



INTERREG IVB NWE Project

CODE24

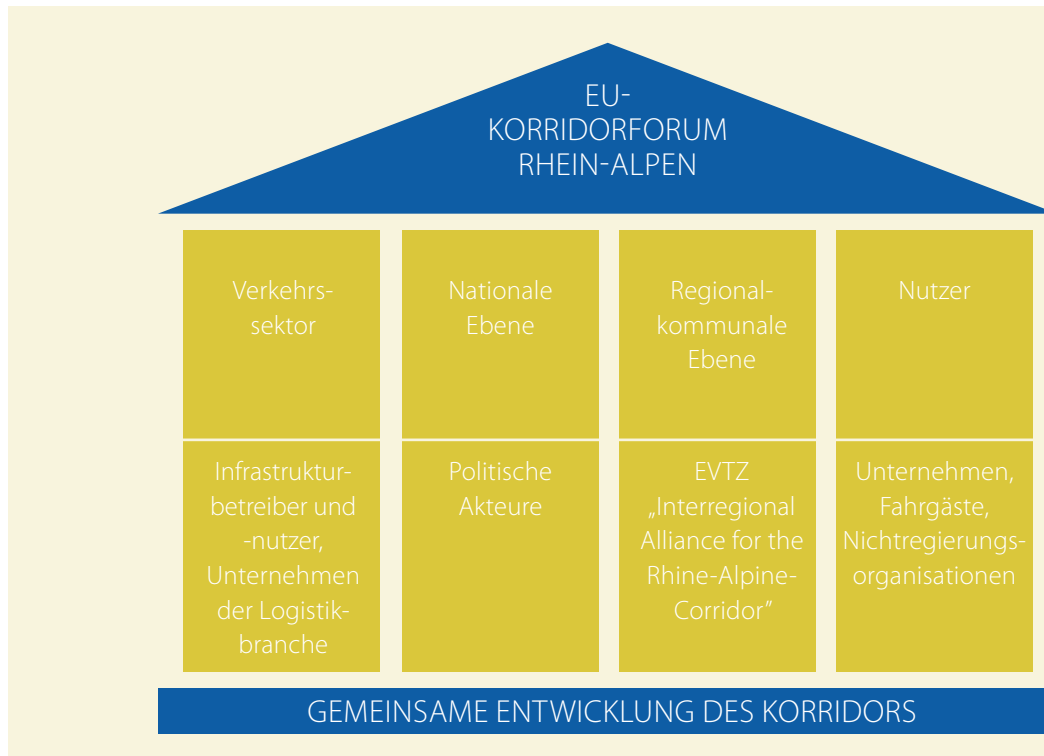
Corridor 24 Development Rotterdam – Genoa

November 2014

EIN KORRIDOR – EINE STRATEGIE

Für eine dauerhafte interregionale Allianz zur integrierten und ausgewogenen Entwicklung des Rhein-Alpen Korridors

1 Einleitung



CODE 24 (Corridor 24 Development Rotterdam – Genoa) ist eine von der kommunalen und regionalen Ebene ausgehende Strategieinitiative im Rahmen des EU-Programms INTERREG IVB Nordwesteuropa (EU-Förderprogramm europäische territoriale Zusammenarbeit). Die Verzahnung von wirtschaftlicher Entwicklung, Raum-, Verkehrs- und Umweltplanung entlang des Verkehrskorridors Rhein-Alpen im transeuropäischen Kernnetz (TEN-V-Kernnetzkorridor) trägt dazu bei, dringliche Kapazitäts-, Nachhaltigkeits- und Lebensqualitätskonflikte entlang dieses Korridors anzugehen. Nach fünf Jahren Projektlaufzeit legen die CODE24-Projektpartner nun eine gemeinsame Strategie für die künftige Entwicklung des für Europa wichtigsten Rhein-Alpen Korridors vor.

Eine ganzheitliche Landschafts-, Siedlungs- und Verkehrsplanung ist zur Erfüllung dieser Aufgabe in diesem dicht besiedelten und stark beanspruchten Raum erforderlich. Die überregionale Akzeptanz gegenüber Infrastrukturprojekten ist nur dann möglich, wenn die Planungen für den Gütertransport keine Nachteile für den Personenverkehr auf Kurz- und Langstrecken mit sich bringen. Die Sicher-

heit und Förderung des regionalen Personenverkehrs als wichtige Grundsäule der räumlichen Entwicklung in allen Regionen muss Vorrang haben.

Planungen müssen von allen Beteiligten gemeinsam durchgeführt werden: den zuständigen Behörden (international/national/regional/kommunal), der Verkehrsbranche und den Nutzern. Für die internationale Durchführung dieser Planungen und die Umsetzung in den Räumen müssen die notwendigen Plattformen geschaffen werden.

Wir wollen die erfolgreiche Zusammenarbeit der CODE24-Partner in einer derzeit sich im Aufbau befindlichen Nachfolgeorganisation mit eigener Rechtsform fortführen. Als geeignete Form der Zusammenarbeit wurde ein Europäischer Verbund für territoriale Zusammenarbeit (EVTZ) gewählt, der für seine Mitglieder mit einer Stimme sprechen kann. Daher ist der EVTZ als wichtigster Interessenvertreter der kommunalen und regionalen Ebene für die an der gemeinsamen Entwicklung des Rhein-Alpen Korridors als Teil des Transeuropäischen Verkehrsnetzes anzusehen.

2 Korridoranalyse

2.1 Die wichtigsten Herausforderungen

Drei zentrale Herausforderungen hat die CODE24-Initiative für die Korridorentwicklung dabei identifiziert:

Förderung internationaler Wettbewerbsfähigkeit

Eine effiziente Nutzung von Kapazitäten und Finanzmitteln auf europäischer Ebene bietet eine solide Grundlage für die Siedlungsschwerpunkte entlang der Verkehrsinfrastruktur. Da Mobilität für das Leben in einer immer stärker globalisierten Wirtschaft von zentraler Bedeutung ist, muss Europa in eine ausreichende und zuverlässige Infrastruktur investieren. Ansonsten wird es nicht möglich sein, im internationalen Wettbewerb zu bestehen. Wenn der Rhein-Alpen Korridor als wichtigste Verkehrsachse Europas seine Stellung behaupten will, muss er sich zudem dem Wettbewerb mit anderen europäischen Korridoren stellen.

Finanzierungsprioritäten setzen

Es stehen keine ausreichenden öffentlichen Mittel zur Verfügung, um alle gewünschten Projekte zu finanzieren. Die Kosten für die vorgesehenen Projekte zur Beseitigung von Engpässen und zur beschleunigten Fertigstellung des Rhein-Alpen Korridors belaufen sich auf bis zu 35 Milliarden Euro. Um die begrenzten Finanzmittel effizient zu verwenden, müssen entlang des Korridors Prioritäten gesetzt werden. Das gilt umso mehr für die Finanzmittelverwendung auf europäischer und nationaler Ebene. Möglichkeiten dauerhafter Finanzierung müssen gefunden werden, um Planungssicherheit für Unternehmen der Regionen zu gewährleisten. Eine koordinierte und ganzheitliche Entwicklung der räumlichen Planung ist erforderlich.

Entwicklungspotenzial nutzen

Eine vorausschauende Flächennutzung und eine effiziente Organisation der Logistik- und Mobilitäts-, Landschafts- und Siedlungsentwicklung muss mit der Verkehrsinfrastruktur und den Verkehrsangeboten abgestimmt werden. Das Schienennetz und die Flächenentwicklungsreserven müssen bewertet werden, um eine multifunktionale Achse zu bilden, die die Lebens- und Arbeitsbedingungen in den dicht besiedelten Metropolregionen und Ballungsräumen zwischen Nordsee und Mittelmeer stärkt.

2.2 Gemeinsame Planung

Die Ergebnisse der regionalen CODE24-Workshops zeigen, dass viele an der Achse gelegene Regionen ähnliche Probleme haben. Es ist außerdem offensichtlich, dass sich Maßnahmen in einer Region auch auf andere Regionen im Korridor auswirken. Daher muss die Suche nach Lösungen gemeinsam erfolgen. Entlang des Korridors treten zwei Problembereiche immer wieder auf: Erstens der Schutz vor Schienenlärm, der vor allem durch den Güterverkehr verursacht wird, und zweitens die Gefahr der Verdrängung des Regionalverkehrs und dessen Beeinträchtigung. Daraus ergeben sich drei Postulate:

Ganzheitliche Planung:

Die Probleme des Korridors wirken sich auf die räumliche Entwicklung der betroffenen Regionen aus. Lösungen müssen gemeinsam mit allen Beteiligten aus allen Regionen gefunden werden. Nur wenn sämtliche Probleme offen diskutiert werden, können dauerhafte Lösungen gefunden werden, um künftige Hindernisse bei Planungsprozessen zu vermeiden.

Relevante Akteure einbeziehen:

Die Zuständigkeiten für Raum- und Infrastrukturentwicklung sind auf verschiedene Institutionen und Verwaltungsebenen verteilt. Der Kreis der betroffenen Akteure in Funktionsräumen hat wenig mit der Gliederung der Verwaltungsorgane gemein. Wo künftig gemeinsame Projekte umgesetzt werden, ist gemeinsame Planung und Projektentwicklung als erster Schritt notwendig. Der CODE24-EVTZ bietet eine Partnerschaft, die hier die wesentlichen Interessen entlang des Korridors vertritt.

Plattformen schaffen:

Um Lösungen für die wichtigsten Koordinationsaufgaben zu finden, müssen die für die jeweiligen Aufgaben relevanten Gruppen zu einem frühen Zeitpunkt einbezogen werden. Dazu müssen die entsprechenden Plattformen eingerichtet werden. Eine im Jahr 2015 verfügbare Plattform bildet der EVTZ, der durch CODE24 ins Leben gerufen werden wird. Die Teilnahme an europäischen Foren ist von zentraler Bedeutung.

Folgende Kriterien werden als Mindestanforderungen für Korridorprojekte angesehen, um die Durchführbarkeit eines Projekts hinsichtlich seiner Akzeptanz in der Bevölkerung und seiner langfristigen Auswirkungen nicht nur für den gesamten Korridor, sondern auch für die betroffene Bevölkerung prüfen zu können:

- Regionale Unterstützung für die Planungsorganisation
- Beteiligung der betroffenen Bevölkerung
- Integrierte regionale Raumentwicklungsstrategie.

Die Infrastrukturplanung ist eine langfristige Aufgabe. Dabei kann es zu Vorlaufzeiten von 20 bis 30 Jahren kommen. Als Bestandteil des TEN-V-Netzes (Transeuropäisches Verkehrsnetz) benötigt der Rhein-Alpen Korridor eine zusätzliche strategische Zeitplanung (bis 2050), um die notwendigen Räume zu sichern. Allerdings birgt dieser Planungshorizont viele Unsicherheiten, da neue Infrastrukturen und Maßnahmen in der klassischen Raumplanung frühere Realisierungshorizonte erforderlich machen.

Demgegenüber sind Raumplanungsstrategien und -pläne für Siedlungsgebiete eher kurzfristiger Natur. Dabei wird normalerweise von einem zeitlichen Rahmen von 10 bis 20 Jahren ausgegangen. Diese unterschiedlichen Zeiträume für die Entwicklung von Siedlungen und Verkehrsinfrastrukturen führen häufig zu Konflikten. Daher ist es für die Planungssicherheit regionaler Unternehmen und privater Partner wichtig, über klare Kooperationsstrategien als Planungsrichtlinien zu verfügen.

3 Strategie und Prioritäten

3.1 Entwicklungsprioritäten festlegen

Die Entwicklung des Rhein-Alpen Korridors benötigt eine europäische Finanzierung, beispielsweise durch das EU-Förderprogramm für den Ausbau der transeuropäischen Netze (Connecting Europe Facility). Sollte die Finanzierung nicht ausreichen, müssen Projekte gemäß den Kriterien, die von den CODE24-Projektbeteiligten und bei den damit verbundenen Veranstaltungen (zum Beispiel runde Tische etc.) vereinbart wurden, priorisiert werden. Finanzierungsprioritäten sollen für Projekte bestimmt werden, die...

...die Vernetzung, Verfahren und Zusammenarbeit zwischen Hauptakteuren optimieren

Die vorhandene Infrastruktur weist noch immer Verbesserungspotenzial auf. Maßnahmen zur Steigerung von Verfügbarkeit und Auslastung müssen Vorrang haben. Auch Projekte, die der Steigerung der Zuverlässigkeit, der Funktionalität und der Integration unterschiedlicher Verkehrsträger, Logistikzentren und Terminals sowie der Raumentwicklung durch operative Maßnahmen dienen, müssen Vorrang erhalten. Das gilt weit über Infrastrukturinvestitionen hinaus und umfasst auch Verbesserungen der Betriebsabläufe sowie die Förderung der Entwicklungsmöglichkeiten von Unternehmen vor Ort.

...die Kapazitäten vergrößern

Im Zusammenhang mit Knotensystemen (die Bedienung wichtiger Halte entlang der Strecke) bieten höhere Geschwindigkeiten nur geringe Vorteile für bestimmte Abschnitte, Routen und Beziehungen. Da die Knotenzeiten für Umsteigebeziehungen schon jetzt weitgehend festgelegt sind, sind nur große Geschwindigkeitsunterschiede vorteilhaft. Kapazitätssteigerungen - auch an Terminals - bieten hingegen rasch Vorteile für alle Verkehrsträger.

...die Räume aufwerten und die Nachhaltigkeit verbessern

Negative Auswirkungen einer bestehenden oder zu entwickelnden Verkehrsinfrastruktur können das Entwicklungspotenzial benachbarter Flächen beeinträchtigen, indem beispielsweise Neuansiedlungen verhindert oder hochwertige Naturräume beeinträchtigt werden.

Eine hohe Lärmbelastung schadet einerseits gesunden Lebens- und Arbeitsbedingungen und der Lebensqualität entlang des Korridors und führt andererseits zu einer geringeren Akzeptanz des Verkehrskorridors. Ferner steht sie künftigen Bemühungen zur Weiterentwicklung des Korridors entgegen. Lärmschutzmaßnahmen und Landschaftsgestaltung spielen bei der gemeinsamen Korridorstrategie daher eine Schlüsselrolle. Der Aufbau einer Elektrofahrzeugflotte kann die Nachhaltigkeit verbessern.

...die Geschwindigkeit steigern

Europa befindet sich bei der Nutzung von Hochgeschwindigkeitszügen deutlich im Hintertreffen. In China bewältigt man eine Strecke, die der Entfernung zwischen Rotterdam und Genua entspricht, in etwa drei Stunden. Derartige Fahrzeiten machen die Schiene zu einem echten Konkurrenten des Luftverkehrs in ganz Europa. Die Bevölkerungsdichte in Europa und die gewünschten Verbindungen zwischen Städten und Sehenswürdigkeiten erfordern allerdings unterschiedliche Strategien. Maßnahmen zur Geschwindigkeitssteigerung können dort getroffen werden, wo andere Schienenverkehre nicht beeinträchtigt werden.

Die wichtigsten Projektergebnisse

Die wichtigsten Ergebnisse des CODE24-Projekts untermauern diese Prioritäten und identifizieren mehrere Hauptprojekte. Diese Projektergebnisse sind in der folgenden Tabelle aufgeführt.

Die Prioritäten spiegeln auch die Kostenwirksamkeit wider, was die Steigerung der Gesamtleistung des Korridors angeht. Sie sind dabei jedoch nicht in einer bestimmten Reihenfolge zu berücksichtigen, da zum Beispiel Räume mit gravierenden Lärmproblemen sofortige Lösungen erfordern. Darüber hinaus sind bereits vorbereitete Investitionen zur Kapazitätssteigerung bevorzugt zu behandeln.

Priorität „Dauerhaftigkeit“

- Korridor-Infosystem CIS
- Werkzeug zur gemeinschaftlichen Beurteilung
- Fallstudien zu potenziellen Logistik-Clustern
- Machbarkeit einer Shuttle-Zugverbindung Norditalien – Süddeutschland
- Studie zur regionalen Erreichbarkeit
- CODE 24 Verkehrsmodell zur Wirtschaftlichkeits-Rechnung
- Online-Transportbörse für die Schiene (ORFE)
- Wanderausstellung

Priorität „Erhöhung der Kapazität“

- Korridor-Infosystem CIS
- Werkzeug zur gemeinschaftlichen Beurteilung
- Testplanung Raum Wesel (Niederrhein)
- Bewertungsmethode für Flächennutzungspotenziale in Hafengebieten
- Entwicklungskonzept Hafen.Stadt.Mannheim 2035+
- Studie zur regionalen Erreichbarkeit
- Vorstudie zur Planung des Logistikknotens Lahr

Priorität „Räume aufwerten“

- Werkzeug zum Management der ökologischen Ausgleichsmaßnahmen
- Planerisches Werkzeug für innovativen Lärmschutz
- Auralisierungs-Werkzeug (Hörbarmachung von Lärmsituationen)

Priorität „Geschwindigkeit steigern“

- Integrierter Taktfahrplan für den Korridor

3.2 Eine gemeinsame Strategie

Kapazität und Zuverlässigkeit (unter anderem Pünktlichkeit) sind wichtiger als Geschwindigkeit. Dies ergibt sich aus der Tatsache, dass die kleineren Siedlungen und Orte entlang des Einzugsgebiets des Rhein-Alpen Korridors vom Hochgeschwindigkeitsverkehr nur bedingt profitieren würden. Investitionen in Strecken mit gemischtem Verkehr schaffen dagegen Vorteile für alle Verkehrsträger. Das spricht für eine Korridorstrategie, die Kapazitätssteigerungen bei der Infrastrukturentwicklung Priorität einräumen.

Die gemeinsame Strategie berücksichtigt auch Maßnahmen zur Koordinierung der Infrastruktur mit den Erfordernissen regionaler Raumstrategien. Wo dies notwendig ist, werden Änderungen oder Alternativen bestehender Infrastrukturen einbezogen, um die Lebensqualität zu erhalten.

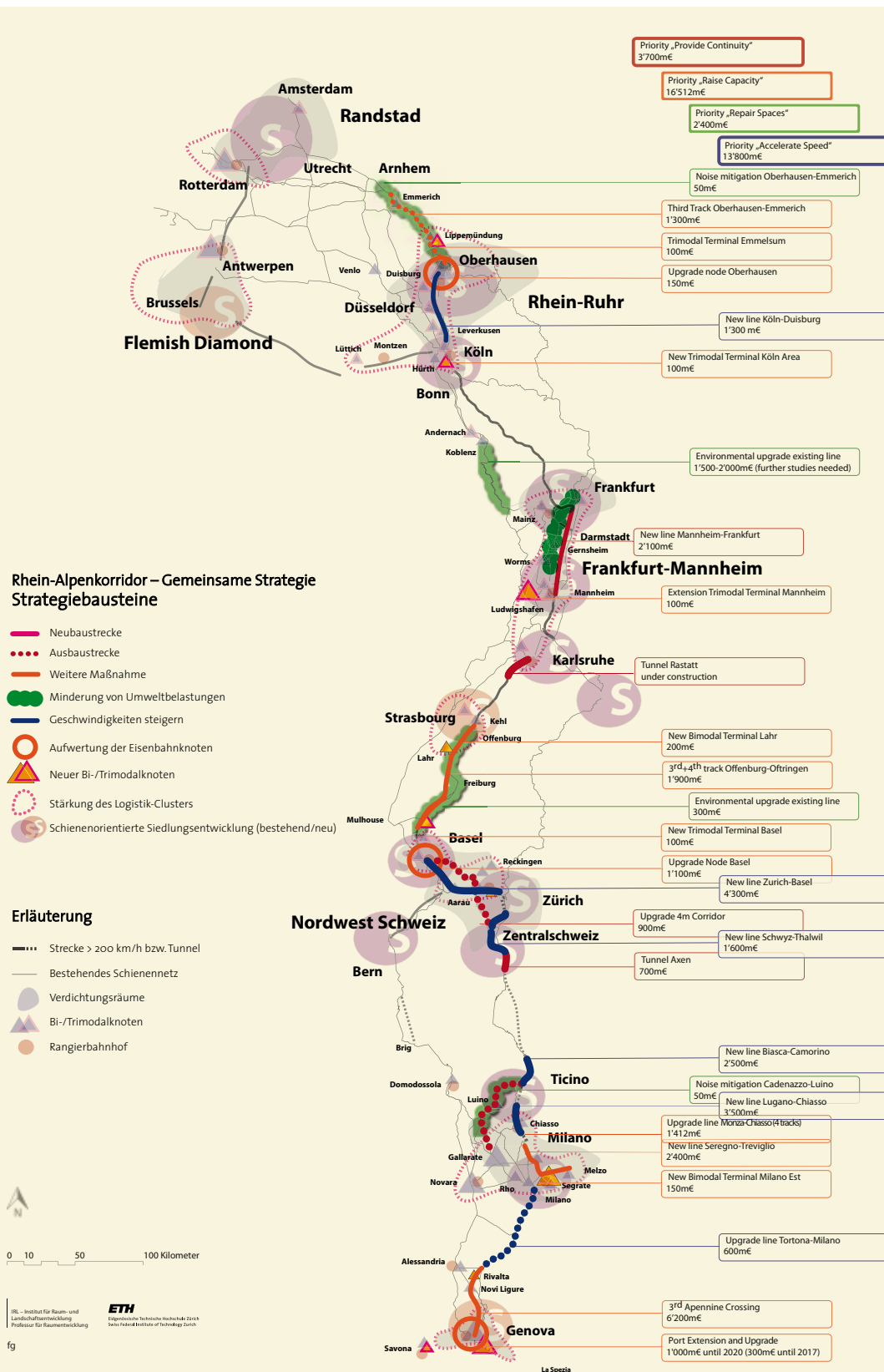
Hochgeschwindigkeitsverkehr wird nicht als einheitliche Strategie entlang des Rhein-Alpen Korridor umgesetzt, sondern eher an Stellen, an denen die Kapazität dies zu-

lässt, ohne das andere Verkehrsmittel in ihrer Entwicklung beeinträchtigt werden.

Die bevorzugte Behandlung des Personentransports wird aufgegeben, damit der Korridor stattdessen eine ausreichende Zahl an Gleisen für alle Zugarten erhalten kann, sowie eine durchgängige Sicherheit (zum Beispiel ERTMS – European Rail Traffic Management System, System für Management und Steuerung des Eisenbahnverkehrs auf den Strecken der Transeuropäischen Netze) und eine internationale Koordinierung ermöglicht werden.

Die Züge des Regionalverkehrs teilen dort Abschnitte mit Güterzügen, wo dies die Kapazität zulässt. Wo Kapazitäten fehlen, werden regionale S-Bahnnetze auf separaten Gleisen geführt.

Die wichtigsten Maßnahmen zur Umsetzung dieser gemeinsamen Strategie werden in der folgenden Abbildung veranschaulicht:



4 Schlussfolgerungen

Die gemeinsame Strategie zur Entwicklung des Rhein-Alpen Korridors, die von den CODE24-Partnern in diesem Papier vorgelegt wird, bietet einen Ausblick auf die künftigen Aufgaben des zu gründenden EVTZ mit dem Namen „Interregionale Allianz für den Rhein-Alpen Korridor“.

Drei zentrale Schlussfolgerungen lassen sich aus den CODE24-Projektergebnissen ziehen:

Erstens ist eine **Fortführung der Zusammenarbeit und der Entwicklung entscheidend**, was sowohl für den Erhalt der vorhandenen Infrastruktur als auch für die dauerhafte, grenzüberschreitende Koordinierung auf institutioneller Ebene gilt. Der EVTZ bietet dafür eine geeignete Plattform.

Zweitens ist eine **ganzheitliche Planung der Raum-, Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung für die Schaffung nachhaltiger und gesunder Lebens- und Arbeitsbedingungen entlang des Korridors entscheidend**. Der EVTZ berücksichtigt dies, indem er kommunale und regionale Perspektiven in einen ganzheitlichen und überörtlichen Entwicklungsansatz einbringt.

Schließlich hat dieses Papier die **Investitionsprioritäten hinsichtlich strategischer Verkehrsinfrastrukturprojekte** herausgestellt. Die Projekte zielen vor allem darauf ab, die Kapazität auf den Strecken und in den Knotenpunkten zu steigern. In einem weiteren Schritt können auch Projekte berücksichtigt werden, die eine Steigerung der Geschwindigkeit entlang des Korridors zum Ziel haben. Neben derartigen Infrastrukturinvestitionen wird die Umsetzung von Maßnahmen der Wirtschaft zur Stärkung einer multimodalen Logistikentwicklung wesentlich zur Gesamtentwicklung des Korridors beitragen. Die gemeinsame Strategie des EVTZ bietet eine geeignete Plattform, um die künftige Priorisierung dieser Projekte weiter zu diskutieren und abzuwägen.

Kurz gesagt: Dieses Positionspapier zeigt den Weg für erste Schritte auf, die vom EVTZ zur weiteren Entwicklung einer gemeinsamen Strategie für den Rhein-Alpen Korridor zu ergreifen sind.

CODE24 Projektpartner:

