

Basel, 3. Mai 2024

Resolution

Entflechtung der Schienenverkehre

Die Union Europäischer Industrie- und Handelskammern für Verkehrsfragen (UECC), vereinigt Mitglieder entlang der wichtigen europäischen Verkehrskorridore Rhein-Alpen, Skandinavien-Mittelmeer sowie Rhein-Donau. Durchschnittlich 250'000 Fahrzeuge pro Tag verkehren allein auf der Strasse über diese drei Korridore. Das sind 50 Prozent der gesamteuropäischen Verkehrsleistung des TEN-T Core Networks.¹

Die herausragende Bedeutung dieser Korridore für die Versorgung und Erreichbarkeit des europäischen Kontinents, stellt die sich darin befindlichen Wirtschaftszentren jedoch vor grosse verkehrliche Herausforderungen – insbesondere im Schienenverkehr, dem hier eine wichtige Rolle zukommt. Einerseits müssen der Güterverkehr, aber auch der Personenfernverkehr, auf der Schiene zuverlässig und effizient an den Zentren vorbeigeführt oder durchgeleitet werden können. Andererseits ist die Binnenmobilität gerade in diesen Wirtschafts-Hotspots überdurchschnittlich. Häufig kann der Regionalverkehr auf der Schiene vor allem aufgrund fehlender Infrastrukturen jedoch nicht vom Schienengüter- und Fernverkehr getrennt geführt werden. In der Folge müssen die knappen Kapazitäten für diesen sogenannten Mischverkehr auf die verschiedenen Verkehrsarten verteilt werden. Dies führt häufig zu geringeren Taktichten und Verspätungen bis hin zu Zugausfällen und verlangt von allen Betroffenen unbefriedigende Kompromisse. Mit der Zunahme des innereuropäischen Handels, den steigenden Mobilitätsbedürfnissen und -anforderungen einer wachsenden Bevölkerung bei gleichzeitigem Bestreben einer Verlagerung von der Strasse auf die Schiene, wird sich «der Kampf um die Trasse» künftig weiter akzentuieren.

Damit die Wirtschaftszentren und (Verkehrs-)Knotenpunkte in diesen Korridoren weiterhin gut erreichbar bleiben und auch ihre Aufgabe für den europäischen Personenfern- und Güterverkehr wahrnehmen können, müssen die Verkehre – wann immer möglich – entflochten werden. Eine zentrale Massnahme hierfür ist die Eigentassierung des Personenfernverkehrs und in den Metropolregionen des

¹ Trans-European Road Network, TEN-T (Roads): 2019 Performance Report, CEDR

regionalen Personenverkehrs auf der Schiene, beispielsweise in Form von weitgehend separierten S-Bahn-Systemen.

Damit die TEN-T Verkehrskorridore Rhein-Alpen, Skandinavien-Mittelmeer, Rhein-Donau sowie Ostsee-Adria und Alpen-Westbalkan ihre Leistungsfähigkeit auch in Zukunft erhalten und ausbauen können, fordern wir namentlich die zügige Realisierung

- der trinationalen S-Bahn Basel mit Herzstück bis 2045, angefangen mit der Schaffung des Tiefbahnhofs Basel SBB sowie des Infrastrukturausbaus im Fricktal im Rahmen des nächsten Schweizer Ausbauschnitts der Bahninfrastruktur («Botschaft 2026»),
- der Achsverschwenkung im Hauptbahnhof Mannheim zur Entflechtung von Nah- und Fernverkehr sowie des durchgehend viergleisigen Ausbaus zwischen Mannheim und Heidelberg zur Kapazitätserweiterung für den Nahverkehr,
- der Neu- und Ausbaustrecke zwischen Mannheim und Karlsruhe,
- der aus dem Deutschlandtakt abzuleitenden, ergänzenden Neubaustrecken zwischen Heigenbrücken und Neuendorf-Nantenbach sowie zwischen Würzburg und Nürnberg nebst der Realisierung des im Bundesverkehrswegeplan 2030 vorgesehenen dreigleisigen Ausbaus der Bestandsstrecke zwischen Siegersdorf und Fürth,
- des Maßnahmenpakets für den Bahnknoten Köln, inklusive der Westspange, der zweiten Südbrücke und des bis zu viergleisigen Ausbaus der linken Rheinstrecke zwischen Köln und Bonn und der rechten Rheinstrecke zwischen Troisdorf und Bonn,
- des viergleisigen Ausbaus der Strecke Karlsruhe – Durmersheim,
- des dritten Gleises der Betuwe-Linie zwischen Emmerich und Oberhausen,
- der Errichtung eines dritten Güterterminals für Kombinierten Verkehr in Wien,
- des viergleisigen Ausbaus der Schnellbahn von Wien ins Umland (Meidling – Mödling) sowie des Ausbaus der Verbindungsbahn in Wien,
- des Brenner Basistunnels sowie seiner Zulaufstrecken,

Ostsee-Adria-Korridor

- der neuen Südstrecke Wien – Villach mit Semmeringtunnel und Koralmbahn,
- des viergleisigen Ausbaus des Abschnittes Graz – Bruck/Mur mit neuer zweigleisiger Hochgeschwindigkeitsstrecke,
- des Semmeringbasistunnels bis 2030 sowie wichtiger Zulaufstrecken in Verbindung mit der Koralmbahn als neuer Südstrecke,
- des drei- beziehungsweise viergleisigen Ausbaus der Strecke Wiener Neustadt – Gloggnitz sowie eines Güterverkehrsbahnhofs im Mürztal,
- der Modernisierung und Wiederaufnahme der Zulaufstrecken zur Koralmbahn aus den Regionen, etwa die Lavanttalbahn,

Alpen-Westbalkan-Korridor (Anknüpfung an Rhein-Donau-Korridor)

- sowie den Bau eines neuen, flachen Bosruckeisenbahntunnels auf der Pyhrnachse zwischen der Steiermark und Oberösterreich bis zum Jahr 2040.

Im Namen der UECC gezeichnet:

Martin Dätwyler
Direktor Handelskammer beider
Basel

Davor Sertic
Präsident UECC

Über die UECC

Die Union Europäischer Industrie- und Handelskammern für Verkehrsfragen (UECC) wurde 1949 in Rotterdam gegründet und beschäftigte sich in erster Linie mit der Wiedereröffnung des Rheins für die Binnenschifffahrt, aber auch mit dem Aufbau neuer wirtschaftlicher Kontakte. In den darauffolgenden Jahrzehnten dehnte die UECC ihren Wirkungskreis auf die Einzugsgebiete der Rhone und der Donau, deren Nebenflüsse und die mit ihnen zusammenhängenden Wasserstrassen aus. Heute setzt sich die UECC aus circa 50 Mitgliedskammern aus sechs Ländern zusammen und konzentriert sich bei ihrem Engagement für die wirtschaftliche Entwicklung auf Fragen der europäischen Verkehrspolitik zu Wasser, Land und Luft sowie auf die mit dem Betrieb dieser Verkehrswege zusammenhängende Themen wie Marktordnung, Verkehrslenkung und Umweltfragen. Dabei baut sie auf das Know-how lokaler und regionaler Handelskammern, ihre Verankerung auf europäischer Ebene und die Zusammenarbeit mit anderen europäischen Verbänden. In diesem Jahr feiert die UECC ihr 75-Jahr-Jubiläum.

www.uecc-chambers.eu