ECONSTOR
Make Your Publications Visible.

A Service of

ZBW Leibniz-Informationszentrum Wirtschaft
Leibniz Information Centre for Economics

Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Hannover (Ed.)

Research Report

Raum- und Eisenbahnentwicklung in der Alpenregion: Aktuelle Entwicklungen, Aufgaben und Perspektiven

Arbeitsmaterial der ARL, No. 317

Provided in Cooperation with:
ARL – Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft

Suggested Citation: Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Hannover (Ed.) (2005) : Raum- und Eisenbahnentwicklung in der Alpenregion: Aktuelle Entwicklungen, Aufgaben und Perspektiven, Arbeitsmaterial der ARL, No. 317, ISBN 3-88838-317-X, Verlag der ARL - Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Hannover

This Version is available at:
https://hdl.handle.net/10419/59886

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

WWW.ECONSTOR.EU

Mitglied der Leibniz-Gemeinschaft

Raum- und Eisenbahnentwicklung in der Alpenregion

Aktuelle Entwicklungen, Aufgaben und Perspektiven

AM Nr. 317
ISBN 3-88838-317-X
ISSN 0946-7807
Alle Rechte vorbehalten • Verlag der ARL • Hannover 2005
© Akademie für Raumforschung und Landesplanung
Druck: poppdruck, 30851 Langenhagen

Bestellmöglichkeiten:

über den Buchhandel

VSB Verlagsservice Braunschweig GmbH
Postfach 47 38
38037 Braunschweig
Tel. (0 18 05) 7 08-7 09
Fax (05 31) 7 08-6 19
E-Mail: vsb-bestellservice@westermann.de

Onlineshop der ARL:
www.ARL-net.de (Rubrik „Bücher“)

Verlagsanschrift:
Akademie für Raumforschung und Landesplanung (ARL®)
Hohenzollernstraße 11, 30161 Hannover
Tel. (05 11) 3 48 42-0, Fax (05 11) 3 48 42-41
E-Mail: ARL@ARL-net.de
Internet: www.ARL-net.de

Akademie für Raumforschung und Landesplanung

ARBEITSMATERIAL DER ARL

Raum- und Eisenbahnentwicklung in der Alpenregion

Aktuelle Entwicklungen, Aufgaben und Perspektiven

Gemeinsame Veranstaltung der
Landesarbeitsgemeinschaften Baden-Württemberg und Bayern
der Akademie für Raumforschung und Landesplanung (ARL)
sowie der Nationalen Delegationen der Internationalen Vereinigung für
Stadt- und Regionalplanung (ISoCaRP) Deutschland und Schweiz

Internationale Vereinigung für
Stadt- und Regionalplanung

Akademie
für Raumforschung
und Landesplanung

Nr. 317

Hannover 2005

Autoren

Benedetto Antonini, Dipl.-Ing., Architekt und Raumplaner, Berater der Direktion des Dipartimento del Territorio des Kantons Tessin, Bellinzona

Hans-Georg Bächtold, Dipl.-Ing. ETH, Kantonsplaner, Leiter des Amtes für Raumplanung, Kanton Basel-Landschaft, Liestal

Karl-Heinz Hoffmann-Bohner, Dipl.-Geogr., Verbandsdirektor, Regionalverband Hochrhein-Bodensee, Waldshut-Tiengen, Ordentliches Mitglied der ARL

Winfried Hanslmeier, Dipl.-Ing., DB Netz AG – Südwest, Korridor-Management-Südbaden, Karlsruhe

Florian Ismaier, Dipl.-Ing, Koordinierungsstelle für europäische und regionale Beziehungen der Stadt Karlsruhe

Joachim Joos, Dipl.-Betriebsw. (FH), SBB CFF FFS Cargo, Strategische Planung, Basel

Klaus-Dieter Josel, Dipl.-Volksw., Konzernbevollmächtigter der DB AG für Bayern, München

Dieter Karlin, Dr., Verbandsdirektor, Regionalverband Südlicher Oberrhein, Freiburg

Robert von Rotz, Dr., Vorsteher des Amtes für Raumplanung, Kanton Schwyz

Bernd Scholl, Dr., Prof., Leiter des Instituts für Städtebau und Landesplanung, Universität Fridericiana Karlsruhe (TH), Ordentliches Mitglied der ARL

Christian Specht, Ass. jur., Bürgermeister, Stadt Mannheim, Korrespondierendes Mitglied der ARL

Hans-Peter Vetsch, Leiter Bahnbetrieb, AlpTransit Gotthard AG, Luzern

Die wissenschaftliche Verantwortung für die Beiträge liegt bei den Verfassern.

Sekretariat der ARL: WR „Natürliche Grundlagen/Informationssysteme“

Leitung: Dr. Volker Wille (Wille@ARL-net.de)

INHALT

Vorwort VI

Einführung

Bernd Scholl Raum- und Eisenbahnentwicklung an der Nord-Süd-Transversale für Europa 1

Die Nord-Süd-Transversale aus Sicht der Bahnen

Hans-Peter Vetsch Bau und Betrieb der NEAT 5

Winfried Hanslmeier Zulaufstrecke der Deutschen Bahn (DB) 9

Joachim Joos Nord-Süd-Transversale durch die Schweiz Perspektive Güter auf die Schiene 14

Raumentwicklung im Zulauf: Deutschland

Christian Specht Raumentwicklung im Zulauf: Deutschland – Raum Mannheim – Neubaustrecke Rhein/Main-Rhein/Neckar 17

Karl-Heinz Hoffmann-Bohner
Dieter Karlin Raumentwicklung im Zulauf: Deutschland – Südlicher Oberrhein – Hochrhein 23

Raumentwicklung im Zulauf: Schweiz

Hans-Georg Bächtold Trinationale Agglomeration Basel – Chancen und Risiken 29

Robert von Rotz Nord-Süd-Transversale: Zulauf Gotthard – Beispiel Kanton Schwyz 33

Benedetto Antonini Kanton Tessin / Grenzraum Italien 35

West-Ost-Magistrale für Europa

Florian Ismaier Transeuropäische Netze im Alpenraum 38

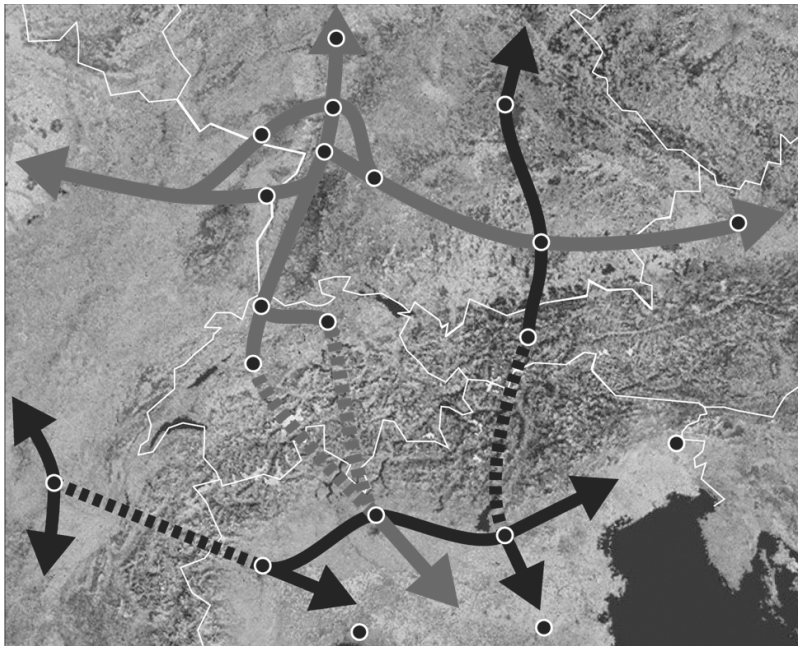
Klaus-Dieter Josel Perspektiven der Weiterentwicklung von international bedeutsamen Fernverkehrsstrecken im östlichen Alpenraum 42

Anhang Abkürzungsverzeichnis 46

Kurzfassungen / Abstracts 48

Vorwort

Im Rahmen der weiteren Entwicklung des europäischen Binnenmarktes ist eine Zunahme der Transportquantitäten und der Verkehrsmengen zu erwarten. Zugleich werden große Tunnelprojekte im Alpenraum qualitative Veränderungen bei der Verkehrsinfrastruktur mit sich bringen. Davon betroffen sind insbesondere die europäisch bedeutsamen alpenquerenden Nord-Süd-Verkehrswege (Transversalen). Zugleich wird sich dies auch auf die Ost-West-Verbindungen nördlich und südlich der Alpen auswirken, vor allem an den Schnittpunkten von Magistralen und Transversalen. Es wird mit Engpässen und „Flaschenhälsen“ zu rechnen sein.



Quelle: Institut für Städtebau und Landesplanung der Universität Karlsruhe, 2004

Die europäischen Verkehrslinien durchqueren verschiedene Staatsgebiete, wo nationale Verkehrssysteme aneinander stoßen. Um einen reibungslosen Verkehrsdurchfluss zu gewährleisten, müssen diese Systeme technisch, organisatorisch und leistungsmäßig aufeinander abgestimmt werden. Nicht zuletzt muss auch um die Akzeptanz in den von der Verkehrszunahme oder -verlagerung betroffenen Räumen gerungen werden und umweltverträgliche Lösungen müssen gefunden werden.

Die Akademie für Raumforschung und Landesplanung ist den Leitern der Landesarbeitsgemeinschaften Baden-Württemberg und Bayern, Prof. Dr. Bernd Scholl und Verbandsdirektor Christian Breu, dankbar, dass sie die Verkehrsfrage thematisiert und gemeinsam mit der Internationalen Vereinigung für Stadt- und Regionalplanung (ISoCaRP) Deutschland und Schweiz diskutiert haben und damit zugleich einen Baustein zur Wissenschaftlichen Jahrestagung „Grenzenloser Verkehr? Verkehr an Grenzen!“ geliefert haben. Darüber hinaus wird die fachliche und politische Diskussion weiter befördert. Die Akademie dankt den Wirtschaftsministern Dr. Walter Döring, MdL (Baden-Württemberg), und Dr. Otto Wiesheu, MdL (Bayern), für die Schirmherrschaft.

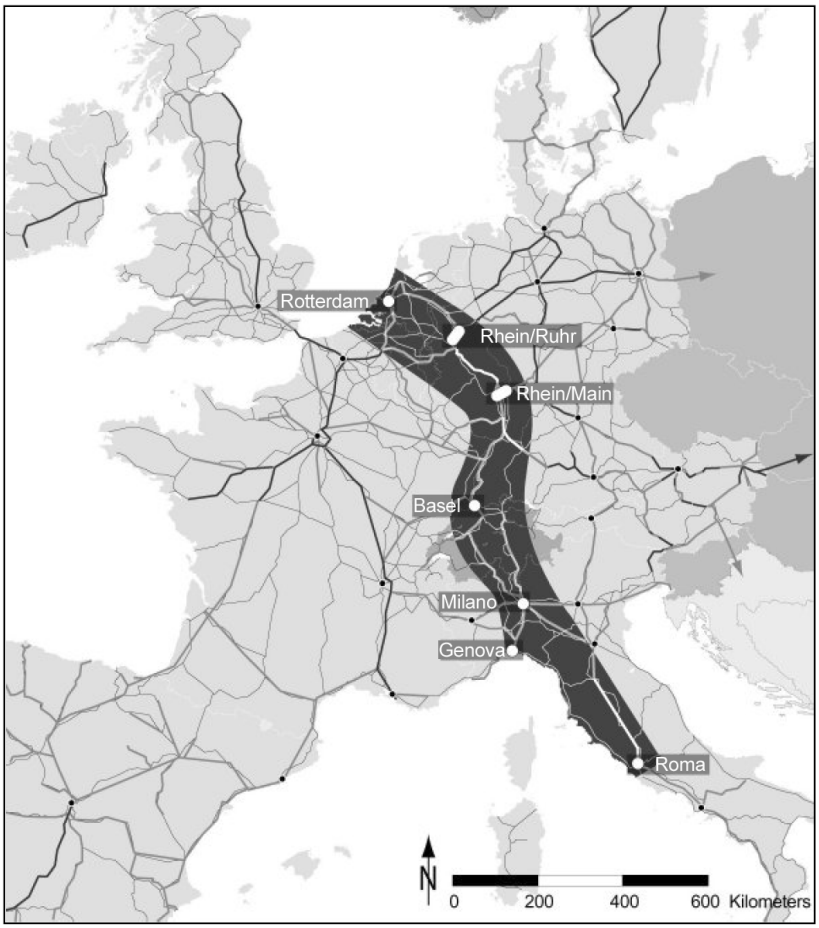
Akademie für Raumforschung
und Landesplanung

Bernd Scholl

Raum- und Eisenbahnentwicklung an der Nord-Süd-Transversale für Europa

Mit der Inbetriebnahme der ersten Alpenbasistunnel in der Schweiz – 2007 am Lötschberg und 2014 am Gotthard – erfolgt ein Quantensprung der Eisenbahnentwicklung nicht nur im Alpenraum. Mit den Tunneln samt ihrer Ausbauten im Zulauf sollen attraktive Verbindungen für den grenzüberschreitenden Güter- und Personenverkehr im europäischen Nord-Süd-Korridor entstehen.

Abb. 1: Die Nord-Süd-Transversale im europäischen Kontext



Namentlich sollen maßgebliche Anteile des Güterverkehrs durch die Alpen auf die Schiene verlagert werden. Die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene ist erklärtes und vorrangiges Ziel innerhalb der EU. Innerhalb der Schweiz ist gemäß Verfassungsartikel der gesamte Transitverkehr nach Errichtung der Basistunnel auf die Schiene zu verlagern.

Die Inbetriebnahmen der Flachbahnen durch die Schweizer Alpen sind das Herzstück einer Nord-Süd-Transversale für Europa, welche die Nordsee mit dem Mittelmeer verbindet. Ausgangspunkt im Norden ist der weltweit größte Seehafen Rotterdam, im Süden die Häfen von Genua und das oberitalienische Wirtschaftszentrum. Die Transversa-

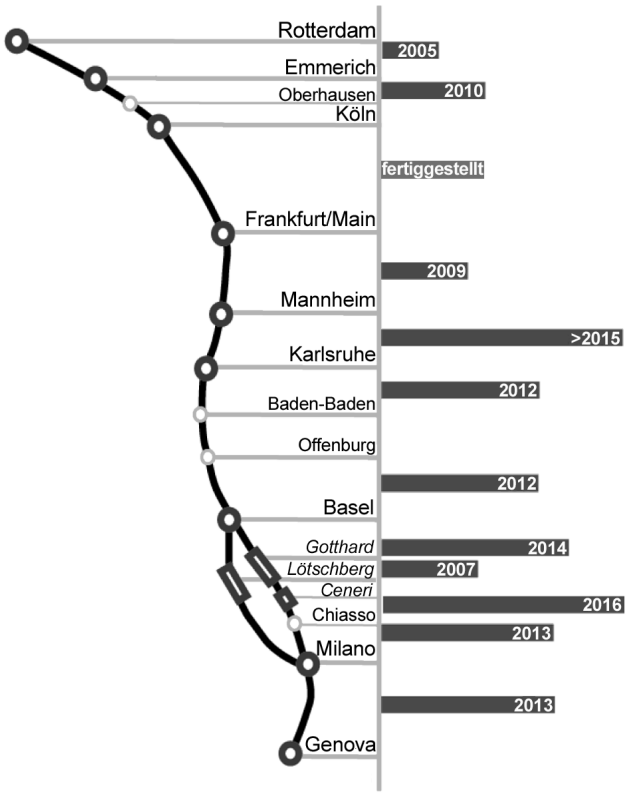
le zieht sich durch europäische Regionen mit höchster Wertschöpfung, mit sehr starkem Verkehrsaufkommen auf dem hochrangigen Schienen- und Straßennetz und hoher Dichte der Besiedelung. Nahezu 70 Millionen Menschen, ungefähr ein knappes Fünftel der im Jahre 2004 erweiterten EU, leben im Einzugsbereich dieser wahrscheinlich bedeutsamsten europäischen Nord-Süd-Relation.

Eisenbahnentwicklung war seit jeher mit strategischen Fragen verbunden und hat die Raumentwicklung auf Jahrzehnte geprägt. Mit den geplanten Investitionen in die Nord-Süd-Transversale von weit über 30 Mrd. Euro können für die Raumentwicklung große Chancen verbunden sein.

Dazu gehören beispielsweise die Ausgestaltung von Städtenetzen mit leistungsfähigen und schnellen Zügen in dichter und regelmäßiger Taktfolge zuverlässige und direkte Anschlüsse an den schienengebundenen Regionalverkehr sowie an den öffentlichen Verkehr auf Schiene und Straße.

Die Stärkung der Schiene als Rückrat von Städtenetzen dient auch der Straße und eröffnet weit reichende Perspektiven und Synergien zu einer nach prioritär innengerichteten Siedlungsentwicklung. Der Ausbau des Schienenverkehrs mit attraktiven Reisezeiten über die gesamte Wegekette vergrößert die Spielräume für die Beweglichkeit weiter Teile der Bevölkerung. Dies ist wegen der wahrscheinlich weiter zunehmenden Einzugsbereiche von Wirtschaftszentren und damit für deren Konkurrenzfähigkeit von großer Bedeutung. Die zeitgerechte Verwirklichung bis ungefähr 2015 und der effektive Betrieb der Transversale ist aber auch für den gesamten Kontinent eminent bedeutsam. Ohne eine hervorragende Transportinfrastruktur leidet die Wertschöpfung, was für den zukünftigen Transfer von Mitteln aus den wirtschaftlich starken in die strukturell schwächeren Regionen nicht unerheblich ist.

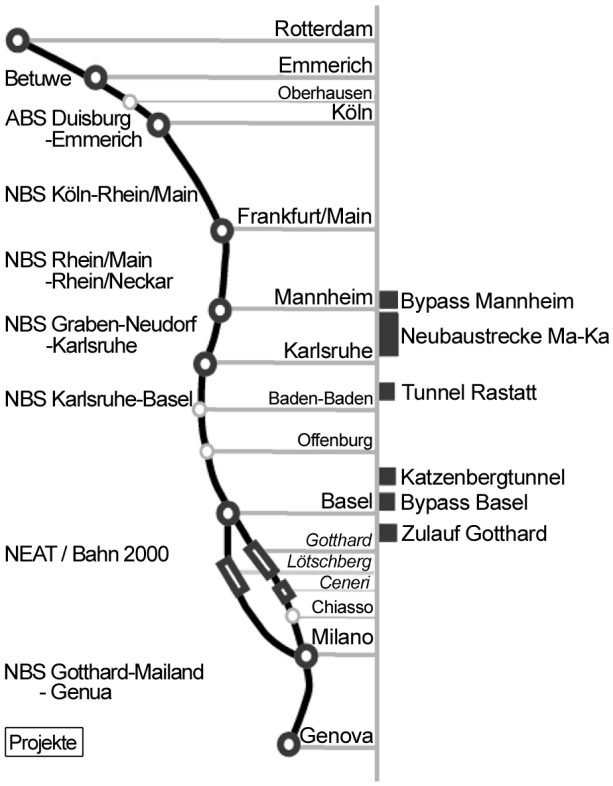
Abb. 2: Realisierungshorizonte Nord-Süd-Transversale



Quelle: ISL Karlsruhe / DS

Wo große Chancen bestehen, lauern bekanntlich auch immer große Gefahren. Mit der Inbetriebnahme der Basistunnel durch die Alpen, der Betuwe-Linie in Holland werden zusätzliche Kapazitäten geschaffen. Um diese ausnützen zu können, müssen die Zulaufstrecken entsprechende Leistungsfähigkeiten aufweisen. Es werden deshalb in den beteiligten Ländern erhebliche Anstrengungen unternommen, erkannte „Flaschenhälse" zu beseitigen. Die vermutlich zentralen „Flaschenhälse" im nördlichen Zulauf zu den Basistunneln sind in den Regionen um Mannheim und Basel zu erwarten. Aber auch in den Schweizer Alpen sind, insbesondere in den nördlichen Zulaufstrecken wegen der zeitlichen Verschiebung des Ausbaues, Probleme zu erwarten.

Abb. 3: Bedeutsame „Flaschenhälse" entlang der Nord-Süd-Transversale



Quelle: ISL Karlsruhe / DS

Sollte die Beseitigung dieser Engpässe nicht im Einklang mit der beabsichtigten Raumentwicklung und Verkehrsqualität gelingen, birgt dieses zahlreiche Gefahren und Konflikte. So könnten Regionalverkehre in den hoch belasteten Knotenbereichen verdrängt, zumindest aber ihre weitere Entwicklung erschwert, wenn nicht gar verhindert werden. Deshalb rücken Fragen des zukünftigen Betriebes auf zentralen Teilabschnitten immer wieder in den Vordergrund. Die erheblichen Investitionen sind nur dann gerechtfertigt, wenn es gelingt, einen zuverlässigen und berechenbaren Betrieb des gesamten Systems, und dies grenzüberschreitend, zu planen und die schrittweise Einführung lärmarmer Güterwagen. Es macht keinen Sinn, durch überzogene physische Maßnahmen Lärmschutz vorzusehen, wenn gleichzeitig erhebliche Möglichkeiten zur Reduktion des Lärmes an der Quelle bestehen. Selbstverständlich bedarf dies erheblicher Anstrengungen. Sie sind gerechtfertigt, weil für solche Infrastrukturen, bei denen bestimmte Bevölkerungsteile erhebliche Lasten übernehmen, bestmögliche technische Anlagen errichtet und von vornherein Kompensationsmöglichkeiten mitbedacht werden. Viele Beispiele bei der Errichtung großer Infrastrukturen verdeutlichen, dass mit geringem Mehraufwand erheblicher Nutzen für die betroffene Bevölkerung und deren Lebensraum bewirkt werden kann. Hier ist die Raumplanung gefordert. Die vorausschauende Koordinierung der raumbedeutsamen Handlungen und Entscheidungen ist ihre zentrale Aufgabe. Das Management damit verbundener Konflikte sollte sie nicht scheuen, sondern als herausfordernde Aufgabe begreifen. Dazu gehört auch, die Mehrheit der von den Bauwerken und dem dauerhaften Betrieb betroffenen Bevölkerung für die Aufgaben und Vorhaben zu gewinnen. Halbherzige Vorgehensweisen bei der Realisierung, welche sich vorerst nur auf nicht oder dünner besiedelte Tunnelbereiche konzentrieren, die Zulaufstrecken schleifen und damit den Regionalverkehr erodieren würden, hätten verheerende Folgen.

Vielmehr sollte es zu Beginn des 21. Jahrhunderts möglich sein, mit den enormen geistigen, technischen und finanziellen Möglichkeiten technische Werke und deren Betrieb so in die Landschaften und dicht besiedelten Räume zu integrieren, dass dauerhafter Nutzen auch für die im Einzugsbereich ansässige Bevölkerung gestiftet werden kann.

Das Konzept der Transeuropäischen Netze sieht vor, dass in den nächsten zwanzig Jahren weitere Flachbahntunnel errichtet werden. Es sind dies der Brenner-Basistunnel und der Basistunnel durch den Mont Cenis zur Verbindung der Region Lyon mit dem oberitalienischen Raum, namentlich den großen Wirtschaftszentren wie Turin.

Es ist aber derzeit nicht zu erwarten, dass zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels weitere durchgehende Flachbahnen von Meer zu Meer eröffnet werden können. Die Abstimmung der zu diesem Jahrhundertwerk erforderlichen Handlungen und Entscheidungen zahlreicher Akteure über politische und fachliche Grenzen, zwischen verschiedenen staatlichen Ebenen sowie öffentlichen und privaten Unternehmungen ist eine außerordentliche Herausforderung. Sie wird dadurch gesteigert, dass in allen beteiligten Ländern die finanziellen Spielräume, insbesondere für die Errichtung leistungsfähiger und raumverträglicher Zulaufstrecken, aller Voraussicht nach enger werden. Der bestmöglichen Ausschöpfung der vorhandenen Ressourcen kommt deshalb besondere Bedeutung zu.

Um mit der Entwicklung der Nord-Süd-Transversale im Zusammenhang stehende Fragen zu erörtern, sich gegenseitig über Entwicklungen, Perspektiven, aber auch offene Fragen zu informieren, hat sich im Jahr 2001 eine Ad-hoc-Gruppe mit Experten aus der Raum- und Eisenbahnentwicklung gebildet. Absicht dieser Gruppe ist es auch, interessierte Kreise über Inhalte, Fortschritte und Perspektiven dieser für Europa zentral bedeutsamen Eisenbahnverbindung zu unterrichten und in die Diskussion mit einzubeziehen.

Die vorliegenden Beiträge der in der Gruppe aktiv mitwirkenden Akteure soll dazu ein Beitrag sein.

Den Auftakt bildete die Veranstaltung in Lindau, bei der die Nord-Süd-Transversale den ebenfalls schon weit gediehenen Planungen zur Realisierung einer West-Ost-Magistrale gegenübergestellt wurde. Die Konzentration erfolgte mit der Absicht, in der notwendigen Breite und Tiefe damit im Zusammenhang stehende Fragen zu erörtern. Selbstverständlich würde es sich lohnen, die Eisenbahn- und Raumentwicklung dazwischen liegender Räume, wie etwa des Bodenseeraums oder der Rhein-Main-Region, einzubeziehen. Infolge der knapp bemessenen Zeit muss dies einer anderen Veranstaltung vorbehalten bleiben.

Als Mitinitiator der Veranstaltung freut es mich, dass die beiden benachbarten Landesarbeitsgemeinschaften Bayern und Baden-Württemberg der Akademie für Raumforschung und Landesplanung ihre Frühjahrveranstaltung für das Thema verwendet haben und die nationalen Delegationen der Internationalen Gesellschaft für Stadt- und Regionalplanung von Deutschland und der Schweiz zur Mitwirkung eingeladen haben. Unser Dank gilt auch den Ministern Wiesheu und Döring für die bereitwillige Übernahme der Schirmherrschaft dieser gemeinsamen Veranstaltung.

Hans-Peter Vetsch

Bau und Betrieb der NEAT

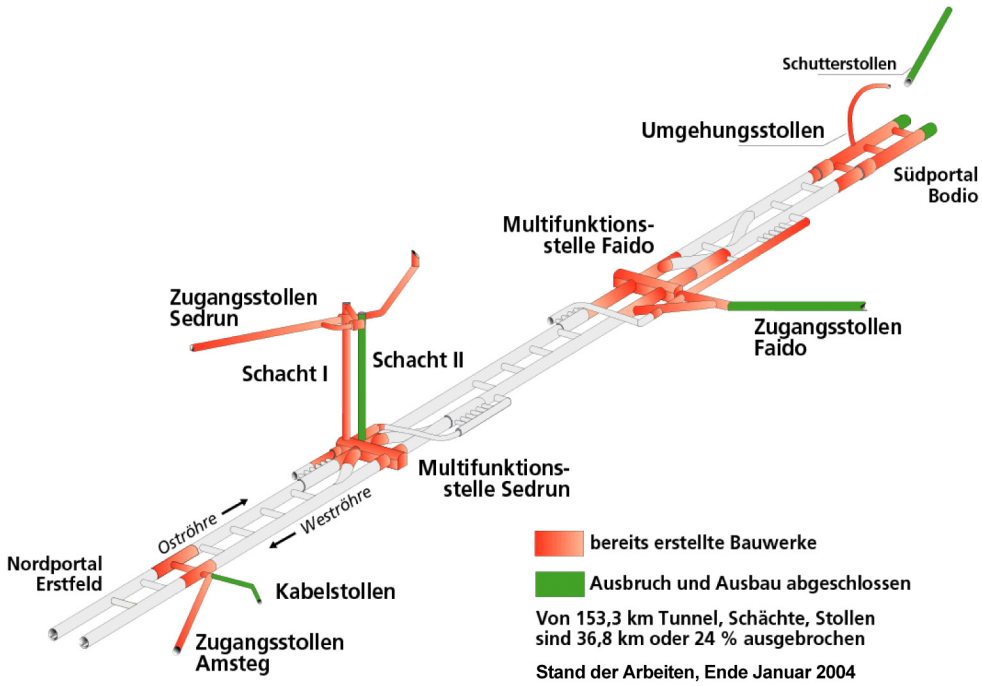
Gliederung

1 Stand der Arbeiten
2 Betriebsführung auf der Nord-Süd-Achse
2.1 Betriebliche Plattform vom 23.05.1990
2.1.1 Güterverkehr
2.1.2 Personenverkehr
2.1.3 Betriebliche Engpässe
2.2 Beschluss über Bau und Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs (FinöV) vom 26.6.1996
2.2.1 Personenverkehr
2.2.2 Güterverkehr
2.2.3 Betriebliche Engpässe
3 Aussichten und Visionen

1 Stand der Arbeiten

Bereits ca. 25 % des ganzen Röhrensystems sind ausgebrochen.

Abb. 1: Gotthard-Basistunnel



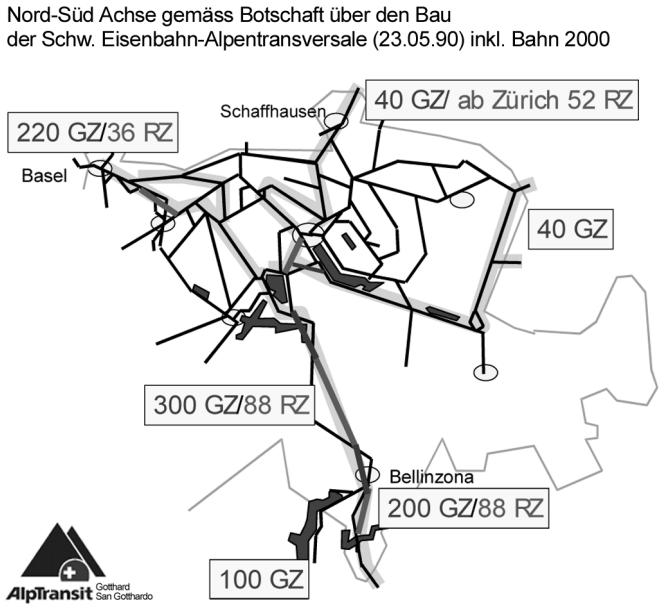
2 Betriebsführung auf der Nord-Süd-Achse

2.1 Betriebliche Plattform vom 23.05.1990

Es wurde aufgezeigt, wie am Gotthard nach dem Bau der Bahn 2000 (Grundkonzept inkl. dritter Juraquerung) und der Realisierung einer Neubaustrecke (Arth Goldau – Lugano) rund 550 alpenquerende Reise- und Güterzüge von der Nord- zur Südgrenze und umgekehrt geführt werden können, aufgeteilt auf die Hauptachsen am Lötschberg (ca.150) und Gotthard (400).

Die Belastungen der Zufahrtslinien im Netz SBB/BLS inklusive der übrigen Verkehre (B2000, Regional- und schweizinterner G-Verkehr) sollten keine weiteren wesentlichen Streckenaus- und Neubauten auslösen. Der zusätzliche Bau einer Zufahrt aus der Ostschweiz sollte eine Entlastung der Linien im Raum Zürich-Mittelland bringen. Trotzdem musste auf einem Abschnitt im Mittelland und zwischen Bellinzona und der italienischen Grenze der Regionalverkehr ganz oder teilweise auf der Strasse geplant werden. Meine folgenden Betrachtungen richten sich nur noch auf die Gotthard-Achse.

Abb. 2: AlpTransit Gotthard AG – Bahnbetrieb



2.1.1 Güterverkehr

300 alpenquerende Güterzüge am Gotthard können geführt werden, indem der Zulauf zur NEAT aufgeteilt wird. 220 Züge müssen über die Eingangspforte via Basel (von DB und SNCF) über den Jurabogen (Bözberg/Wisenberg/Hauenstein) – Südbahn nach Arth Goldau geplant werden. Die restlichen 80 Züge wurden über die Ostschweizer Grenzübergänge durch den Anschluss Ostschweiz (Zimmerberg/Hirzel) nach Arth Goldau geleitet. Die Ableitung Richtung Italien erfolgt via Luino (100) resp. Chiasso (200).

2.1.2 Personenverkehr

Im Reiseverkehr war eine stündliche Verbindung von Basel via Luzern nach dem Tessin oder Mailand geplant. Via Schaffhausen – Zürich – Zug soll aufgrund der Nachfrage ein Stundentakt (Bahn 2000 Standard) mit Verdichtungen zu einem attraktiven Angebot führen. Die Reisezüge nach Mailand verlassen die Schweiz alle in Chiasso. Die Fahrzeit

von Zürich nach Mailand kann mit den AT Neubaustrecken auf 2 Stunden 10 Minuten (heute 3h 40) deutlich gesenkt werden.

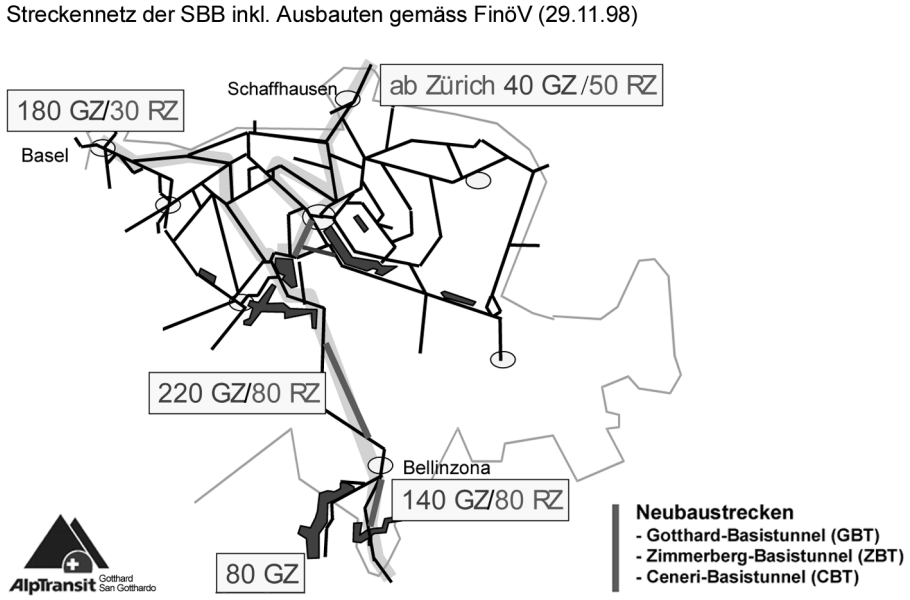
2.1.3 Betriebliche Engpässe

Die Engpässe auf dem bestehenden Netz zeichneten sich schnell ab. Es sind dies der Abschnitt Olten – Lenzburg – Arth Goldau, der Raum Zugersee, der Abschnitt Bellinzona – Luino und nicht zuletzt die großen Agglomerationen Basel und Zürich. Das heißt, das bestehende Netz ist mit diesem Zustand an der Leistungsgrenze angelangt. Nur dort, wo Neubaustrecken entstehen, können noch weitere Verdichtungen im Regionalverkehr geplant werden.

2.2 Beschluss über Bau und Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs (FinöV) vom 26.06.1996

Die finanzielle Lage des Bundes erforderte dann eine Etappierung von Bahn 2000 und der NEAT. Wichtige Streckenabschnitte (wie 3. Juraquerung, Axentunnel, Umfahrung Bellinzona) wurden zurückgestellt. Es stellte sich die Frage, wie viele Züge wir unter diesen Umständen von der Nord- zur Südgrenze führen und gleichzeitig den an Bedeutung gewinnenden Regionalverkehr garantieren können. Die folgende Lösung wurde getroffen:

Abb. 3: AlpTransit Gotthard AG - Bahnbetrieb



2.2.1 Personenverkehr

Der Reiseverkehr basiert auf einer stündlichen EC/IC–Verbindung von Zürich nach Mailand und einer zweistündlichen Verbindung von Basel/Luzern nach Mailand. Zusätzlich wird stündlich ein IR von Zürich/Basel – Luzern nach dem Tessin geführt. Der Verknüpfungspunkt mit der Ostschweiz ist wie heute in Arth Goldau vorgesehen. Die Fahrzeit Zürich – Mailand beträgt durch den Einsatz von Neigezügen noch 2 Stunden 40 Minuten.

In der Planung musste auch der in der Zwischenzeit stark zunehmende S-Bahnverkehr in den Zentren Basel, Zürich, Luzern und Tessin in die Planung einbezogen werden.

2.2.2 Güterverkehr

Basis für die Anzahl der Gütertrassen war der Fahrplan Bahn 2000 1. Etappe. Nur mit einer starken Bündelung des Güterverkehrs ließen sich 200 bis 220 Trassen für die Gotthardachse finden, ca. 180 von Basel via Bözberg nach Arth Goldau und 40 aus der Ostschweiz via Großraum Zürich – Zimmerberg – Zug nach Arth Goldau. Die Ableitung im Süden weist eine Verteilung wie folgt auf: 140 via Chiasso und 80 via Luino.

2.2.3 Betriebliche Engpässe

Die Engpässe blieben. Es sind dies der Juradurchstich, die zurückgestellten Zulaufstrecken im Norden und Süden zum Gotthard-Basistunnel sowie die Einspurlinie nach Luino. Die größten Herausforderungen verschoben sich allerdings in die Agglomerationen, wo die Nachfrage nach S-Bahnen sprunghaft anstieg. Die steigenden Anforderungen aus Fern-, S-Bahn und Güterverkehr an die Anzahl der verfügbaren Trassen lässt die Infrastruktur in vielen Landesteilen an die Grenze ihrer Kapazitäten gelangen. Ausbauten sind gefragt.

3 Aussichten und Visionen

Die zukünftige schrittweise Steigerung von Kapazitäten auf der Nord-Süd-Achse (beispielsweise von 220 auf 300 Güterzüge) kann nur mit dem Ausbau der zurückgestellten Strecken vor und nach dem GBT sowie dem 3. Juradurchstich realisiert werden. Auch Ausbauten des Angebotes im Regionalverkehr (ohne Anhebung der Güterverkehrskapazitäten) können zu solchen Investitionen führen. Engpässe an der Nord- und Südgrenze werden für die Kapazitäten im Zulauf zum Gotthard-Basistunnel eine entscheidende Rolle spielen. Als Beispiele sind die Neubaustrecke Lugano – Mailand oder der Vierspurausbau Basel – Offenburg zu erwähnen.

Im Kampf um die Kundschaft ist der Zeitgewinn ein sehr wichtiger Faktor. Eine weitere Senkung der Fahrzeit von Zürich nach Mailand auf unter 2 Stunden ist realisierbar und muss angestrebt werden, um mit dem Luftverkehr und der Straße konkurrieren zu können.

Ob die Kapazitäten im Güterverkehr, die Begehren der Regionen im Regionalverkehr oder der Druck auf sehr schnelle Verbindungen zum Weiterausbau der Gotthardachse führen, spielt eigentlich keine Rolle.

Um den Verkehr an der Nord-Süd-Achse bewältigen zu können, ist das Jahrhundertbauwerk am Gotthard mit gut ausgebauten Zulaufstrecken zu bedienen, ohne aber die Bedürfnisse der Regionen einzuschränken. Auch wir sind es unseren Nachkommen schuldig, eine weit reichende Voraussicht zu hinterlassen, wie dies die Erbauer des Gotthardscheiteltunnels 1882 schon getan haben (Doppelspurausbau ohne Verkehrsaufkommen!).

Die Verlagerung des Verkehrs, vorwiegend des Transitverkehrs, aber auch des Kurzstreckenflugverkehrs auf die Schiene soll unser gemeinsames Ziel sein, um unsere Umwelt am Leben zu erhalten.

Winfried Hanslmeier

Zulaufstrecke der Deutschen Bahn (DB)

Die „Zulaufstrecke Karlsruhe-Basel“ ist Teil eines äußerst stark belasteten Verkehrskorridors in Europa. Er verbindet:

- die Nordsee mit dem Mittelmeer,
- die hochsee-leistungsfähigen Nordseehäfen mit dem Binnenland bis nach Südeuropa,
- Ballungsräume mit sehr hoher Wertschöpfung, zum Beispiel in Deutschland:
  - Ruhrgebiet,
  - Rhein/Main,
  - Rhein/Neckar,
  - Oberrhein, Hochrhein.

Die enorme Raumwirkung dieser europäischen Nord-Süd-Achse ist ständiges Thema auf internationalen Ebenen über strategische Ansätze und Lösungen sowie operative Aktivitäten für Planung und Realisierung von effizienten Verkehrsinfrastrukturen. Beispiele sind der „Europäische Infrastrukturleitplan“ (EIL) und das „Transeuropäische Verkehrsnetz“ (TEN). Für den Verkehrsträger „Schiene“ sind im TEN unter der Nummer 24 folgende Vorhaben dokumentiert:

- Lyon-Mulhouse-Mülheim, mit Mulhouse-Mülheim als grenzübergreifendem Abschnitt,
- Genova-Milano/Novara – Schweizer Grenze,
- Basel-Karlsruhe,
- Frankfurt-Mannheim,
- Duisburg-Emmerich,
- „Eisener Rhein“ Rheydt-Antwerpen.

Zum Ausbau, zur Anpassung der Verkehrsinfrastrukturen existieren zwischen den Nationalstaaten Abstimmungen, Vereinbarungen und Verträge, die laufend auf der Basis TEN aktualisiert werden. Die Schweiz ist unter Beachtung ihres Status mit eingebunden. Ein internationaler „Meilenstein“ für diese Nord-Süd-Achse und den Verkehrsträger „Schiene“ ist die Staatsvereinbarung zwischen dem Vorsteher des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements und dem Bundesminister für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland über den Ausbau der Zulaufstrecken zur „Neuen Eisenbahn-Alpentansversale“ (NEAT) vom 6. September 1996 in Lugano. Danach ist auf der Strecke Karlsruhe – Freiburg im Breisgau – Basel schritthaltend mit der Verkehrsnachfrage die Leistungsfähigkeit der vorhandenen zweigleisigen Rheintalbahn- durch Einbau moderner Betriebsleittechnik (Computer Integrated Railroading – Erhöhung der Leistungsfähigkeit im Kernnetz, Abkürzung: CIR-ELKE) und durch stufenweisen viergleisigen Ausbau zur Beseitigung kapazitiver Engpässe zu erhöhen.

Neben diesem „Meilenstein“ hat auf nationaler Ebene die Bundesreplik Deutschland auf der gesetzlichen Grundlage des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) Ausbau- und Neubauvorhaben entlang der „Rhein-Schiene“ festgelegt, z. B. in den Abschnitten:

- Aachen/Emmerich/Dortmund – Köln,
- Köln – Rhein/Main,
- Mainz/Frankfurt am Main – Mannheim,

- Graben-Neudorf – Karlsruhe,
- Karlsruhe – Offenburg – Freiburg im Breisgau – Basel.

Viele der Vorhaben befinden sich in der Umsetzung, einige sind in Betrieb, zum Beispiel die Neubaustrecke Köln – Rhein/Main.

Im Abschnitt Karlsruhe – Basel ist der so genannte Streckenabschnitt 3 bis 6 zwischen Bühl und Offenburg ebenfalls in Betrieb. Mit Fertigstellung des Streckenabschnitts 2 gegen Ende des Jahres 2004 steht mit Beginn des Jahres 2005 der viergleisige Abschnitt Rastatt Süd bis Offenburg zur Verfügung. Dabei kann die bestehende Rheintalbahn mit maximaler Geschwindigkeit von 160 km/h und die neu gebaute Strecke mit 250 km/h befahren werden.

Die terminliche Priorisierung von Planung und Bau der Maßnahmen zwischen Karlsruhe und Rastatt sowie zwischen Offenburg und Basel richten sich nach dem Ausbaukonzept in der Schweiz (Abb. 1) und den voraussichtlichen Engpässen zwischen Karlsruhe und Basel. Die NEAT basiert auf dem Bau zweier neuer Basistunnel:

1. Lötschberg-Basistunnel: vorgesehene Fertigstellung: 2007,
2. Gotthard-Basistunnel: vorgesehene Fertigstellung: 2013.

Entsprechend diesen Infrastrukturplanungen und den politischen Bedingungen der Schweiz für den Transitverkehr ergeben sich für die Kapazitätsplanung der Infrastruktur zwei Prognosezeiträume:

1. nach Fertigstellung des Lötschberg-Basistunnels: 2008 bis 2012,
2. nach Fertigstellung des Gotthard-Basistunnels: ab 2014.

Demnach erfordert die Fertigstellung des Lötschberg-Basistunnel ab 2008 entsprechende kapazitive Infrastruktur zwischen Karlsruhe und Basel:

- Ab 2005 wird der Abschnitt Karlsruhe – Offenburg mit Ausnahme des Bereichs von Rastatt viergleisig zur Verfügung stehen,
- der Abschnitt Offenburg – Basel ist zur Kapazitätssteigerung bereits mit Linienzugbeeinflussung und CIR-ELKE ausgestattet.

Zwischen Offenburg und Basel ist die zeitliche Abfolge von Planung und Realisierung grundsätzlich von Süd nach Nord vorgesehen. Damit sind folgende Aktivitäten und Termine geplant (Abb. 2):

1. Streckenabschnitt 9 „Buggingen – Basel“ mit:

- **9.0 „Buggingen – Auggen“:**
  Antrag auf Einleitung des Planfeststellungsverfahrens: 29.08.2003
  Beschluss der Planfeststellung: vsl. März 2005
- **9.1 „Schliengen – Eimeldingen“ (mit Katzenberg-Tunnel):**
  Antrag auf Einleitung des Planfeststellungsverfahrens: 21.02.1997
  Beschluss der Planfeststellung: 22.11.2002
  Klage gegen den Beschluss: Urteil des Verfassungsgerichts Mannheim am 11.02.2004
- **9.2 „Weil am Rhein“:**
  Antrag auf Einleitung des Planfeststellungsverfahrens: 17.05.2001
  Offenlage abgeschlossen
  Beschluss der Planfeststellung: vsl. Juni 2004

- **9.3 „Basel Bad Bf“:**
  Antrag auf Vernehmlassungsverfahren nach Schweizer Recht: 02.07.2004
  Genehmigungsverfügung: vsl. Juli 2005

Bei weiterer vordringlichen Umsetzung der viergleisigen Ausbaumaßnahmen kann dieser Abschnitt im Zeithorizont 2008/2009 mit dem Lötschberg-Basistunnel in Betrieb gehen.

2. Streckenabschnitt 8 „Kenzingen –Buggingen“ mit:

- **8.0 „Herbolzheim – Kenzingen“:**
  Antrag auf Einleitung des Planfeststellungsverfahrens: März 2004
- **8.1 „Riegel – March“:**
  Antrag auf Einleitung des Planfeststellungsverfahrens: Mai 2004
- **8.2 „Freiburg – Schallstadt“:**
  Antrag auf Einleitung des Planfeststellungsverfahrens: Juli 2004
- **8.3 „Bad Krozingen – Heitersheim“:**
  Antrag auf Einleitung des Planfeststellungsverfahrens: Dezember 2003

Für die neu zu bauende Güterumfahrungsstrecke Kenzingen – Buggingen ist eine Fertigstellung bis 2010 geplant, um die wachsende Verkehre aufgrund der Fertigstellung des Lötschberg-Basistunnels aufnehmen zu können.

3. Streckenabschnitt 7 „Offenburg - Kenzingen“ mit:

- **7.1 „Offenburg – Hohberg“:**
  Raumordnungsverfahren: Beurteilung vom Regierungspräsidium Freiburg: 06.05.2002
  Antrag auf Einleitung des Planfeststellungsverfahrens: 2. Quartal 2005
- **7.2 „Friesenheim“:**
  Antrag auf Einleitung des Planfeststellungsverfahrens: 01.10.2003
  Offenlage: vsl. Juni 2004
- **7.3 „Lahr – Mahlberg“:**
  Antrag auf Einleitung des Planfeststellungsverfahrens: September 2004
- **7.4 „Ettenheim – Herbolzheim“:**
  Antrag auf Einleitung des Planfeststellungsverfahrens: 28.08.2003
  Offenlage: vsl. Juni 2004
  Die Fertigstellung der Baumaßnahmen sind auf die Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels fokussiert (also ab 2012).

Als letzte Baustufe sollen mit der Ertüchtigung der *bestehenden Rheintalbahn in der Freiburger Bucht* bis voraussichtlich 2014 sowie dem Ausbau des Abschnittes *Karlsruhe – Rastatt – Rastatt Süd* weitere qualitative und kapazitive Verbesserungen erreicht werden.

Alle Ausbaumaßnahmen sind dringend erforderlich, denn nicht nur der Verkehrsstrom auf der Achse von der Nordsee zum Mittelmeer wird zunehmen, auch die Querachsen wie:

- Hamburg/Hannover – Ruhrgebiet,
- Belgien – Ruhrgebiet,
- Berlin/Hannover/Erfurt – Frankfurt am Main,

- Nürnberg – Frankfurt am Main,
- POS Nord/POS Süd,
- Mannheim/Karlsruhe – Stuttgart

werden den Rheinkorridor vermehrt belasten.

Darüber hinaus sind Nah- und Regionalverkehrsunternehmen auf die Infrastrukturen des Fern- und Ballungsnetzes angewiesen. Im Abschnitt Karlsruhe – Basel sind dies zum Beispiel die Albtalbahn-Verkehrsgesellschaft (AVG), die Breisgau S-Bahn, Regio-S-Bahn. Ob Güterverkehr, Personenfernverkehr, Regional- oder Nahverkehr: mit ihrem Angebot und ihrer Infrastruktur initiieren und potenzieren sie Impulse für die Raumentwicklung.

Abb. 1: ABS/NBS Karlsruhe-Basel und NEAT (Stand Februar 2004); DB AG 2004

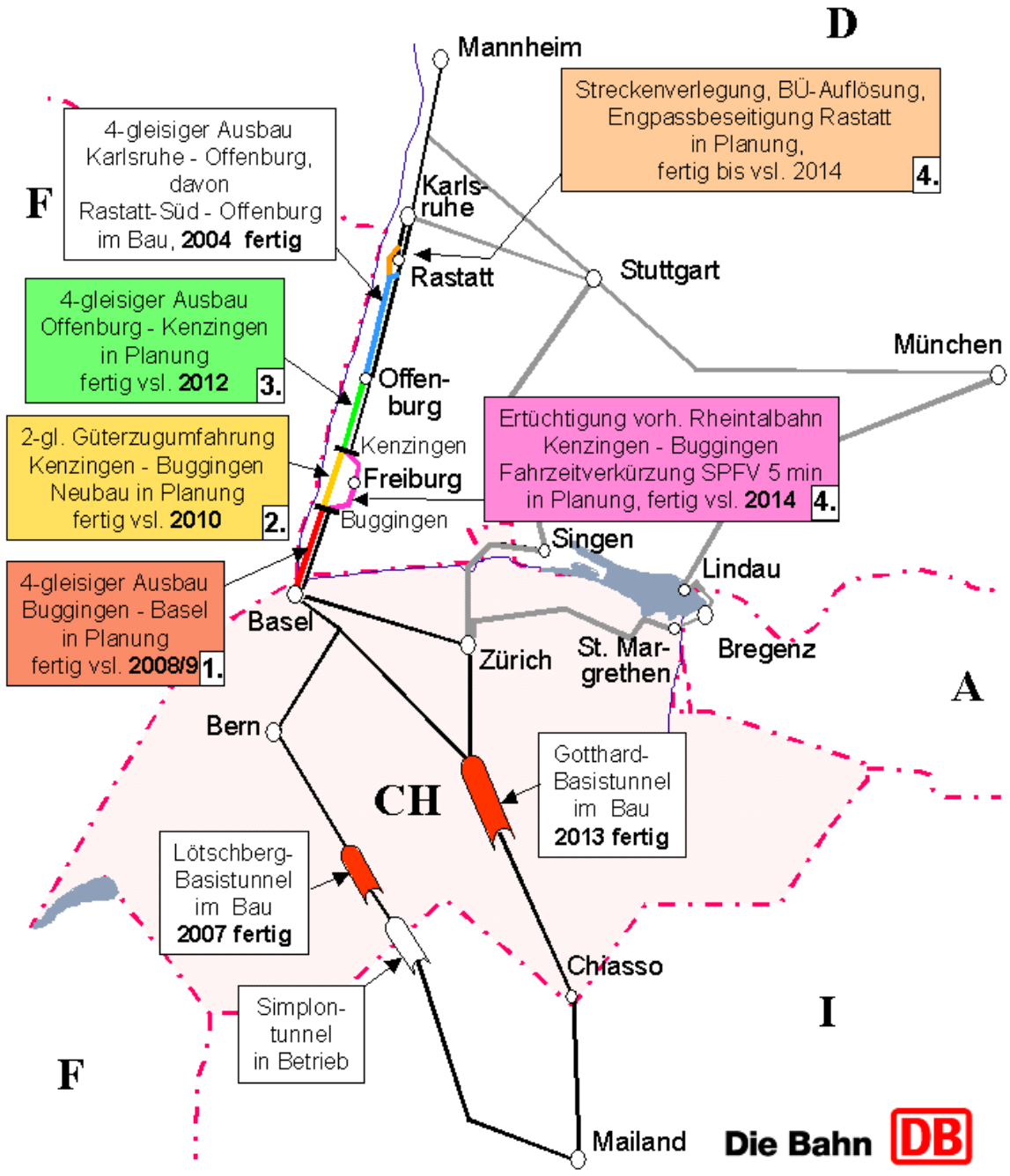
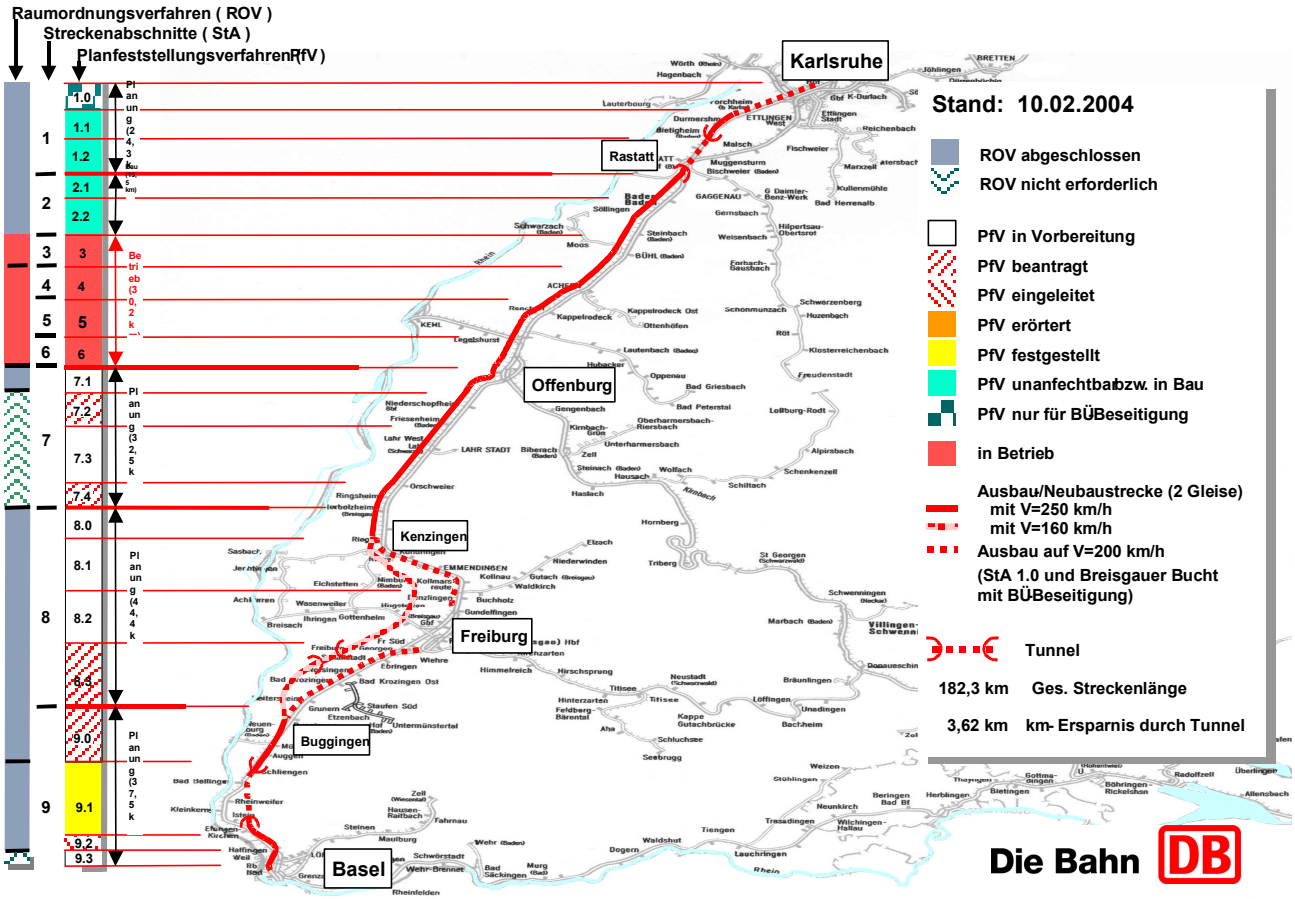


Abb. 2: Übersicht Planrechtsverfahren und Realisierung, ABS/NBS Karlsruhe/Basel; DB AG 2004



Joachim Joos

Nord-Süd-Transversale durch die Schweiz Perspektive Güter auf die Schiene

Gliederung

1 Die Entwicklung des Nord-Süd-Güterverkehrs

2 Die Flachbahn durch die Alpen

3 Der Flaschenhals Basel

1 Die Entwicklung des Nord-Süd-Güterverkehrs

Im Jahr 2001 wurden im gesamten alpenquerenden Verkehr 100 Mio. t an Gütern transportiert; 63 % davon auf der Straße, 37 % auf der Schiene. Für etwa 50 % dieser Verkehre hätte der kürzeste Weg durch die Schweiz geführt. Tatsächlich wurden aber nur rund 23 Mio. t (23 %) dieser Transportmenge durch die Schweiz befördert, davon 16 Mio. t (70 %) auf der Schiene und 7 Mio. t (30 %) auf der Straße. Mindestens 20 Mio. t laufen somit heute über Fréjus- oder Brenner-Autobahn. Bei voller Freigabe der 40-Tönner und ohne LSVA würden diese Verkehre zweifelsohne durch die Schweiz befördert werden.

Das auf Artikel 84 (Alpenschutzartikel) der Schweizerischen Bundesverfassung basierende Verkehrsverlagerungsgesetz legt fest, dass spätestens zwei Jahre nach Inbetriebnahme des Lötschbergbasistunnels nur noch 650.000 Lastwagen die Schweizer Alpen queren dürfen. Derzeit sind dies bereits rund 1,2 Mio. Lkw, bei einem durchschnittlichen jährlichen Wachstum von fast 6 % bis 2001 und einem temporären Rückgang im Jahr 2002, der aber primär auf die Einführung eines Dosiersystems für Lkw nach dem Gotthardtunnelunglück zurückzuführen war. Selbst bei einem unterdurchschnittlichen Wachstum (ca. 3 % p.a.) würden im Jahr 2010 1.5 Mio Lkw gut 20 Mio. t durch die Schweizer Alpen transportieren. Würde man die Differenz zu den gemäß Verlagerungsgesetz erlaubten 0.65 Mio. Lkw auf die Schiene verlagern, würde dies eine Verdopplung des heutigen Volumens bedeuten (von 16 auf 31 Mio. t). Auch wenn diese Verkehrsmenge vielleicht nicht in vollem Umfang verlagerbar ist und in noch größerem Umfang als heute die Schweiz umfahren würde, ergäbe sich dennoch ein enormes Wachstumspotenzial für die Schiene. Dem ist von Seiten der Infrastrukturplanung in der Schweiz, aber auch in Deutschland, Frankreich und Italien Rechnung zu tragen, handelt es sich beim stark wachsenden Transitgüterverkehr doch um eine Herausforderung von europäischer Dimension, die nicht allein das Transitland Schweiz zu bewältigen vermag.

2 Die Flachbahn durch die Alpen

In der Schweiz sind die Weichen gestellt, einen noch bedeutenderen Anteil des Transitverkehrs auf der Schiene und nicht auf der Straße zu transportieren. Das Schweizer Volk hat 1992 dem Bau der schweizerischen Eisenbahntransversale (NEAT) zugestimmt. Dieser Volkswille hat sich in der Abstimmung zum Avanti-Gegenvorschlag

vom 8. Februar 2004 wiederum bestätigt, in dem der Bau eines zweiten Gotthard-Straßentunnels und weitere Maßnahmen zum Ausbau des Nationalstraßennetzes mit deutlichem Ergebnis abgelehnt wurden.

Es sind derzeit zwei Basistunnel im Bau, die den Alpenkamm in der Schweiz queren, der Lötschbergbasistunnel, 34 km lang, der 2007 fertiggestellt sein wird und der Gotthardbasistunnel, 57 km lang, der voraussichtlich 2015 dem Verkehr übergeben wird. Für einen leistungsfähigen Güterverkehr ist es wichtig, dass auf der gesamten Achse möglichst geringe Steigungen vorhanden sind, deshalb ist zwischen Basel und Chiasso noch ein weiterer Basistunnel notwendig, der Ceneritunnel. Dieser soll kurz nach dem Gotthardbasistunnel fertiggestellt sein. Auf der für den kombinierten Verkehr wichtigen Strecke entlang des Lago Maggiore via Luino sind ebenfalls Ausbauten, dort primär zur Steigerung der Streckenkapazität zwischen der Schweiz und Italien, vereinbart.

Absehbare Engpässe bestehen in der Schweiz jedoch auf den Zulaufstrecken zu den Basistunneln, da sowohl auf der Gotthard- wie auch auf der Lötschbergroute mehrere Großräume und deren Agglomerationen durchfahren werden und hier entsprechend dichte Angebote im regionalen Personenverkehr/S-Bahnverkehr bestehen bzw. in den nächsten Jahren zur Realisierung vorgesehen sind.

3 Der Flaschenhals Basel

Einer der größten Engpässe in kapazitärer Hinsicht wird dabei dereinst der Raum Basel darstellen, wo der linksrheinische Verkehrsstrom (Frankreich/Belgien) mit dem rechtsrheinischen (Deutschland, Benelux, Skandinavien) zusammentrifft. Die Transitgüterzüge teilen sich hier zu etwa 2/3 auf die Gotthardachse und zu 1/3 auf die Lötschbergachse auf. Neben fehlenden räumlichen Ausdehnungsmöglichkeiten für den Ausbau der Bahnkapazitäten im Raum Basel haben Linienführung und Angebotsdichte der trinationalen S-Bahn Nordwestschweiz wesentlichen Einfluss auf die für den Schienengüterverkehr zur Verfügung stehenden Kapazitäten. Die Strecken Pratteln – Stein-Säckingen und Liestal – Olten zählen bereits heute zu den höchstbelasteten Streckenabschnitten in der Nordwestschweiz. Die Prognosen für den Transitgüterverkehr gehen für den geplanten Inbetriebnahmezeitpunkt des Gotthardbasistunnels, das Jahr 2015, von rund 150 linksrheinischen und rund 250 rechtsrheinischen Güterzügen pro Tag aus. Hinzu kommen noch die Güterverkehre im nationalen System (Einzelwagenladungsverkehr inkl. Import/Export, Ganzzugverkehre usw.). Kumuliert würde dies für den Streckenabschnitt Pratteln – Stein-Säckingen eine Güterzugszahl von rund 280 Zügen/Tag bedeuten. Hinzu kommen rund 160 Fernverkehrs- und S-Bahnzüge auf diesem Abschnitt. Eine Verdichtung des S-Bahnangebots ist angesichts dieser Zugszahlen unrealistisch. Da aber insbesondere der Agglomerationsverkehr in dieser prosperierenden Region nach wie vor stark zunimmt, sind Angebotsverbesserungen bei der S-Bahn unstrittig. Es müssen deshalb Lösungen unter Einbezug aller Verkehre gesucht werden.

Während es für den Güterverkehr Richtung Lötschbergachse keine Alternative zur Umfahrung des Knotens Basel gibt, käme für die Transitgüterzüge Richtung Gotthard die so genannte Bypasslösung via Oberrheinstrecke und einer neu zu errichtenden Rheinquerung im Raum Rheinfelden – Stein-Säckingen in Betracht.

Bereits zeichnet sich Widerstand gegen eine solche Lösung auf deutscher Seite ab, vergleicht man die höhere Zahl an Zügen doch vorschnell mit der Fluglärmproblematik. Es muss aber berücksichtigt werden. dass die technischen Möglichkeiten zur Lärmreduktion bei Güterzügen noch nicht ausgeschöpft wurden, dass neues Rollmaterial (z.B. mittels Kunststoffbelagsbremsen) deutlich lärmarmer sein wird als heute verkehrende

Güterwagen und dass schon aufgrund der strengen Lärmschutzauflagen auch bei Baumaßnahmen an bestehenden Strecken auch ortsfeste Maßnahmen zur Lärmreduktion errichtet werden müssten (z.B. Lärmschutzwände, lärmabsorbierender Untergrund). Außerdem müsste die Strecke elektrifiziert werden, was auch für das Regionalverkehrsangebot Vorteile brächte und beispielsweise die Durchbindung von Regionalzügen Richtung Basel SBB ermöglichen würde.

In der Argumentation gegenüber den Betroffenen vor Ort darf nicht vergessen werden, dass es sich bei dem dort abzuwickelnden Güterverkehr nicht um Schweizer Verkehr handelt, sondern ausschließlich um solchen mit Ursprung oder Ziel in EU-Ländern, also aus Schweizer Sicht um rein transitierenden Verkehr. Die im Einzelwagenladungsverkehr (auch im internationalen) via Basel Rangierbahnhof abzuwickelnden Güterverkehre würden auch weiterhin via Pratteln – Stein-Säckingen verkehren.

Für ein EVU wie SBB Cargo ist es aber nicht wesentlich, welche Variante der Engpassbeseitigung schlussendlich priorisiert oder verfolgt wird, sondern allein, dass rechtzeitig die planerischen und baulichen Maßnahmen ergriffen werden, diese zu beseitigen. Dies erfordert in jedem Fall ein Zusammenspiel der Beteiligten über die Grenzen hinaus. Ansonsten bleibt das Ziel einer nachhaltigen Verkehrsverlagerung unerreicht.

Christian Specht

Raumentwicklung im Zulauf: Deutschland Raum Mannheim Neubaustrecke Rhein/Main-Rhein/Neckar

Gliederung

1 Die Region Rhein-Neckar im Zulauf zum Alpentransit

2 Die Neubaustrecke Rhein/Main-Rhein/Neckar – ein Baustein und Lückenschluss der Nord-Süd-Transversale für Europa

1 Die Region Rhein-Neckar im Zulauf zum Alpentransit

Die Region Rhein-Neckar liegt im Zulauf zur projektierten Nord-Süd-Transversale durch die Schweiz und ist somit unmittelbar von den wirtschaftlichen, verkehrlichen und betrieblichen Wirkungen dieses Jahrhundertbauwerkes betroffen. Diese Betroffenheit ergibt sich zunächst einmal als originärer Verkehrserzeuger, aber auch als ein von der Geographie und der Verkehrsnetztopologie geradezu prädestiniertes Durchgangsgebiet im Herzen Europas.

Indikatoren für das originäre Verkehrspotenzial der Region Rhein-Neckar sind auf der Nachfrageseite

- die Einwohnerzahl der Region Rhein-Neckar in Höhe von ca. 2,3 Mio.,
- die Bruttowertschöpfung von aktuell ca. 60 Mio. €,
- das erwirtschaftete Bruttoinlandsprodukt von ca. 65 Mio. € (was dem BIP des Bundeslandes Schleswig-Holstein entspricht),
- das vergleichsweise hohe Mobilitätsniveau als bundesweit siebtgrößter Verdichtungsraum und als bedeutsamer Wirtschafts- und Wissenschaftsstandort mit insgesamt 18 Universitäten und Hochschulen und rd. 77.000 Studenten

und auf der Angebotsseite

- der ICE-Knoten Mannheim als historisch gewachsene Fernverkehrsdrehscheibe mit 150 haltenden Zugpaaren pro Tag, die im Fahrtenkreuz des Nord-Süd- und Ost-West-Verkehrs die Verbindungen zu den Agglomerationen der Republik, den Metropolen Mitteleuropas und dem Weltflughafen Frankfurt herstellen,
- die hervorragende Güterverkehrsinfrastruktur mit ihrem größten europäischen Binnenhafenzentrum, 7 Containerterminals und 2 KV-Terminals mit einem Umschlag von jährlich einer halben Million Containern,
- die exzellente Anbindung an das Autobahnnetz mit einer Gesamtlänge von über 300 km.

Das gesamte regionsüberschreitende Güterverkehrsaufkommen der Region Rhein-Neckar für das Jahr 2010 wurde mit ca. 50 Mio. Tonnen prognostiziert und entspricht somit dem gesamten Ziel-/Quellverkehrsaufkommen der Schweiz (49 Mio. Tonnen in

2010). Davon entfallen ca. eine ¾ Mio. Tonnen LKW-Güter auf die Relation Rhein-Neckar – Italien. Bei einer 100-prozentigen Verlagerung des LKW-Verkehrs auf die Schiene im Alpentransit würde dies einem Aufkommen von rund 27.000 Güterwagen pro Jahr gleichkommen.

Für den Zulauf zur Nord-Süd-Transversale durch die Schweiz übernimmt der ICE-Netzknoten Mannheim die Funktion eines „Verkehrstrichters“: Hier vereinigen sich die projektierte Nord-Süd-Transversale für Europa mit dem Ast nach Hannover mit Weiterführung nach Hamburg/Bremen bzw. nach Berlin-Warschau-Moskau sowie mit der West-Ost-Magistrale für Europa von Paris bis München/Salzburg/Budapest mit dem über Mannheim führenden Nordast des TGV Est European.

In den ICE-Knoten Mannheim wird noch eine weitere europäische Nord-Süd-Verbindung eingespeist. Dabei handelt es sich um den projektierten Ostast des TGV Rhin-Rhône mit direkten Linienzügen von Mannheim über Lyon nach Barcelona bzw. Marseille-Côte d’Azur.

Diese Bündelung und Linienkonzentration im ICE-Knoten Mannheim ist das Ergebnis eines intelligenten Optimierungsprozesses innerhalb der polyzentrisch strukturierten Region Rhein-Neckar. Ursprünglich wurden von den drei Oberzentren Mannheim, Ludwigshafen und Heidelberg aus nach dem Zufallsprinzip verschiedene Fernverkehrsverbindungen mit weiträumigen und überregionalen Destinationen angeboten.

Die Weiterentwicklung des bundesweiten Liniennetzes führte dann letztendlich zu einer Funktionsteilung, die sich wie folgt beschreiben lässt:

Im ICE-Netzknoten Mannheim werden die weiträumigen Verbindungen des HGV-Netzes gebündelt und zusammengeführt. Die Abstimmung des Linienangebotes im Knoten Mannheim ermöglicht attraktive Umsteigeverbindungen im Fernverkehr. Der Knoten Mannheim ist zugleich zentrale Schnittstelle der S-Bahn-Linien. Die Anbindung des unmittelbar benachbarten Oberzentrums Ludwigshafen und des Oberzentrums Heidelberg an die HGV-Verbindungen des Netzknotens Mannheim erfolgt somit über die S-Bahn in weniger als 4 bzw. 16 Minuten.

Heidelberg verbleibt aufgrund seiner Zentralitätsfunktion und seiner Lage im Raum weiterhin im Liniennetz der überregionalen Verbindungen. Die direkte Anbindung an seine benachbarten Oberzentren Frankfurt, Darmstadt, Karlsruhe und Stuttgart ist somit weiterhin gewährleistet.

Dieses für einen polyzentrischen Raum beispielhafte Optimierungsmodell fördert eine nachhaltige Siedlungsentwicklung im Sinne einer Stärkung des Zentralen-Orte-Systems sowie des Wirtschaftsstandortes Rhein-Neckar.

Der von der Bahn geplante Bypass würde die Modellregion Rhein-Neckar in ihrem Lebensnerv treffen. Aufgrund der vorgesehenen Verlagerung von mehr als der Hälfte der Hochgeschwindigkeitsverbindungen von Mannheim auf den Bypass würde das mühsam erreichte Konstrukt einer funktionalen und räumlichen Optimierung des Schienenfern- und -nahverkehrsangebotes zunichte gemacht werden. Die Konsequenzen für die Region Rhein-Neckar wären fatal!

Einen weiteren Hot Spot stellt der Güterverkehr der Region Rhein-Neckar dar:

Um die Belastung der Region Rhein-Neckar durch den Gütertransit zu veranschaulichen, dürfte es sich empfehlen, den Vergleich mit der Schweiz zu suchen:

Der für die Region Rhein-Neckar in 2010/2015 prognostizierte Güterverkehr Schiene/Straße beläuft sich auf ca. 180 Mio. Tonnen. Davon entfallen etwa 50 Mio. auf den Ziel-/Quellverkehr der Region und etwa 130 Mio. auf den Durchgangsverkehr. Über 70 Prozent des Güterverkehrs sind also reiner Transitverkehre.

Im Vergleich dazu die Prognosedaten 2010 für die Schweiz:

Den insgesamt 180 Mio. Tonnen der Region Rhein-Neckar stehen 86 Mio. Tonnen in der Schweiz gegenüber. Dieses schweizerische Gesamtaufkommen teilt sich auf in 49 Mio. Ziel-/Quellverkehr und 37 Mio. Tonnen Transitverkehr. Das Transitaufkommen der Region Rhein-Neckar ist somit dreieinhalb mal so hoch wie das der Schweiz.

Interessant ist auch der Vergleich des reinen LKW-Transits der Schweiz und der Region Rhein-Neckar:

Bis 2010 wird aufgrund des Alpenschutzartikels nur noch rund 15 Prozent des schweizerischen Transitverkehrs über die Straße abgewickelt werden. Dies entspricht einem LKW-Aufkommen von rund 6 Mio. Tonnen pro Jahr. Im Vergleich dazu beträgt der prognostizierte LKW-Transit in der Region Rhein-Neckar rund 80 Mio. Tonnen. Er wird also im Jahre 2010 gut 13-mal so hoch sein wie der in der Schweiz.

Bei diesen Vergleichsbetrachtungen gilt es allerdings noch zu berücksichtigen, dass die Gesamtfläche der Schweiz mit rund 40.000 Quadratkilometern etwa 12-mal so groß ist wie die der Region Rhein-Neckar. Hinzu kommt die hohe Bevölkerungsdichte in der Region Rhein-Neckar, die von den Schadstoff- und Lärmimmissionen des LKW-Transits unmittelbar betroffen ist. Sie ist mit durchschnittlich 550 Einwohnern pro Quadratkilometer etwa 3-mal so hoch wie die der Schweiz.

Aus dieser Vergleichsbetrachtung ergeben sich folgende Schlussfolgerungen:

1. In der Region Rhein-Neckar sind alle Verlagerungsmöglichkeiten des LKW-Transits auszuschöpfen, um einen Verkehrskollaps zu verhindern. Dazu gehören insbesondere verkehrssteuernde und verkehrslenkende Regularien im LKW-Transit bei gleichzeitiger Förderung des Schienengüterverkehrs, hier insbesondere des KV- und Containerverkehrs. Erste Impulse sind von der Initiative Zukunft Rhein-Neckar-Dreieck zu erwarten. Die präventive und vorausschauende Verkehrspolitik der Schweiz hat in dieser Hinsicht Beispielcharakter.
2. Die starken Zuwächse im Gütertransit dürfen die Erreichbarkeitsqualität des Wirtschaftsstandortes nicht beeinträchtigen. Es ist daher für eine gute Anbindung der Region an das Fernverkehrsnetz der Bahn Sorge zu tragen. Dies gilt für den Personen- und Güterverkehr gleichermaßen. Da die wirtschaftlichen Austauschbeziehungen nicht einseitig, sondern im gegenseitigen Verflechtungsgefüge stattfinden, ist nicht nur die Region Rhein-Neckar, sondern sind auch die mit ihr korrespondierenden Regionen auf eine gute Erreichbarkeit angewiesen. Der von der Bahn geplante Bypass im Rhein-Neckar-Raum schwächt also nicht nur die Region Rhein-Neckar, sondern alle mit ihr im Leistungsaustausch befindlichen Regionen.
3. Die Region Rhein-Neckar fordert daher mit Nachdruck den alsbaldigen leistungsfähigen Ausbau der in der Region verknoteten Nord-Süd- und Ost-West-Transversalen des transeuropäischen Eisenbahnnetzes. Nur sie können die notwendige Verlagerung des LKW-Transits auf die Schiene und eine gute Erreichbarkeit der Region im Schienenfernverkehr und im Güterfernverkehr der Bahn auf Dauer ermöglichen. Darüber hinaus müssen auch die Kapazitäten des nachgeordneten Eisenbahnnetzes deutlich erweitert werden.

4. Von den vorgesehenen Ausbaumaßnahmen ist die Region Rhein-Neckar unmittelbar durch die Neubaustrecke Rhein/Main-Rhein/Neckar betroffen. Diese Maßnahme stellt einen wichtigen Lückenschluss im Verlauf der Nord-Süd-Transversale für Europa dar. Gekoppelt an diese Maßnahme ist die dringend notwendige Ertüchtigung und Kapazitätserhöhung des ICE-Knotens Mannheim als gemeinsamer Schnittstelle des Fern- und S-Bahn-Verkehrs der Region.

2 Die Neubaustrecke Rhein/Main-Rhein/Neckar – ein Baustein und Lückenschluss der Nord-Süd-Transversale für Europa

Mit dem Bau der Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim ist beabsichtigt, den der Kapazitätsengpass im Bündelungskorridor Rhein/Main-Rhein/Neckar zu beseitigen, eine weitere Lücke der projektierten Nord-Süd-Transversale für Europa zu schließen und die Hochgeschwindigkeitsstrecken Köln-Rhein/Main und Mannheim-Stuttgart über den ICE-Knoten Mannheim miteinander zu verbinden. Auch im Güterverkehr liegen die größten Engpässe derzeit im Raum Rhein/Main-Rhein/Neckar. Diese Engpässe werden sich noch weiter verschärfen, weil im Zulauf zum Alpentransit der Eisenbahn große Wachstumschancen eingeräumt werden.

Die Neubaustrecke Rhein/Main-Rhein-Neckar ist im Bundesverkehrswegeplan in der ersten Dringlichkeitsstufe eingestellt. Für den baden-württembergischen und hessischen Abschnitt laufen zwei getrennte Raumordnungsverfahren, die kurz vor dem Abschluss stehen.

Der geplante Lückenschluss Rhein/Main-Rhein/Neckar wird jedoch von der festen Absicht der Bahn überschattet, zusätzlich eine Umfahrung des ICE-Knotens Mannheim bauen zu wollen. Die unter der missbräuchlichen Bezeichnung „Bypass“ benannte Umfahrung knüpft im Nordosten von Mannheim an die projektierte Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim an und schleift im Südosten von Mannheim in die Neubaustrecke nach Stuttgart ein.

Aus dieser Netzkonfiguration ergibt sich zwangsläufig auch eine Umfahrung Mannheims auf der Relation Frankfurt-Mannheim-Karlsruhe im Zuge der Nord-Süd-Transversale für Europa. Das Betriebsprogramm der Bahn für 2010 sieht vor, dass bei unterstellter Realisierung des Bypasses 60 Zugpaare an Mannheim vorbeifahren und nur noch 52 Zugpaare in Mannheim Hauptbahnhof halten sollen. Des Weiteren belegt das Betriebsprogramm 2010, dass es sich bei den an Mannheim vorbeifahrenden Zügen um hochwertige Premiumverbindungen handelt, die die weitläufigen Direktverbindungen zu den Agglomerationen herstellen sollen. Demgegenüber soll Mannheim nur noch an das Sekundärnetz der Bahn angebunden werden.

Für den ICE-Knoten Mannheim bedeutet dies eine spürbare Verschlechterung seines Fernverkehrsangebotes. Was z.B. den Zulauf nach Basel anbelangt, so sollen von den insgesamt 30 Zugpaaren nur noch die Hälfte den ICE-Knoten Mannheim direkt andienen; die andere Hälfte soll an Mannheim vorbeigeführt werden. Die Region Rhein-Neckar wird somit von der künftigen Entwicklung des Hochgeschwindigkeitsverkehrs abgehängt.

Dieses Betriebsprogramm verstößt somit in offensichtlicher Weise gegen das Ziel des Landes Baden-Württemberg, die Region Rhein-Neckar als Teil des europäischen Verflechtungsraumes Oberrhein im Sinne einer europäischen Metropolregion weiterzuentwickeln. Die Region Rhein-Neckar liegt im Schnittpunkt der sieben europäischen Metropolregionen und kann in Zukunft eine Portalfunktion einnehmen. Diese Weiter-

entwicklung setzt jedoch voraus, dass der ICE-Knoten Mannheim als Knotenpunkt des nationalen und transeuropäischen Netzes erhalten bleibt. Dies kann jedoch nur bei einer ausschließlichen Führung der Neubaustrecke Rhein/Main-Rhein/Neckar über den ICE-Knoten Mannheim gewährleistet werden.

Es ist bekannt, wie sensibel Investoren agieren und reagieren. Damit würde die Vorbeifahrt eines Großteils von hochwertigen Zügen einen kumulierenden Schaden für den Standort Rhein-Neckar-Dreieck verursachen: Zum einen würde der Schaden durch das tatsächliche Zurückfallen im Ranking der ICE-Halte pro Region erzeugt. Darüber hinaus ergäbe sich ein Imageschaden, der in der Konkurrenz der Regionen nicht unterschätzt werden darf und der kaum mit Marketingmaßnahmen zu kompensieren wäre. Deshalb hat nur eine ausschließliche Trassenführung der Neubaustrecke über den ICE-Knoten Mannheim die Wirtschaftsförderungswirkung, die von dem Landesentwicklungsplan Baden-Württemberg und den Entwicklungsplänen der Region Rhein-Neckar ausdrücklich verlangt wird.

Auch das Land Baden-Württemberg hat in seiner Stellungnahme im Raumordnungsverfahren auf die besondere Bedeutung des Knotens Mannheim für das Land selbst hingewiesen. Ausgehend von dem verkehrspolitischen Ziel, die Attraktivität des Schienenpersonenverkehrs deutlich zu verbessern, müssten die Verdichtungsräume des Landes in die nationalen und internationalen Schienenverkehrsnetze, besonders in das HGV-Netz der Zukunft eingebunden werden. Um einen angemessenen Zugang zu den schnellen Verbindungen und zu den großen Zentren Deutschlands und Europas zu gewähren, bedürfe es dreier zentraler Umsteigebahnhöfe im Land, wobei namentlich die Knoten Stuttgart, Ulm und Mannheim genannt werden. Mannheim wird eine wichtige Schnittstellenfunktion im Fahrtenkreuz des Nord-Süd- und Ost-West-Verkehrs zuerkannt. Auf die Verknüpfung mit dem französischen Hochgeschwindigkeitsnetz TGV in Mannheim wird eigens verwiesen. Auch das Land sieht im ICE-Knoten Rhein-Neckar eine bedeutsame Verkehrsdrehscheibe als zentrale Schnittstelle des Fernverkehrs sowie sämtlicher S-Bahn-Linien, Stadtbahnen und Buslinien. Weiter heißt es in der Stellungnahme, dass der Erhalt des Knotens Mannheim von hohem landespolitischem Interesses sei. Die Züge müssen nämlich dorthin fahren, wo die Menschen sind – in die Innenstädte – und nicht an bedeutenden Zentren vorbei.

In Übereinstimmung mit den Zielen des Landesentwicklungsplanes Baden-Württemberg 2002 verlangt daher das Land die Verwirklichung der Hochgeschwindigkeitsstrecke der Bahn von Mannheim nach Frankfurt *unter vollwertiger Einbindung des Hauptbahnhofs Mannheim* sowie die Anbindung an das französische Hochgeschwindigkeitsnetz über Mannheim/Saarbrücken (Nordast des TGV-EST). So weit die Auszüge aus der Stellungnahme des Landes.

Die geplante Umfahrung des Mannheimer ICE-Knotens ist der erste bundesweite Anwendungs- und Testfall der neuen Bahn-Philosophie: Direktverbindung der Metropolregionen mit „marktgerechten Zielreisezeiten“ von ein oder gar zwei Stunden ohne Zwischenhalt. Die Fernverkehrsbedienung der dispers verteilten Verdichtungsräume in der Bundesrepublik mit ihren polyzentrischen Siedlungsstrukturen bleibt dabei zwangsläufig auf der Strecke. In anderen Ländern, wie z.B. in Frankreich mit der dort vorhandenen Zentrenstruktur, mag diese Philosophie durchaus ihre Berechtigung haben. Eine schablonenhafte Übertragung auf Deutschland hätte jedoch die fatale Konsequenz, dass weite Teile der Bevölkerung und der Wirtschaft zwangsläufig in den Fernverkehrsschatten der Bahn gerieten. Es gibt daher den begründeten Verdacht, dass das Prestigeprojekt „Bypass“ einzig auf Basis nicht weiter rational hinterlegter Verkehrskonzepte ehemaliger Luftverkehrsmanager gebaut werden soll, die sich in den Kopf gesetzt haben, dass

ein ICE nur noch alle 150 – 200 km zu halten habe und schließlich der ICE ein Flugzeug auf „Flugebene Null“ sein solle. Die Region Rhein-Neckar wird sich daher gemeinsam mit dem Lande Baden-Württemberg auch künftig mit Nachdruck für die ausschließliche Führung der Neubaustrecke Rhein/Main-Rhein/Neckar über den ICE-Knoten Mannheim einsetzen.

Der Raumordnungsverband Rhein-Neckar hat in seiner Stellungnahme zum Raumordnungsverfahren die „Lösung der Region“ und die „Lösung der Bahn“ einer raumordnerischen Bewertung unterzogen. Diese erfolgte in Anlehnung an die von der Bahn vorgegebenen Raumfaktoren. Wie aus der Bewertungsmatrix ersichtlich, führt die Gewichtung der Raumfaktoren eindeutig zur Vorschlagtrasse der Region. In Bezug auf den „Kern-Raumfaktor“ Schienenpersonenfernverkehr und die positiv zu beeinflussenden raumordnerischen und landesplanerischen Ziele hat die Bahn angenommen, dass die Lösung der Bahn in der überwiegenden Anzahl der Raumfaktoren besser abschneidet als die Lösung der Region. Die aus raumordnerischer Sicht vorgenommene Bewertung führt jedoch, wie aus der Gesamtmatrix ersichtlich, zu einem völlig anderen Ergebnis, und zwar zu Gunsten der „Lösung der Region“. Die Aussagen der Bahn leiden darunter, dass bei ihrem Variantenvergleich eine Bewertung vorgenommen wurde, die die konkreten Auswirkungen auf den Raum geradezu ausblenden. Maßgeblich ist jedoch, wie der zu beurteilende Raum – hier die Region Rhein-Neckar – durch die unterschiedlichen Trassenvarianten beeinflusst wird und inwieweit den raumordnerischen Vorgaben entsprochen wird. Danach besteht aber gerade im Hinblick auf den „Kern-Raumfaktor“ Schienenpersonenfernverkehr eine Raumverträglichkeit nur für die „Lösung der Region Rhein-Neckar“.

Eine Direktanbindung Frankfurt-Mannheim, wie ursprünglich von der Bahn vorgesehen, kann alle Funktionen, die dem Bypass von Seiten der Bahn zugesprochen werden, übernehmen:

- Trennung des schnellen Fernverkehrs vom langsameren Nah- und Güterverkehr
- Schaffung ausreichender Gleiskapazitäten im Bündelungskorridor Rhein/Main-Rhein/Neckar
- Kein Güterverkehr über den ICE-Knoten Mannheim. Die von der Bahn ohnehin vorgesehene Einschleifung der östlichen Riedbahn in die Neubaustrecke Mannheim-Stuttgart macht den Laufweg über den ICE-Knoten Mannheim entbehrlich. Folgerichtig generiert der Bypass auch keinen zusätzlichen Güterverkehr.

Einziger Vorteil einer Umfahrung ist ein Zeitvorteil von allerdings nur sechs Minuten gegenüber einer Trassenführung über den Mannheimer Hauptbahnhof. Dieser müsste jedoch durch einen massiven Eingriff in den Verdichtungskern der Region Rhein-Neckar auf einer Gesamtlänge von mehr als 17 km erkauft werden. So konnten in mehr als sieben Fällen Verstöße gegen die räumlichen Entwicklungsziele der Regionalplanung festgestellt werden. Auch in gesamtwirtschaftlicher Hinsicht ist dieses 500 Mio. € teure Prestigeprojekt der Bahn nicht zu verantworten. Das Ziel der Region ist daher die Nord-Süd-Transversale für Europa mit ausschließlicher Führung über den ICE-Knoten Mannheim.

Karl-Heinz Hoffmann-Bohner , Dieter Karlin

Raumentwicklung im Zulauf: Deutschland Südlicher Oberrhein – Hochrhein

Gliederung

1 Ausbau der Rheintalbahn – was heißt das?

2 Engpass Basel – Planungen zu einem Bypass Oberrhein und Hochrhein

3 Konflikte beim Ausbau der Rheintalbahn

4 Langfristperspektiven – Raumentwicklung und Verkehrsplanung

5 Was bedeutet das für die Raumentwicklung?

Der Oberrheinraum ist eine Verkehrsdrehscheibe von nationalem und europäischem Rang, die sowohl im Straßen- als auch im Schienenverkehr eine große Anzahl an Transitverkehren zu verkraften hat. Die Straße nimmt im Bereich des Güterverkehrs immer noch den größten Stellenwert ein. Ziel ist es, im Sinne einer nachhaltigen Raumentwicklung Anteile des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Die Regionalverbände setzen sich daher nach wie vor für einen zügigen Ausbau der Rheintalbahn als Teil der Nord-Süd-Transversale und als Zulaufstrecke für die NEAT ein, so dass sowohl in der Schweiz als auch in Deutschland weite Teile des Güterverkehrs auf der Schiene abgewickelt werden können.

Abb. 1: Bahntrassen am Oberrhein

1 Ausbau der Rheintalbahn – was heißt das?

Mit dem Ausbau der Rheintalbahn ist der Bau eines dritten und vierten Gleises von Karlsruhe bis Basel verbunden. Mit den zusätzlichen zwei Gleisen

werden drei Ziele verfolgt:

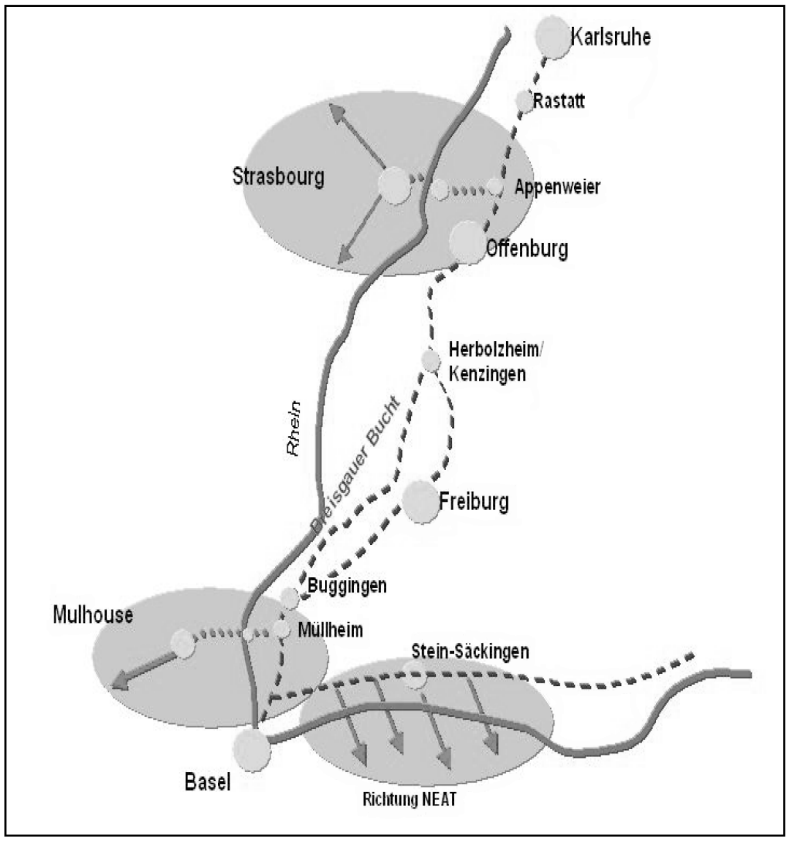
- eine Beschleunigung des Personenfernverkehrs,
- die Schaffung von Entwicklungsperspektiven für den schienengebundenen ÖPNV,
- eine erhöhte Abwicklung des Güterverkehrs auf der Schiene.

Die Ausbauplanung wurde in insgesamt 9 Streckenabschnitte mit 21 Planfeststellungsabschnitten eingeteilt. Von Karlsruhe bis Offenburg sind die Verfahren bereits abgeschlossen. Diese Strecke ist im Bau bzw. in Betrieb. In den südlich angrenzenden Planfeststellungsabschnitten gibt es zahlreiche Konflikte, die z. T. auch auf die im Frühjahr 2003 bekannt gewordenen Planungen der Eisenbahngesellschaften zur großräumigen Umfahrung von Basel – sog. Bypass-Planungen – zurückzuführen sind.

2 Engpass Basel – Planungen zu einem Bypass Oberrhein und Hochrhein

Im Raum Basel treffen die linksrheinischen Güterverkehrsströme aus Frankreich und Belgien mit den rechtrheinischen aus Deutschland, Benelux und Skandinavien zusammen, mit dem Ziel, in der Schweiz die Alpen Richtung Süden zu durchqueren. Dies führt dazu, dass Basel ein sog. Flaschenhals ist, der ohne entsprechende Maßnahmen den Güterverkehr nicht mehr bewältigen kann.

Abb. 2: „Flaschenhälse“ am Oberrhein



Engpässe bestehen im Raum Basel insbesondere zwischen Frankreich und Basel SBB, im deutschen Zulauf nach Basel SBB, zwischen Pratteln und Stein-Säckingen im Zulauf zum Gotthard-Basistunnel sowie zwischen Liestal und Olten im Zulauf zum Lötschberg-Basistunnel.

Die Transitgüterzüge aus dem Raum Basel teilen sich zu ca. 2/3 auf die Gotthardachse und zu 1/3 auf die Lötschbergachse auf. Nach den Betriebsvorstellungen der FinöV (Schweiz) für das Jahr 2015 fasst der Lötschberg-Basistunnel insgesamt 108 Güterzüge pro Tag (d. h. 3 Güterzüge pro Stunde und Richtung, davon alle aus dem Raum Basel) und der Gotthard-Basistunnel insgesamt 216 Güterzüge pro Tag (d. h. 5 Güterzüge (Tunnel) und 1 Güterzug (Berg) pro Stunde und Richtung, davon 5 aus dem Raum Basel).

Für den Güterverkehr in Richtung Lötschberg gibt es keine Alternative zur Umfahrung des Knotens Basel. Für die Züge Richtung Gotthard wäre eine Bypasslösung um Basel möglich. Die drei Bahngesellschaften SBB (Schweiz), SNCF (Frankreich) und

DB (Deutschland) haben am 20.02.2003 die sog. Plattform Basiliensis als Absichtserklärung zur Lösung des Engpasses um Basel unterzeichnet – ohne Beteiligung der Regionen wohlgemerkt. Grundlage hierfür ist die trinationale Studie – ebenfalls der Bahngesellschaften – „Strategische Gesamtplanung Basel – Verkehrsführung im Raum Basel". Darin wird eine sog. Bestvariante für den Güterverkehr sowohl über einen Bypass Oberrhein über Mulhouse-Neuenburg-Müllheim und Strasbourg-Kehl-Appenweier als auch einen Bypass Hochrhein zwischen Rheinfelden und Bözberg favorisiert. Durch diese frühzeitige Führung der Güterzüge auf deutscher Rheinseite sollen alle Engpässe um Basel umfahren werden.

Für den Hochrhein bedeutet ein derartiger Bypass eine immense Belastung der Orte, durch die die Hochrheinstrecke direkt führt. Seit dem Bekanntwerden dieser Planungen wird auch der Ausbau der Rheintalbahn am Oberrhein von dieser Diskussion überlagert. Eine Verzahnung der Planungen zum Ausbau der Rheintalbahn mit den Planungen für den Hoch- und Oberrhein-Bypass erfolgt bislang nicht. Ebenso wenig findet von Seiten der Bahnen eine wirkliche räumliche Gesamtbetrachtung zur Lösung der Verkehrsprobleme im Raum Basel statt. Die Vorgehensweise der Bahngesellschaften hat dazu geführt, dass die Befürchtungen vor einem Bypass über die genannten Strecken real geworden sind und die Akzeptanz in der Region für den Ausbau der Rheintalbahn über Nacht verschwunden ist.

3 Konflikte beim Ausbau der Rheintalbahn

Parallel dazu treten zahlreiche Konfliktpunkte beim Ausbau der Rheintalbahn in den Vordergrund, für die bislang noch keine Lösungen gefunden wurden. Die Konflikte werden im Folgenden knapp vorgestellt:

1. *Raumordnungsbeschluss* vom 4. Dezember 1994 für den Streckenabschnitt von *Herbolzheim bis Schliengen*: Die Grundlage für den Konsens in der Region zum Bau von zwei neuen Gleisen in der Breisgauer Bucht (rund 38 km entlang der BAB 5 und weitestgehend auf der Gemarkung von Freiburg) war, dass insgesamt durch den Bau eine Verbesserung für die Menschen in der Region erzielt werden kann durch:

   - zusätzliche Kapazitäten für den ÖPNV,
   - einen ausreichenden Lärmschutz an der Neubaustrecke,
   - eine Entlastung der Menschen an der alten Rheintalstrecke.

   Dieser Konsens ist nun durch höhere Güterzugzahlen über die Planungen zu einem Oberrhein-Bypass ins Wanken gekommen. Das Regierungspräsidium Freiburg ist als Raumordnungsbehörde den Forderungen aus der Region nachgekommen, indem es zzt. den Raumordnungsbeschluss um die maßgeblichen Aussagen ergänzt. Forderungen nach einer Ergänzung des Raumordnungsbeschlusses in den nördlich angrenzenden Abschnitten schließen sich nun an.

2. Neubaustrecke im Bereich *Offenburg*: Für diesen Abschnitt liegt bereits ein *Raumordnungsbeschluss* vor, der die sog. A 3-Variante quer durch Offenburg als raumordnerisch günstigste Lösung (unter der Maßgabe kleiner Verbesserungen) empfiehlt. Die Stadt Offenburg lehnt bislang diese Variante ab und hat Gutachter damit beauftragt, die Trassenplanungen der Bahnen nochmals kritisch zu hinterfragen und die A 3-Variante zu widerlegen. Die Gutachter plädieren für die Variante A 3 in einer Gradientenabsenkung von 9.25 ‰ und für die weitere Untersuchung eines Stadttunnels im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens.

3. Die beiden *Überwerfungsbauwerke* in Herbolzheim/Kenzingen und Buggingen: Die Gemeinden Herbolzheim und Kenzingen setzen sich für eine Verlegung der Neubaustrecke an die BAB 5, bereits nördlich von Herbolzheim, ein. Ferner fordern sie einen ausreichenden Lärmschutz und v. a. eine Alternative zum Überwerfungsbauwerk, etwa durch eine höhengleiche Überleitung mittels Weichen. Im Falle einer Realisierung der Überwerfungsbauwerke wird eine Tieflage angestrebt, die Bahn will jedoch als Kompromiss lediglich eine Mittellage realisieren. In Buggingen entsteht ein Überwerfungsbauwerk mit ähnlichen Problemen wie in Herbolzheim. Die Forderungen schließen sich dort denen der Bürgerinitiative MUT an.
4. Der *Tunnel von MUT* (Bürgerinitiative „Mensch und Umwelt schonende DB-Trasse Nördliches Markgräflerland"): Dieser mittlerweile 5.000 Menschen starken Bürgerinitiative haben sich zahlreiche Gemeinden und auch der Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald angeschlossen. Gefordert wird ein Tunnel von Mengen bis Buggingen mit Mehrkosten von ca. 280 Mio. €. Dadurch soll der Verunstaltung der Landschaft, der übermäßigen Lärmbelästigung und dem Verlust von landwirtschaftlicher Fläche entgegengewirkt werden. Als Alternative hierzu schlägt der Unternehmer Herrenknecht auf der Basis einer eigenen Machbarkeitsstudie eine Untertunnelung des Kaiserstuhls und eine Troglösung statt der Überwerfungsbauwerke vor.
5. Planfeststellungsabschnitt von *Schliengen bis Eimeldingen*: Die Gemeinden Bad Bellingen, Efringen-Kirchen und Eimeldingen sowie knapp 90 Bürger haben Klagen beim VGH gegen den Planfeststellungsbeschluss für den Abschnitt 9.1 eingereicht. Gegenstand der Klagen waren u. a. verschiedene Forderungen nach einer Tieferlegung der Gleise, mehr Lärmschutz und einer anderen Lage des Katzenbergtunnels. Darüber hinaus musste der VGH über die Gültigkeit der Prognosezahlen aufgrund der hinzugekommenen Bypass-Planungen entscheiden. Im Urteil vom 11.02.2004 hat der VGH die Planung der Bahn für rechtmäßig erklärt und die Klagen abgewiesen. Allerdings muss hier die Bahn beim Lärm- und Erschütterungsschutz nachbessern, sollte sich die Verkehrsbelastung durch einen Bypass erhöhen.

4 Langfristperspektiven – Raumentwicklung und Verkehrsplanung

Die Eisenbahnentwicklung hat über Jahrzehnte die Raumentwicklung geprägt und auch der Ausbau der Rheintalbahn stellt eine große Chance für die Raumentwicklung dar, sowohl für die Ausgestaltung von Städtenetzen als auch für die Bedienung in Korridoren und die Verknüpfung mit dem regionalen Personennahverkehr. Die Schiene mit ihren Knoten stellt das Rückgrat der Siedlungsentwicklung dar und steht demnach in einem Kausalzusammenhang zur Raumentwicklung. Von den Bahnen wird dies offensichtlich nicht so gesehen, da sowohl die Planungen zur Umfahrung von Basel als auch der Ausbau der Rheintalbahn lediglich unter eisenbahnbetrieblichen Gesichtspunkten erfolgen. Die Raumentwicklung ist bislang nicht Bestandteil der Schieneninfrastrukturplanungen am Oberrhein. Das können und wollen die betroffenen Regionen so nicht akzeptieren.

Die Hochrheinkommission hat deshalb Anfang August 2003 in enger Abstimmung mit den Regionalverbänden Hochrhein-Bodensee und Südlicher Oberrhein eine Initiative „Erkundung Langfristperspektiven für eine integrierte Raum- und Eisenbahnentwicklung am Hochrhein und Oberrhein" gestartet. Zusammen mit dem Ingenieurbüro Scholl + Signer (Zürich) und dem Institut für Städtebau und Landesplanung der Universität Karlsruhe wurde eine Erkundung mit dem Ziel durchgeführt, eine erste Lagebeurteilung der Zusammenhänge zwischen der langfristigen Siedlungs- und Eisenbahnentwicklung

vorzunehmen, mögliche über bisherige Ansätze hinausgehende Ideen der Eisenbahn- und Raumentwicklung zu prüfen und Grundlagen für ein mögliches zu startendes Testplanungsverfahren zu schaffen.

Durch diesen Erkundungsprozess konnten bereits neue Impulse in die Diskussion um den Ausbau der Rheintalbahn eingebracht werden. Weiterhin leisten die gesamträumlichen planerischen Überlegungen einen Beitrag zur konzeptionellen Ausformung des Europäischen Verflechtungsraums Oberrhein im Bereich Verkehr (Plansatz 6.2.1 Landesentwicklungsplan Baden-Württemberg). Dabei geht es sowohl um die Frage, welche Art einer schienengebundenen Verknüpfung im trinationalen Oberrheinraum überhaupt benötigt wird als auch um die Frage, an welcher Stelle diese bestmöglichst platziert werden kann. Die Anforderungen der Regionen an die Raumentwicklung und an den regionalen Personennahverkehr spielen dabei eine entscheidende Rolle.

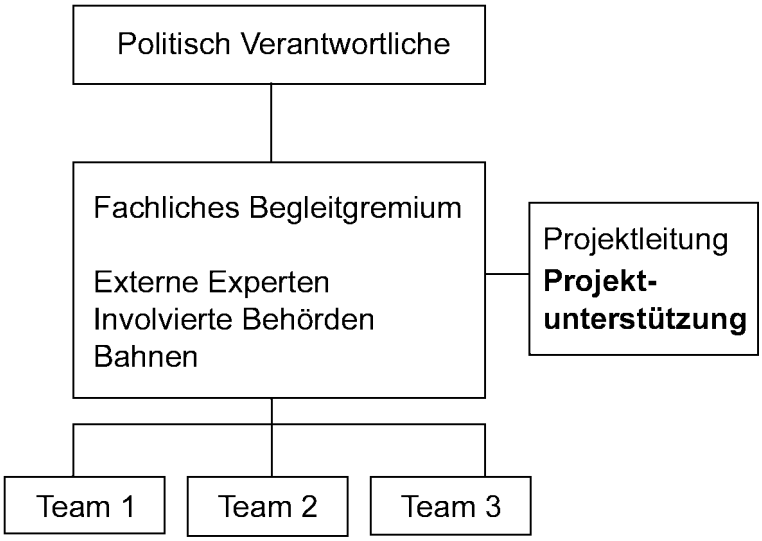
Es zeigte sich sehr schnell, dass die Frage der Kapazitäten und des Betriebs entscheidend ist. Für den Hochrhein und Oberrhein ist dabei die Kapazität von Lötschberg und Gotthard ausschlaggebend. Die laufenden Baumaßnahmen in der Schweiz basieren auf einer Gesamtkapazität im Jahr 2015 von ca. 330 Zügen in 18 Tagesstunden. Für den Zulauf am Oberrhein ist eine vergleichbare Betrachtung derzeit nicht zugänglich. Die Betrachtung der Kapazität und des Betriebs muss in Deutschland ebenfalls Basis für die Umsetzung der regionalen Forderungen nach einer weiteren Verbesserung des Personenverkehrs sein (Fernverkehr, Regional- und Nahverkehr). Nur über die Betrachtung des Betriebes lässt sich die Qualität der Knoten (Übergang vom Personenfernverkehr zum Regional- und Nahverkehr) am Oberrhein und Hochrhein beurteilen.

Interessant ist, dass der Netzzugang in der Schweiz gesetzlich geregelt ist: in der entsprechenden Verordnung wird dem vertakteten Personenverkehr bedingt Vorrang eingeräumt. Derartige gesetzliche Eisenbahn-Netzzugangsregelungen gibt es weder in Deutschland noch in Frankreich. Inwiefern Deutschland mit dem Bau des dritten und vierten Gleises der Rheintalbahn der Funktion als Zulaufstrecke für den Gotthard- und den Lötschberg-Tunnel gerecht werden kann, ist bisher nicht erkennbar. Dabei bleiben sowohl Fragen zum Betrieb, zur Länge der Güterzüge als auch zu den Lärmemissionen offen.

Die Erkundungsphase hat sehr deutlich gezeigt, dass der begonnene Prozess weitergeführt werden muss. In einer zweiten so genannten Testplanungsphase geht es nun darum, vorurteilsfrei die Spielräume für den Güterverkehr auszuloten und die unterschiedlichen möglichen Betriebskonzepte (Personenverkehr, Güterverkehr) auf der Oberrheinstrecke zu untersuchen. Zentrales Ziel ist es, sowohl die Perspektive für die Eisenbahn- als auch für die Raumentwicklung für den Zeithorizont 20 bis 25 Jahre am Oberrhein zu erstellen. Bearbeitungsgrundsatz ist hierbei, dass für jeden Planungszustand zunächst die taktbildende Ebene des Personenfernverkehrs betrachtet wird und schrittweise der regionale Personenverkehr und schließlich der Güterverkehr hinzugefügt werden.

Kern des Verfahrens ist eine spezielle Projektorganisation. Ein fachliches Begleitgremium, welches sich aus europaweit anerkannten Experten mit hoher Fachkompetenz aus Wissenschaft und Praxis der Raum- und Verkehrsplanung zusammensetzt, begleitet diese zweite Phase. Drei Planungsteams – jeweils ausgewiesene Planungsbüros aus der Raum-, Verkehrs- und Eisenbahnplanung – gehen auf unterschiedliche Art und Weise den Fragestellungen nach. Auftraggeber sind die Regionalverbände Hochrhein-Bodensee und Südlicher Oberrhein, die Landkreise Lörrach und Waldshut, die Région Alsace, die Kantone Aargau, Basel-Stadt und Basel-Landschaft sowie die Hochrheinkommission. Die Ergebnisse werden bis Sommer 2004 als Empfehlungen zu Händen der politisch Verantwortlichen vorgelegt.

Abb. 3: Projektorganisation



5 Was bedeutet das für die Raumentwicklung?

Prämisse für die Regionalplanung ist, dass die Schienenstrecken entscheidend die Siedlungsentwicklung beeinflussen und dass daher eine Abstimmung von Verkehrs- und Regionalplanung dringend erforderlich ist. Eine aktive Raumordnungspolitik sollte sich zum Ziel setzen, die Potenziale der Schiene durch eine räumlich abgestimmte Siedlungspolitik zu nutzen, auf der anderen Seite aber auch darauf achten, dass sich die Schiene an der gewünschten Raumstruktur orientiert. Schließlich gelten bei einem Abhängigkeitsverhältnis beide Prämissen: Der Verkehr verursacht Nutzungen im Raum und die Raumentwicklung beeinflusst umgekehrt die Mobilität und das Verkehrsgeschehen.

In den bisherigen Prozessen war die Verkehrsplanung die heimliche Raumplanung. Die Regionalplanung hat aber die Aufgabe, die Siedlungsentwicklung in der Region zu steuern. Maßnahmen wie der Ausbau der Rheintalbahn erfordern die Abstimmung mit allen relevanten Aspekten der Raumplanung – und das grenzüberschreitend. Das bedeutet, dass die Festlegungen für den regionalen Schienenpersonennahverkehr entscheidend sind für die Ausgestaltung der Siedlungsentwicklung. Eine Verdrängung des Regionalverkehrs führt zu weniger Entwicklungsperspektiven für den Raum, was wiederum gravierende Auswirkungen auf die Lebens- und Standortqualität am Oberrhein zur Folge hat.

Mit der Raumstruktur steht und fällt der Verkehr und mit dem Verkehr steht und fällt die Raumstruktur. Die Regionalplanung ist hier als zuständige Planungsinstanz auf der Ebene der Region gefragt.

Hans-Georg Bächtold

Trinationale Agglomeration Basel – Chancen und Risiken[1]

Gliederung

1 Basel – das goldene Tor der Schweiz. Eine Lagebeurteilung

2 Konflikte Regionalverkehr, Siedlungsentwicklung und Lärm

3 Technische Engpässe und Nadelöhr der Politik ausloten

4 Mit Testplanungen Lösungsansätze entwerfen

5 Fazit: Entscheidungsgrundlagen für den notwendigen Dialog

1 Basel – das goldene Tor der Schweiz. Eine Lagebeurteilung

Basel ist das "Goldene Tor" der Schweiz. 40 % aller Ein- und Ausfuhren und über 40 % des gesamten Transits durchqueren die Nordwestschweiz. Zwei von drei Güterwagen, die auf dem SBB-Netz verkehren, benützen entweder die Bözberg- oder die Ergolztalstrecke. Beide Linien führen durch den Kanton Basel-Landschaft. In Zahlen ausgedrückt: die Güterzüge über Bözberg- und Ergolztalstrecke beförderten 1999 rund 38 Mio. Tonnen, knapp doppelt so viel, wie die Bahnen damals durch die Alpentunnels am Gotthard und Lötschberg transportierten (22 Mio. Tonnen). Es ist davon auszugehen, dass der Güterverkehr in Zukunft weiter zunehmen wird. Grund dafür ist die internationale Arbeitsteilung.

Ziel der Schweizerischen Verkehrspolitik ist es auch, den Güterverkehr, und vor allem den Transitverkehr von Grenze zu Grenze, von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Auch die Nachfrage im Personenfernverkehr wird ansteigen. Das Wachstum des Personen- und Güterfernverkehrs ist eingebettet in die europäische Dynamik. Bis 2010 rechnet die EU – auf der Basis von 1998 – mit einem Anstieg des Güterverkehrs um 38 Prozent und mit einem Anstieg des Personenverkehrs um 24 Prozent. Mit ähnlichen, wenn nicht noch höheren Werten ist für die Schweiz zu rechnen.

Mit dem Bau der beiden Basistunnels am Lötschberg (Fertigstellung 2007) und Gotthard (Fertigstellung 2014) werden die Kapazitäten in den Schweizeralpen massiv erhöht (70 Mio. Tonnen). Der Ausbau weiterer alpenquerender Bahnlinien ist aus heutiger Sicht unwahrscheinlich. Welche Problem ergeben sich aus dieser Lagebeurteilung für die Raumentwicklung in der Region Basel?

[1] Gemäß dem „Memorandum of Understanding“, das die Schweiz, Deutschland, Italien und die Niederlande am 9.1.2003 in Lugano unterzeichnet haben, sind die teilnehmenden Länder zur Ausarbeitung von Maßnahmen verpflichtet, die eine bessere Nutzung der Schieneninfrastruktur, vereinfachte Zollverfahren, die gegenseitige Zulassung von Rollmaterial und Lokführern auf einem transnationalen Nord-Süd-Schienengüterverkehrskorridor ermöglichen. Wie aber werden die zukünftige Verkehrs- und Raumentwicklung in der Trinationalen Agglomeration Basel abgestimmt und gestaltet? Beispiele aus dem Kanton Basel-Landschaft.

2 Konflikte Regionalverkehr, Siedlungsentwicklung und Lärm

Die Nachfrage im Regionalverkehr im Raum steigt. Experten gehen von einem Wachstum auf der Strasse von 1 bis 2 % pro Jahr aus. In der Folge wird die Kernstadt Basel auf den Strassen in den Stoßzeiten immer schwerer erreichbar. Um die Attraktivität und Standortgunst der Region zu erhalten und zu verbessern, setzt der Kanton Basel-Landschaft auf den öffentlichen Verkehr und auf eine sternenförmige Siedlungsentwicklung entlang der Gleisanlagen in den Tälern. Im kantonalen Konzept der räumlichen Entwicklung sind entsprechende Zielsetzungen und Maßnahmen formuliert. Dazu gehören der bessere Zugang zur S-Bahn mit attraktiven und neuen Haltepunkten, der Ausbau der S-Bahn-Haltepunkte zu ÖV-Drehscheiben und die Verdichtung des Fahrplans auf einen Viertelstundentakt.

Das Ergolztal – entlang der Bahnlinie Richtung Lötschberg – weist heute 41.000 Einwohner und 23.000 Beschäftigte auf. Als Stadt betrachtet läge sie bezüglich Größe auf Platz 10 der schweizerischen Städte. Sie wäre allerdings die einzige mit einem derart schlechten ÖV-Angebot. Das bestehende Angebot stellt noch keine S-Bahn dar: die Züge der "Blauen Linie" fahren noch nicht im integralen Halbstundentakt durch die "Ergolzstadt", der "Stadtteil Lausen" kann nicht halbstündlich angebunden werden. Angesichts der zunehmenden Nachfrage im Güter- und Personenfernverkehr ist auch diese "Rumpf-S-Bahn" gefährdet. Immer häufiger, auch aus Sicht der Wirtschaft, wird davon gesprochen, dass dem Güterverkehr auf der Schiene gegenüber dem regionalen Personenverkehr Priorität eingeräumt werden soll. Damit ist der Ausbau des Regionalverkehrs auf der Güterverkehrstrecke im Ergolztal in Frage gestellt. Ebenso die Zielsetzung der Siedlungsentwicklung entlang der S-Bahn-Linien. Die Belastung der Wohngebiete durch den Bahnlärm nimmt zu.

3 Technische Engpässe und Nadelöhr der Politik ausloten

Mit einem neuen Juradurchstich sollen die Voraussetzungen für einen umweltgerechten Verkehr gesichert werden – der Wisenbergtunnel muss aus Sicht der Region Basel Kernelement der nächsten Etappe des Bahnausbaus werden. Für dieses Bauwerk ist mit Kosten von rund 2 Mia. Franken zu rechnen. Der Entscheid über diesen Ausbau wird frühestens in zwei bis drei Jahren gefällt. In Diskussion sind auch Bypass-Lösungen – Ideen, wie der Güterverkehr vom Badischen Bahnhof Basel auf der deutschen Seite dem Rhein entlang und dann über den Rhein Richtung Bözberg oder via Waldshut zum Gotthard geführt werden kann.

Erste Ideen gehen zurück bis in die 70er Jahre. Damals waren die Schweizerischen Bundesbahnen SBB so optimistisch, dass sie bereits das Datum der Eröffnung der Neubaustrecke festlegten: 9.9.1999. Dem Projekt liegt die Idee zugrunde, dass zwischen Basel und Olten durchgehend vier Gleise zur Verfügung stehen sollen. Die ursprünglichen Pläne enthielten zwei Tunnels. Der Adlertunnel ist im Dezember 2000 eröffnet worden. Dazu kam der Wisenbergtunnel zwischen Sissach und Olten. Von Liestal bis Sissach sollten zwei neue Spuren dem bestehenden Gleispaar folgen. Der Spatenstich war für 1992 geplant. Doch die SBB hatten bei ihrer Planung nicht mit der betroffenen Bevölkerung gerechnet. Im Rahmen der Baugenehmigung wurden über 1000 Einsprachen eingereicht. Auch die Gemeinden Liestal, Lausen, Itingen und Sissach wehrten sich und verlangten die Verlegung der offenen Strecken in einen Tunnel. 1993 entschieden die SBB, die erste Etappe des Bahnausbaus ohne den Abschnitt Basel-Olten (Ausnahme Adlertunnel) auszuführen.

Wie ist mit dieser Ausgangslage planerisch umzugehen? Mit Blick auf den Richtplan des Kantons Basel-Landschaft, der zur Zeit erarbeitet wird, stellt sich die Frage nach der Siedlungsentwicklung im Ergolztal – wo insbesondere zwischen Liestal und Sissach heute lediglich zwei Spuren zur Verfügung stehen. Für diesen Engpass, der auch im Bahnhof Liestal zu massiven Konflikten führen wird, sind vertretbare Lösungen mit ihren Chancen und Risiken gesucht. Ein Planeintrag genügt in Anbetracht der bisherigen Entwicklung und der fehlenden Akzeptanz der Bevölkerung nicht.

4 Mit Testplanungen Lösungsansätze entwerfen

Planungsstudien im Ergolztal

Der Kanton Basel-Landschaft hat zusammen mit den Schweizerischen Bundesbahnen SBB einer Planergemeinschaft einen Auftrag im Umfang von 180.000 Franken zur Entwicklung und Beurteilung von unterschiedlichen Linienführungen erteilt. Die Vorgehensweise und Kriterien wurden mit den Gemeinden im Planungsperimeter intensiv diskutiert. Als Ergebnis liegt ein Vorschlag für eine Linienführung mit einem langen Wisenbergtunnel mit einem Portal südlich von Liestal vor. Auf die Tieflage der Bahn in Liestal wird verzichtet. Regierung und Parlament des Kantons unterstützen diese Lösung, die auch von allen Gemeinden mitgetragen wird – außer von Liestal, wo große Vorbehalte gegen die à-Niveau-Lage bestehen. Mitte 2003 wurde ein Ingenieurbüro vom Amt für Raumplanung mit einer weiteren Studie beauftragt mit dem Ziel, technische Handlungsspielräume zwischen einer reinen à-Niveau-Linienführung und einer Teilabsenkung im Raum Liestal auszuloten und die jeweiligen technischen, lärmschützerischen und städtebaulichen Konsequenzen zu beurteilen, wobei die à-Niveau-Lage des Bahnhofs Liestal vorgegeben ist.

Abb. 1: Modell der Linienführung der Bahn im dicht besiedelten Ergolztal

Quelle: Amt für Raumplanung Kanton Basel-Landschaft, 2003

Wettbewerb Entwicklung Bahnhofgebiet Liestal

2001 wurde – aufgrund der Engpasssituation – mit einem Wettbewerb für das Bahnhofgebiet Liestal ein Anlass gesucht, um die unterschiedlichen Haltungen im Bezug auf die Gleislage abzuwägen. Die Wettbewerbsteilnehmenden hatten die anspruchsvolle Aufgabe, beide Optionen, Gleislage à Niveau bzw. in Tieflage zu beachten und für einen nicht vor in fünf Jahren zu erwartenden Grundsatzentscheid offen zu halten. Mit der Ideenkonkurrenz wird ein Konzept gesucht, das im Einflussbereich der Gleisanlagen beide Varianten offen hält und das aufzeigt, wo die Grenze liegt, die zu beachten ist, damit diese Optionen offen bleiben.

Auftraggeberin war die Planungsgemeinschaft „Bahnhofgebiet Liestal“, zusammengesetzt aus dem Kanton Basel-Landschaft, der Stadt Liestal, den Schweizerischen Bundesbahnen und der Basellandschaftlichen Kantonalbank. Die Federführung und die Wettbewerbsadministration für den Ideenwettbewerb im selektiven Verfahren mit nachfolgendem Studienauftrag lagen beim kantonalen Amt für Raumplanung. Die Jury stellte abschließend einstimmig fest, dass das Verfahren, an dem alle wesentlichen Interessengruppen beteiligt waren, in seiner Zweistufigkeit zu einem überzeugenden Ergebnis und zu neuen Erkenntnissen geführt hat. Eine besonders wichtige Erkenntnis bestand darin, dass die empfohlene städtebauliche Entwicklung des Bahnhofbereichs auch unabhängig von der Entscheidung über Hoch- oder Tieflage der Bahn realisiert werden kann.

5 Fazit: Entscheidungsgrundlagen für den notwendigen Dialog

Der Gütertransport durch die Schweiz ist ein Problembereich für den dicht besiedelten Raum Schweiz mit verschiedenen „Engpässen“ – insbesondere in den Agglomerationen. Alle Megatrends und Prognosen deuten auf ein weiterhin kräftiges Güterverkehrswachstum hin. Intelligente Lösungen für dieses Problem sind entscheidend für Raumentwicklung und den Wirtschaftsstandort Schweiz. Bahnhöfe und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sind heute Brennpunkte – aber auch Problembereiche – der räumlichen Entwicklung und entscheidende Schnittstellen zur Abstimmung zwischen der Siedlungsentwicklung und dem Verkehr – ein zentrales Anliegen der Raumplanung im Kanton Basel-Landschaft. Mit Ideenkonkurrenzen und Studienaufträgen ist eine breite Palette von Möglichkeiten zur Linienführung und Neugestaltung des Bahnhofgebiets Liestal aufgezeigt worden. Sie bilden den Anlass für den weiterführenden Dialog und die Entscheidungsgrundlagen für die planerischen Aufgaben von Kanton und Gemeinden.

Robert von Rotz

Nord-Süd-Transversale: Zulauf Gotthard
Beispiel Kanton Schwyz

Gliederung

1 Ausgangslage

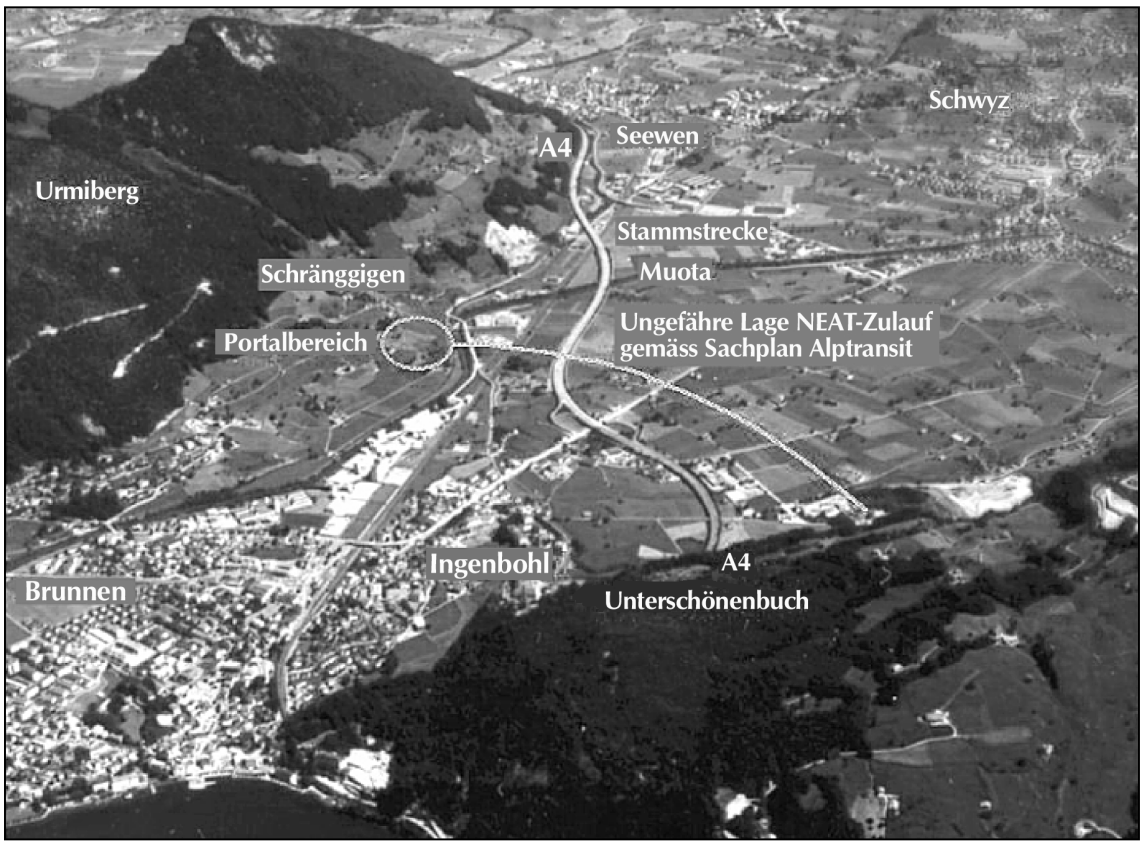
2 Immer neue Anforderungen?

3 Sind Raumverträglichkeitsprüfungen künftiger Betriebszustände ein Muss?

1 Ausgangslage

Die Neuen Eisenbahn-Alpen-Transversalen in der Schweiz (NEAT) sind beschlossen (FinöV) und im Bau (Gotthard und Lötschberg). Zurückgestellt bleiben einstweilen wesentliche Teile der Zulaufstrecken. Über die Etappierung und Linienführung der Zulaufstrecken wird angesichts der Finanzknappheit heftig gestritten.

Abb. 1: Luftbild mit ungefährem Lagekorridor für die NEAT-Führung im Felderboden



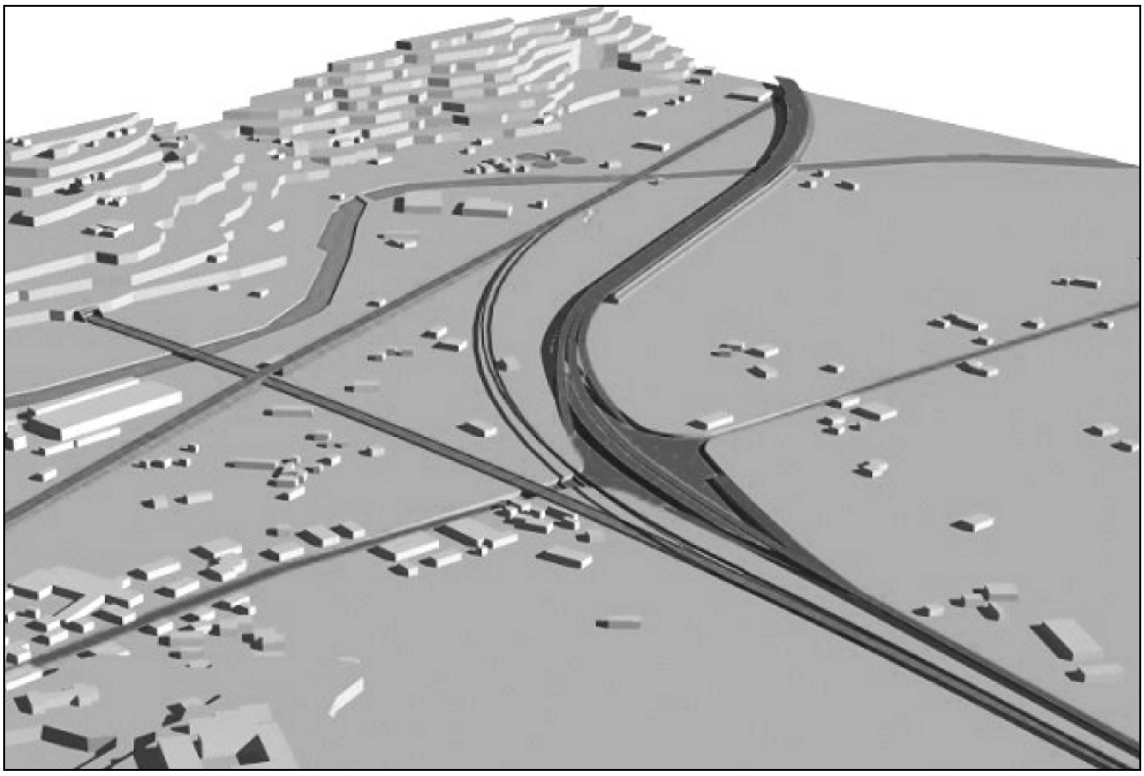
Quelle: ISL 2002

2 Immer neue Anforderungen?

Verschiedene regionalpolitische Gruppierungen verlangen gebieterisch unterirdische Linienführungen (was die Sache baulich und betrieblich verteuert) und wehren sich gleichzeitig gegen einen unbefristeten Aufschub der Realisierung (Finanzierung). Testplanungen zeigen, oberirdische Linienführungen – abgestimmt auf die Siedlungsentwicklung – wären möglich. Da sie billiger sind, wären in finanzieller Hinsicht wesentliche Voraussetzungen für die rasche Realisierung gegeben.

Aber die Zunahme der Beförderung von Gefahrengut veranlasst die Behörden, die Sicherheitsanforderungen für den Transport gefährlicher Güter zu erhöhen. Für die Linienführung erheblich sind u. a. die Forderung, einen 400-m-Korridor entlang stark frequentierter Eisenbahnlinien freizuhalten. Namentlich sollen in diesem Korridor keine publikumsintensiven Einrichtungen vorgesehen werden.

Abb. 2: Modell zu einer Variante der Testplanung Schwyz



Quelle: ISL 2002

3 Sind Raumverträglichkeitsprüfungen künftiger Betriebszustände ein Muss?

Das Beispiel führt zur Frage, ob die Planung neuer Verkehrsachsen nicht zwingend eine Raumverträglichkeitsprüfung künftiger Betriebszustände vorsehen müsste. Anders formuliert: Wir sollten künftige Betriebszustände planen (und rechtlich festlegen) und darauf aufbauend u. a. die dazu erforderliche Infrastruktur finanzieren und in Etappen bauen. Dieses Vorgehen hätte immerhin den Vorteil, uns vor Überraschungen zu bewahren vor sog. unerwarteten betrieblichen Engpässen oder vor gebauten, aber ungenutzten Überkapazitäten.

Benedetto Antonini

Kanton Tessin / Grenzraum Italien

Gliederung

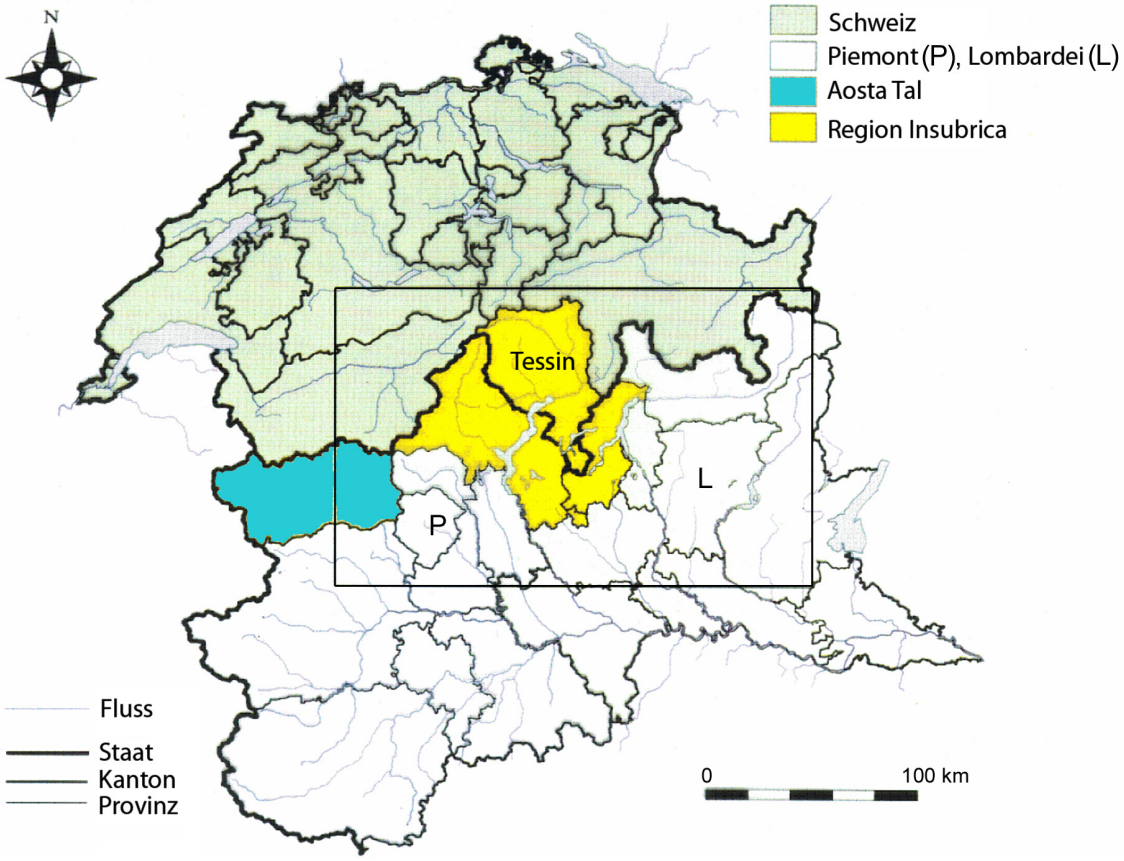
1 Lage und Rahmenbedingungen

2 Raumordnungspolitik

3 Leitbild und Realisierung

These: Seit 1980 hat der Kanton Tessin eine kohärente Raumordnungspolitik formuliert, welche historisch und geographisch bedingt ist und sehr stark von der nachhaltigen Lösung der Mobilitätsprobleme abhängig ist. Die Implementierung dieser Politik muss stufenweise und sehr systematisch verfolgt werden. Der Erfolg ist aber nicht nur vom politischen Geschick der Tessiner, sondern auch von der Bundespolitik und von den internationalen Rahmenbedingungen abhängig.

Abb.1: Die Makro-Region: Schweiz, Lombardei, Piemont und das Aosta-Tal



Quelle: IRE 1995-1996

1 Lage und Rahmenbedingungen

Geographische Lage des Kanton Tessin	**Die historischen Rahmenbedingungen**	
Einige Kenndaten	**Die geographischen und sozioökonomischen Eckdaten**	
Die historische Rolle des Tessins	**Tessin – Transitgebiet** **Die moderne Berufung: Tessin als Interface zwischen dem Norden und dem Süden der Alpen**	

2 Raumordnungspolitik

Die Raumordnungspolitik	**Rahmenbedingungen**	Die Globalisierung und die interregionale Wettbewerbslage Die nationale Raumordnungspolitik · Grundzüge der räumlichen Ordnung · Verkehrspolitik (Alptransit-Strategie)
	Die Politische Planung	Die Grundzüge der mittel- und langfristigen Politik der kantonalen Regierung
	Der Richtplan	Ein Raumordnungskonzept nach Außen (die "Stadt-Region") und nach Innen (Aufwertung der Potenziale)
	Die Implementierung des Richtplans	· Ein Tessiner Projekt für die Gotthard-Achse der AlpTransit · 4 regionale Mobilitätskonzepte · Konzentration der Mittel auf die lagemäßig und funktionell strategischen Gebiete des Kantons
	Erweiterung der Allianzen	Die "Regio Insubrica" · Eine gemeinsame Verkehrspolitik · Ein Netz von akademischen Bildungsstandorten · Bilaterale Abkommen in verschiedenen Gebieten: Kultur, Arbeitskräfte ...

3 Leitbild und Realisierung

Wie weiter?	**Neues politisches Leitbild**	Nachhaltigkeit und Pragmatismus · Konkretisierung des politischen Leitbildes: Schaffung der bestmöglichen Lebensbedingungen für die Wohnbevölkerung und für die Wirtschaft
	Aktualisierung des Richtplanes	Flexibilisierung der Aussagen des Richtplanes
	Anpassungsfähigkeit zu den wechselnden Rahmenbedingungen	Gezielte Aufmerksamkeit auf: · Veränderungen im Globalisierungsprozess · Veränderungen auf EU-Niveau: bilaterale Abkommen sowie Integration oder Verschärfung des Alleinganges · Veränderungen der Infrastrukturpolitik in Italien, in Norditalien, in der Lombardei und im Piemont (Korridor 5) · Sachplan der Verkehrsinfrastruktur (CH) · Sparpolitik des Bundes (CH) · Druck auf die nationale Politik zugunsten des Agglomerationsverkehrs
	Controlling über die Realisierung von AlpTransit	· Die sich im Bau befindenden Strecken · Die Strecken, die bald genehmigt werden sollten · Die unentbehrlichen und doch zurückgestellten Strecken · Die Verlagerungspolitik von der Straße auf die Schiene
	Implementierung der regionalen Verkehrsplanungen	· Städtebauliche Planungen im Einklang mit der Verkehrspolitik und umgekehrt · Sparsame Nutzung des Bodens · Landschafts- und Umweltschutz

Florian Ismaier

Transeuropäische Netze im Alpenraum

Gliederung

1 Transeuropäische Verkehrsnetze (TEN-V) als verkehrspolitisches Instrument der Europäischen Union

2 Der Alpenraum aus verkehrspolitischer Perspektive der Europäischen Union

3 „Prioritäre TEN-Projekte von europäischem Interesse“ im Alpenraum

4 Transnationale Interessensverbünde lokaler und regionaler Gebietskörperschaften entlang von TEN-Projekten im Alpenraum

5 Zur Bedeutung der Schienenverbindung „Magistrale für Europa“ Paris-Budapest im Schienenverkehrssystem des Alpenraums

1 Transeuropäische Verkehrsnetze (TEN-V) als verkehrspolitisches Instrument der Europäischen Union

Im Unionsvertrag verpflichtet sich die Gemeinschaft, einen Beitrag zum Auf- und Ausbau „Transeuropäischer Netze“ (TEN) in den Bereichen Verkehr, Telekommunikation und Energieversorgungsinfrastrukturen zu leisten. Transeuropäische Verkehrsnetze (TEN-V) sollen insbesondere den Gemeinschaftszielen eines reibungslosen Funktionierens des Binnenmarktes sowie der Stärkung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts der Europäischen Union dienen. 1994 beschlossen der Europäische Rat und das Europäische Parlament 14 prioritäre Großprojekte („Essener Liste“). 1996 wurden die Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes verabschiedet. Angesichts der Erweiterung der Europäischen Union und der bisher nur unzureichenden Umsetzung der Projekte der „Essener Liste“ werden die Leitlinien derzeit überarbeitet. In diesem Zusammenhang wurden 30 „prioritäre Projekte von europäischem Interesse“ vorgeschlagen, die bis spätestens 2020 vollständig realisiert werden sollen. Die geschätzten Kosten hierfür belaufen sich auf 220 Mrd. Euro. Darüber hinaus soll im Rahmen der „Europäischen Wachstumsinitiative – Investitionen in Netze und Wissen für Wachstum und Beschäftigung“ ein Sofortmaßnahmenprogramm für besonders dringende Abschnitte (38 Mrd. Euro bis 2010) gestartet werden. Die Verwirklichung der TEN-V scheiterte bisher – neben technischen Schwierigkeiten und Planungsproblemen – vor allem an der Finanzierung. Daher wurden auch neue Finanzierungsvorschläge unterbreitet, etwa die Erhöhung des Investitionsanteils der EU bei grenzüberschreitenden Projektabschnitten auf bis zu 20 %.

2 Der Alpenraum aus verkehrspolitischer Perspektive der Europäischen Union

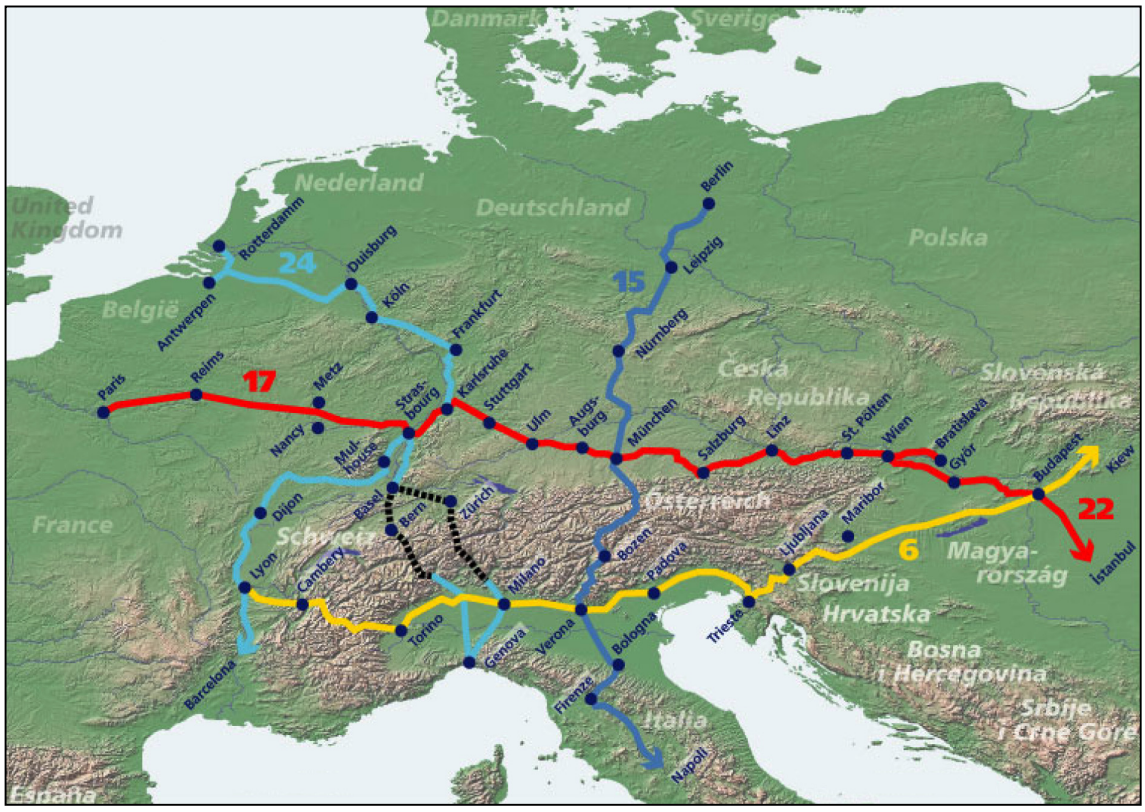
Verkehrspolitisch stellt der Alpenraum für die Europäische Union in mehrfacher Hinsicht eine Besonderheit dar. Die geographische Lage im Zentrum Europas, spezielle topographische Gegebenheiten, die hohe Sensibilität des Ökosystems Alpenraum sowie der Verlauf enorm wichtiger, durch den Alpenraum verlaufender europäischer Verkehrs- und Entwicklungsachsen, die auch durch die Schaffung des Binnenmarktes enor-

me Verkehrszuwächse im Personen- und Güterverkehr verzeichnen, verursachen vielfältige verkehrspolitische Interessensgegensätze im Alpenraum. Für die Europäische Union ebenso wie für die Anliegerstaaten ist Verkehrspolitik im Alpenraum daher auch eine hochsensible politische Materie. Nicht zufällig war der Transitverkehr zentrales Thema bei den Beitrittsverhandlungen Österreichs zur Europäischen Union. Hinzu kommt der besondere Status der Schweiz als Nicht-Mitgliedsstaat im Zentrum der Europäischen Union. Trotz des hohen Problemdrucks verfolgt die Europäische Union keine eigenständige und kohärente Verkehrspolitik für den Alpenraum. Statt dessen ist sie in verschiedenen verkehrspolitischen Handlungsfeldern – darunter dem Aufbau der „Transeuropäischen Verkehrsnetze" – aktiv, die auch den Alpenraum betreffen.

3 „Prioritäre TEN-Projekte von europäischem Interesse" im Alpenraum

Die 30 „prioritären TEN-Projekte von europäischem Interesse" sollen vor 2010 begonnen und bis spätestens 2020 abgeschlossen sein. Für den Alpenraum sind vier „TEN-Projekte von europäischem Interesse" relevant. Alle Projekte sind Schienenprojekte für den Personen- und Güterverkehr.

Abb. 1: Transeuropäische Verkehrsnetze: „Vorhaben von Europäischem Interesse" im Alpenraum



Die Vorhaben 15 und 24 nützen hauptsächlich dem Nord-Süd-Verkehr, die Vorhaben 6 und 17 dienen vorwiegend dem West-Ost-Verkehr. Die bei der Bahnstrecke Berlin – Verona – Neapel / Mailand – Bologna (Vorhaben Nr. 15) bereits eingeleiteten Verbesserungen an einer der Hauptachsen Europas sollen eine wesentliche Beschleunigung des Personen- und Güterverkehrs zwischen Nordeuropa und Italien ermöglichen. Der Bau eines neuen Eisenbahn-Basistunnels unter dem Brenner soll u. a. die Entwicklung des

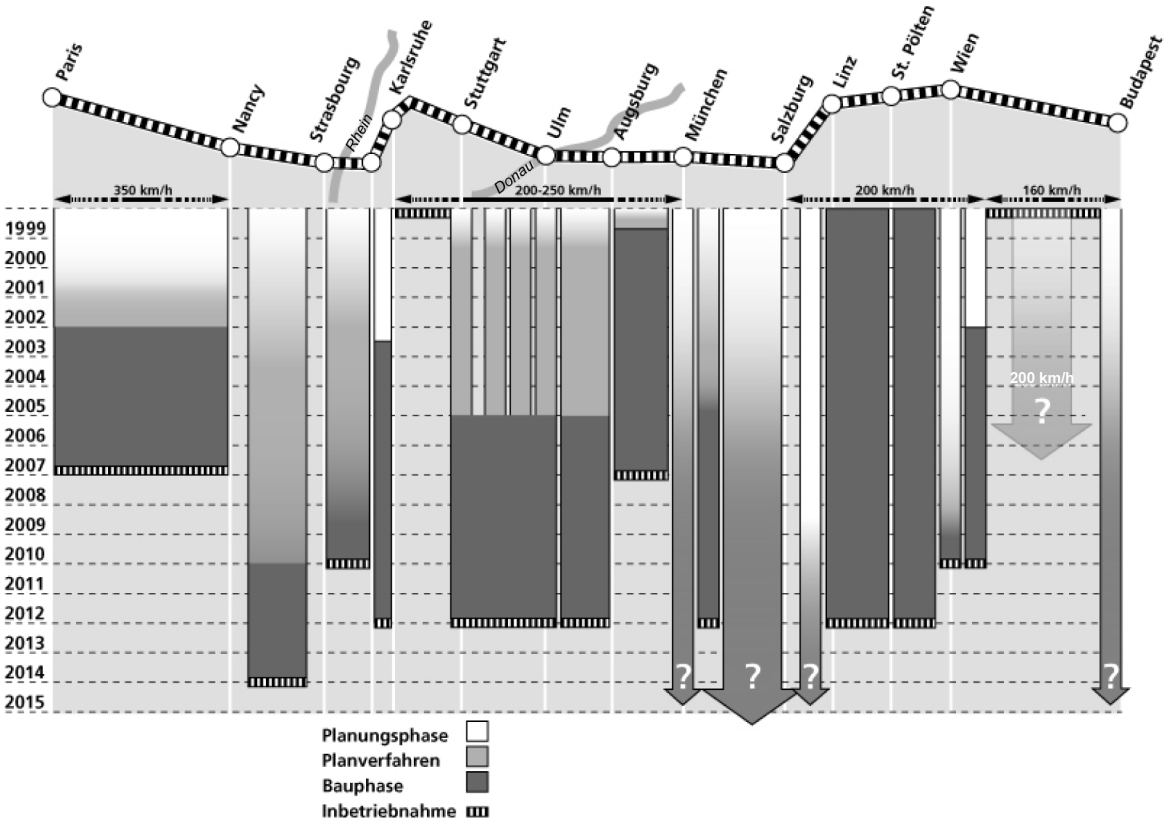
kombinierten Verkehrs im Alpenraum stärken. Die Entwicklung einer Eisenbahnachse Lyon/Genua – Basel – Duisburg – Rotterdam/Antwerpen entlang der "blauen Banane" (Vorhaben Nr. 24) von der Nordsee zum Mittelmeer soll dazu beitragen, in einem der am dichtesten bevölkerten und höchst industrialisierten Gebiete Europas die Verteilung des Verkehrs auf die Verkehrsträger zu verändern. Das Vorhaben wird eine Direktverbindung für den Reiseverkehr zwischen der iberischen Halbinsel und Deutschland schaffen. Mittelfristig soll ein reiner Bahn-Güterverkehrskorridor geschaffen werden. Der Bau der neuen Eisenbahnverbindung Lyon – Triest/Koper – Ljubljana – Budapest (Vorhaben 6) soll die Entwicklung des kombinierten Güterverkehrs in den unter dichtem Straßenverkehr und starker Umweltverschmutzung leidenden Alpentälern fördern. Die östliche Verlängerung verbessert die Verbindungen zu den neuen Mitgliedstaaten und stärkt zugleich ihren Zugang zur Adria. Von einer neuen Hochgeschwindigkeits-Bahnverbindung auf der Strecke Paris – Straßburg – Stuttgart – Wien – Bratislava (Vorhaben Nr. 17), die durch dicht besiedelte Gebiete im Herzen Europas führt, sollen der Westen wie der Osten gleichermaßen profitieren. Verlader und Frachtführer werden auf einer der im Straßenverkehr am stärksten überlasteten Verkehrsachsen Europas die Vorteile der von der Bahn gebotenen Leistungen nutzen können.

Die notwendigen Investitionen zur Realisierung der im Alpenraum liegenden Teilabschnitte belaufen sich nach Schätzungen der EU-Kommission auf ca. 45 Mrd. Euro. Dies entspricht immerhin ca. 20 % des veranschlagten Investitionsvolumens aller prioritären „Vorhaben von Europäischem Interesse“. Das Sofortmaßnahmenprogramm zur Förderung von Investitionen bis 2006 umfasst mehrere Abschnitte von Alpenraum-TEN-Projekten. Die in Aussicht gestellten TEN-Zuschüsse belaufen sich auf ca. 0,23 Mrd. €. Angesichts der notwendigen Investitionen in die 30 TEN-Projekte in Höhe von 225 Mrd. Euro können die von der Europäischen Union in Aussicht gestellten Finanzmittel selbst unter Berücksichtigung der Kohäsionsfonds jedoch allenfalls als Investitionsanreiz und Anschubfinanzierung Wirksamkeit entfalten. Auch nach der Revision der Leitlinien der Transeuropäischen Netze werden weiterhin die Nationalstaaten – und im Alpenraum die Alpenanliegerstaaten – das Gros der Investitionskosten zu tragen haben.

4 Transnationale Interessensverbünde lokaler und regionaler Gebietskörperschaften entlang von TEN-Projekten im Alpenraum

Parallel zu den Aktivitäten der EU, der Nationalstaaten und der Bahninfrastrukturgesellschaften engagieren sich lokale und regionale Gebietskörperschaften in transnationalen Verbünden, um ihren spezifischen Interessen im Zusammenhang mit den Verkehrsachsen Gehör zu verschaffen. So kämpft die „Association TGV Rhin-Rhône Méditerranée“ für eine Hochgeschwindigkeitsverbindung auf der Achse Mittelmeerraum-Lyon-Basel-Frankfurt-Hamburg, das „Gotthard-Komitee“ versteht sich als Interessengemeinschaft zur Förderung eines umweltgerechten Gotthard-Verkehrs zur gesunden Entwicklung der Lebens- und Wirtschaftsräume entlang der Gotthard-Transversale. Die Organisation „Transpadana“ tritt für den Korridor 5 „Lyon-Turin-Mailand-Triest-Ljubljana“ ein und die Initiative „Magistrale für Europa“ engagiert sich im Verbund mit der „Association TGV Est Européen“ für eine durchgehende Hochleistungsverbindung von Paris nach Budapest über Strasbourg, München und Wien. Im komplexen politischen Meinungsbildungs- und Entscheidungsprozess zwischen der Europäischen Union, den Nationalstaaten und den Bahninfrastrukturgesellschaften kann dieses Engagement „von unten“ eine nicht zu unterschätzende Rolle bei der Erzielung von Fortschritten zur Realisierung der Transeuropäischen Netze spielen. In besonderem Maße gilt dies für grenzüberschreitende Abschnitte.

Abb. 2: Realisierungshorizonte und Problembereiche der „Magistrale für Europa“



Quelle: Grafik: Stadt Karlsruhe, Stadtplanungsamt: Kap 1/2004

5 Zur Bedeutung der Schienenverbindung „Magistrale für Europa“ Paris-Budapest im Schienenverkehrssystem des Alpenraums

Die „Magistrale für Europa“ von Paris über Strasbourg, Karlsruhe, Stuttgart, München, Salzburg, Wien nach Budapest ist die zentrale West-Ost-Verbindung nördlich der Alpen, deren Wichtigkeit mit der EU-Erweiterung noch zunehmen wird. Neben der unmittelbaren Bedeutung für West-Ost-Verkehre auf der Schiene in Mitteleuropa fungieren Teilabschnitte der Magistrale auch als Zubringer für alpenraumrelevante Nord-Süd-Verkehre. Gerade vor dem Hintergrund der Störanfälligeit alpenquerender Nord-Süd-Verbindungen sollte die Magistrale auch kapazitiv hinreichend ausgebaut werden, um neben der Trägerfunktion für West-Ost-Verkehre auch die Funktion eines flexiblen Verteilers zwischen den alpenquerenden Nord-Süd-Verbindungen übernehmen zu können.

Klaus-Dieter Josel

Perspektiven der Weiterentwicklung von international bedeutsamen Fernverkehrsstrecken im östlichen Alpenraum

Gliederung

1 Güterverkehr

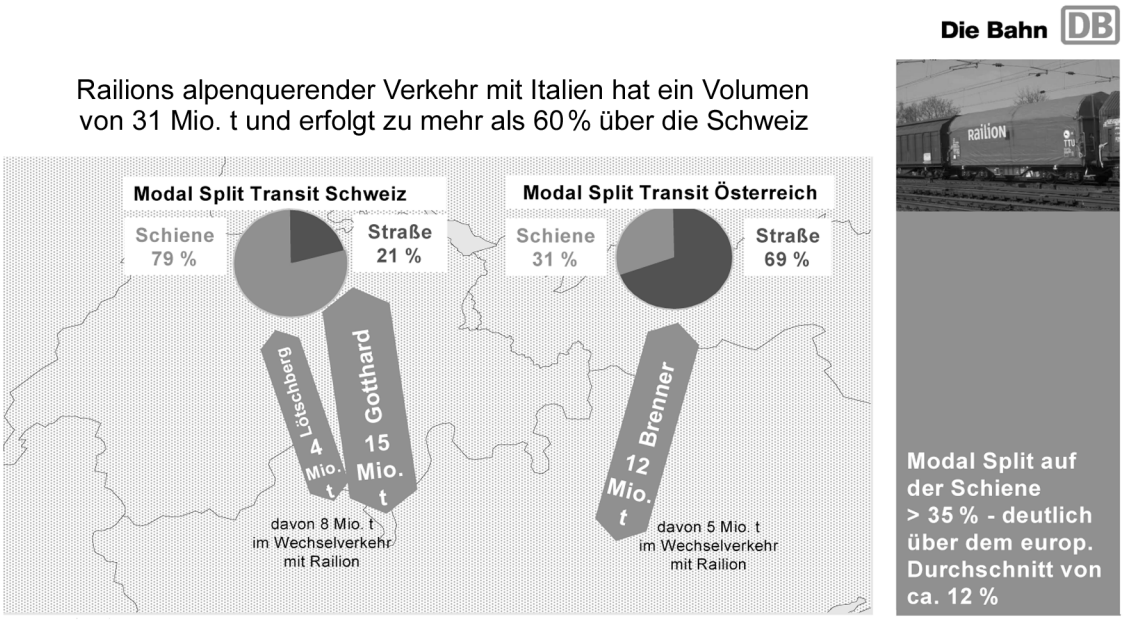
2 Personenverkehr

3 Finanzierungsregelungen

1 Güterverkehr

Laut Bundesverkehrswegeplan wird sich der Schienengüterverkehr bis zum Jahr 2015 verdoppeln. Daran wird die DB AG beteiligt sein, was im Besonderen durch die zentrale Lage in der EU und die sich daraus ergebenden großen Transportentfernungen bestimmt ist. Bereits heute sind 50 % der Railion Verkehre international. Railions alpenquerender Verkehr mit Italien hat ein Volumen von 31 Mio. t, wovon 12 Mio. t über den Brenner abgewickelt werden.

Abb. 1: Die Alpen als Verkehrsengpass im Nord-Süd-Korridor beim Güterverkehr



Das Wachstum im internationalen Verkehr bis 2010 wird mit ca. 30–60 % vorausgesagt. Railion setzt alles daran, möglichst große Anteile des Güterverkehrs für die Schiene wirtschaftlich zu erschließen. Railion verstärkt deshalb das internationale Kooperations- und Beteiligungsmanagement, baut ein grenzüberschreitendes Produktmanagement auf und verbessert das Angebot und die Qualität bei den internationalen Leistungen.

Zum 01.01.2003 wurde die Allianz „Brenner Rail Cargo“ (BRC) als Kooperation zwischen Railion, der italienischen Trenitalia und der österreichischen Rail Cargo Austria mit Sitz in Innsbruck gegründet. Die Pünktlichkeit auf der hochfrequentierten Strecke München – Verona konnte von 45 % im Dezember 2002 auf 76 % im September 2003 gesteigert werden. Die Bereitstellungszeiten für den Kombinierten Verkehr in den jeweiligen Zielbahnhöfen wurden auf über 90 % gesteigert. Die gestiegene Kundenzufriedenheit führte zu einer Ausweitung des Verkehrsvolumens auf der Brenner-Route im 2. Halbjahr 2003 im Kombinierten Verkehr um 13 %.

Seit 01.10.2001 firmiert als „Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH“ ein gemeinsames Unternehmen der Kombiverkehr GmbH & Co KG, Railion Deutschland AG, STR Brenner Schienentransport AG und RTC Rail Traktion Company SpA. Zu den monatlich über 300 Zügen zählen durchgehende Shuttles München – Verona, München – Brescia, Köln – Verona, Hamburg – Verona. Die abgestimmte Ressourcen- und Verkehrsplanung und ein gemeinsames Qualitätsmanagement führen zu einer stabilen Pünktlichkeitsquote (85 %).

Die bestehenden grenzüberschreitenden Hindernisse und Wettbewerbsverzerrungen im alpenquerenden Schienengüterverkehr gegenüber der Straße bedürfen weiterer gemeinsamer Anstrengungen.

Abb. 2: Grenzhindernisse im alpenquerenden Schienengüterverkehr

2 Personenverkehr

Die Züge des Fernverkehrs sind eigenwirtschaftlich zu betreiben und müssen deshalb auf Kundenakzeptanz und Wirtschaftlichkeit ausgerichtet werden – das Angebot ist der Nachfrage bzw. dem Nachfragepotenzial anzupassen.

Für die EC-Linie München-Lindau-Zürich bestehen erhebliche Reisendenpotenziale. Der Quellverkehr aus München und Umgebung ist mit 7 % nach Bregenz/Österreich

und 69 % in die Schweiz gerichtet. Trotz einer für den Schienenpersonenfernverkehr prädestinierten Entfernung von rund 400 km zwischen den Ballungsräumen Zürich und München verkehren täglich 11 Flugpaare.

Unter der Prämisse einer Fertigstellung des Ausbaus der Strecke München-Memmingen-Lindau für Neigetechnik besteht bei den beteiligten Bahnen SBB, ÖBB und DB grundsätzliche Bereitschaft zu einer Angebotsverbesserung; Erweiterung von 4 auf 6 Zugpaare, Abfahrten tagsüber weitgehend im 2-h-Takt, Verkürzung der Reisezeit auf ca. 3 ½ h.

Eine Elektrifizierung der Strecke (München-)Geltendorf-Lindau würde darüber hinaus einen durchgehenden elektrischen Betrieb mit schnellen Triebzügen mit Neigetechnik ermöglichen.

3 Finanzierungsregelungen

Voraussetzung für eine kundengerechte Verkehrsleistung auf der Schiene ist eine leistungsfähige Infrastruktur, die – den jeweiligen Anforderungen entsprechend – erhalten, ertüchtigt und ausgebaut werden muss. Die Finanzierungsmittel werden vom Bund, den Ländern, der Europäischen Union, sonstigen Dritten sowie der DB AG bereitgestellt.

Nach § 8 (1) Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchWAG) finanziert der Bund „Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes ... im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel“, und zwar für Bau, Ausbau und Ersatzinvestitionen. Die Finanzierung soll in der Weise erfolgen, dass die Investitionsmaßnahme im unternehmerischen Interesse der DB AG liegt, sie also wirtschaftlich auskömmlich ist.

Die Bundesregierung hat die Haushaltslinie für Investitionen in die Schieneninfrastruktur festgelegt. Danach stellt der Bund für Investitionen in die Schieneninfrastruktur im Jahr 2004 rund 3,5 Milliarden Euro zur Verfügung, rund 600 Millionen Euro weniger als im Vorjahr. Für die Jahre 2005 bis 2008 geht die Bahn davon aus, dass gegenüber der ursprünglichen Mittelfristplanung jährlich über 800 Millionen Euro weniger für Investitionen zur Verfügung stehen werden.

Damit die Verfügbarkeit der bestehenden Infrastruktur in guter Qualität gesichert werden kann, sind für die Bahn jährlich rund 2,5 Milliarden Euro für Investitionen in das Bestandsnetz unverzichtbar. Im Jahr 2004 verbleibt eine Milliarde Euro für Investitionen in Neu- und Ausbauprojekte. Vor diesem Hintergrund hat die Bahn ihre Investitionsüberlegungen überarbeitet und priorisiert. Bei den von der Bahn vorgeschlagenen Projekten handelt es sich ausschließlich um Maßnahmen, die sich bereits in einem hohen Realisierungsstand befinden und große betriebliche Effekte erzielen. Für die darüber hinaus im Bundesverkehrswegeplan aus dem Jahr 2003 vorgesehenen Neu- und Ausbauprojekte gibt es nach derzeitigem Stand keine finanzielle Hinterlegung. Diese Maßnahmen werden jedoch mit verlagerter Zeitachse weiter verfolgt.

Die Verstetigung der Mittel für das Bestandsnetz und die Bahnanlagen ist umso wichtiger, als die Bahn gerade erst in einer Aufholjagd das bestehende Netz saniert hat und das auch weiter tun muss. Die Projektplanungen der Bahn werden derzeit mit dem Bund abgestimmt. Erst nach Abschluss dieser Beratungen wird endgültige Klarheit über die realisierbaren Schienenprojekte bestehen.

Der Gesetzesentwurf für den neuen Bundesverkehrswegeplan (BVWP 2003) wurde vom Bundeskabinett am 02.07.2003 beschlossen und geht vsl. am 26.05.2004 in die Schlussberatung im Ausschuss Verkehr, Bau- und Wohnungswesen. Anschließend folgt im Juni 2004 die Endabstimmung im Plenum des Deutschen Bundestags.

Die Priorisierung der Vorhaben erfolgt abgestuft nach Vordringlichem (VB) und Weiterem Bedarf (WB). Der Vordringliche Bedarf wird begrenzt durch das im Zeitraum 2001–2015 zu erwartende Finanzvolumen. Zum Weiteren Bedarf zählen Vorhaben, deren wirtschaftliche Vorteilhaftigkeit zwar gegeben ist, deren Investitionsvolumen jedoch den Finanzrahmen bis 2015 übersteigen.

Die Internationalen Projekte erfordern zusätzlich die Abstimmung mit den jeweiligen Nachbarländern. Die im BVWP 2003 genannten Strecken haben eine über den nationalen Rahmen hinausgehende Bedeutung. Das mit dem Neu-/Ausbau verbundene Ziel kann hier nur im Einklang mit Ausbaumaßnahmen im jeweiligen Nachbarland erreicht werden. Zum Ausbau dieser Strecken ist es daher erforderlich, eine Vereinbarung mit dem jeweiligen Nachbarland zu treffen sowie die Wirtschaftlichkeit des Ausbaus nachzuweisen.

Anhang
Abkürzungsverzeichnis

ABS	Ausbaustrecke
AT	AlpTransit
AVG	Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH
BLS	BLS Lötschbergbahn AG (Bern-Lötschberg-Simplon)
BRC	Brenner Rail Cargo
BÜ	Bahnüberführung
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
CBT	Ceneri-Basistunnel
CIR-ELKE	Computer Integrated Railroading – Erhöhung der Leistungsfähigkeit
DB	Deutsche Bahn AG
EC	EuroCity(Zug)
EIL	Europäischer Infrastrukturleitplan
EU	Europäische Union
EVU	Eisenbahn-Verkehrsunternehmen
FinöV	Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs (Schweiz)
GBT	Gotthard-Basistunnel
GZ	Güterzüge
HGV	Hochgeschwindigkeitsverkehr
IC	InterCity(Zug)
ICE	InterCity Express(Zug)
IR	InterRegio(Zug)
ISL	Institut für Städtebau und Landesplanung
ISoCaRP	International Society of City and Regional Planners (Internationale Vereinigung für Stadt- und Regionalplanung)
KV	Kombinierter Verkehr
LKW	Lastkraftwagen
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
MUT	Mensch und Umwelt schonende DB-Trasse Nördliches Markgräflerland e.V.
NBS	Neubaustrecke
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
ÖBB	Österreichische Bundesbahn

ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PfV	Planfeststellungsverfahren
POS	Paris-Ostfrankreich-Süddeutschland (TGV-Strecke)
ROV	Raumordnungsverfahren
RTC	Rail Traktion Company
RZ	Reisezüge
SBB	Schweizerische Bundesbahn
SNCF	Societé Nationale des Chemins de Fer Français (Französische Eisenbahnen)
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
StA	Streckenabschnitt
STR	Brenner Schienentransport AG
TGV	Train à Grande Vitesse (Hochgeschwindigkeitszug)
TEN	Transeuropäische Verkehrsnetze
VB	Vordringlicher Bedarf
WB	Weiterer Bedarf
ZBT	Zimmerberg-Basistunnel

Kurzfassungen / Abstracts

Raum- und Eisenbahnentwicklung in der Alpenregion – Aktuelle Entwicklungen, Aufgaben und Perspektiven

Aspects of spatial planning and rail development in the Alpine region – current progress, challenges and prospects

Bernd Scholl

Raum- und Eisenbahnentwicklung an der Nord-Süd-Transversale für Europa

Die Inbetriebnahme der schweizerischen Alpenbasistunnel am Lötschberg (2007) und am Gotthard (2014) wird die Güter- und Personenverkehrsströme der Nord-Süd-Korridore beeinflussen. Die Flachbahntrassen verbinden Nordsee und Mittelmeer. Es ist anzunehmen, dass diese Nord-Süd-Transversale strukturelle Auswirkungen auf Agglomerationen und Städte ausübt, die in oder an der Transversale liegen. Um das Verkehrssystem leistungsfähig zu gestalten, bedarf es der Nutzung von Synergieeffekten zwischen Straße und Schiene und bei der Regelung des Fern- und Nahverkehrs sowie bei den Zulaufstrecken im Grenzraum. Planungen dieser Art sind weder ad hoc zu realisieren, noch sind sie ohne entsprechende Investitionen zu bewerkstelligen. Die Abstimmungen und grundlegenden Entscheidungen sind umgehend zu treffen, um die sonst drohenden Engpässe in den betroffenen Räumen zu vermeiden.

Spatial planning and rail development along the North-South Trans-European rail line

The opening of Switzerland's Alpine base tunnels at Lötschberg (2007) and Gotthard (2014) will have an influence on the freight and passenger traffic flows along the North-South corridors. These flat track routes link the North Sea and the Mediterranean. It is to be expected that the North-South corridor will have a structural impact on the towns, cities and conglomerations which lie on or near the route. In order to ensure an efficient transport system, use must be made of synergy effects – between road and rail, in the regulation of long-distance and local transport and in the feeder routes in the border region. The planning required for this cannot be undertaken on an ad hoc basis, nor can such plans be realised without the necessary investment. Agreements and fundamental decisions must be made without delay, in order to avoid the bottlenecks which otherwise threaten the areas concerned.

Hans-Peter Vetsch

Bau und Betrieb der (NEAT)

Nach dem Bau der Basistunnel am Gotthard und Ceneri steht für die Alpenquerung eine Flachbahn für rund 220 Güterzüge zur Verfügung. Eine Kapazität bis zu 300 alpenquerender Güterzüge kann erst nach Fertigstellung der Zulaufstrecken im Norden resp. Süden und einem Vierspursytem von Arth Goldau bis Lugano (ursprünglicher NEAT-Beschluss) geführt werden. Betriebliche Engpässe ergeben sich im Zusammenhang mit dem steigenden Bedarf nach S-Bahn-Angeboten in den Agglomerationen.

Um Fern-, S-Bahn- und Güterverkehr in der geforderten Qualität und Quantität betreiben zu können, bedarf es entsprechender Ausbauten.

Construction and operation of the New Transalpine Rail Route (Neue Eisenbahn-Alpentransversale – NEAT)

The construction of the base tunnels at Gotthard and Ceneri will provide a transalpine flat track route for around 220 freight trains. A capacity of up to 300 trains will only be possible after the completion of the North and South feeder lines and a four-track system from Arth Goldau to Lugano (the original NEAT plan). Operational bottlenecks emerge in relation to the increasing need for better suburban rail provision in built-up areas.

In order for the required quality and quantity of long-distance, suburban and freight transport to operate, appropriate expansion is required.

Winfried Hanslmeier

Zulaufstrecke der Deutschen Bahn (DB)

Das hohe Verkehrsaufkommen der europäischen Nord-Süd-Achse ist ein ständiges Thema auf internationaler Ebene. Dabei geht es um die strategischen Ansätze und Lösungen sowie die operativen Aktivitäten für Planung und Realisierung von effizienten Verkehrsinfrastrukturen. Hierzu gehören Staatsvereinbarungen zwischen der Schweiz und Deutschland, wie z.B. über den Ausbau der Zulaufstrecken zur NEAT von 1996. Entsprechend diesen Vereinbarungen müssen im Oberrheingebiet neue Kapazitäten in den Infrastrukturen zwischen Karlsruhe und Basel und darüber hinaus geschaffen werden. Zu den verschiedenen Streckenabschnitten gibt es entsprechende Pläne, eingeleitete Verfahren und Baumaßnahmen.

Deutsche Bahn (DB) feeder line

The high volumes of traffic along the European North-South axis is a constantly recurring theme at international level. The issues involved are the strategic approaches and solutions, as well as the operational activities for the planning and realisation of efficient transport infrastructure. This requires national-level agreements between Switzerland and Germany, such as the 1996 agreement on the expansion of the NEAT feeder routes. On the basis of this agreement, additional infrastructure capacity must be created in the Upper Rhine area between Karlsruhe and Basle and beyond. Specific plans, processes and construction projects have been devised for the different sections of the route.

Joachim Joos

Nord-Süd-Transversale durch die Schweiz – Perspektive Güter auf die Schiene

Die Schweizerische Verkehrspolitik hat ein ehrgeiziges Ziel. Fast 50 % der alpenquerenden Straßengüterverkehre sollen auf die Schiene verlagert werden. Bereits heute werden 2/3 der Transportmenge im alpenquerenden Güterverkehr durch die Schweiz auf der Schiene transportiert. Das auf dem Alpenschutzartikel der Schweizerischen Bundesverfassung basierende Verlagerungsgesetz verlangt, bis 2009/10 die Zahl der alpenquerenden Lastwagen auf 650.000 zu begrenzen. Dies bedeutet, dass die Güter-EVU zu den heute über die Alpen beförderten 25 Mio. Nettotonnen zusätzlich ca. 15 Mio. Nettotonnen pro Jahr befördern werden. Als Instrumente zur Erreichung dieses Zieles dienen die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA), eine kilometer- und schadstoffklassenabhängige Straßenmaut für Lkw sowie der Bau der beiden Alpentunnel am Gotthard und am Lötschberg. SBB Cargo stellt sich dieser Herausforderung, indem sie mit ihren

Tochterfirmen in Deutschland und Italien effiziente Transportlösungen aus einer Hand im Nord-Süd-Schienenverkehr anbietet.

The North-South route through Switzerland – prospects for increased rail freight

Swiss transport policy has an ambitious target: to transfer almost 50 % of transalpine road freight transport on to the railways. Today two thirds of transalpine freight traffic through Switzerland is already transported by rail. The road to rail transfer legislation, which is based on an article of the Swiss Federal Constitution on Alpine protection, stipulates that the number of lorries crossing the Alps must be restricted to 650,000 by 2009/10. This means that the rail freight companies will transport an extra 15 million net tonnes per year across the Alps in addition to the 25 million net tonnes currently carried. A number of tools have been developed to achieve the target. There is the distance/weight-related heavy vehicle levy (Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe – LSVA), a road toll for heavy vehicles, which is graded according to distance travelled and pollution class. In addition, the construction of the two Alpine tunnels at Gotthard and Lötschberg is also intended to contribute to achieving the target. SBB Cargo has taken up the challenge by working together with its subsidiaries in Germany and Italy to provide efficient transport solutions from one source for North-South rail transport.

Christian Specht

Raumentwicklung im Zulauf: Deutschland – Raum Mannheim – Neubaustrecke Rhein-Main-Rhein/Neckar

Auch das mehr als 200 km von Basel entfernte Rhein-Neckar-Dreieck wird durch die Sogwirkung der neuen Alpentransversalen betroffen. Der ICE-Knoten Mannheim als zweitgrößte Fernverkehrsdrehscheibe Deutschlands muss sich auf ein höheres Verkehrsaufkommen einstellen. Gleiches gilt für das mit modernster Umschlagtechnik ausgestattete dezentrale Güterverkehrszentrum Rhein-Neckar. Schon heute ist sowohl unter Fachleuten als auch auf landes- und bundespolitischer Ebene völlig unstrittig, dass es dazu einer deutlichen Steigerung der Transportgeschwindigkeit und der Schienenverkehrskapazität in diesem Verkehrstrichter bedarf. Als das Rückgrat dieser notwendigen Anpassungen wurde die Neubaustrecke Rhein-Main/Rhein-Neckar als Teil der Nord-Süd-Transversale für Europa mit ausschließlicher Führung über den ICE-Knoten Mannheim in den „vordringlichen Bedarf“ des Bundesverkehrswegeplanes aufgenommen. Eine von der Deutschen Bahn anvisierte Trassierung mit einer Umfahrung des siebtgrößten deutschen Wirtschaftsraumes macht nach Auffassung der Verkehrsexperten sowohl gesamtwirtschaftlich als auch aus verkehrlicher Sicht keinen Sinn. Die Lösung des Problems liegt in einem raumverträglichen Ausbau des vorhandenen Netzes in der Region und der Ertüchtigung bestehender kapazitätserhöhender Maßnahmen. Die Region Rhein-Neckar will deshalb zusammen mit der Bahn mit neuen raumordnerischen Instrumenten eine Lösung erarbeiten, die den verkehrlichen Zielen des Infrastrukturbetreibers und den raumordnerischen Zielen des Landes und der Region entsprechen.

Spatial development in the feeder zone: Germany – Mannheim region – new Rhine-Main/Rhine-Neckar line

Although it is 200 km away from Basle, the Rhine-Neckar triangle will also experience the knock-on effects of the new Alpine routes. The intercity rail hub of Mannheim is Germany’s second largest long-distance hub and must be prepared for still higher traffic volumes. The same applies to the state-of-the-art, decentralised Rhine-Neckar freight logistics centre. Even now transport experts and politicians at Land and national

level all believe that transport speeds and rail transport capacity must be significantly increased in this region, which can be said to form a "transport funnel". As the backbone of these improvements, the new Rhine-Main/Rhine-Neckar line was incorporated as an "urgent requirement" into the German National Transport Plan (Bundesverkehrswegeplan). It will form part of the North-South Trans-European rail corridor routed exclusively via the Mannheim intercity hub. A route proposed by the German railway company, Deutsche Bahn, which would bypass the country's seventh largest economic zone, is considered by transport experts to be pointless, both from the economic point of view and from the transport perspective. The solution is rather to be found in an expansion of the region's existing network, provided this is compatible with local environmental, social and land-use factors, and by intensifying existing capacity-building measures. The Rhine-Neckar region is therefore keen to work together with the railway and use new spatial planning tools to develop a solution which meets the transport targets of the infrastructure operator and the spatial planning aims of the Land and the region.

Karl-Heinz Hoffmann-Bohner / Dieter Karlin

Raumentwicklung im Zulauf: Deutschland – Südlicher Oberrhein – Hochrhein

Der Oberrhein ist Träger hoher Transitverkehrsaufkommen, wobei die Hauptlast zzt. auf die Straße entfällt. Mit der NEAT soll ein Teil dieses Transportaufkommens auf die Schiene verlagert werden. Dabei sind verschiedene Aufgaben zu lösen: Entschärfung des Engpasses Basel, in dem die Verkehrsströme von französischer und deutscher Seite aufeinander treffen. Die Bahngesellschaften SBB (Schweiz), SNCF (Frankreich) und DB (Deutschland) sind zur Zusammenarbeit bereit, um Lösungen zur „Flaschenhals-Problematik" zu erarbeiten.. Ein Ausbau trifft auf zahlreiche Konfliktfelder wie Entflechtung von Verkehren, Lärmschutz, Tunnellösungen, Überwerfungsbauwerke, Bürgerklagen u.a.

Raumentwicklung und Verkehrsplanung müssen stärker zusammenarbeiten und die Zusammenhänge zwischen langfristiger Siedlungs- und Eisenbahnentwicklung analysieren und verknüpfen. Hier kann die Regionalplanung ansetzen und eine aktive Rolle spielen, auch über politische Grenzen hinweg.

Spatial development in the feeder zone: Germany – southern Upper Rhine – High Rhine

The Upper Rhine region carries high volumes of transit traffic, the vast majority of which currently goes by road. The New Transalpine Rail Route (Neue Eisenbahn-Alpentransversale – NEAT) should mean that some of this volume is transferred to rail. For this to happen, a number of problems must be solved, including the diffusion of the Basle bottleneck where traffic flows from France and Germany converge. The rail companies, SBB (Switzerland), SNCF (France) and DB (Germany), are prepared to work together to find solutions to the bottleneck issue. Expansion of the rail network brings with it a number of challenges, such as separating different train categories, noise prevention, tunnels and flyovers, etc.

Spatial development and transport planning bodies must work together more closely to analyse the links between long-term development plans for settlements and for the rail network, and seek ways to interlock them. Regional planning bodies can contribute here and play an active role which goes beyond political boundaries.

Hans-Georg Bächtold

Trinationale Agglomeration Basel – Chancen und Risiken

Gemäß dem „Memorandum of Understanding“, das die Schweiz, Deutschland, Italien und die Niederlande am 09.01.2003 in Lugano unterzeichnet haben, sind die teilnehmenden Länder zur Ausarbeitung von Maßnahmen verpflichtet, die eine bessere Nutzung der Schieneninfrastruktur, vereinfachte Zollverfahren, die gegenseitige Zulassung von Rollmaterial und Lokführern auf einem transnationalen Nord-Süd-Schienengüterverkehrskorridor zulassen.

Ziel der Schweizerischen Verkehrspolitik ist es auch, den Güterverkehr, und vor allem den Transitverkehr von Grenze zu Grenze von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Auch die Nachfrage im Personenfernverkehr wird ansteigen. Konflikte im Regionalverkehr, bei der Siedlungsentwicklung und der Lärmentwicklung, wie auch technische Engpässe sind zu lösen. Hierbei spielen die Zeitachse, wie auch neue Lösungen, etwa der Bau einer Bypassverbindung, eine wichtige Rolle. Dazu werden Lösungsansätze entworfen und Entscheidungsgrundlagen für den notwendigen Dialog auf kantonaler und gemeindlicher Ebene erarbeitet.

Basle, the three-country conglomeration – opportunities and risks

According to the “Memorandum of Understanding” signed by Switzerland, Germany, Italy and the Netherlands on 9 January 2003 in Lugano, the participating countries are committed to developing measures for better use of railway infrastructure, simplified customs processes and allowing rolling stock and train drivers from the different countries to be used on a trans-national North-South rail freight transport corridor.

Swiss transport policy also aims to transfer freight traffic, and in particular transit traffic travelling from border to border, from road to rail. Demand is set to rise in long-distance passenger transport as well. Furthermore, there are regional transport policy issues which must be addressed, in relation to settlement development and rising noise levels, as well as technical bottlenecks. The timeframe plays an important role in this, as do new solutions, such as the construction of a bypass link. Potential solutions and the basis for the necessary dialogue are being developed at cantonal and municipal level.

Robert von Rotz

Nord-Süd-Transversale: Zulauf Gotthard – Beispiel Kanton Schwyz

Die Tunnelstrecken der Transversalen (Gotthard und Lötschberg) befinden sich im Bau. Die Zulaufstrecken sind jedoch einstweilen auf unbestimmte Zeit zurückgestellt. Die direkt betroffenen Regionen werden während einiger Jahrzehnte mit erheblichen Unbestimmtheiten zu kämpfen haben. Eine verbindliche Planung der verschiedenen Bau- und Betriebszustände ist für Großprojekte unabdingbar und erfordert eine Raumverträglichkeitsprüfung.

North-South corridor: Gotthard feeder – the example of the canton of Schwyz

The route’s tunnel sections (Gotthard and Lötschberg) are currently under construction. However, the feeder routes have been delayed for an unspecified period. The regions which are directly affected will have to struggle with considerable uncertainties for several decades. Coherent planning of the different construction and

operating conditions is absolutely essential for large-scale projects and requires a regional impact assessment.

Florian Ismaier

Transeuropäische Netze im Alpenraum

Im Unionsvertrag verpflichtet sich die Gemeinschaft, einen Beitrag zum Auf- und Ausbau „Transeuropäischer Netze“ (TEN) in den Bereichen Verkehr, Telekommunikation und Energieversorgungsinfrastrukturen zu leisten. Transeuropäische Verkehrsnetze (TEN-V) sollen insbesondere den Gemeinschaftszielen eines reibungslosen Funktionierens des Binnenmarktes sowie der Stärkung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhaltes der Europäischen Union dienen. 1996 wurden die Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes verabschiedet. Angesichts der Erweiterung der Europäischen Union und der bisher nur unzureichenden Umsetzung der Projekte der „Essener Liste“ werden die Leitlinien derzeit überarbeitet. In diesem Zusammenhang wurden 30 „prioritäre Projekte von europäischem Interesse“ vorgeschlagen, die bis spätestens 2020 vollständig realisiert werden sollen.

Aufgrund der zentralen Lage in Europa, der speziellen topographischen Gegebenheiten, wie auch der politischen Strukturen bedarf der Alpenraum besonderer Aufmerksamkeit. Im Rahmen der transeuropäischen Verkehrsnetze sind zwei Nord-Süd- und zwei Ost-West-Achsen bedeutsam: N-S Nordsee (Rotterdam) – Mittelmeer (Genua), Ostsee (über Berlin) – Adria/Süditalien und W-O Paris – Istanbul (nördlich der Alpen) und Lyon – Budapest (südliche Alpen). Die Alpentransversalen zwischen Basel und Turin/Mailand, sowie München/Verona stellen wichtige Verknüpfungen beider Magistralen dar. Sowohl die Knoten als auch die Achsen sind auf die steigende Nachfrage auszurichten.

Trans-European networks in the Alpine region

In the Treaty on European Union the EU commits itself to contributing to the establishment and development of trans-European networks (TENs) in the areas of transport, telecommunications and energy infrastructure. Trans-European transport networks (TEN-T) in particular are intended to facilitate the EU goals of a smoothly functioning internal market and the strengthening of the economic and social cohesion of the European Union. In 1996 the guidelines for the development of a trans-European transport network were adopted. With the expansion of the European Union and the so far inadequate implementation of the projects on the “Essen List”, the guidelines are currently being revised. As part of this process, thirty “priority projects of European importance” have been proposed and the intention is that they should be fully realised by 2020 at the latest.

Due to its central location in Europe, its particular topographical features and also its political structures, the Alpine region requires special attention. Within the framework of the trans-European transport networks, two North-South and two East-West axes are of particular significance: these are N-S – from the North Sea (Rotterdam) to the Mediterranean (Genoa) and from the Baltic Sea (via Berlin) to the Adriatic/Southern Italy and W-E – from Paris to Istanbul (north of the Alps) and from Lyon to Budapest (southern Alps). The Alpine routes from Basle to Turin/Milan and Munich to Verona are important sections of the two North-South routes. Hubs and axes must both be developed to accommodate increasing demand.

Klaus-Dieter Josel

Perspektiven der Weiterentwicklung von international bedeutsamen Fernverkehrsstrecken im östlichen Alpenraum

Im Januar 2003 wurde mit der Allianz „Brenner Rail Cargo“ (BRC) eine Kooperation zwischen den deutschen, italienischen und österreichischen Gütertransportgesellschaften auf der Schiene geschlossen, um die Transportleistungen zu verbessern und grenzüberschreitende Hindernisse und Wettbewerbsverzerrungen abzubauen. Der Personenverkehr wird eigenwirtschaftlich nach Wirtschaftlichkeitsgesichtspunkten weiterentwickelt. Technische Verbesserungen und Angebotsverbesserungen werden zwischen den Bahngesellschaften angestrebt.

Die Finanzierungsregelungen müssen gemeinsam getroffen werden. Hierfür geben der Bundesverkehrswegeplan (BVWP 2003) und das Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchWAG) den Weg vor. Priorisierung der Vorhaben und Abstimmung mit den jeweiligen Nachbarn müssen erfolgen.

Prospects for the further development of internationally significant long-distance routes in the Eastern Alpine region

In January 2003 the formation of Brenner Rail Cargo (BRC) forged a partnership between the German, Italian and Austrian rail freight transport companies, with the aim of improving transport provision, eliminating cross-border obstacles and enhancing competitiveness. Passenger transport will be further developed as a private initiative in accordance with economic efficiency criteria. The rail companies will also aim to provide technical improvements and enhancement of services.

Financial regulations must be set jointly. The way is paved for this by Germany's National Transport Plan (Bundesverkehrswegeplan – BVWP 2003) and National Rail Expansion Law (Bundesschienenwegeausbaugesetz – BSchWAG). Priorities for the plans must now be set and agreements concluded with the relevant neighbouring countries.