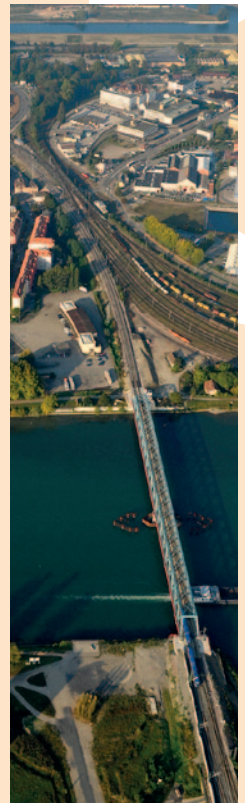
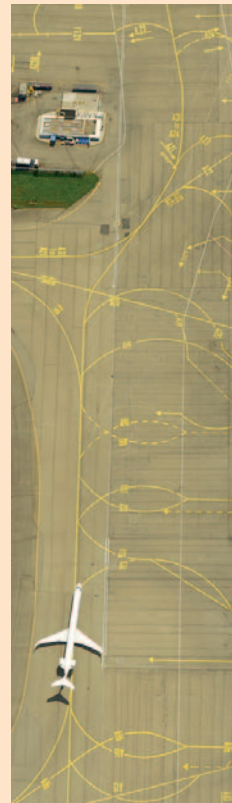


# DIE EUROMETROPOLE STRASSBURG EIN KREUZUNGSPUNKT DER EUROPÄISCHEN KORRIDORE?



**Inhalt**

Vorwort ..... 3

Die Anbindung der europäischen Korridore. .... 4

Ein europäisches Hochgeschwindigkeitsnetz  
verbindet die Metropolen Europas ..... 6

Die Anbindung der Korridore für den Güterverkehr:  
eine Herausforderung für langfristige  
Wettbewerbsfähigkeit in Europa. .... 8

Die Großregion als Drehkreuz der  
transeuropäischen Netze ..... 10

Die für den Anschluss an die europäischen  
Verkehrskorridore fehlenden strategischen  
Bindeglieder am Oberrhein .....12

Zusammenfassung ..... 15

# VORWORT

Die Eurometropole Straßburg liegt in räumlicher Nähe von vier der neun europäischen Verkehrskorridore. Die Europäische Union hat es sich zur Aufgabe gemacht, für diese Korridore die entsprechenden Mittel und ein aufeinander abgestimmtes Vorgehen aller Partner zu organisieren: Staaten, Gebietskörperschaften, Akteure im Straßen-, Luft-, See- und Binnenschiffsverkehr.

Zur Umsetzung dieser Ziele stehen der Europäischen Union diverse Finanzierungsinstrumente zur Verfügung: die Fazilität „Connecting Europe“, der Europäische Fonds für strategische Investitionen (EFSI) und die Europäische Investitionsbank (EIB).

Die europäische Finanzierung kommt in den jeweiligen Ländern jedoch nur Projekten zugute, die von den Staaten vorgeschlagen und ausgewählt wurden, d. h. für die sich die Staaten einsetzen.

Damit Frankreich, insbesondere aber die neue Großregion mit der Eurometropole Straßburg als Hauptstadt ihre hervorragende Lage in direktem Kontakt zu den Korridoren „Nordsee-Mittelmeer“, „Atlantik“, „Rhein-Alpen“ und „Rhein-Main-Donau“ in vollem Umfang nutzen kann, muss die möglichst schnelle Umsetzung einer Reihe von Maßnahmen erfolgen.

Diese ermöglichen eine endgültige Verknüpfung zwischen der Eurometropole und den einzelnen europäischen Korridoren: Fertigstellung des Ostabschnittes der Hochgeschwindigkeitsstrecke Rhein-Rhone, Fertigstellung des Lückenschlusses der Nord-Süd-Autobahn durch das Elsass, Ausbau der Hafeninfrastuktur, Anhebung der Höchstgeschwindigkeit im Abschnitt zwischen der Eisenbahnbrücke über den Rhein und der Strecke Karlsruhe-Basel, Bahnanbindung an den EuroAirport.

Das vorliegende Dokument möchte die Möglichkeiten aufzeigen, die sich Frankreich bieten: In der Eurometropole Straßburg entstehen innerhalb der Korridore der transeuropäischen Netze optimale Verbindungen.



## Catherine Trautmann

Vizepräsidentin der Eurometropole Straßburg,  
Präsidentin des Straßburger Hafens,  
Europäische Koordinatorin des Kernnetzes  
Nordsee-Ostsee



## Robert Herrmann

Präsident der Eurometropole Straßburg  
Präsident der ADEUS

Photo : Jérôme Dorciel/Eurométropole de Strasbourg

# Die Herausforderungen der Anbindung an die europäischen Korridore

## Europäische Verkehrspolitik

Die EU hat in ihrer Strategie „Europa 2020“ wichtige Ziele festgesetzt, die bis zum Ende dieses Jahrzehnts erreicht werden sollen, um die Voraussetzungen für ein intelligentes, nachhaltiges und integratives Wachstum zu schaffen. Die Europäische Kommission erläutert in ihrem Weißbuch von 2011 zur Verkehrspolitik den Ausbau des europäischen Transportsystems als Beitrag des Transportwesens zur Erreichung dieser Ziele. Dieser Ausbau führt zu einer Steigerung der Mobilität an entscheidenden Standorten, einer Reduzierung von Engpässen sowie zu mehr Wachstum und Beschäftigung. Weitere Ziele der im Weißbuch genannten Vorschläge sind die Entwicklung hin zu einem weniger von Erdölimporten abhängigen Europa und die Reduzierung der CO<sup>2</sup>-Emissionen um 60 % bis 2050. Umgesetzt werden soll das durch eine Verkehrsverlagerung von 50 % des Güterkraftverkehrs zugunsten anderer Verkehrsträger wie dem Schienenverkehr oder der Binnenschifffahrt.

Zu diesem Zweck hat die Kommission das Konzept der multimodalen transeuropäischen Netze (TEN) entwickelt, die bis 2030 überall in Europa einsatzbereit sein werden und bis 2050 über ein erstklassiges Netzwerk und hohe Kapazitäten verfügen werden.

## Multimodale Verkehrskorridore als Hauptachse des europäischen Transportwesens

Zum Ausbau dieser Netze wählte die Europäische Kommission ein Kernnetz aus neun großen Korridoren für den gemeinsamen Personen- und Güterverkehr: zwei Korridore verbinden den Norden mit dem Süden, drei den Osten mit dem Westen und vier Korridore verlaufen diagonal. Ziele des Kernnetzes sind die Umgestaltung der Ost-West-Verbindungen, die Überwindung von Engpässen, die Modernisierung der Infrastrukturen und die Vereinfachung grenzüberschreitender Verkehrsflüsse von Personen und Waren innerhalb der EU. Es leistet einen Beitrag zur Verknüpfung der unterschiedlichen Verkehrsarten und zur Umsetzung der Ziele zum Kampf gegen den Klimawandel.

Um die Investitionen in die Hauptverkehrsinfrastrukturen zu beschleunigen, hat die Kommission das hierfür vorgesehene Budget für den Zeitraum 2014-2020 verdreifacht. Die europäische Finanzierung konzentriert sich in erster Linie auf das Kernnetz, das der Europäischen Union den größten Mehrwert bietet.

## Die zentrale Stellung der Eurometropole innerhalb des Transeuropäischen Netzes TEN

Die Eurometropole Straßburg ist europaweit das einzige Gebiet, durch das vier Verkehrskorridore laufen. Hierdurch nimmt die Eurometropole eine Sonderstellung innerhalb des TEN ein.

Der TGV-Bahnhof, die multimodale Hafenplattform und die Autobahnanbindungen sind hervorragende Anschlussmöglichkeiten zu den europäischen Verkehrskorridoren, die einen Großteil Europas mit der Eurometropole verbinden.

## Die vier an die Eurometropole angrenzenden Korridore des Kernnetzes TEN

Der Korridor Rhein-Alpen, der die Seehäfen Rotterdam und Antwerpen mit Genua und dem Mittelmeer verbindet, gehört zu den ausgelastetsten Frachtrouten Europas. Er folgt über große Strecken hinweg dem Rhein als wichtigster europäischer Wasserstraße, bevor er über den Straßen- und Schienenverkehr den Weg nach Italien einschlägt. Der Korridor Nordsee-Mittelmeer verläuft von Irland nach Marseille und passiert dabei die Benelux-Staaten sowie die Achsen Straßburg-Lyon und Metz-Lyon. Der Korridor Atlantik verbindet über Hochgeschwindigkeitsstrecken Lissabon mit Le Havre und Paris mit Straßburg. Der Korridor Rhein-Donau mit dem zentralen Abschnitt des Main-Donau-Kanals verbindet die Regionen Straßburg und Frankfurt über Süddeutschland, Wien, Bratislava und Budapest mit dem Schwarzen Meer.

FOKUS AUF DIE EUROPÄISCHEN VERKEHRSKORRIDORE



- BALTIC - ADRIATIC
- NORTH SEA - BALTIC
- MEDITERRANEAN
- ORIENT / EAST-MED
- SCANDINAVIAN - MEDITERRANEAN
- RHINE - ALPINE
- ATLANTIC
- NORTH SEA - MEDITERRANEAN
- RHINE - DANUBE

Quelle : Innovation and network executive agency

# Ein europäisches Hochgeschwindigkeitsnetz verbindet die Metropolen Europas

## Die strategische Lage der Eurometropole Straßburg für Frankreich und Europa

Die Eurometropole Straßburg wurde als europäische Hauptstadt zum Hauptsitz der Großregion gewählt, die aus den Regionen Elsass, Champagne-Ardenne und Lothringen besteht.

Dank ihrer Lage im Oberrheinthal wird die Eurometropole zum urbanen Knotenpunkt und unterhält besondere Beziehungen zu Deutschland, den Benelux-Staaten, der Schweiz, Italien und Spanien.

Das Metropolzentrum zwischen den Ballungsräumen Straßburg und Mulhouse ist das europäische Tor zur neuen Großregion, die wichtige Verbindungen zwischen den im Norden und Osten angrenzenden Nachbarländern schafft.

## Welche Bindeglieder fehlen, damit die Eurometropole vollständig vernetzt ist?

Die Inbetriebnahme des zweiten Abschnittes der europäischen Hochgeschwindigkeitsstrecke Ost im Jahr 2016 bringt Frankreich und Paris dem Rheintal und Bayern sowie Österreich und den mitteleuropäischen Ländern näher. Sie ermöglicht ebenfalls den Start der TGV-Direktverbindung zwischen Straßburg und Luxemburg sowie zwischen Straßburg und Brüssel über Roissy und Lille.

Nachdem der französische Staat gemeinsam mit zahlreichen Gebietskörperschaften an der Optimierung der Strecke gearbeitet hat, müssen nun noch in Deutschland einige Ausbauten stattfinden, damit die Geschwindigkeit an den Rheinübergängen bei Straßburg und entlang der Strecke Karlsruhe-Basel erhöht werden kann.

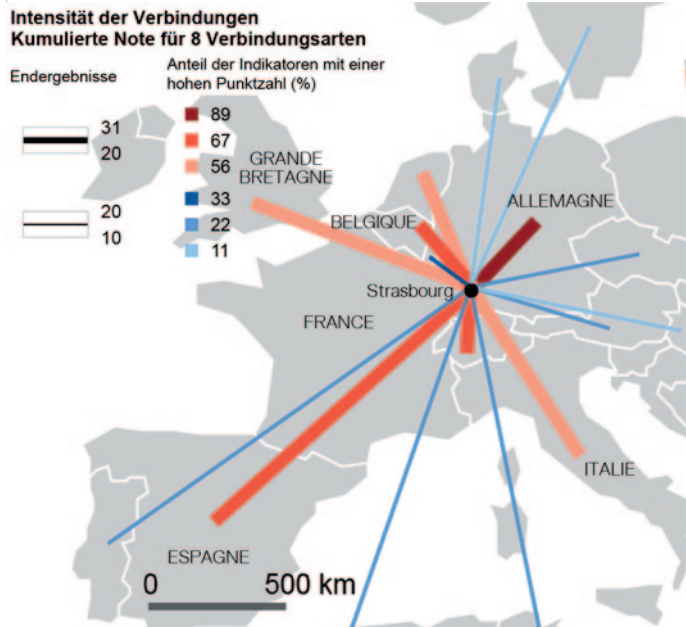
Die Fertigstellung der Hochgeschwindigkeitsstrecke Rhein-Rhone zwischen Mulhouse und Belfort ermöglicht eine bessere Funktionalität des Metropolnetzes im weiteren Oberrheingebiet. Die Gestaltung der gesamten Strecke Mulhouse-Dijon als Hochgeschwindigkeitstrasse führt dazu, dass die traditionelle Trasse für den Güterverkehr genutzt werden kann.

### LESEHINWEIS, GEGENÜBERLIEGENDE SEITE

Die Metropole Straßburg hat viele Vorteile: ihre Lage inmitten der vier europäischen Korridore fördert die Entwicklung der Region sowie die Verbindung des Großraums Paris und der Atlantikseite mit den Entwicklungsgebieten der Blauen Banane.

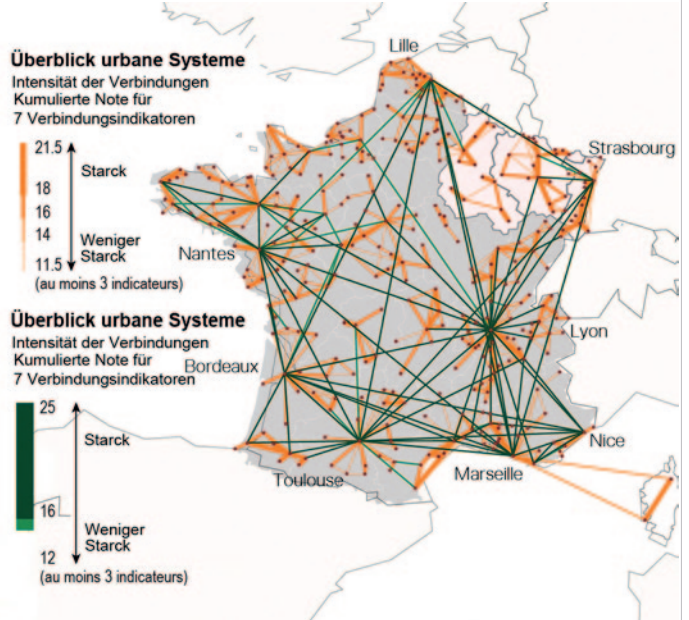
Nur noch wenige Aufgaben stehen bevor, damit Frankreich von den Möglichkeiten dieser zukunftsweisenden produktiven Investitionen profitieren kann.

**DIE EUROMETROPOLE STRASSBURG UND BEVORZUGTE VERBINDUNGEN IN EUROPA**



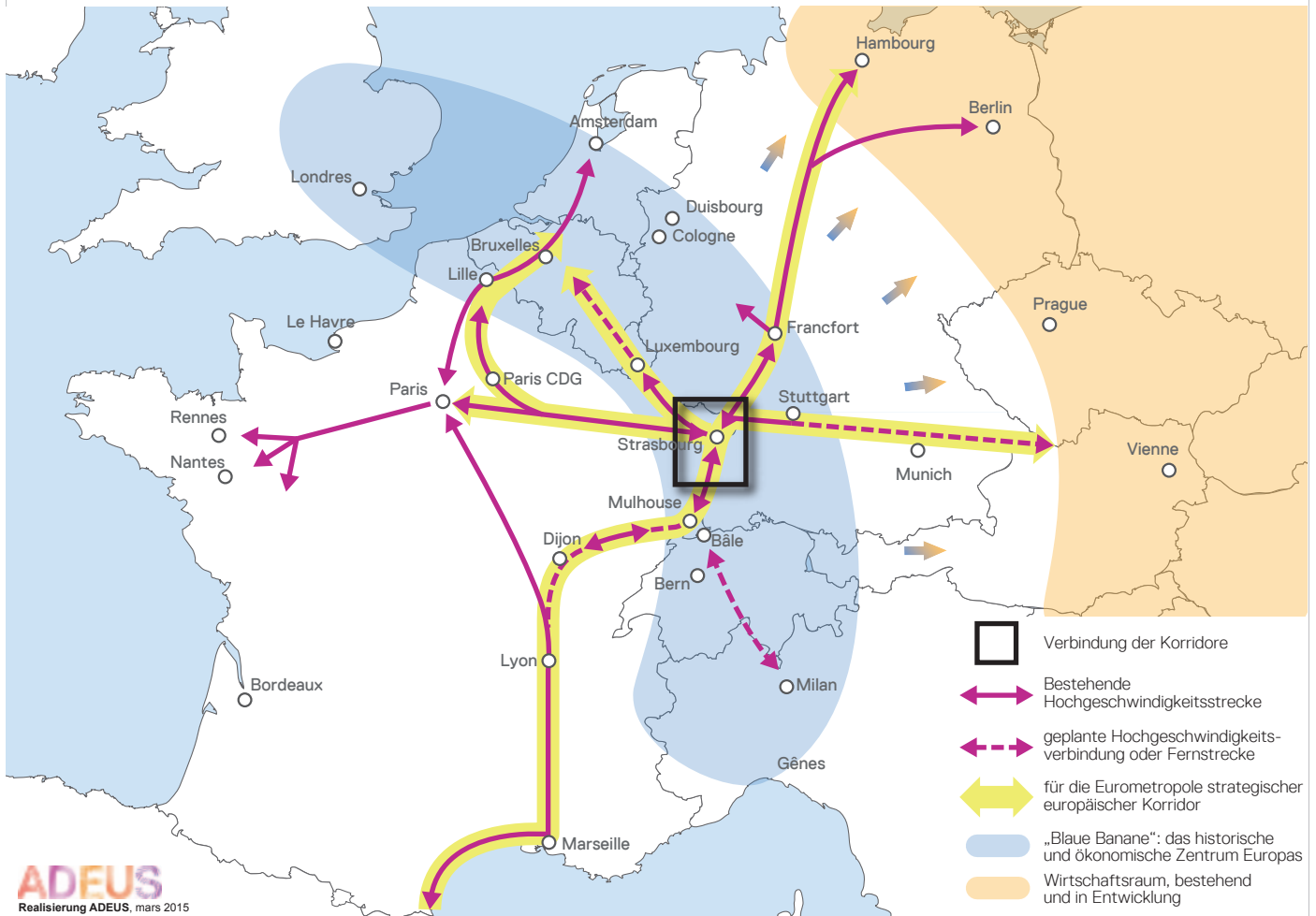
Quelle : ADEUS / CNRS

**DIE EUROMETROPOLE STRASSBURG IST EINES DER NEUN FRANZÖSISCHEN DREHKREUZE (ÜBERBLICK VERBINDUNGEN, OHNE PARIS)**



Quelle : CNRS / DATAR / ADEUS

**DIE EUROMETROPOLE STRASSBURG ALS STRATEGISCHER KNOTENPUNKT FÜR DEN HOCHGESCHWINDIGKEITSVERKEHR IN EUROPA**



**ADEUS**  
 Realisierung ADEUS, mars 2015

# Die Anbindung der Korridore für den Güterverkehr: eine Herausforderung für langfristige Wettbewerbsfähigkeit in Europa

## Ein strategischer Standort

Die Eurometropole Straßburg befindet sich an der Schnittstelle von vier der neun großen Korridore der transeuropäischen Netze und genießt eine Sonderposition in Europa. Die Lage inmitten der trinationalen Oberrheinregion gibt ihr die Möglichkeit, Frankreich mit dem europäischen Raum zu verbinden und an der wachsenden Wirtschaft der Nachbarstaaten teilhaben zu lassen. Dieser Raum, ein Labor für Innovationen und Zusammenarbeit ist für eine französische Metropole in hohem Maß bereichernd.

Der Standort fördert das Entstehen eines wirtschaftlichen Geflechts und eines dichten trimodalen Logistikangebotes. Eine 2014 von neun Oberrheinhäfen gemeinsam durchgeführte Marktstudie zählt annähernd 140 Angebote pro Woche im kombinierten Oberrheinverkehr für zehn wichtige Bestimmungsorte in Europa mit großem Entwicklungspotenzial, durch einige Verbesserungen der Infrastruktur insbesondere nach Frankreich, Italien und Osteuropa.

Die Studie kündigt darüber hinaus bis 2025 ein deutliches Wachstum der Warenflüsse auf multimodalen Plattformen an. Besonders betrifft das die Containerindustrie und Industriezweige, die in Straßburg deutlich vertreten sind.

Dank der strategisch vorteilhaften Hafenplattform profitiert die Eurometropole von dieser Entwicklung. Der Straßburger Hafen hat als Drehkreuz für multimodalen Verkehr diese Entwicklung antizipiert und massiv in multimodale Terminals investiert, um auf die Verkehrszunahme reagieren zu können. Der Bau eines zweiten Containerterminals

in Straßburg 2004 und der Einbau von leistungsstarken Materialfördergeräten ermöglichten ein vierfach höheres Containerverkehrsaufkommen im Vergleich zu 2000. 2014 lag das Umschlagsniveau bei 413.564 TEU (20-Fuß-Einheit).

Der Straßburger Hafen stärkt die Verbindung der Eurometropole zu den Korridoren und dem europäischen Raum durch die Schaffung eines echten trinationalen Hafennetzes mit acht weiteren Oberrheinplattformen. Gemeinsam entwickelte Instrumente und innovative Projekte ermöglichen dem Netzwerk eine Optimierung des Logistikangebotes jeder einzelnen Plattform.

## Die strategischen Aufgaben der Eurometropole und die Hindernisse

Die Positionierung im Hinblick auf den Schwerpunkt multimodale Logistik – Fluss, Schiene, Straße – ist von entscheidender Bedeutung für die Wettbewerbsfähigkeit und wirtschaftliche Entwicklung der Eurometropole. Zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit gegenüber konkurrierenden Wirtschaftszentren müssen jedoch Schritte in Richtung einer Stärkung der multimodalen Verknüpfung der Eurometropole mit strategischen Zielen des Frachtverkehrs unternommen werden.

Insbesondere geht es um:

- französische Seehäfen – Haropa (Le Havre-Rouen-Paris) und Marseille Europort – über den Schienen- und Straßenverkehr
- Häfen in Nordeuropa, insbesondere die Häfen von Antwerpen und Rotterdam über den Schienen-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr

- deutsche Binnenhäfen des Oberrheins (Mannheim-Ludwigshafen, Kehl, Basel) über den Schienen- und Straßenverkehr für eine vereinfachte Zusammenarbeit.

Auf die gleiche Weise gilt es auch, den multimodalen Verkehr des Ballungsraums Straßburg leistungsfähiger zu gestalten und die Erreichbarkeit und Effizienz multimodaler Anlagen auszubauen. Dies erfolgt insbesondere durch:

- die Stärkung des Schienenverkehrsdrehkreuzes Straßburg in Verbindung mit der multimodalen Hafenplattform und dem deutschen Streckennetz
- die bessere Erreichbarkeit der Eurometropole und des Hafens über den Straßenverkehr
- den Ausbau der trinationalen Zusammenarbeit von Hafenplattformen, um die Positionierung der Eurometropole im Zentrum der multimodalen Korridore im Kernnetz TEN zu ermöglichen.

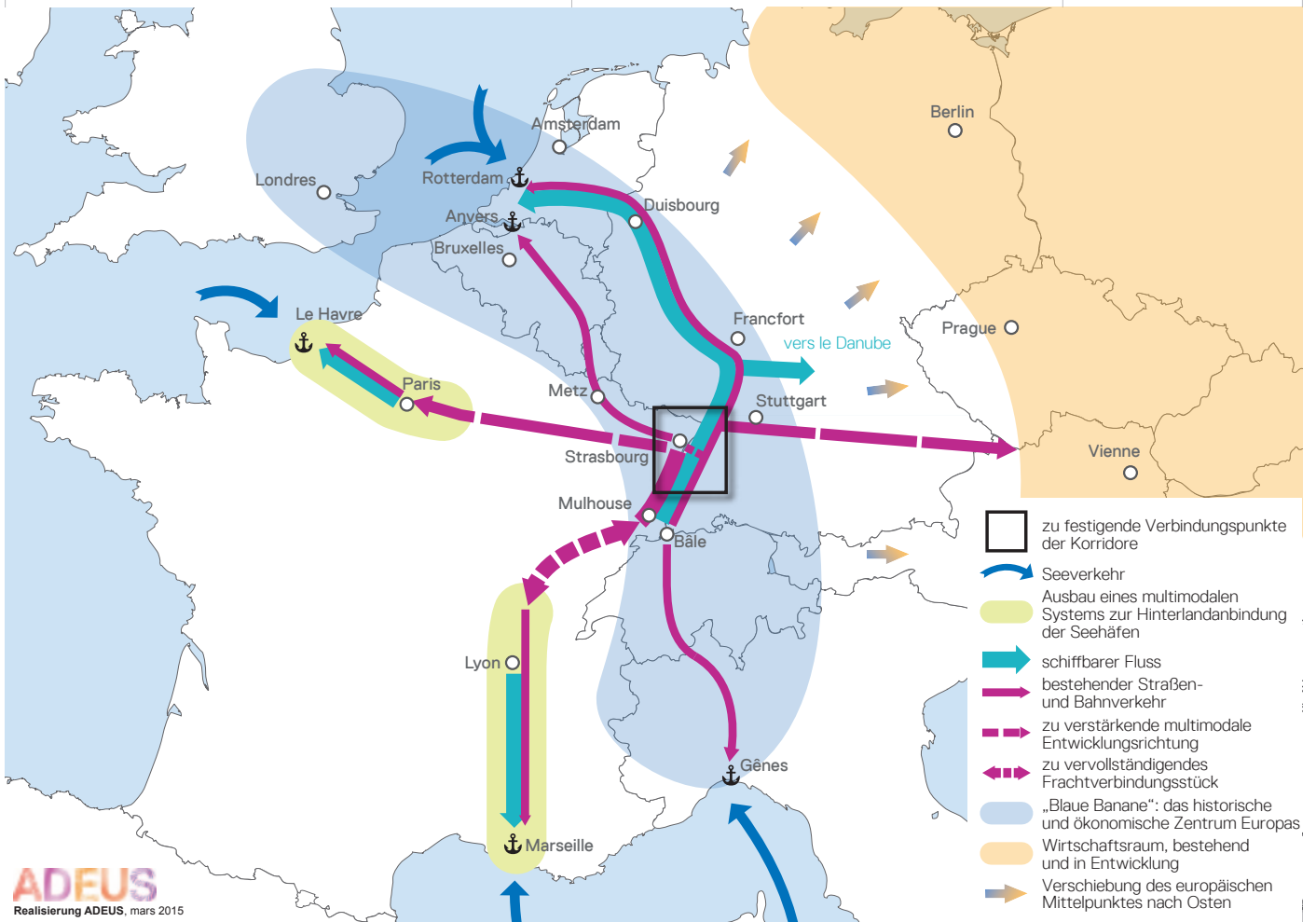


### ANGEBOT DES KOMBINIERTEN VERKEHRS 2014



Quelle : Étude CTS-Prograns

### DIE EUROMETROPOLE STRASSBURG ALS ZENTRALER KNOTENPUNKT DER VERBINDUNGEN IM FRANZÖSISCHEN UND EUROPÄISCHEN NETZ DER KORRIDORE FÜR DEN GÜTERVERKEHR



# Die Großregion als Drehkreuz der transeuropäischen Netze

## Die Großregion offen für Europa

Die neue Großregion, die aus den Regionen Elsass, Champagne-Ardenne und Lothringen besteht, hat mit ihren vier europäischen Nachbarn in Frankreich eine besondere Stellung mit grenzüberschreitendem Charakter. Innerhalb der Großregion folgt die Städtkonzentration Korridoren mit Nord-Süd-Ausrichtung, die dank der großen europäischen Gewässer in der Region (Rhein, Mosel, Maas) den benachbarten Gebieten offenstehen. Die Infrastruktur der Großräume Elsass und Lothringen ist stark gefragt: Zum einen obliegt ihr die Aufgabe, den internen Betrieb der beiden Großräume zu gewährleisten, zum anderen verbindet sie strategisch den nördlichen und südlichen Teil Europas auf nationaler und internationaler Ebene.

Der Infrastrukturkorridor Ost-West Paris-Straßburg (Autobahn A4 und Ostabschnitt der Hochgeschwindigkeitsstrecke) als Hauptachse der neuen regionalen Einheit ist effizient und schnell. Er verbindet die Stadtzentren der Großregion

untereinander sowie mit den dynamischsten europäischen Regionen. Auch Paris ist für die großen Ballungsgebiete der Großregion gut erreichbar.

Die vollständige Inbetriebnahme der Hochgeschwindigkeitsstrasse Paris-Straßburg im März 2016 ermöglicht die Nutzung der traditionellen Trasse für den Güter- und regionalen Personenverkehr, der eine gute Verbindung zwischen dem rheinischen Großraum und Lothringen gewährleisten kann.

Die Erreichbarkeit Südfrankreichs verbesserte sich 2012 mit der Inbetriebnahme des ersten Abschnittes der TGV-Strecke Rhein-Rhone. Dennoch muss sie in der gesamten Region weiter ausgebaut werden. Der Zugang zu Deutschland verbessert sich dank neuer Verbindungen zwischen dem deutschen und französischen Schienenverkehrsnetz. Die Zahl der TGV-Verbindungen zwischen Südfrankreich und Deutschland wird erst mit einer vollständigen Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Straßburg und Lyon deutlich ansteigen. Ein Ergebnis davon



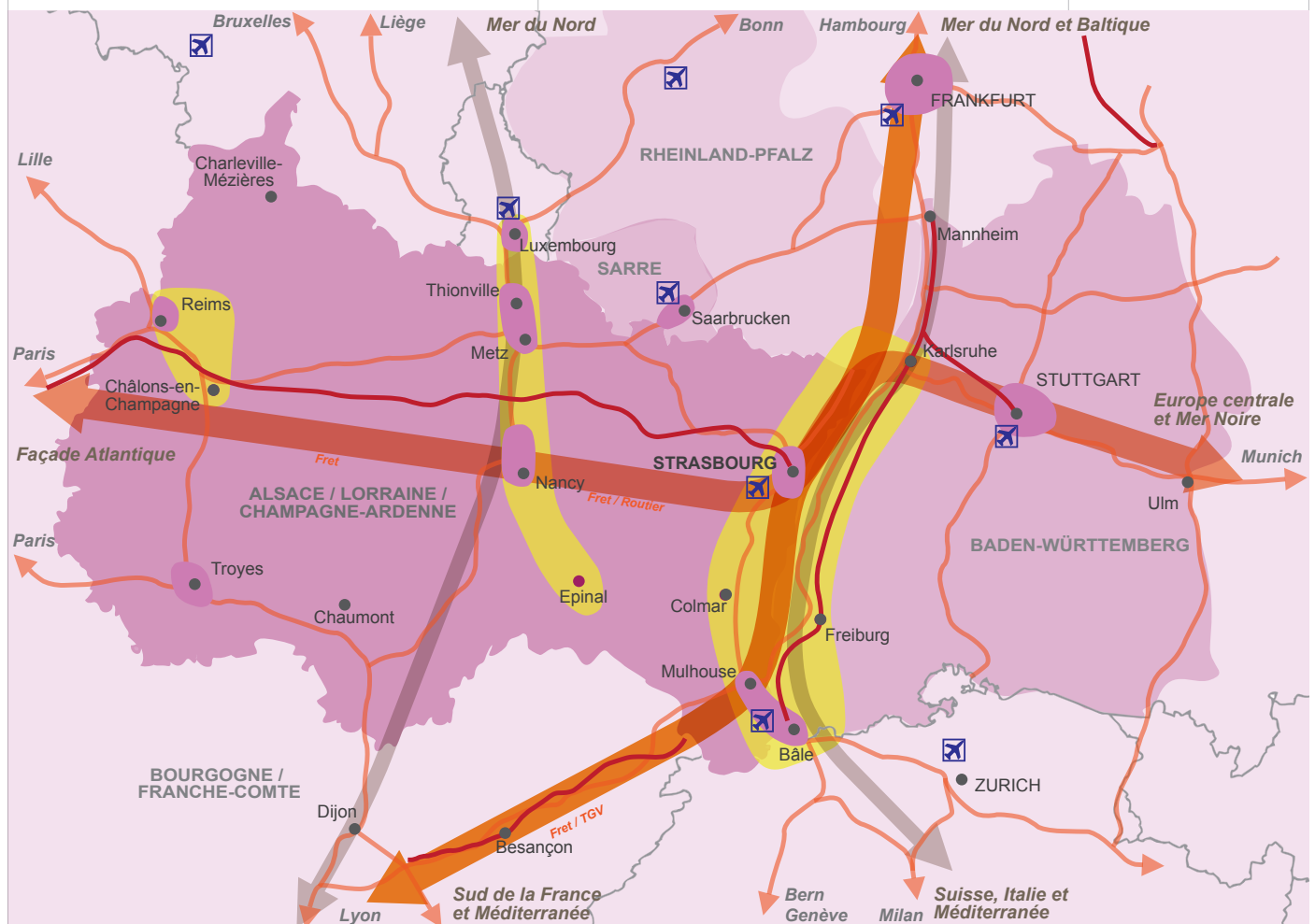
wird die Wettbewerbsfähigkeit mit Flugverbindungen sein. Die Verbindung der Häfen im Norden mit dem Mittelmeer setzt allerdings ein besseres Signalsystem und Anpassungen auf der Strecke durch Straßburg voraus.

Neben dem eigenen Flughafenangebot (internationaler Flughafen Straßburg und EuroAirport) profitiert die Großregion von der Nähe zu drei der größten Flughafendrehkreuze Europas (Paris CDG, Frankfurt und Zürich), die in weniger als zwei Stunden mit dem Fahrzeug oder TGV erreichbar sind.

## Die Stärkung weiterer Knotenpunkte

Die Großregion Ost ist ein strategisches Bindeglied im europäischen Netz wirtschaftlich aufstrebender Metropolen und Regionen. In diesem Netz gibt es wichtige Knotenpunkte: das Metropolzentrum Straßburg-Mulhouse, das Metropolzentrum, das alle Städte des Großraums Lothringen miteinander verbindet, die Einheit Reims/Châlons-en-Champagne. Es gilt, für die zukünftige Entwicklung der Großregion, Frankreichs und Europas die schwächeren Knotenpunkte ebenfalls zu stärken.

### DIE VON KORRIDOREN DURCHZOGENE GROSSREGION IST AUCH AN KONTINENTALEUROPA ANGEBOUNDEN



#### Die Herausforderungen der Infrastruktur

- auszubauendes internes Streckensystem**  
Oberrhein/Großraum Lothringen-Luxemburg/G3
- auszubauende Achse**  
von Südfrankreich nach Norddeutschland
- auszubauende Achse**  
vom Atlantik nach Mitteleuropa
- bestehender Korridor**  
Benelux Spanien – Benelux Schweiz

- Bevölkerungsdichte:  
mehr als 500 Einwohner pro km<sup>2</sup>
- Autobahn
- Hochgeschwindigkeitsstrecke
- wichtiger Flughafen  
(mehr als 1 Mio. Reisende)

**STRASBOURG** Hauptstadt der Region



# Die für den Anschluss an die europäischen Verkehrskorridore fehlenden strategischen Bindeglieder am Oberrhein

## **Straßburg als Zentrum deutsch-französischer Streckennetze: zwei fehlende Bindeglieder**

Im Rahmen des Gipfels von La Rochelle 1992 verpflichteten sich Frankreich und Deutschland, Hochgeschwindigkeitsnetze zwischen beiden Ländern aufzubauen. Dieser Entschluss äußerte sich in Großprojekten wie dem Bau der europäischen Hochgeschwindigkeitsstrecke Ost, deren zweites Teilstück gerade abgeschlossen wird, und der Inbetriebnahme des ersten Abschnittes der Hochgeschwindigkeitstrasse Rhein-Rhone im Dezember 2011.

Die Inbetriebnahme von Strecken zwischen Frankfurt, Straßburg und dem Rhonetal, die die neu entstandenen Bereiche der Hochgeschwindigkeitsstrecke Rhein-Rhone nutzen, ist ein entscheidender Schritt in der Verknüpfung nationaler und internationaler Schienenverkehrsverbindungen in Europa.

Zur Optimierung der grenzüberschreitenden Verbindungen über Straßburg müssen jedoch noch zwei Lücken geschlossen werden:

- Fertigstellung des Ostabschnittes der Hochgeschwindigkeitsstrecke Rhein-Rhone im südlichen Elsass
- Modernisierung des 14 km langen Abschnittes östlich von Straßburg, zwischen dem Rhein und Appenweier, die TGV-Züge auf dieser Strecke verbinden über Straßburg die Städte München, Stuttgart und Paris sowie Frankfurt, Lyon und das Mittelmeer

Die neuen Leitlinien des Kernnetzes TEN für den Zeitraum 2014-2020 bestätigen das Interesse Europas an beiden Projekten: Die Hochgeschwindigkeitsstrecke Rhein-Rhone wird als vorab bestimmtes, bis 2030 umzusetzendes Projekt im Korridor Nordsee-Mittelmeer der Kernnetze TEN aufgeführt. Die Modernisierung der Bahnstrecke Kehl-Appenweier wird als vorab bestimmtes, ebenfalls bis 2030 umzusetzendes Projekt des Korridors Rhein-Donau im Kernnetz genannt.

## **Eine notwendige Vernetzung mit den Flughäfen der Region**

Neben dem internationalen Flughafen Straßburg strebt auch der EuroAirport Basel-Mulhouse nach einem besseren Zugang zu Straßburg und zu einem Gebiet, das sich von der Franche-Comté bis zum Elsass und Lothringen, von der Schweiz bis nach Deutschland erstreckt. Das Projekt des Baus einer Haltestelle am Flughafen erfordert eine Abzweigung der bestehenden Strecke, die Straßburg und Mulhouse mit Basel verbindet, sowie das Verlegen von 6 km neuer Trasse. Die Umsetzung des Projektes wird finanziell von Deutschland, Frankreich, der Schweiz und der Europäischen Union begleitet werden. Gemeinsam mit der Schweizerischen Eidgenossenschaft wird nach einer Übereinkunft in Bezug auf die Finanzierung der Vorstudien gesucht.

## **Das Elsass benötigt Anschlüsse für ein besser funktionierendes Straßennetz für den Güterverkehr**

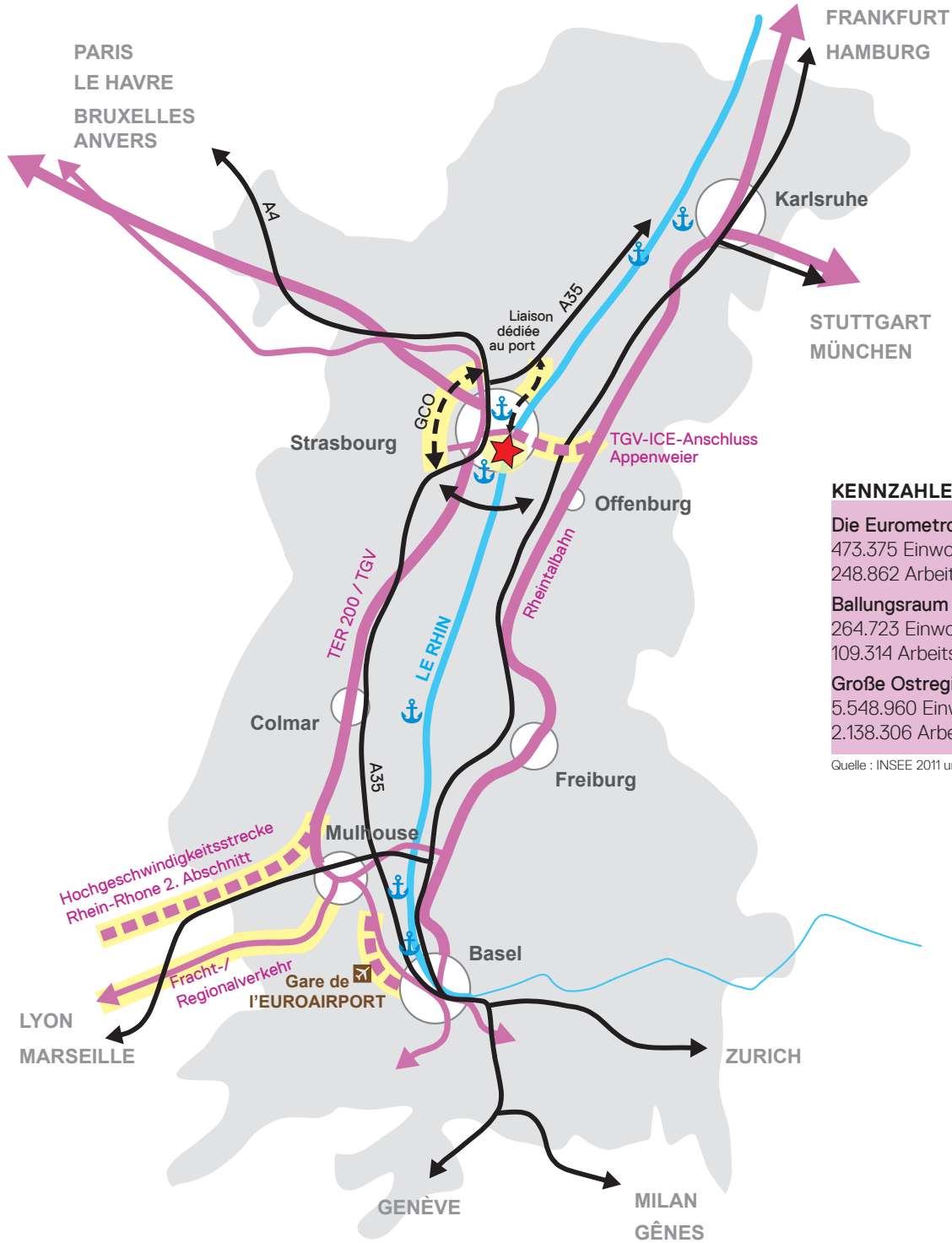
Der Abschnitt der Autobahn A35 auf der Höhe von Straßburg wird heute für den internationalen Transitverkehr, als Verbindung für die mittelgroßen Städte des Elsass und aus beruflichen und privaten Gründen für tägliche Fahrten zwischen Straßburg und seinem Einzugsgebiet genutzt.

Das Personen- und Güterverkehrsaufkommen kann 200.000 Fahrzeuge am Tag durchaus übersteigen und so für die Wirtschaft, die Lebensqualität und die Gesundheit der Nutzer und Anwohner schädliche Staus verursachen.

Das Straßenverkehrsprojekt Große Westumgehung von Straßburg (24 km) soll den Nord-Süd-Verkehr auffangen, der Straßburg passiert und damit die bestehende Autobahn aufwerten.

Diese Umwidmung reduziert das Verkehrsaufkommen und gewährleistet gleichzeitig einen geregelten

## DIE FEHLENDEN ANSCHLÜSSE IN OBERRHEIN



### KENNZAHLEN

#### Die Eurometropole Straßburg

473.375 Einwohner  
248.862 Arbeitsplätze

#### Ballungsraum von Mulhouse

264.723 Einwohner  
109.314 Arbeitsplätze

#### Große Ostregion

5.548.960 Einwohner  
2.138.306 Arbeitsplätze

Quelle : INSEE 2011 und 2012

- Projekt
- Bahntrasse über 200 km/h
- traditionelle Trasse
- geplante Trasse
- Autobahn/leistungsstarke Straßenverbindung
- geplante Autobahn
- Straßenbauprojekt
- geplante Frachtplattform
- Hafenanlagen

ADEUS Realisierung ADEUS, mars 2015



Verkehrsfluss zwischen den oberrheinischen Gewerbegebieten im tertiären Sektor, den Städten, dem Flughafen und Bahnhof. Dabei geht es Frankreich darum, die Umweltziele einzuhalten und dadurch die Zahlung einer Vertragsstrafe an die Europäische Union (Feinstaub, NOx) zu vermeiden.

Durch die Umleitung des Durchgangsverkehrs verbessert die Große Westumgehung von Straßburg den Zugang von für den Ballungsraum und Hafen attraktiven Gütern über den Straßenverkehr. Die erhöhte Verlässlichkeit der Strecke kommt den deutlichen Vorteilen von Straßburg als multimodalem Logistikstandort zugute.

Die Kapazitäten zu Wasser, der Umschlag am Straßburger Hafen, der Erhalt von Anschlussgleisen und die Dynamik des Containerverkehrs auf der Schiene wachsen dank einer verbesserten Erreichbarkeit über den Straßenverkehr.

Als erste entschiedene Maßnahmen im Rahmen dieses kohärenten Systems muss die Große Westumgehung von Straßburg um eine verbesserte Straßenanbindung des Hafens von Norden her ergänzt werden (Ausbau einer 14 km langen Straße der französischen Wasserstraßenverwaltung VNF um 15 Mio. €). Durch Zugangskontrollen ermöglicht diese Infrastruktur den Lkw, die von und zum Hafen fahren, eine Verkürzung der Fahrtzeit zum nördlichen Autobahnnetz (A35 und A4).

### **Bedeutende Projekte für den Schienengüterverkehr im Elsass**

Durch den Schienengüterverkehr können sowohl Beförderungsarten als auch Ursprungs- und Bestimmungsorte erweitert werden. Gleichzeitig ergänzt er die Binnenschifffahrt durch die Hinterlandanbindung der Häfen.

Die Frachtabnehmer beschränken sich auf den Süden (Mulhouse-Rhonetal). Dies hat physische Gründe (Die geringen Ausmaße der Tunnel schränken den Containerverkehr ein) wie auch Kapazitätsgründe, was die erforderliche Flexibilität und Verlässlichkeit für die Befrachter eingrenzt. Die Fertigstellung des Ostabschnittes der Hochgeschwindigkeitsstrecke Rhein-Rhone setzt in Kombination mit dem Ausbau B+ der Tunnel auf der traditionellen Trasse Kapazitäten für den Frachtverkehr frei. Der Nord-Süd-Verkehr sollte dadurch deutlich ansteigen, was bereits der Schweiz zugute kommt.

Die Öffnung nach Süden begünstigt eine dynamischere Gestaltung des Schienengüterverkehrs und rechtfertigt Überlegungen zu einer multimodalen Güterverkehrsplattform im Ballungsraum Straßburg, die am Knotenpunkt der europäischen Korridore einen Teil des Verkehrs auffangen könnte und so dem Ökosystem des Elsass zugute käme. Eine solche Studie könnte auch den idealen Standort für diese Anlage bestimmen.



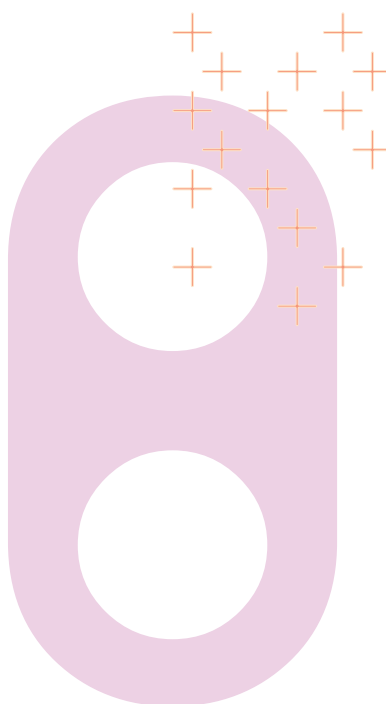
# ZUSAMMENFASSUNG

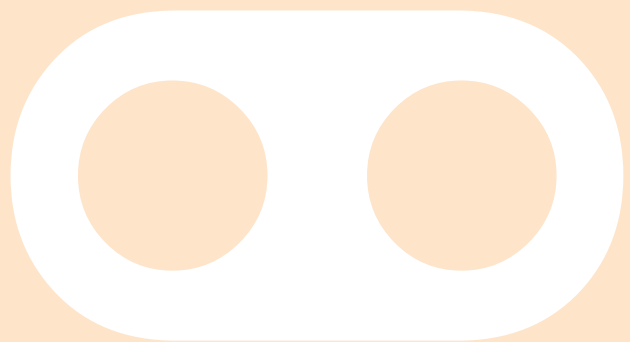
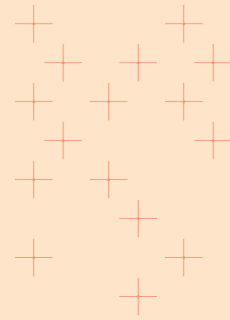
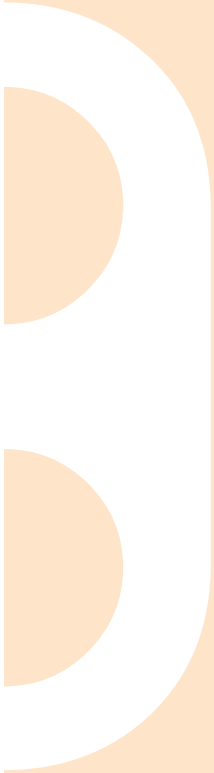
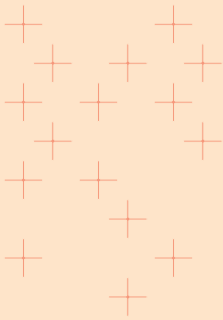
Die Bildung eines transeuropäischen Netzes von Verkehrskorridoren gibt den europäischen Regionen, die in Konkurrenz zum Weltmarkt stehen, die Gelegenheit, sich wirtschaftlich und logistisch neu zu positionieren.

Die Eurometropole Straßburg verfügt im Personen- und Güterverkehr bereits über gute Verbindungen. Zur Festigung ihrer Stellung als europäischer Knotenpunkt in einem wirtschaftlich starken Raum sind jedoch noch weitere Anstrengungen erforderlich.

Zum einen gilt es, die Verbindung der Eurometropole mit dem osteuropäischen Raum zu intensivieren, zum anderen muss der Anschluss an die Hochseegebiete in Frankreich und Europa effizienter gestaltet werden.

Gezielte Einzelprojekte können die Anbindung Straßburgs an die vier Korridore in unmittelbarer Nähe zur Eurometropole verstärken und zu einer gesteigerten Leistungsfähigkeit der transeuropäischen Netze beitragen.





L'Agence  
de Développement  
et d'Urbanisme  
de l'Agglomération  
Strasbourgeoise

Herausgeber: **Anne Pons, Generaldirektorin der ADEUS**  
Freigabe: **Yves Gendron, Stellvertreter**  
**Generaldirektor** Projektteam Eurométropole und PAS:  
**Gérard Beliard, Ronan Golias, Céline Oppenhauser,**  
**Didier Dieudonné, Manfred Rausch**  
Projektteam ADEUS: **Mathieu Lavenn, David Marx,**  
**Sophie Monnin, Nicolas Prachazal, Janine Ruf**  
PTP 2015 - Projekt nummer: 3.2.1.3  
Layout und Fotos: **Jean Isenmann** © ADEUS  
Themenblätter und Veranstaltungen  
auf der Website der ADEUS: [www.adeus.org](http://www.adeus.org)