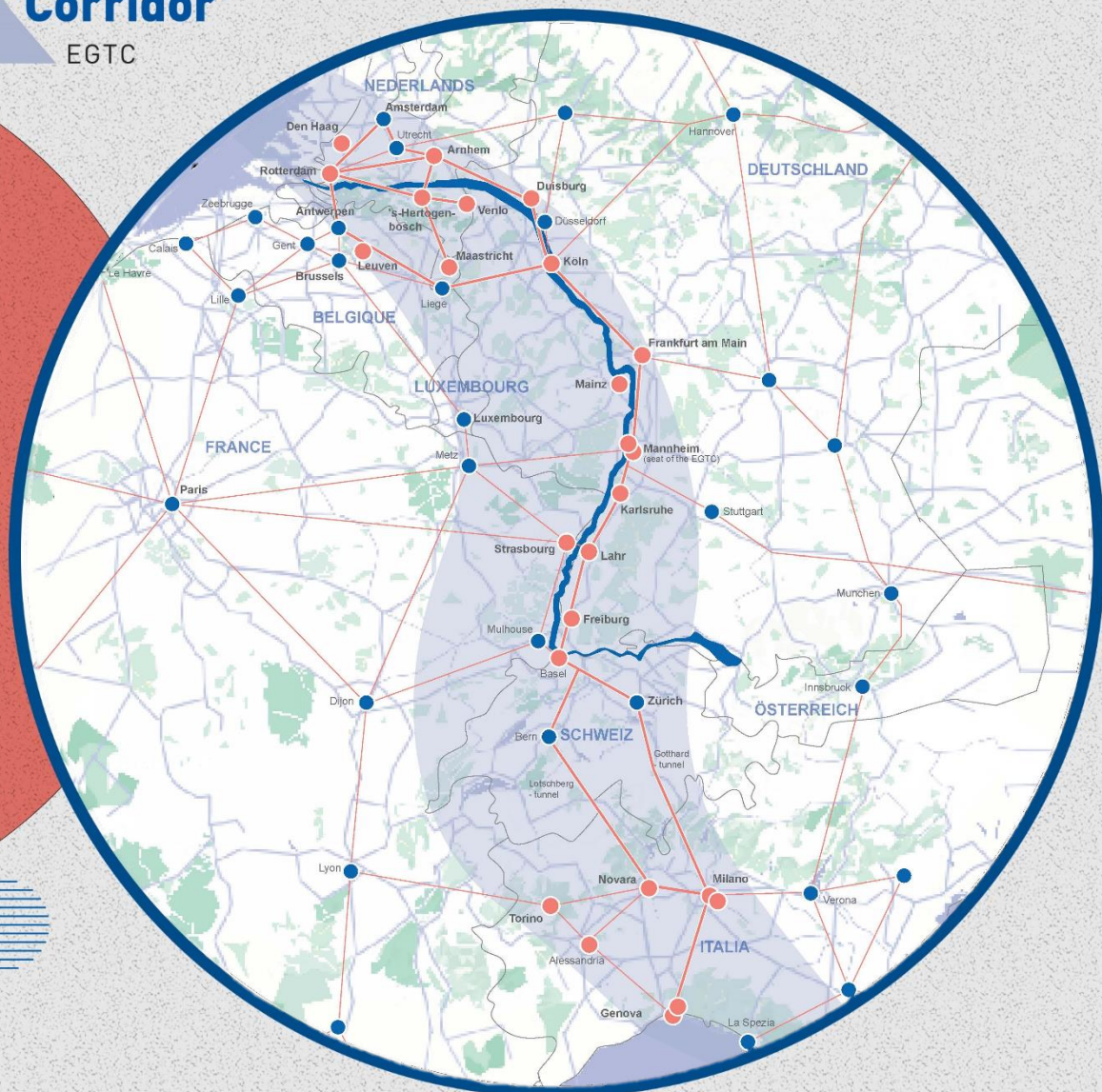


Interregional
Alliance
for the
**Rhine-
Alpine
Corridor**

EGTC



Für eine leistungsfähige Schiene im Rhein-Alpen-Korridor: Neu- und Ausbauprojekte in Deutschland

POSITIONSPAPIER

Interregional Alliance for the Rhine-Alpine Corridor EGTC

Phone +49 (0)- 621 10708-235

Fax+49 (0)- 621 10708-255

c/o Verband Region Rhein-Neckar

M1, 4-5, 68161 Mannheim

<http://egtc-rhine-alpine.eu>

info@egtc-rhine-alpine.eu

Der Rhein-Alpen-Korridor ist das Rückgrat für den europäischen Schienenverkehr und damit ein zentrales Element für die wirtschaftliche Entwicklung und Zukunftsfähigkeit Europas und Deutschlands. Aus- und Neubau, infrastrukturelle und betriebliche Ertüchtigung dieser Achse sind von entscheidender Bedeutung, um die Effizienz, Nachhaltigkeit und Wettbewerbsfähigkeit der Schiene zu stärken und damit die zukünftige Entwicklung der europäischen Wirtschaft zu sichern. Davon profitieren auch die Regionen und Kommunen entlang der wirtschaftlich starken, natur- und kulturräumlich wertvollen Rheinschiene. Den Personen- und Güterverkehr durch Verlagerung von der Straße auf die Schiene nachhaltiger zu gestalten sowie die Belastung durch Lärm und Schadstoffe für die Bevölkerung zu verringern, ist dabei von wesentlicher Bedeutung für die Akzeptanz im Korridor und Umsetzung der Klimaziele Deutschlands und der EU gemäß des „Green Deal“.

Die 26 Mitglieder des EVTZ Interregionale Allianz für den Rhein-Alpen-Korridor streben daher das Ziel an, die Zusammenarbeit zwischen den Städten, Regionen und Häfen entlang des multimodalen Rhein-Alpen-Korridors zu erleichtern und eine integrierte Raumentwicklung zu stärken.

Daher fordern die Mitglieder des EVTZ:

- **Für Bund und Deutsche Bahn sollen die Aus- und Neubauprojekte entlang der Rheinschiene und somit die TEN-V Korridore Vorrang haben.** Mit dem Aus- bzw. Neubau dieser Strecken werden zentrale Engpässe beseitigt, die Anbindung an die NEAT (CH) im Süden und die Betuwe (NL) im Norden sichergestellt. Dies verbessert die Wettbewerbsfähigkeit der bundesdeutschen Räume und ihre Verflechtung mit anderen Wirtschaftsräumen entlang des Korridors sowie in Europa.
- **Neu- und Ausbauprojekte sollen sich am Deutschland-Takt orientieren** und grenzüberschreitende Verbindungen, vor allem die „Taktknoten“ an wichtigen Bahnhöfen jenseits der Landesgrenzen, in die Taktfahrpläne integriert werden. Trinationale Verbindungen müssen dabei ermöglicht werden.
- **Die Eisenbahnknoten in deutschen Teil des Korridors** sind chronisch überlastet und verspätungsanfällig mit erheblichen Folgen für alle Strecken und Verkehre. Sie müssen daher mit ihrem Umschlags- und Zugangsstellen **dringend ertüchtigt, ausgebaut und modernisiert** werden um ihrer Rolle als internationale Umschlags- und Umsteigepunkte gerecht zu werden.
- Der **Bedeutung der Städtischen Knoten (Urban Nodes)** in der europäischen Infrastrukturpolitik muss durch einen ausreichenden und zukunftsfähigen Ausbau der Schiene und Verknüpfungen in diesen Orten Rechnung getragen werden. Dabei müssen die **Belastungen und Bedarfe vor Ort eine stärkere Berücksichtigung finden.**
- **Deutschland muss deutlich mehr in den Erhalt und die Verbesserung der Resilienz seiner bestehenden Infrastruktur, beispielsweise im Falle von Störungen, investieren.** Eine langfristige und verlässliche mehrjährige Sicherung der dafür notwendigen Finanzmittel ist dringend

notwendig. Die Finanzierung der Infrastruktur muss dabei stärker von der Bundeshaushaltsplanung entkoppelt werden.

- Beim Neu- bzw. Ausbau von Schieneninfrastrukturprojekten entlang des Rhein-Alpen-Korridors müssen alle Maßnahmen, die zu einer **Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsprozessen** beitragen (bspw. aus dem Genehmigungsbeschleunigungsgesetz der Bundesregierung vom Herbst 2023), konsequent zur Anwendung kommen.

Folgende Projekte sind daher unverzüglich umzusetzen:

- Ausbau der **Strecke Emmerich – Oberhausen** als Verlängerung der Betuwe-Linie
- Ausbau der **Strecke Viersen – Venlo** zur Anbindung der nordwestlichen Seehäfen (Projekt 3RX)
- Infrastrukturelle Maßnahmen zur Kapazitätserweiterung und Entlastung **am Mittelrhein und nördlichen Oberrhein** z.B. die Strecken Koblenz – Mainz-Ludwigshafen sowie Mainz – Frankfurt am Main
- Neubaustrecke **Frankfurt am Main – Mannheim**
- Neu-/Ausbaustrecke **Mannheim – Karlsruhe**
- Aus- und Neubaustrecke **Karlsruhe – Basel**
- **Ausbau, Digitalisierung und Ertüchtigung der zentralen Eisenbahnknoten**
 - Düsseldorf (Rhein-Ruhr-Express)
 - Köln
 - Aachen
 - Frankfurt am Main, u. a. Maßnahmen des Programms FrankfurtRheinMain^{Plus} mit Fernbahntunnel Frankfurt am Main
 - Mannheim/Heidelberg inkl. Rangierbahnhof

- Karlsruhe
- Basel, i. W. Fünfpunkteplan mit neuen Kapazitäten für Fernverkehr und Beschleunigung Transitzüge durch Basel.

Der EVTZ Rhein-Alpen-Korridor fordert den Bundesminister für Digitales und Verkehr, Herrn Dr. Volker Wissing, sowie die Verantwortlichen bei der Deutschen Bahn AG auf, die genannten Maßnahmen zügig umzusetzen und hierfür die erforderlichen finanziellen und personellen Ressourcen vorzuhalten und über die Umsetzungsphase zu sichern.

Die Mitglieder des Deutschen Bundestags sollen die entsprechenden Mittel freigeben und deren Abfluss über die gesamte Umsetzungszeit sichern.

Alle weiteren Verantwortlichen in Wirtschaft und Verwaltung sind gebeten, diesen Prozess zu unterstützen. Die Mitglieder unterstützen gerne insbesondere im Hinblick auf die Akzeptanz der Maßnahmen vor Ort.

Anhang

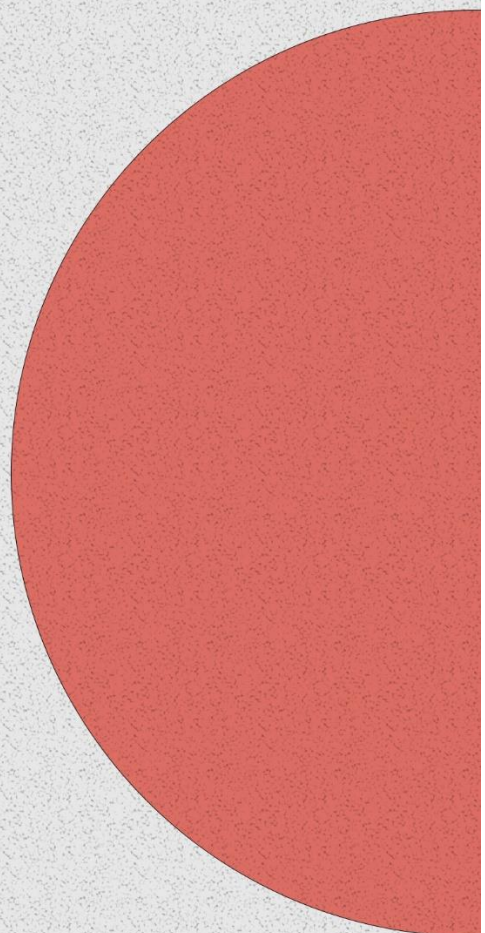
- Die **Schiienenanbindung an die niederländischen und belgischen Seehäfen** hat für den gesamten Rhein-Alpen-Korridor eine herausragende Bedeutung im Güterverkehr. Hierfür bedarf es auf deutscher Seite des **schnellstmöglichen Ausbaus der Strecke Emmerich – Oberhausen** (Verlängerung der Betuwe-Linie) sowie des **zeitnahen zweigleisigen Ausbaus der Bahnstrecke Viersen – Venlo**. Beide Maßnahmen tragen auch zu einer erheblichen Verbesserung im regionalen bzw. grenzüberschreitenden Personenverkehr bei. Eine durchgehende Schienenverbindung zwischen dem Hafen Antwerpen und dem Raum Mönchengladbach / Duisburg (Projekt „3RX“) muss mit Priorität und unter Einbindung der relevanten Akteure auf niederländischer und belgischer Seite vorangetrieben werden.
- Entlang der bestehenden verkehrlich und für die Bevölkerung hochbelasteten **Strecken im Mittelrheintal sowie im nördlichen Oberrhein** müssen **Kapazitätserweiterungen und Entlastungsmaßnahmen** geprüft und umgesetzt werden. Dies betrifft neben dem Mittelrheintal u.a. die linksrheinische Schienenstrecke Koblenz – Mainz – Ludwigshafen/Mannheim sowie die Verbindungsstrecke zwischen den Netzknoten Mainz und Frankfurt am Main. Aufgrund der vollständig ausgeschöpften Kapazitäten und häufigen Überlastungen bestehen dort weder im Personennah- und -fernverkehr noch im Güterverkehr Potenziale für eine angemessene Angebotserweiterung.
- **Die Vorzugsvariante der NBS Frankfurt am Main – Mannheim mit den relevanten Verknüpfungen mit dem Bestandsnetz muss belastbar durchfinanziert und zügig umgesetzt werden.** Eine Umsetzung macht jedoch nur dann Sinn, wenn gleichzeitig die Weiterführung unter Auflösung der Engpässe im Knoten Mannheim erfolgt und die Anbindung an alle Bestandstrecken, den Regionalverkehr, die vollständige Anbindung Darmstadt Hbf und die NBS/ABS Mannheim – Karlsruhe

mitberücksichtigt wird. Bei der Umsetzung müssen lokale und regionale Belange in den Bereichen Lärmschutz, stadtverträgliche Integration von Bahnanlagen und Nahverkehr berücksichtigt werden.

- **Die Planungen für das Projekt NBS/ABS Mannheim – Karlsruhe müssen konsequent vorangetrieben und die schnellstmögliche Umsetzung – auch durch die Bereitstellung der hierfür erforderlichen Finanzmittel – sichergestellt werden.** Kapazitätsengpässe in diesem Abschnitt sind nach der vollständigen Inbetriebnahme der NBS Frankfurt am Main – Mannheim im Norden sowie der ABS/NBS Karlsruhe – Basel im Süden zu erwarten. Die Planung darf sich dabei nicht allein an der Zugzahlprognose 2040 orientieren, sondern muss im Lichte der verkehrs- und klimapolitischen Ziele weiteres Wachstum auf der Schiene im Nah-, Fern- und Güterverkehr ermöglichen. Die noch zu definierende Trasse muss sich dabei auch an den Erfordernissen der Karlsruher Erklärung zum Schienengüterverkehr messen lassen. Die Verknüpfung mit der NBS Frankfurt am Main – Mannheim und der Riedbahn muss durch einen Güterverkehrstunnel unter Vollarbindung des Rangierbahnhofs Mannheim erfolgen. Im weiteren Streckenverlauf müssen die Bündelung mit vorhandener Verkehrsinfrastruktur, die Vermeidung von Zerschneidungs- und Trenneffekten sowie die Minimierung von Lärmbelastungen auch an Bestandsstrecken handlungsleitend sein.
- **Die weitere Planung und der Bau der ABS/NBS Karlsruhe – Basel müssen nachhaltig finanziert und zügig umgesetzt werden.** Die Kernforderungen, die durch den Projektbeirat erarbeitet wurden und durch den Bundestag beschlossen sind, müssen, insbesondere im Hinblick auf den Lärmschutz, eingehalten werden. Die Auswirkungen während der Bauzeit sind für die Region eine große Belastung. Für den Zeitraum der geplanten Vollsperrung der Bestandsstrecke zwischen Offenburg und Riegel bedarf es der verbindlichen Festlegung dreier Behelfshalte im Rahmen der Planfeststellungsbeschlüsse (PfA 7.2 – 7.4). Diese Strecke bildet das Rückgrat des öffentlichen Nahverkehrs am Oberrhein, ist heute

aber schon stark überlastet. Der dringend notwendige Ausbau des Nahverkehrsangebots kann erst nach Fertigstellung des Projekts stattfinden. Daher sind der Bau neuer sowie zu reaktivierender Haltepunkte im Aus-/Neubauvorhaben der Strecke Karlsruhe – Basel zu berücksichtigen und in ihrer Dimensionierung auf die verkehrspolitischen Zielsetzungen des Landes und der Region auszulegen. Die Planungen des Aus- und Neubaus der Strecke Karlsruhe-Basel sowie des Ausbaus der Autobahn A 5 sind aufeinander abzustimmen, um die Belange des Biotopverbunds zu berücksichtigen und parallele bauzeitliche Einschränkungen des Verkehrs zu vermeiden.

- Auch die Übergänge zum Fernverkehrsnetz Frankreichs müssen verbessert werden. Mit dem **Projekt Kehl – Appenweier** müssen zügig die wichtige **deutsch-französische Schienenstrecke und die Verbindung zur Rheintalbahn (Appenweierer Kurve)** umgesetzt werden. Die Einbindung in die Strecke Karlsruhe-Basel ist so auszuführen, dass die Kapazitäten für den Nahverkehr nicht beschnitten werden. Die verbleibenden Planfeststellungsabschnitte der Strecke Kehl-Appenweier müssen zügig geplant und umgesetzt werden, die Anbindung der Häfen Strasbourg und Kehl muss im Sinne des multimodalen Güterverkehrs verbessert werden.



Interregional
Alliance
for the

**Rhine-
Alpine
Corridor**

EGTC

Interregional Alliance for the Rhine-Alpine Corridor EGTC

Phone +49 (0)- 621 10708-235
Fax+49 (0)- 621 10708-255

c/o Verband Region Rhein-Neckar
M1, 4-5, 68161 Mannheim

<http://egtc-rhine-alpine.eu>
info@egtc-rhine-alpine.eu

