

20
21

Verkehrsinfrastrukturen

am Oberrhein

Die 20 Schlüsselprojekte
der IHKn am Oberrhein

TRINATIONALE
METROPOLREGION
OBERRHEIN



REGION METROPOLITAINE
TRINATIONALE
DU RHIN SUPERIEUR

Einleitung

Die Trinationale Metropolregion Oberrhein (TMO) wurde am 9. Dezember 2010 in Offenburg anlässlich des 35-jährigen Bestehens der deutsch-französisch-schweizerischen Regierungskommission von Frankreich, Deutschland und der Schweiz offiziell gegründet. Sie umfasst die deutsch-französisch-schweizerische Region am Oberrhein mit ihren zwar unterschiedlichen aber nahen Kulturen und Traditionen, die den besonderen Reichtum und Charme dieser Region im Herzen Europas ausmachen.

Die Region liegt zudem zentral im Rhein-Alpen-Korridor – einem der wichtigsten Güterverkehrskorridore Europas und peripher an den Korridoren Nordsee-Mittelmeer sowie Rhein-Donau und Atlantik. Eine gute Erreichbarkeit des Wirtschaftsraumes ist daher auch international von großer Bedeutung.

Die Globalisierung stellt auch diese Region vor große Herausforderungen. Diese können nur durch eine verstärkte Zusammenarbeit und die Umsetzung einer gemeinsamen Strategie erfolgreich angegangen werden, um den Wohlstand für die Region sowie ihre 6,2 Millionen Einwohner und 200.000 Unternehmen langfristig zu sichern.



REGION METROPOLITAINE
TRINATIONALE
DU RHIN SUPERIEUR

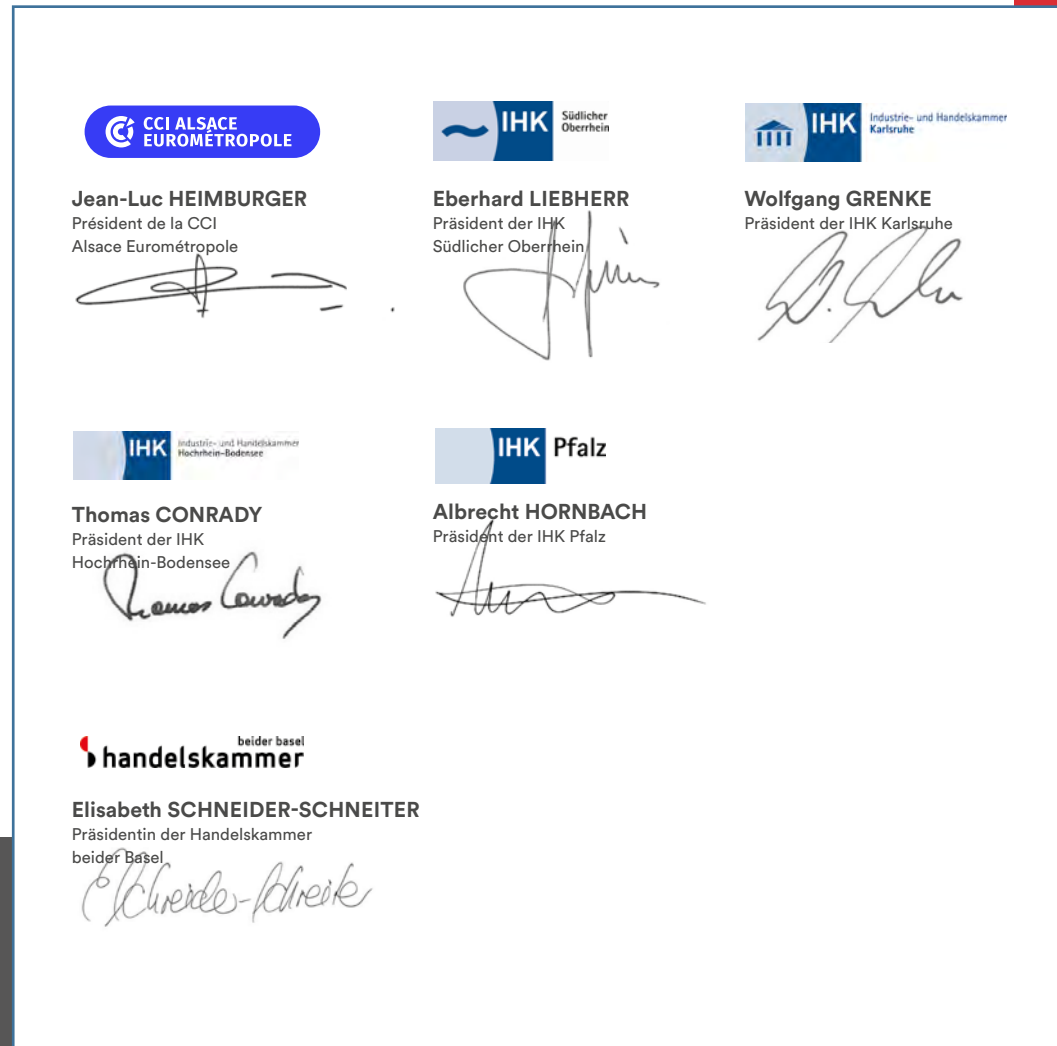


Die Industrie- und Handelskammern (IHKn) der Trinationalen Metropolregion Ober- rhein (TMO) haben für die Entwicklung dieser europäischen Grenzregion zwischen Deutschland, Frankreich und der Schweiz ein Zielbild für die Verkehrsinfrastrukturen erarbeitet.

Dieses besteht im Wesentlichen aus 20 prioritären Projekten von grenzüberschreitender Tragweite, die die IHKn der TMO gemeinsam voranbringen wollen. Dabei verfolgen wir das Ziel, die Qualität des Verkehrssystems in der trinationalen Region zu verbessern und so

- die Vernetzung der Teilregionen der TMO,
- ihre Eingliederung in die europäischen Verkehrsnetze,
- ihre Öffnung gegenüber den Nachbarregionen und der Welt
- sowie die Entwicklung einer auf der Aufwertung der Multimodalität beruhenden nachhaltigen Mobilität voranzutreiben.

Dieses Dokument stellt eine aktualisierte Version 2021 der ersten Version von 2014 dar.



Die IHKn am Oberrhein haben für die vier Verkehrsträger Luft, Schiene, Wasser und Straße die spezifischen Hauptanforderungen sowie die wichtigsten zu ergreifenden Maßnahmen bestimmt:

Luftverkehr



Anforderung: Eine Region, die sich weiter entwickeln will, benötigt eine leistungsstarke Anbindung auf dem Luftweg. Dies gilt sowohl für den Personen- als auch für den Frachtverkehr. Grundvoraussetzung hierfür sind moderne Flughäfen sowie attraktive Rahmenbedingungen zur Ansiedlung von Fluglinien und weiteren Unternehmen der Luftfahrtbranche.

Maßnahmen: Die Trinationale Metropolregion Oberrhein (TMO) profitiert von einer qualitativ hochwertigen Flughafeninfrastruktur, die zum Zwecke ihrer verbesserten Einbindung in die wirtschaftlichen und touristischen Entwicklungspläne der Teilregionen der TMO aufgewertet und gestärkt werden soll. Die Luftfahrtbranche ist durch die anhaltende Pandemie stark unter Druck geraten und es ist derzeit unklar, bis wann sie sich wieder auf Vorkrisenniveau stabilisieren kann. Umso wichtiger ist es, sie mit guten Rahmenbedingungen in ihrem Erholungsprozess zu unterstützen.

Schienenverkehr



Anforderung: Für einen qualitativ hochwertigen Schienengüter- und Schienenpersonenverkehr ist die Verbesserung der Leistungsfähigkeit des gesamten Schienennetzes zentral. Aufgrund der Korridorfunktion, welche sich durch die zentrale Lage der TMO ergibt, müssen der Personen- und Güterverkehr auf der Schiene reibungslos nebeneinander funktionieren. Für die grenzüberschreitenden Verflechtungen in den Bereichen Arbeit, Bildung, Kultur und Tourismus bedarf es zudem eines attraktiven Angebots im Öffentlichen Personennahverkehr, das kontinuierlich den Bedürfnissen angepasst werden muss.

Maßnahmen: Das Schienennetz der TMO muss durch die Herstellung der notwendigen Verbindungen zwischen der Rhein- und Rhône-Region sowie durch den Ausbau der grenzüberschreitenden Verbindungen vervollständigt und vor allem besser vernetzt werden.



Hierfür können umfangreiche europäische Mittel (in Höhe von bis zu 40 % der Kosten) mobilisiert werden. Ebenfalls gilt es, die europäischen Schienenkorridore „Rhein-Alpen“, „Nordsee-Mittelmeer“, „Rhein-Donau“ und „Atlantik“ zu fördern. Sie bilden das Rückgrat der Schieneninfrastruktur der TMO und verbinden diese mit den wichtigsten europäischen Wirtschaftszentren. Wichtig ist auch die Bereitstellung leistungsfähiger alternativer Bahnstrecken, um die Kontinuität des Bahnbetriebs bei Verkehrsstörungen am Oberrhein zu gewährleisten, zum Beispiel durch den Ausbau der Verbindung Stuttgart-Singen-Zürich (Gäubahn). Aus Sicht der Fahrgäste ist es wichtig, die grenzüberschreitenden S-Bahn-/RER-Netze auszubauen und zu optimieren, insbesondere diejenigen nach Karlsruhe und Basel (Tirreno). Eine Systemharmonisierung sollte es darüber hinaus ermöglichen, den Austausch im Hinblick auf die Ausrüstung, die Signalsysteme oder rechtlichen Vorgaben zu vereinfachen.

Binnenschifffahrt



Anforderung: Die Binnenwasserstraßen tragen, wie das Schienennetz, zur Vernetzung der europäischen Regionen bei. Die Nord-Süd-Achse entlang des Rheins von Rotterdam bis zur trinationalen Region um Basel weist darüber hinaus große Kapazitätsreserven auf, die besser genutzt werden sollten.

Maßnahmen: Die Binnenhäfen des Oberrheingebiets stellen einen privilegierten Zugang zu dieser Rhein-Wasserstraße dar, deren Schiffbarkeit angesichts immer häufigerer und bedeutenderer Hoch- und Niedrigwasserepisoden für die gesamte oberrheinische Wirtschaft unbedingt erhalten werden muss. Sie sind strategische Drehscheiben für den Handel. Häfen und wassernahe Flächen müssen planerisch gesichert werden, um den Verlust von Logistikflächen im Interesse der Wirtschaft, aber auch der Umwelt, zu verhindern. Das Potenzial der Binnenhäfen könnte insbesondere im Hinblick auf den Containerumschlag in der Grenzregion besser ausgeschöpft werden. Ein besonderes Augenmerk ist auf die Anbindung der Binnenhäfen an das Schienen- und Straßennetz zu richten, insbesondere in Bezug auf ihre Zugänglichkeit für Schwertransporte. Um die Attraktivität der Wasserwege für die Verlagerer zu erhöhen, sind außerdem der Ausbau des Infrastrukturnetzes durch die Rhein-Rhône-Verbindung und Fahrrinnenanpassungen zur Abladeverbesserung am Rhein wichtig.

Straßenverkehr



Anforderung: Die Qualität des Straßenverkehrs ist sowohl in Bezug auf den Personen- als auch auf den Güterverkehr in hohem Maße entscheidend für die Leistungsfähigkeit der Unternehmen und für die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft im Allgemeinen. Nach wie vor ist der Verkehrsträger Straße, vor allem auch bei der Feinverteilung von Gütern sowie dem regionalen Personenverkehr, von unübertroffener Bedeutung.

Maßnahmen: Es gilt diesbezüglich vorrangig Engpässe, die den Verkehrsfluss und die Sicherheit beeinträchtigen und damit die Leistungsfähigkeit im Straßenverkehr insgesamt mindern, zu beseitigen. Der Verkehrsträger soll frei von Ideologie weiterhin gefördert und gemäß den Bedürfnissen der Wirtschaft, der Gesellschaft und der Umwelt weiterentwickelt werden.



20 Infrastrukturprojekte sollen in besonderem Maße diesen verschiedenen Anforderungen Rechnung tragen. Es handelt sich nachstehend von Nord nach Süd und ohne Berücksichtigung einer Reihenfolge um folgende Vorhaben:

IM BEREICH **SCHIENENVERKEHR**

A **Neubau- und Ausbaustrecke Mannheim-Karlsruhe und Neubau- und Ausbaustrecke Karlsruhe-Basel transparent und zügig vorantreiben und über den Bypass für Basel (A1) und den Bau des Wisenbergtunnels (A2) an das Schweizer Netz anbinden.**

Die Rheintalbahn gehört zu den am meisten genutzten deutschen Eisenbahnstrecken im Güter- und Personenverkehr. Als wichtiges Glied des Rhein-Alpen-Korridors ist sie eine Schnittstelle zwischen dem deutschen, französischen und Schweizer Schienennetz. Der Ausbau der Linie ist damit angesichts ihrer grundlegenden Wirkung für die Wirtschaft der TMO und für einen flüssigen europäischen Schienenverkehr dringend notwendig. Die Rheintalbahn ist mit Basel und darüberhinausgehend mit dem Schweizer Netz verbunden, was sowohl den Bau der Umgehung von Basel (Bypass Basel) als auch den Bau eines neuen Jura-Eisenbahntunnels südlich von Basel (3. Juradurchstich) erforderlich macht.

B **Fertigstellung der Hochgeschwindigkeitsstrecke Rhein-Rhône und Ausbau der grenzüberschreitenden Verbindungen Strasbourg-Offenburg, Mulhouse-Müllheim und Mulhouse-Basel**

Der Bau des zweiten, etwa 35 km langen Abschnitts des Ostasts (zwischen Petit-Croix und Mulhouse), ermöglicht eine Fahrzeitverkürzung, eine Erhöhung der Zuverlässigkeit und der Sicherheit des TGV-Verkehrs sowie eine Freigabe der bestehenden Strecken für den Regional- und Güterverkehr. Die Fertigstellung der LGV Rhin-Rhône erfordert mit Blick auf die Verbindung Paris-Mulhouse-Basel-Zürich ebenfalls eine direkte Verbindung des Ostasts mit der LGV Sud-Est. Ein besonderes Augenmerk ist hinsichtlich Kapazität, Taktverkehr, Fahrtgeschwindigkeit und technischer Harmonisierung auf die grenzüberschreitenden TGV-Verbindungen zu legen, jedoch auch auf die grenzüberschreitenden TER-Verbindungen und den Güterverkehr zwischen Strasbourg-Offenburg, Mulhouse-Müllheim-Freiburg und Mulhouse-Basel.

C **Bahnanschluss des EuroAirports**

Das Vorhaben zur Schienenanbindung ermöglicht einen direkten Anschluss an französische (TER und TER 200) sowie Schweizer Regionalzüge (S-Bahn) durch den Bau:

- eines ca. 6 km langen Schienenabschnitts als Umleitung der bestehenden Bahnstrecke Mulhouse-Basel;
- eines Bahnhofs in unmittelbarer Nähe des Passagierterminals.

Dieses Projekt ist Teil der trilateralen S-Bahn Basel (TRIENO). Als solches wird durch das Projekt nicht nur der Flughafen, sondern das Elsass insgesamt besser in das S-Bahn-System integriert. Dadurch wird ein entscheidender Beitrag zur Verlagerung des Straßenverkehrs auf die Schiene geleistet.



Copyright / EuroAirport



IM BEREICH SCHIENENVERKEHR

D Durchmesserlinie „Herzstück Basel“

Das „Herzstück Basel“ mit einem Abzweig zum EuroAirport (Y-Ast) ermöglicht eine leistungsfähige Verbindung der drei Bahnhöfe Basel SBB, Badischer Bahnhof und Sankt Johann. Es ist das Kernelement der trinationalen S-Bahn Basel zwischen Mulhouse, Freiburg i. Br., Zell, Waldshut, Laufenburg, Frick, Olten und Delémont. Zahlreiche Zulaufstrecken, wie etwa die vollständige Elektrifizierung der Hochrhein-Bahn, insbesondere zwischen Erzingen und Basel, ermöglichen eine nachhaltige Weiterentwicklung und Modernisierung der trinationalen S-Bahn Basel.

E Rhein-Rhône Schienengüterverkehr

Der Ausbau der existierenden Schieneninfrastruktur auf Größe GB1 trägt zu einer leistungsfähigen Verbindung der Häfen am Oberrhein mit denen des westlichen Mittelmeers (Marseille, Sète, Barcelona) bei. Ein störungsfreier maritimer Containerverkehr wird so ermöglicht. Der Rheinausschuss des „Rhein-Rhône-Schienengüterverkehrs“ wird durch die Entwicklung einer effizienten Fluss-Schiene-Intermodalplattform auf Höhe des Rheinhafens Mulhouse-Ottmarsheim und des Bahnhofs Bantzenheim sichergestellt.

F Grenzüberschreitende Bahn- verbindungen Strasbourg- Lauterbourg-Wörth-(Karlsruhe) und Strasbourg-Wissembourg-Landau- Neustadt

Der Ausbau dieser beiden grenzüberschreitenden Bahnverbindungen wird es ermöglichen, dass direkte grenzüberschreitende TER-Züge zwischen Strasbourg und den wichtigsten deutschen Ballungszentren im nördlichen Teil der TMO verkehren, wodurch die Leistungsfähigkeit und Attraktivität des Schienenpersonenverkehrs in diesem Gebiet erheblich gesteigert wird.

G Reaktivierung der Bahnstrecke Saarbrücken-Haguenau- Rastatt-Karlsruhe

Die Reaktivierung und Instandsetzung dieser Eisenbahnstrecke würde nicht nur zahlreichen Grenzgängern zugutekommen. Sie könnte zudem eine Redundanzstrecke zur Rheintalbahn schaffen und so auch zu deren Entlastung beitragen. Der Abschnitt Haguenau-Roeschwoog-Rastatt wurde bereits von der Europäischen Kommission als fehlende grenzüberschreitende Verbindung mit hohem Potenzial eingestuft.

H Ausbau der Hochrheinbahn (Basel/Singen/Konstanz)

Die Hochrheinbahn führt von Basel über Waldshut, Schaffhausen und Singen (Hohentwiel) nach Konstanz. Der vollständige Ausbau und die Elektrifizierung ist ein wichtiges Projekt zur Entwicklung einer modernen, zukunftsorientierten und leistungsfähigen Verbindung im trinationalen Raum. Die Integration der elektrifizierten Strecke in das bestehende Netz ermöglicht neue attraktive Bahnverbindungen, die heute aufgrund der Streckenkapazitäten und Systemunterschiede (Diesel- und Elektroantrieb) so nicht möglich sind. Aufgrund ihres länderübergreifenden Verlaufs ist die Weiterentwicklung ein essenzieller Bestandteil unserer zukünftigen Entwicklung in der Grenzregion.



IM BEREICH BINNENSCHIFFFAHRT

I

Rhein-Rhône-Wasserstraße

Die Verbindung von Rhône- und Rheingebiet durch eine Binnenwasserstraße europäischen Ausmaßes wird den europäischen Binnenschiffverkehrsverkehr fördern und den Rhein-Rhône-Korridor zum Zentrum des trimodalen Handels machen. Gleichzeitig bietet sie eine nachhaltige Antwort auf den exponentiellen Anstieg des Verkehrs in diesem Korridor.

J

Gateway Basel Nord

Für eine grenzüberschreitende, nachhaltige Verlagerung des Güterverkehrs auf vergleichsweise ökologische Verkehrsträger, müssen entsprechende Infrastrukturen geschaffen werden. Das Basler Projekt „Gateway Basel Nord“ bietet als trimodaler Containerterminal eine Möglichkeit, Güter direkt und effizient vom Schiff auf die Bahn zu verladen. Damit wird die Binnenschifffahrt auf dem Rhein sowie ein Weitertransport ab und bis Basel auf der Schiene gefördert.



IM BEREICH STRAßENVERKEHR

K

Rheintunnel Basel mit Anschluss nach Deutschland und Frankreich

Der Rheintunnel Basel soll den häufig überlasteten Autobahnabschnitt Osttangente (A 2 und A 3) zwischen Hagnau und Wiese entlasten. Der Rheintunnel schafft Redundanz, um Ausweichverkehr infolge von Überlastung auf das städtische Netz zu verhindern. Er bietet eine Direktverbindung nach Frankreich und Deutschland.



L

Zubringer Bachgraben-Nordtangente

Der Zubringer Bachgraben-Nordtangente soll als Hochleistungsstraße das pulsierende Bachgrabenareal in Allschwil an der Grenze zu Frankreich erschließen. Der Linienverlauf der Straße sieht eine Streckenführung über schweizerisches und französisches Staatsgebiet vor. Die Straße ist für den grenzüberschreitenden Verkehr, insbesondere was den Pendelverkehr betrifft, von großer Bedeutung.

M

Zweite Rheinbrücke zwischen Karlsruhe und Wörth mit Anbindung an die B 36

Die Straßenbrücke zwischen Karlsruhe und Wörth ist die derzeit einzige Rheinquerung zwischen der ca. 27 km südlich liegenden B 500 bei Iffezheim und der ca. 22 km nördlich liegenden B 35 bei Germersheim.

Ein Ausfall dieser Brücke würde zu erheblichen Verkehrsbeeinträchtigungen führen und dem rheinüberschreitenden Wirtschaftsverkehr massiv schaden. Der Bau einer zweiten Rheinbrücke – inkl. Rad- und Fußgängerweg – mit Anbindung an die B 36 muss daher zügig weiter vorangetrieben werden.

N

Beidseitig dreispuriger Ausbau der A 5 und Verlängerung durch die „Osttangente Basel“ (N1)

Die Autobahn A 5 ist zwischen Walldorf und Offenburg bereits in beiden Richtungen dreispurig ausgebaut. Prognosen zufolge wird es sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr einen sehr starken Verkehrsanstieg auf dieser Achse geben, was für einen beidseitig dreispurigen Ausbau bis nach Basel spricht, wo die A 5 über die Osttangente in das Schweizer Autobahnnetz mündet. Die Osttangente (N1) ist eine der Haupttransitachsen im Straßengüterverkehr in der trinationalen Region und diesbezüglich von großer Bedeutung für den transeuropäischen Korridor „Rhein-Alpen“. Dieser städtische Autobahnabschnitt, der zu den beiden meistbelasteten der Schweiz gehört, muss dringend in beiden Fahrtrichtungen um eine Spur erweitert werden.



IM BEREICH STRAßENVERKEHR



Neue Rheinquerung zwischen Basel und Huningue

Die Integration der trinationalen Agglomeration Basel und die damit verbundene Entwicklung des öffentlichen Verkehrs, insbesondere über die Grenze hinweg, erfordert den Bau einer neuen Rheinbrücke zwischen Huningue und Basel, die möglicherweise dem öffentlichen Verkehr (Straßenbahn, Bus) gewidmet ist.



Ausbau der Autobahn A 35 im Elsass und ihre Verbindung mit dem deutschen und Schweizer Autobahnnetz

Die A 35 ist die Hauptachse des elsässischen Straßennetzes und daher ist es unabdingbar, die Lücken und Unterbrechungen zwischen der A 35 und den Schweizer und deutschen Netzen zu schließen, und zwar durch:



P1 den leistungsfähigen und verkehrssicheren Ausbau der Verkehrsverbindung zwischen Lauterbourg und Kandel/Wörth (12 km)»



P2 den Ausbau der RN 83 nach Autobahnnormen zwischen Colmar und Sélestat (12 km)



P3 den Ausbau des Abschnittes zwischen Bartenheim, dem EuroAirport und der Schweizer Grenze in Basel zur Verbesserung des Verkehrsflusses und zur Anbindung bestehender und zukünftiger Gewerbegebiete

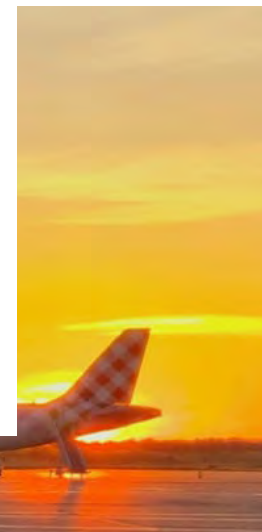


P4 den direkten Anschluss der westlichen Umgehung von Strasbourg zum Flughafen Strasbourg/Entzheim. Die Herausforderung bei der Schaffung dieser Verbindung besteht darin, die Plattform des Flughafens, seinen multimodalen Knotenpunkt und den Skypark, sein Gewerbegebiet, direkt mit der Autobahnumgehung von Strasbourg zu verbinden.



Ausbau der A 98 und ihrer grenzüberschreitenden Verbindungen

Im Rahmen des Ausbaus dieser Verkehrsachse ist es insbesondere nötig, das fehlende Teilstück zwischen Weil am Rhein und Lauchringen zu realisieren, um eine leistungsfähige Anbindung der Räume und eine qualitativ hochwertige Verbindung mit dem grenzüberschreitenden Netz sicherzustellen. Der Bau des fehlenden Abschnittes soll nach gängigen Autobahnstandards ausgeführt werden, um die Wettbewerbsfähigkeit dieser Grenzregion zu gewährleisten.



VERKEHRSTRÄGER- ÜBERGREIFEND

R

Multimodaler Ausbau der Strecke Colmar-Freiburg

Die beiden Zentren Freiburg und Colmar liegen nur 50 km voneinander entfernt, dennoch weist ihre Verbindung sowohl im Straßen- als auch im Schienenverkehr erhebliche Lücken auf. Deshalb würde auf deutscher Seite der Bau einer neuen Straßenachse im Rahmen der Verlängerung der B 31 zwischen Gottenheim und Breisach zu einer spürbaren Verbesserung der Verkehrsbedingungen führen.

Neben der Verbesserung der Anbindung im Straßenverkehr ist zwingend auch die Reaktivierung der Schienenverbindung voranzutreiben. Jüngste Potenzial- und Machbarkeitsstudien unterstreichen, dass eine durchgehende Schienenverbindung zwischen Freiburg und Colmar ein hohes Nachfragepotenzial besitzt und technisch umsetzbar wäre.

S

Leistungsfähigere Anbindung des Baden-Airparks

Der Baden-Airpark ist mit dem Flughafen Karlsruhe/Baden-Baden zu einem wichtigen und unverzichtbaren Standortfaktor für die Region geworden. Diesen Knotenpunkt gilt es weiter zu stärken. Die aktuelle Anbindung hemmt jedoch die Weiterentwicklung des Standortes. Es muss dringend eine leistungsfähigere Anbindung an die übergeordneten Verkehrsträger geschaffen werden, um die positive Entwicklung zu unterstützen.

T

Optimierung der multimodalen Anbindung des grenzüberschreitenden Gewerbeparks EcoRhena

Die Schließung des Kernkraftwerks Fessenheim führt zu einer ehrgeizigen Umgestaltung des Geländes in einen grenzüberschreitenden Gewerbepark namens EcoRhena, dessen multimodaler Personen- und Güterverkehr optimiert werden soll:

- Schiene, durch den Erhalt der bestehenden Strecke (für den Güterverkehr), verbunden mit der Strecke Mulhouse-Müllheim, die auch für den Personenverkehr genutzt werden könnte, und durch die Wiederherstellung des Bahnanschlusses an die zukünftige Verbindung Colmar-Breisach-Freiburg.
- Straße, durch die Realisierung direkter Straßenverbindungen von der Autobahn A 5 auf der badischen Seite sowie von der Autobahn A 35 und der Departementstraße D 83 auf der elsässischen Seite, was auch eine leichtere Zufahrt für die außergewöhnlichen Konvois des EcoRhena-Standorts ermöglichen würde.
- Durch den Ausbau, idealerweise multimodal, der bestehenden Rheinbrücke zwischen Hartheim und Fessenheim auf Höhe des Gewerbegebietes (EcoRhena).



Verkehrsinfrastrukturprojekte der Trinationalen Metropolregion Oberrhein

Die 20 Schlüsselprojekte
der IHKn am Oberrhein (2021)





www.rmtmo.eu