmsituation.

Die aufgezeigten Probleme bedürfen einer über die Regions- und Landesgrenzen hinweg abgestimmten gemeinsamen Positionierung, um die Erarbeitung von konkreten Lösungen vor Ort zu unterstützen und weiter voranzubringen. Vordringlicher Handlungsbedarf wird in diesem Sinn in den folgenden Punkten gesehen:

1. Harmonisierung und Koordinierung der nationalen Bedarfs- und Investitionspläne

Mit dem Ziel, zu einer über die Landesgrenzen hinweg abgestimmten, einheitlichen Beurteilung der verkehrlichen und räumlichen Wirkungen, der Wirtschaftlichkeit und Priorisierung der europäischen Schienenverkehrsprojekte zu gelangen, wird

vorgeschlagen, Untersuchungsmethodik, Bewertungsverfahren und Laufzeit der nationalen Bedarfs- und Investitionspläne im Rahmen einer landesgrenzenübergreifenden Gesamtschau zu vereinheitlichen. Dies wäre eine Abkehr von der bisherigen Planungspraxis, wonach sich die Beurteilung lediglich auf den jeweiligen nationalen Teilabschnitt bezieht mit der Konsequenz erheblicher Unschärfen bei der Projektbewertung.

2. Erhöhung der Planungssicherheit

Grundlage für die Berechnung der künftig erforderlichen Gleiskapazitäten im Personen- und Güterverkehr sind belastbare Betriebsprogramme. Besagte Programme dienen auch dem Nachweis einer ausreichenden Lärmvorsorge. Die nationalen Bahnen sind daher aufgefordert, für die Nord-Süd Transversale ein über die Landesgrenzen abgestimmtes, aktuelles Betriebsprogramm mit einheitlichem Prognosehorizont sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr vorzulegen. Dies ist eine wesentliche Grundvoraussetzung für die weiteren Abstimmungen und Verhandlungen der regionalen Akteure und Interessenvertreter mit den nationalen Bahnen und somit eine zentrale Forderung der an der Ausbauplanung beteiligten Raumschaften.

3. Sicherung der Finanzierung

Die bisher gefassten Beschlüsse und Vereinbarungen haben die Projektfinanzierung nicht in der erhofften Weise gefördert. Zu nennen sind

- der 1994 gefasste Beschluss des Europäischen Rates und des Europäischen Parlaments zur Realisierung von insgesamt 14 prioritären Großprojekten, bekannt unter der „Essener Liste“, zu der auch die Nord-Süd Transversale gehört.
- die deutsch-schweizerische Vereinbarung vom 6. September 1996 in Lugano über den stufenweisen viergleisigen Ausbau der Zulaufstrecke Karlsruhe-Basel zur Neuen Eisenbahn-Alpen-Transversale (NEAT) schritthaltend mit der Verkehrsnachfrage.
- das am 9. Januar 2003 unterzeichnete „Memorandum of Understanding“, im Rahmen dessen sich die Schweiz, Deutschland, Italien und die Niederlande verpflichtet haben, Maßnahmen zur besseren Nutzung von Infrastrukturen und Betrieb auf der Nord-Süd Transversale für Europa zu erarbeiten
- die „Plattform Basiliensis“, mit deren Unterzeichnung am 20. Februar 2003 die SBB, SNCF und DB ihre Absicht bekundeten, das Engpassproblem im Raume Basel zu lösen sowie

- die Trinationale Langfristplanung Knoten Basel (TLB), mit der zur Zeit unter Federführung der Verkehrsministerien Deutschlands, Frankreichs und der Schweiz die Kapazitäten und Engpässe auf den Zulaufstrecken zu den Alpenbasistunnel via den Knoten Basel analysiert sowie entsprechende Massnahmen zur Beseitigung der Kapazitätsengpässe vorgeschlagen werden.

Demgegenüber ist auf Schweizer Seite zwar die Finanzierung der Neuen Alpen-transversale (mit den drei Basistunnel Lötschberg, Gotthard und Ceneri) sichergestellt, nicht aber der Grossprojekte auf den Zulaufstrecken, insbesondere des neuen Juradurchstichs zwischen Basel und Olten. Dies wird Gegenstand einer Folgebotschaft zur zukünftigen Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) sein (bis voraussichtlich 2010).

Es wird vorgeschlagen, diese Willensbekundungen und Absichtserklärungen in eine für alle Projektbeteiligten verbindliche Finanzierungsvereinbarung zu überführen.

Denkbar wäre auch die Auflegung eines europäischen Gemeinschaftsprogramms analog zum ehemaligen Programm „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“.

Die unkonventionelle und zügige Umsetzung der „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“ mit einem Investitionsvolumen von rd. 30 Mrd. € hat für die Projektrealisierung der Nord-Süd-Transversale zweifelsohne Beispielcharakter.

4. Beschleunigung der Planungszeiten durch Organisation regionaler Akzeptanz

Eine Intensivierung der Zusammenarbeit zwischen den regionalen Akteuren ist dringend erforderlich, um zu einer regionalen Akzeptanz des Gesamtprojektes zu gelangen. Auf diesem Wege kann das Ziel der Beschleunigung der Planungszeiten sowie der Finanzierung der Massnahmen erreicht werden.

5. Verbesserung der Wahrnehmung nach außen

Als erste gemeinsame Aktion wird eine Auftaktveranstaltung in Mannheim vorgeschlagen. Mannheim ist ICE-Knoten und wäre daher als Veranstaltungsort bestens geeignet.

6. Bündelung und Koordinierung der Aktivitäten

Mit dem Ziel, die Kommunikation nach außen und die gemeinsame Wahrnehmung zu verbessern, wird vorgeschlagen, einen EU-Koordinator für Lobbyarbeit zu bestellen und eine professionelle Geschäftsführung einzurichten.

Des Weiteren sollte der turnusmäßige Austausch auf regionaler und politischer Ebene gepflegt und die trilaterale Plattform für die grenzüberschreitende Infrastrukturentwicklung im Raum Basel erhalten und gestärkt werden.

7. Reduzierung des Güterverkehrslärms

Lärmschutz ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe, an der sich auch der Bund im Rahmen seiner finanziellen Möglichkeiten beteiligen muss. Das aktuelle Pilot- und Innovationsprogramm zur Lärminderung für Güterwagons kann jedoch nur der erste Schritt sein und muss im Hinblick auf die internationale Zusammensetzung des Güterwagen-Fuhrparks einer europäischen Gesamtlösung zugeführt werden.

Erforderlich ist auch eine weitere Aufstockung des Schienenlärmreduzierungsprogramms sowie eine Förderung der Fahrzeugumrüstung durch eine entsprechende Trassenpreisgestaltung und Abwrackprämien für ältere Güterwagen.

Auch die Installation von Niedrig- und Niedrigschallschutzwänden unmittelbar am Gleiskörper kann zu einer spürbaren Reduzierung des Schienenlärms führen und sollte daher in die weiteren Förderprogramme des Bundes mit aufgenommen werden.

Was die von mehreren deutschen Raumschaften entlang der Nord-Süd-Transversale erhobene Forderung nach Abschaffung bzw. Differenzierung des Schienenbonus anbelangt, so steht der Bund in der Pflicht, seine in 2006 gegebene Zusage einer ergebnisoffenen Prüfung im Rahmen der laufenden Lärmwirksamkeitsforschung endlich nachzukommen.

8. Regelmäßige und systematische Lagebeurteilungen

Die Realisierung der Nord-Süd-Transversale ist ein Vorhaben von europäischer Bedeutung. Die Verwirklichung dieses für die Verkehrs- und Raumentwicklung strategischen Vorhabens, die damit verbundenen und erforderlichen Abstimmungen machen es, -im Interesse der beteiligten Akteure und im Gesamtinteresse- erforderlich, regelmäßig systematische Lagebeurteilungen zu erstellen, bei denen auch die Industrie- und Handelskammern, die verladende Wirtschaft und die führenden Logistikdienstleister entlang der Nord-Süd-Transversale mit einbezogen werden sollten. Darin sollen die Fortschritte der Realisierung aller für das Vorhaben bedeutsamer Maßnahmen, aber auch noch offene Fragen und zu treffende wichtige Entscheide dargestellt werden.