



Manifest

Der Oberrhein als Schlüssel zu einem europäischen Eisenbahnnetz, das den klimatischen und sozialen Herausforderungen gewachsen ist

Die klima- und sozialbedingte Notlage zwingt uns zu schnellem und entschlossenem Handeln. Europas Mobilität muss endlich dekarbonisiert und eine glaubwürdige Alternative zum Straßen- und Luftverkehr geschaffen werden, deren CO₂-Emissionen weiter steigen. **Diese Alternative kann nur der Zug sein.** Die massive Verlagerung der Mobilität auf die Schiene ist ein Wendepunkt von strategischer und historischer Bedeutung, den wir nicht verpassen dürfen und den wir gemeinsam einleiten wollen.

Wir Städte des Oberrheins, Metropolen im Herzen Europas und an den Knotenpunkten wichtiger Transeuropäischer Verkehrskorridore, sind entschlossen, mit vereinten Kräften dafür zu sorgen, dass die Bahn wieder die Alternative wird, die sie aktuell nicht mehr ist. Wir wollen, dass die Bahn wieder ein glaubwürdiges, leistungsfähiges und attraktives Verkehrsmittel wird, das mit dem Flugzeug und dem Auto konkurrieren kann.

Die Oberrheinregion im Dreiländereck Frankreich, Schweiz, Deutschland ist nicht nur ein pulsierender trinationaler Lebensraum, sondern weist aufgrund ihrer Lage im Herzen Europas auch eines der dichtesten Schienennetze des Kontinents auf. So kreuzen sich hier beispielsweise zwei der wichtigsten transeuropäischen Verkehrskorridore: der Rhein-Alpen- und der Rhein-Donau-Korridor. In den letzten Jahrzehnten sind an der Schnittstelle dieser Schienenkorridore wichtige Schlüsselprojekte, wie beispielsweise die Magistrale für Europa, sowie die Hochgeschwindigkeitsstrecken „LGV Est“ und „Rhin-Rhône“, entstanden. Und auch **Straßburg ist als Europahauptstadt und diplomatisches Zentrum ein bedeutender Schienenknotenpunkt sowohl für den schienengebundenen Regional- als auch den Fernverkehr. Dies gilt auch für Basel, dessen trinationale Agglomeration das Bindeglied zwischen dem Oberrhein und der Nordwestschweiz bildet.** Die umfangreichen Infrastrukturarbeiten, die für die Umsetzung eines trinationalen S-Bahn-Systems um Basel erforderlich sind, laufen bereits, und die verantwortlichen Behörden der drei Länder arbeiten intensiv an einer verstärkten Zusammenarbeit.

Das Fortbestehen von Grenzeffekten beim Verkehrsangebot, den Tarifen, den Umstiegsmöglichkeiten und der allgemeinen Schieneninfrastruktur, ist im Zeitalter eines zusammenwachsenden Europas unzeitgemäß und wirkt abschreckend.

Die Fahrkartenpreise sind oft zu hoch, Preisschwankungen sind oft nicht transparent und werden als ungerecht empfunden.

Zudem ist der Kauf von grenzüberschreitenden Fahrkarten immer noch zu komplex. Wir erleben es alltäglich: Die heute noch unzureichenden grenzüberschreitenden und regionalen Verbindungen verhindern die Entstehung eines europäischen Schienennetzes, das den Herausforderungen des Jahrhunderts wirklich gewachsen ist: Die Neukonzeption des Schienenverkehrsnetzes am Oberrhein muss so umgestaltet werden, dass ein effizientes, verlässliches und wettbewerbsfähiges europäisches Bahnsystem, sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr, entsteht. Gerade der Güterverkehr darf nicht mehr als Nischenthema behandelt werden, ist er doch zentrales Element einer nachhaltigen Logistik im Dienste der Regionen, ihrer Wirtschaftsakteur*innen und Einwohner*innen.

Es ist an der Zeit, den Schienenverkehr auf europäischer Ebene und über die nationalen Grenzen hinweg zu denken und vor allem die entsprechenden finanziellen Mittel aufzustocken. Durch die technische und kommerzielle Optimierung des bestehenden Schienennetzes werden sich Angebote und Infrastrukturen ergänzen, wodurch sich die Möglichkeiten, über größere Entfernungen schneller und umweltfreundlicher zu reisen, vervielfachen werden.

Es ist an der Zeit, auf mehr Transparenz zu drängen, statt alles auf Wettbewerb zu setzen. Es ist an der Zeit, die entsprechenden Kompetenzen zu übertragen, ausreichende finanzielle Mittel bereitzustellen und beschleunigte Verfahren für eine einheitliche europäische Bahn zu übertragen, ähnlich wie vor zwei Jahrhunderten mit der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt mit Sitz in Straßburg geschehen. **Mit diesem Manifest werden entscheidende Weichen für das Klima, für Europa und für seine Bürger*innen gestellt.**

Dies ist ein entscheidender Moment für das Klima, für Europa und für seine Bürger*innen.

Daher fordern wir die nationalen und regionalen Regierungen, die europäischen Institutionen sowie die Betreiber*innen und Verwaltungen der Schieneninfrastruktur auf:

1. **Maßnahmen zu ergreifen, welche die Schienenverbindungen verbessern, die von den Menschen in unserem Raum täglich genutzt werden und deren Schwächen oder Lücken allen Europäer*innen echte Alternativen zum motorisierten Individualverkehr vorenthalten.** Dabei geht es darum, die Verbindungen zwischen den Städten am Oberrhein zu verbessern, indem die bestehenden Infrastrukturen optimiert und die vernachlässigten Abschnitte modernisiert oder ertüchtigt werden. Nach dem Vorbild der Strecke Straßburg-Basel, auf der im Halbstundentakt ein Zug fährt, ist es höchste Zeit, ähnliche Taktfrequenzen auch nach Freiburg, Karlsruhe, Mannheim, Baden-Baden und Offenburg zu schaffen. Die Einführung der grenzüberschreitenden Komponenten des Europäischen Metropolitan-Express-Netzes, die aus einer Vereinbarung zwischen der Région Grand Est und den Ländern Saarland, Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg hervorgegangen ist, wird es ermöglichen, bis 2025 regelmäßige grenzüberschreitende Verbindungen mit einheitlichen Tarifen zu

entwickeln. Zudem sollen die bestehenden Strecken Karlsruhe-Hagenau und Freiburg-Colmar reaktiviert werden, vor allem auch um wichtige Redundanzstrecken zur ausgelasteten Rheintalbahn zu schaffen.

2. Wir fordern eine **Verbesserung der Fernverkehrsverbindungen**, um endlich durchgehende Verbindungen zwischen den großen europäischen Städten und Hauptstädten zu schaffen. Dabei gilt es, die zu geringe Zugfrequenz zu erhöhen, die Tarife zu harmonisieren, nutzerfreundlicher zu gestalten und neue Direktverbindungen zu schaffen und damit eine weitere Verkehrsverlagerung zu erreichen. Nach dem Vorbild der Wiederaufnahme der Direktverbindung Paris-Berlin müssen zahlreiche europäische Metropolen, die heute nicht miteinander verbunden sind, unverzüglich effizient angeschlossen werden: So zum Beispiel Paris mit Wien und Budapest; Amsterdam mit Rom; Luxemburg mit Barcelona; London mit Zürich.
3. **Wir fordern die Schaffung echter transkontinentaler Verbindungen, die heute durch den Flugverkehr beherrscht werden.** Ein wichtiger Bestandteil eines solchen transkontinentalen Schienenverkehrsnetz ist dabei der Ausbau des Nachtzugnetzes. Dabei würde es oft schon genügen, das auszubauende Hochgeschwindigkeitsnetz auch nachts vermehrt nutzen zu können. Damit wäre es möglich, den Oberrhein als das Herz Europas umweltfreundlich an Städte wie Warschau, Edinburgh, Stockholm oder auch Madrid anzubinden und damit eine Erreichbarkeit in nur einer Nacht zu garantieren.

Anhang zum Manifest „Oberrhein: Liste der zu entwickelnden europäischen Schienenverkehrsverbindungen“

Unser Ziel: Die Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene in Europa voranzutreiben

Die Europäer*innen werden in Zukunft nicht vom Flugzeug auf die Bahn umsteigen, wenn es keine vertakteten und attraktiven Tag- und Nachtverbindungen gibt, die eine Optimierung der Reisezeiten ermöglichen und Raum zum Schlafen, Arbeiten und Ausruhen bieten. Die massive und intensivere Nutzung des bestehenden Netzes und des vorhandenen rollenden Materials ist die Voraussetzung für die ökonomische und ökologische Nachhaltigkeit des Eisenbahnsystems in Europa.

Der Oberrhein befindet sich am Kreuzungspunkt vier transeuropäischer Verkehrskorridore (TEN-V): dem Rhein-Alpen Korridor, dem Atlantik Korridor, dem Nordsee-Mittelmeer Korridor und dem Rhein-Donau Korridor. Dennoch bestehen zwischen den Übergängen der einzelnen Korridore immer noch Brüche, welche der Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse der Europäer*innen, sowie der soliden Abwicklung des Schienengüterverkehrs am Oberrhein entgegenstehen.

Um ein echtes europäisches Schienennetz zu schaffen, fordern wir die Erhöhung der Taktfrequenzen sowie eine bessere Vertaktung von Kurz- und Langstreckenverbindungen. *Um eine kurz- und mittelfristige Verbesserung zu erzielen, fordern wir eine **bessere Verknüpfung und Abstimmung solcher Verbindungen**, deren Rollmaterial, Personal und Trassen bereits verfügbar und einsatzbereit sind.*

1. „EuroRegio“: Für eine stärkere Vernetzung der Metropolen am Oberrhein

Durch intensivere regionale Angebote könnten die Städte am Oberrhein besser miteinander, untereinander und mit Europa verbunden werden: Luxemburg mit Zürich, Nancy mit Stuttgart, Mulhouse mit Frankfurt, Straßburg mit Freiburg im Breisgau, Colmar mit Karlsruhe. Die meisten der genannten Verbindungen (in Orange auf der Karte) könnten durch eine stärkere Vertaktung der bestehenden Infrastruktur zeitnah als erster Schritt umgesetzt werden.

Die sogenannte Rheintalbahn zwischen Karlsruhe – Offenburg – Freiburg im Breisgau – Basel ist durch die intensive regionale, nationale und internationale Nutzung im Bereich des Schienenpersonenverkehrs stark überlastet und stellt zudem eine Haupttransitachse für den europäischen Güterverkehr dar. Der 4-gleisige Ausbau ist im Gange und soll bis 2036 abgeschlossen sein.

Die Modernisierung der Strecke Straßburg – Kehl - Offenburg und ihre leistungsstarke Anbindung an die Rheintalbahn über die Appenweier-Kurve hat dabei oberste Priorität, um bestehende Engpässe zu beseitigen.

Die Schaffung einer leistungsstarken Schieneninfrastruktur zwischen Karlsruhe und Basel westlich des Rheins über Straßburg (in Braun) wäre durch eine umfangreiche Modernisierung und Elektrifizierung der Strecke Straßburg - Roeschwoog – Lauterburg – Wörth in Kombination mit der Wiedereröffnung der Strecke zwischen Roeschwoog und Rastatt mit Überquerung des Rheins möglich. Eine solche Infrastrukturverbesserung, bei gleichzeitiger Elektrifizierung der Strecke und Investitionen zur Kapazitätserweiterung würde dazu beitragen,

die Verbindungen zwischen den Metropolen des Oberrheins zu stärken, Redundanzstrecken zu schaffen und Grenzeffekte konkret zu beseitigen:

- **Für den Güterverkehr:** Die Abwicklung von Güterverkehr über die zwei komplementären Strecken des Oberrheins, Karlsruhe – Basel, nämlich sowohl über das DB-Netz östlich des Rheins als auch über das SNCF-Netz westlich des Rheins, würde die Abwicklung des Güterverkehrs über den Rhein-Alpenkorridor und die NEAT verlässlicher machen und die Rolle der entlang des Rheins gelegenen Binnenhäfen der Städte Lauterburg, Kehl und Straßburg stärken.
- **Regionalverkehrszüge:** Eine Weiterentwicklung des derzeitigen TER 200 Basel – Straßburg zu einem EuroRegio des Oberrheins würde die Verlängerung folgender Schienenverbindungen ermöglichen:
 - o südlich von Basel: nach Zürich und Luzern, Bern und Genf.
 - o nördlich von Straßburg: nach Metz und Luxemburg, Karlsruhe und Frankfurt am Main.
- **Fernverkehrszüge:** Die bessere Verflechtung zwischen dem französischen und dem deutschen Netz am Oberrhein würde es ermöglichen, die Verbindungen auf der Achse Basel – Frankfurt am Main mit bestehenden TGV/ICE- und Nachtzugverbindungen zu kombinieren.

Um das grenzüberschreitende Angebot auszubauen, sollten stillgelegte Strecken reaktiviert bzw. ertüchtigt werden. Damit würde einer weiteren Integration und Verbesserung der Verbindungen auf beiden Seiten des Rheins (in der Karte gelb) Rechnung getragen:

- Die Strecke **Colmar – Breisach – Freiburg** würde die Gelegenheit für einen Taktverkehr bieten, der die Vogesen mit dem Schwarzwald verbindet.
- Die Strecke **Hagenau – Roeschwoog – Rastatt** würde sowohl die Verbindungen Straßburg – Karlsruhe und Saarbrücken – Hagenau – Karlsruhe ermöglichen.
- Die Strecke **Mulhouse – Müllheim**, welche 2012 für den Personenverkehr wiedergeöffnet wurde, könnte auch getaktet und nach Belfort und Freiburg im Breisgau verlängert werden.
- Die Strecke **Straßburg – Hagenau – Wissembourg** kann bis nach Neustadt (Weinstraße) verlängert werden.
- Die Strecke **Basel - Waldshut - Schaffhausen - Konstanz (- St. Gallen)** wird bald eine verstärkte Bedienung erhalten und kann das Netzwerk ergänzen.



Um das grenzüberschreitende Reisen innerhalb dieses polyzentrischen Lebensraums zu erleichtern, müssen Verbindungen vertaktet und die entsprechenden Tarifsysteme harmonisiert werden. Nur so können die Zu- und Abläufe zu den Knotenpunkten gewährleistet werden.

2. „EuroExpress“: Strukturierung der Fernverkehrsverbindungen durch Europa

Auf Grundlage bestehender Infrastruktur und des vorhandenen rollenden Materials könnten die Angebote der verschiedenen Eisenbahnverkehrsunternehmen so getaktet werden, dass leistungsfähige Verbindungen zwischen den großen Städten Europas entstehen: beispielsweise **Paris und Berlin, London und, Zürich Frankfurt am Main und Bordeaux, Luxemburg und Barcelona, Amsterdam und Mailand...**

Die Einrichtung längerer (500 bis 1.000 km) umsteigefreier Verbindungen würde die Rolle des Schienenverkehrs im europäischen Mobilitätsbereich extrem stärken. Eine Vertaktung dieser vier europäischen Expressdienste (z. B. im 4-Stunden-Takt) würde zudem eine Verknüpfung der Verbindungen mit regionalen Angeboten ermöglichen.

Darüber hinaus würde der Netzwerkeffekt, der durch das Verknüpfen dieser Linien entsteht, ein regelmäßiges Angebot (alle 2 Stunden oder stündlich) auf bestimmten, vielversprechenden Hauptstrecken gewährleisten. Im Vergleich zum Luftverkehr, der nur Punkt-zu-Punkt-Verbindungen zwischen zwei Städten ermöglicht, würde ein solches Schienensystem die Kombinationsmöglichkeiten vervielfachen und somit das Potenzial für Kundenverkehr sowohl auf langen Strecken als auch für kürzere Verbindungen erheblich erhöhen.

Beispiele für Hochgeschwindigkeitsverbindungen im 4-Stunden-Takt:

E1 Paris – Straßburg – Karlsruhe – Mannheim – Frankfurt am Main – Hamburg

E2 Paris – Straßburg – Karlsruhe – Mannheim – Frankfurt am Main – Berlin

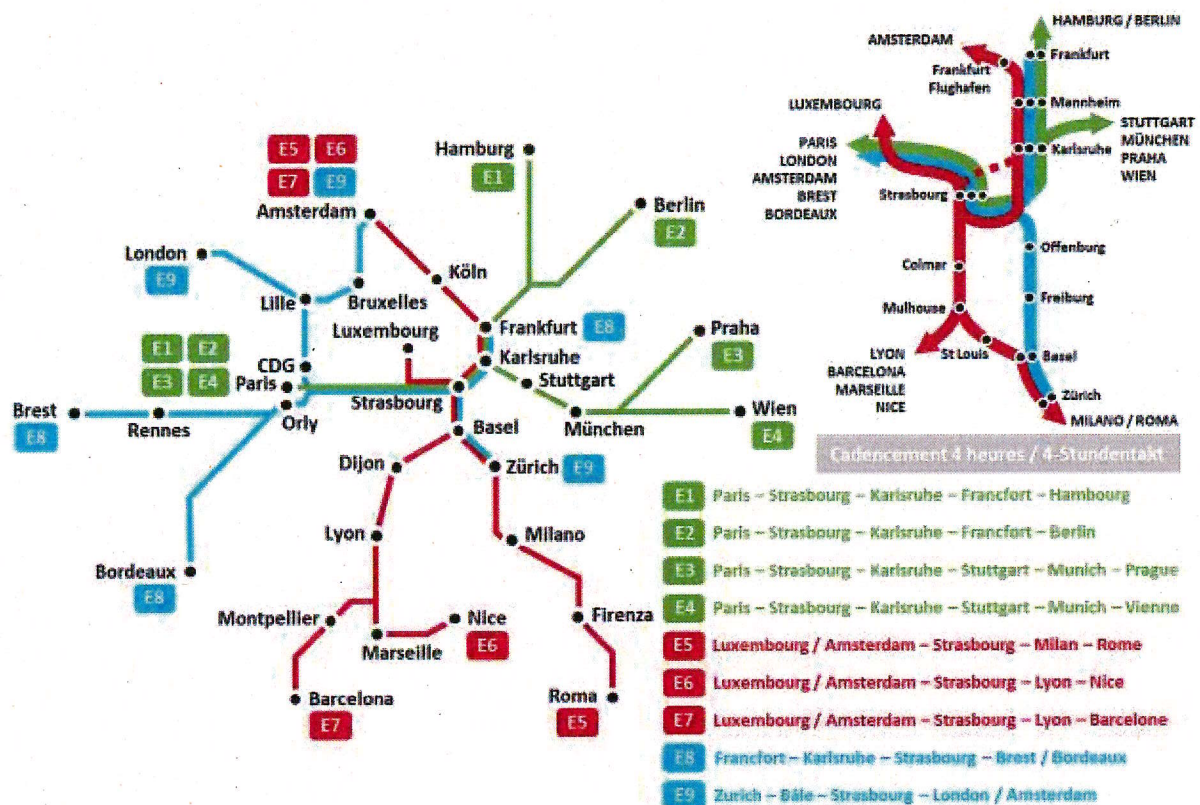
E4 Paris – Straßburg – Karlsruhe – Stuttgart – München – Wien

E6 Luxemburg / Brüssel / Amsterdam – Köln – Frankfurt (Flughafen) – Mannheim – Karlsruhe
– Straßburg – Lyon – Marseille – Nizza

E7 Luxemburg / Brüssel / Amsterdam – Köln – Frankfurt (Flughafen) – Mannheim – Karlsruhe
– Straßburg – Lyon – Montpellier – Barcelona

E8 Frankfurt am Main – Mannheim – Karlsruhe – Straßburg – Paris Orly – Brest / Bordeaux

E9 Zürich – Basel – Straßburg – Paris CDG – Lille – Brüssel – Amsterdam / London



Als Ergänzung zu den bestehenden Tag- und Nachtverbindungen fordern wir deren Ausbau und Weiterentwicklung. Ein gut ausgebautes Nachtzugangebot würde es ermöglichen, **1.000 bis 2.000 km in einer Nacht zu überwinden und damit eine zuverlässige und komfortable Alternative zum innereuropäischen Luftverkehr zu schaffen.**

7

Aufgrund seiner zentralen Lage und Knotenpunkt verschiedener transeuropäischer Verkehrskorridore könnte der Oberrhein als systemisches Testfeld für die Weiterentwicklung des transeuropäischen Schienenverkehrs fungieren.

Beispiele für Verbindungen, die über die Schaffung solider Nachtzugangebote realisiert werden können:

N1 Paris / Zürich – Straßburg – Karlsruhe – Mannheim – Frankfurt am Main – Hamburg – Kopenhagen

N2 Paris / Zürich – Straßburg – Karlsruhe – Mannheim – Frankfurt am Main – Berlin – Warschau

N3 Paris / Lyon – Straßburg – Karlsruhe – Stuttgart – München – Prag

N4 Paris / Lyon – Straßburg – Karlsruhe – Stuttgart – München – Wien – Budapest

N5 Brüssel / Frankfurt am Main – Mannheim – Karlsruhe – Straßburg – Zürich – Mailand – Rom

N6 Brüssel / Frankfurt am Main – Mannheim – Karlsruhe – Straßburg – Lyon – Marseille – Nizza

N7 Brüssel / Frankfurt am Main – Mannheim – Karlsruhe – Straßburg – Lyon – Barcelona – Madrid

N8 Zürich – Basel / Frankfurt am Main – Mannheim – Karlsruhe – Straßburg – Bordeaux – Brest / Hendaye – Lissabon

N9 Zürich – Basel / Frankfurt am Main – Mannheim – Karlsruhe – Straßburg – Luxemburg – Brüssel – London – Edinburgh

