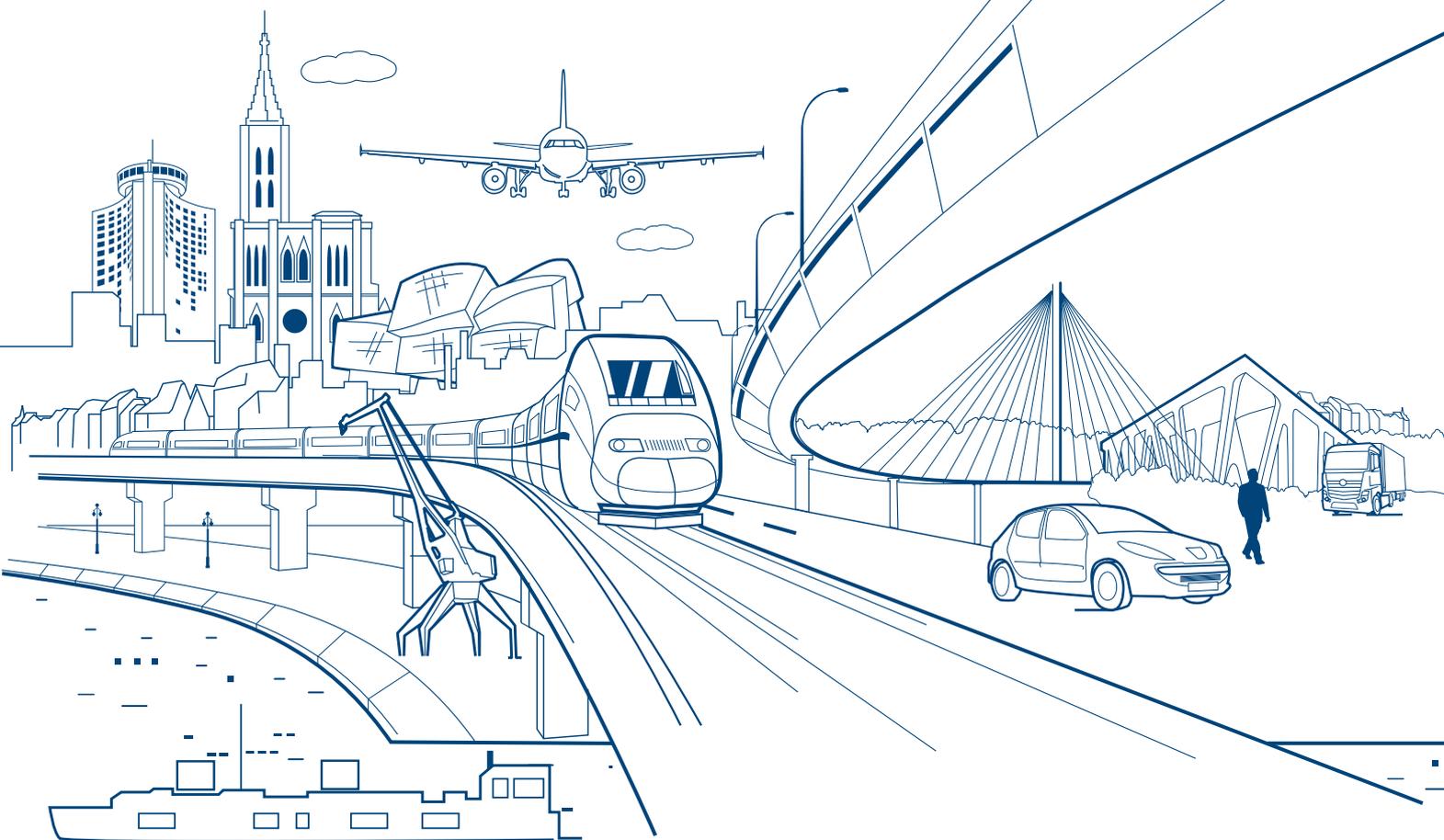


TRINATIONALE
METROPOLREGION
OBERRHEIN



REGION METROPOLITAINE
TRINATIONALE
DU RHIN SUPERIEUR



2014

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

UN SCHÉMA DIRECTEUR À L'ÉCHELLE DU RHIN SUPÉRIEUR



Dépasser les frontières :
projet après projet



Fonds européen de
développement régional
(FEDER)





Dépasser les frontières :
projet après projet



Fonds européen de
développement régional
(FEDER)



Officiellement reconnue le 10 décembre 2010 par la France, l'Allemagne et la Suisse lors du 35^e anniversaire de la Commission Intergouvernementale franco-germano-suisse à Offenburg, la Région Métropolitaine Trinationale du Rhin Supérieur (RMT) fédère l'espace franco-germano-suisse du Rhin Supérieur de cultures et de traditions convergentes, qui fondent la richesse particulière de cette région au cœur de l'Europe.

La Région Métropolitaine Trinationale du Rhin Supérieur dispose de nombreux atouts et se caractérise par une grande diversité culturelle. Elle représente un espace à forts potentiels économique et scientifique, facteurs d'une bonne qualité de vie pour ses 6 millions de citoyens.

La mondialisation impose à cet espace de grands défis qui ne pourront être relevés que par une coopération renforcée et la mise en œuvre d'une stratégie commune permettant aux 200.000 entreprises du Rhin Supérieur d'accroître leur production de richesses et d'emplois.

Ces objectifs sont au cœur de l'action du Pilier Économie de la RMT, qui est piloté par les CCI françaises et les IHK allemandes et suisses du Rhin Supérieur.

Les Chambres de Commerce et d'Industrie (CCI) de la Région Métropolitaine Trinationale du Rhin Supérieur (RMT) ont identifié les infrastructures de transport indispensables au développement de cette région européenne transfrontalière germano-franco-suisse.

Ce sont **12 projets prioritaires** de dimension européenne et de portée transfrontalière que les CCI de la RMT s'accordent à promouvoir ensemble, dans l'objectif d'améliorer la qualité du système de transport de ce territoire trinational et de favoriser ainsi

- ➔ l'interconnexion des territoires du Rhin Supérieur,
- ➔ son inscription dans les réseaux européens,
- ➔ son ouverture sur les territoires voisins et le monde,
- ➔ le développement d'une mobilité durable assise sur la valorisation de la multimodalité.

Pour mettre en œuvre ces priorités, elles appellent à la réalisation d'un véritable schéma directeur des infrastructures de transport à l'échelle du Rhin Supérieur.



Jean-Louis HOERLÉ
Président de la CCI de Région Alsace
Porte-Parole du Pilier Economie
de la RMT du Rhin Supérieur



Dr. Steffen AUER
Präsident der IHK
Südlicher Oberrhein



Wolfgang GRENKE
Präsident der IHK Karlsruhe



Kurt GRIESHABER
Präsident der IHK
Hochrhein-Bodensee



Jean-Luc HEIMBURGER
Président de la CCI
de Strasbourg et du Bas-Rhin



Willi KUHN
Präsident der IHK Pfalz



Jean-Pierre LAVIELLE
Président de la CCI
Sud Alsace Mulhouse



Christiane ROTH
Présidente de la CCI
de Colmar et du Centre-Alsace



Dr. Thomas STAEHELIN
Präsident der Handelskammer
beider Basel

Les CCI du Rhin Supérieur ont identifié **les principaux enjeux spécifiques aux quatre modes de transport**, ainsi que les principaux moyens à mettre en œuvre.

TRANSPORT AÉRIEN

ENJEU // Une région, pour se développer, doit pouvoir disposer d'aéroports performants, afin de répondre à l'enjeu de grande accessibilité du territoire.

MOYENS // La Région Métropolitaine Trinationale du Rhin Supérieur (RMT) bénéficie d'infrastructures aéroportuaires de qualité, qu'il convient de valoriser et de conforter, en vue d'optimiser leur intégration aux schémas de développement économiques et touristiques des territoires composant la RMT.

TRANSPORT FERROVIAIRE

ENJEU // Afin de pouvoir disposer d'un service ferroviaire fret et voyageurs de qualité, il est primordial d'améliorer la performance globale du réseau ferré.

MOYENS // Le réseau ferroviaire de la RMT doit être complété par la réalisation des connexions nécessaires entre bassins du Rhin et du Rhône et par l'aménagement des interconnexions transfrontalières, pour lesquelles d'importants financements européens (jusqu'à 40% du coût) sont susceptibles d'être mobilisés. Il convient également de renforcer tout particulièrement le corridor ferroviaire européen « Rotterdam-Genova » sur lequel s'inscrit la RMT et qui relie d'importants centres économiques européens. Une harmonisation des systèmes devra par ailleurs permettre de faciliter les échanges, qu'il s'agisse du matériel, de la signalisation ou des contraintes réglementaires.

Copyright / Manfred Richter

Copyright / Marc Eggimann



Copyright / EuroAirport

TRANSPORT FLUVIAL

ENJEU // A l'instar du réseau ferroviaire, les voies navigables participent du maillage des espaces européens. L'axe rhénan nord-sud de Rotterdam à la région trinationale de Basel dispose par ailleurs d'importantes réserves de capacité, qu'il convient de mieux exploiter.

MOYENS // Les ports fluviaux du Rhin Supérieur représentent autant d'accès privilégiés à cette artère rhénane, principale voie de communication européenne. Ils constituent des plates-formes stratégiques autour desquelles s'articulent les échanges. Leur potentiel gagnerait à être davantage valorisé, notamment pour ce qui concerne les capacités de traitement des conteneurs dans la région transfrontalière. Une attention particulière doit également être accordée à leurs dessertes ferroviaire et routière, notamment - mais pas uniquement - pour ce qui concerne leur accessibilité aux convois exceptionnels. En outre, afin d'accroître l'attractivité de la voie d'eau pour les chargeurs, il importe de compléter le réseau infrastructurel en connectant le bassin du Rhin avec celui du Rhône.

TRANSPORT ROUTIER

ENJEU // La qualité des échanges routiers, concernant tant la mobilité des personnes que la circulation des marchandises, détermine dans une large mesure la performance des entreprises et la compétitivité globale de l'économie.

MOYENS // Il convient à cet égard d'éliminer prioritairement les goulets d'étranglement qui dégradent la performance globale du réseau routier en termes de fluidité et de sécurité.

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT UN SCHÉMA DIRECTEUR À L'ÉCHELLE DU RHIN SUPÉRIEUR

12 projets d'infrastructures ont tout particulièrement pour vocation et ambition de répondre à ces différents enjeux. Ils se déclinent, du nord au sud, sans ordre hiérarchique, comme suit :

POUR LE TRANSPORT FERROVIAIRE

A | Le quadruplement de la Rheintalbahn et sa connexion avec le réseau suisse par le Bypass de Basel (A¹) et le percement du tunnel du Wisenberg (A²)

La Rheintalbahn compte aujourd'hui parmi les axes ferroviaires allemands les plus fréquentés, tant pour le trafic fret que voyageurs. Maillon-clé du corridor « Rotterdam-Genova », elle constitue un pivot entre réseaux allemand, français et suisse. Le quadruplement de la ligne s'impose donc avec urgence, eu égard à son impact structurant tant pour l'économie de la RMT que pour la fluidité des échanges ferroviaires au niveau européen. Au-delà de Basel, la Rheintalbahn se connecte au réseau suisse, ce qui nécessite tant l'aménagement du contournement de Basel (Bypass Basel) que le percement d'un nouveau tunnel ferroviaire sous le Jura au sud de Basel (3. Juradurchstich).

B | L'achèvement de la LGV Rhin-Rhône et l'aménagement des interconnexions transfrontalières Strasbourg-Offenburg, Mulhouse-Müllheim et Mulhouse-Basel

La réalisation de la 2^e tranche d'environ 35 km de la branche Est (entre Petit-Croix et Mulhouse) permettra d'améliorer les temps de parcours, de fiabiliser et de sécuriser les circulations TGV et de dédier les lignes existantes au trafic régional et fret. L'achèvement de la LGV Rhin-Rhône nécessitera également, sous l'angle de la liaison Paris-Mulhouse-Basel-Zürich, une connexion directe de la branche Est avec la LGV Sud-Est. Une attention particulière sera à porter aux interconnexions transfrontalières TGV, mais également TER transfrontalier et fret, Strasbourg-Offenburg, Mulhouse-Müllheim-Freiburg, Mulhouse-Basel, en termes de capacité, de vitesse de circulation et d'harmonisation technique.

C | Le raccordement ferroviaire de l'EuroAirport

Le projet de raccordement ferroviaire permet une desserte directe par des trains régionaux français (TER et TER 200) et suisses (S-Bahn) par la création :

- d'une section de voie ferrée d'environ 6 km, construite en dérivation de la ligne Mulhouse-Basel existante;
- d'une gare implantée au contact direct du terminal passager.

Ce projet contribuera de façon significative au report du mode routier vers le rail, en proposant aux passagers aériens et aux salariés de la plate-forme aéroportuaire une solution de transport durable et performante pour l'accès à l'aéroport.



Copyright /
EuroAirport



Copyright / Marc Eggmann

D | La liaison transversale « Herzstück Regio-S-Bahn »

Le « Herzstück Regio-S-Bahn » assurera une liaison performante entre les trois gares de Basel SBB, Badischer Bahnhof et Sankt Johann. Il constitue le cœur du dispositif du Regio-S-Bahn trinational entre Mulhouse, Freiburg, Zell, Waldshut, Laufenburg, Frick, Olten et Delémont. L'électrification totale de la Hochrhein-Bahn, notamment entre Erzingen et Basel, corroborera dans un esprit de développement durable le dispositif global du Regio-S-Bahn.

E | Le Rhin-Rhône Ferroviaire Fret

L'aménagement au gabarit B1 des infrastructures ferroviaires existantes, en vue d'une circulation sans entrave des conteneurs maritimes, assurera une ouverture ferroviaire méridionale performante à la RMT, grâce aux liaisons entre les ports du Rhin Supérieur et ceux du bassin ouest de la Méditerranée (Marseille, Sète, Barcelona).

POUR LE TRANSPORT FLUVIAL

F | La liaison fluviale Rhin-Rhône

La mise en réseau des bassins du Rhône et du Rhin par une liaison fluviale de gabarit européen stimulera le transport fluvial au niveau européen et repositionnera le corridor rhénan-rhodanien au centre des échanges tri-modaux, tout en apportant une réponse durable à la croissance exponentielle des trafics au sein de ce corridor.

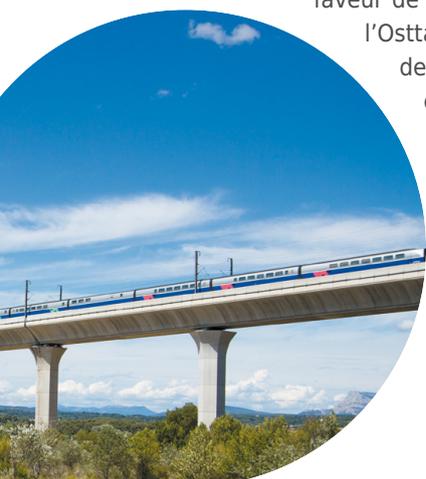
POUR LE TRANSPORT ROUTIER

G | Un nouveau franchissement rhénan entre Karlsruhe et Wörth

Le franchissement rhénan existant entre Karlsruhe et Wörth a été conçu en 1966 pour un trafic de 33.000 véhicules par jour. L'intensité du trafic sur ce pont est actuellement de 80.000 véhicules/jour et des prévisions de trafic pronostiquent une augmentation à plus de 90.000 véhicules/jour. Cette surcharge du pont rhénan existant, de plus en plus vétuste, nécessite d'urgence la construction d'un deuxième franchissement plus au nord, entre Wörth et Karlsruhe.

H | La mise à 2 x 3 voies de l'A5, son raccordement direct au Baden-Airpark (H¹) et sa prolongation par l'« Osttangente Basel » (H²)

L'autoroute A5 dispose d'ores et déjà de 2 x 3 voies entre Walldorf et Offenburg. Les prévisions laissent augurer une croissance drastique sur cet axe, tant pour le trafic marchandises que voyageurs, ce qui milite en faveur de la mise à 2 x 3 voies jusqu'à Basel, où l'A5 se connecte au réseau autoroutier suisse via l'Osttangente. L'Osttangente (H²) est l'un des principaux axes de transit pour le transport routier de marchandises dans la région trinationale et à ce titre d'importance primordiale pour le corridor transeuropéen « Rotterdam-Genova ». Cette section d'autoroute urbaine, parmi les deux plus chargées de Suisse, doit d'urgence être élargie d'une voie dans les deux sens. L'aménagement de cet axe autoroutier structurant devra par ailleurs être corroboré par la réalisation d'un raccordement routier direct avec la plate-forme aéroportuaire de Baden-Airpark (H¹).



Copyright / Shutterstock

I | L'achèvement de l'aménagement de l'autoroute A35 en plaine d'Alsace et de ses connexions avec les réseaux autoroutiers allemand et suisse

L'A35 constituant la colonne vertébrale du réseau routier alsacien, il est impératif de supprimer les discontinuités et ruptures existantes avec les réseaux suisse et allemand, en réalisant :

- I¹ : la connexion autoroutière de l'A35 et de l'A65 entre Lauterbourg et Wörth (12 km)
- I² : l'achèvement de la rocade sud de Strasbourg (2^e phase) par la création de la voie express à 2 x 2 voies entre l'échangeur de Fegersheim et l'échangeur de Geispolsheim sur l'A35
- I³ : la mise aux normes autoroutières de la RN83 entre Colmar et Sélestat (12 km)
- I⁴ : l'aménagement de la section entre Bartenheim, l'EuroAirport et la frontière suisse à Basel, en vue de fluidifier le trafic et d'assurer la desserte des zones d'activités actuelles et futures.

J | La réalisation du GCO (Grand Contournement Ouest de Strasbourg)

Voie autoroutière à 2 x 2 voies de 24 km de long reliant Innenheim au sud et Vendenheim au nord, le GCO a pour principale fonction de permettre aux flux en transit d'éviter les engorgements récurrents de l'A35 au droit de Strasbourg.

K | L'aménagement de l'A98 et de ses connexions transfrontalières

Dans le cadre de l'aménagement de cet axe routier, il est indispensable de réaliser les maillons manquants, afin d'assurer une desserte performante des territoires et une interconnexion qualitative et continue avec le réseau transfrontalier. La réalisation de ces maillons manquants doit se faire selon les standards autoroutiers pour garantir la compétitivité globale de cette région transfrontalière.

POUR LE TRANSPORT MULTIMODAL

L | L'aménagement multimodal de la liaison Colmar-Freiburg

Distants de quelque 50 km au centre de la RMT, les deux pôles de Freiburg et de Colmar présentent dans leur liaison d'importantes lacunes, tant sur le plan routier que ferroviaire. Ainsi côté allemand, la réalisation d'un nouvel axe routier dans le cadre de la prolongation de la B31, entre Gottenheim et Breisach, permettrait une amélioration sensible des conditions de trafic. Dans la perspective d'un meilleur maillage des espaces transfrontaliers, la poursuite de cet aménagement routier s'impose donc, tout comme à moyen terme la réactivation d'une liaison ferroviaire entre Freiburg et Colmar.

Copyright / Cédric Joubert





TRINATIONALE
METROPOLREGION
OBERRHEIN



REGION METROPOLITAINE
TRINATIONALE
DU RHIN SUPERIEUR



2014

VERKEHRS- INFRASTRUKTUR

LEITPLAN FÜR DEN OBERRHEINRAUM



Der Oberhein wächst zusammen,
mit jedem Projekt



Europäischer Fonds
für regionale Entwicklung
(EFRE)





Der Oberrhein wächst zusammen,
mit jedem Projekt



Europäischer Fonds
für regionale Entwicklung
(EFRE)



Die Trinationale Metropolregion Oberrhein (TMO) wurde am 10. Dezember 2010 in Offenburg anlässlich des 35-jährigen Bestehens der Deutsch-französisch-schweizerischen Regierungskommission von Frankreich, Deutschland und der Schweiz offiziell anerkannt. Sie umfasst die deutsch-französisch-schweizerische Raumschaft am Oberrhein mit ihren verschiedenen Kulturen und Traditionen, die den besonderen Reichtum dieser Region im Herzen Europas ausmachen.

Die Trinationale Metropolregion Oberrhein verfügt über viele Stärken und zeichnet sich durch eine große kulturelle Vielfalt aus. Sie stellt eine Region mit großen Wirtschafts- und Wissenschaftspotentialen dar, Faktoren einer hohen Lebensqualität ihrer 6 Millionen Einwohner.

Die Globalisierung stellt diese Region vor große Herausforderungen. Diese können nur durch eine verstärkte Zusammenarbeit und die Umsetzung einer gemeinsamen Strategie angenommen werden, mit deren Hilfe die 200.000 Unternehmen in der Oberrheinregion mehr Wohlstand und Arbeitsplätze schaffen können.

Diese Ziele stehen im Mittelpunkt der Tätigkeit der Säule Wirtschaft der TMO, die auf französischer Seite von den CCI, auf deutscher Seite und auf schweizerischer Seite von den IHKn am Oberrhein gesteuert wird.

Die Industrie- und Handelskammern (IHKn) der Trinationalen Metropolregion Oberrhein (TMO) haben die für die Entwicklung dieser europäischen Grenzregion zwischen Deutschland, Frankreich und der Schweiz unerlässliche Transportinfrastruktur herausgearbeitet.

Es handelt sich um **12 prioritäre Projekte** von europäischem Ausmaß und von grenzüberschreitender Tragweite, die die IHKn der TMO gemeinsam voranbringen wollen mit dem Ziel, die Qualität des Verkehrssystems in diesem trinationalen Gebiet zu verbessern und so

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

Sie rufen dazu auf, zur Umsetzung dieser Prioritäten einen echten Leitplan für die Verkehrsinfrastruktur innerhalb des Oberrheingebietes zu verwirklichen.



Jean-Louis HOERLÉ
Président de la CCI de Région Alsace
Sprecher der Säule Wirtschaft der TMO



Dr. Steffen AUER
Präsident der IHK
Südlicher Oberrhein



Wolfgang GRENKE
Präsident der IHK Karlsruhe



Kurt GRIESHABER
Präsident der IHK
Hochrhein-Bodensee



Jean-Luc HEIMBURGER
Président de la CCI
de Strasbourg et du Bas-Rhin



Willi KUHN
Präsident der IHK Pfalz



Jean-Pierre LAVIELLE
Président de la CCI
Sud Alsace Mulhouse



Christiane ROTH
Présidente de la CCI
de Colmar et du Centre-Alsace



Dr. Thomas STAEHELIN
Präsident der Handelskammer
beider Basel

Die IHKn am Oberrhein haben **die für die vier Verkehrsträger spezifischen Hauptanforderungen** sowie die wichtigsten zu ergreifenden Maßnahmen bestimmt.

LUFTVERKEHR

ANFORDERUNG // Eine Region, die sich weiter entwickeln will, benötigt leistungsstarke Flughäfen, die der Anforderung umfangreicher Erreichbarkeit der Region Rechnung tragen.

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 sollte.

SCHIENENVERKEHR

ANFORDERUNG // Für einen qualitativ hochwertigen Schienengüter- und Schienenpersonenverkehr ist die Verbesserung der globalen Leistungsfähigkeit des Schienennetzes außerordentlich wichtig.

MASSNAHMEN // Das Schienennetz der TMO muss durch die Herstellung der notwendigen Verbindungen zwischen der Rhein- und Rhönregion sowie durch den Ausbau der grenzüberschreitenden Verbindungen vervollständigt werden. Hierfür können umfangreiche europäische Mittel (in Höhe von bis zu 40% der Kosten) mobilisiert werden. Ebenfalls gilt es, insbesondere den europäischen Schienenkorridor „Rotterdam-Genova“ auszubauen, der durch die TMO verläuft und der wichtige europäische Wirtschaftszentren miteinander verbindet. Eine Systemharmonisierung sollte es darüber hinaus ermöglichen, den Austausch im Hinblick auf die Ausrüstung, die Signalsysteme oder rechtliche Vorgaben zu vereinfachen.

Copyright / Manfred Richter

Copyright / Marc Eggimann



Copyright / EuroAirport

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 Oberrhein-gebiets stellen einen privilegierten Zugang zu dieser Rhein-Wasserstraße, dem Hauptverkehrsweg in Europa, dar. Sie sind strategische Drehscheiben für den Handel. Ihr Potential könnte insbesondere im Hinblick auf den Containerumschlag in der Grenzregion besser ausgeschöpft werden. Ein besonderes Augenmerk ist ebenfalls 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 Verloader zu erhöhen, ist außerdem der Ausbau des Infrastrukturnetzes durch die Rhein-Rhône-Verbindung 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.

MASSNAHMEN // Es gilt diesbezüglich vorrangig Engpässe, die den Verkehrsfluss und die Sicherheit beeinträchtigen und damit die globale Leistungsfähigkeit im Straßenverkehr mindern, auszuräumen.

VERKEHRSINFRASTRUKTUR

LEITPLAN FÜR DEN OBERRHEINRAUM

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

IM BEREICH SCHIENENVERKEHR

A | Viergleisiger Ausbau der Rheintalbahn und ihre Anbindung an das Schweizer Netz über den Bypass für Basel (A¹) und den Bau des Wisenbergtunnels (A²)

Die Rheintalbahn gehört heute zu den am meisten genutzten deutschen Eisenbahnstrecken im Güter- und Personenverkehr. Als wichtiges Glied des Korridors „Rotterdam-Genova“ ist sie eine Schnittstelle zwischen dem deutschen, französischen und Schweizer Schienennetz. Der viergleisige 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 darüber hinausgehend 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 Fahrtzeitverkürzung, eine Erhöhung der Zuverlässigkeit und 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, 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 EuroAirport

Das Vorhaben zur Schienenanbindung ermöglicht einen direkten Anschluss an französische (TER und TER 200) und 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 wird entscheidend zur Verlagerung des Straßenverkehrs auf die Schiene beitragen, da Fluggäste und Flughafenangestellte durch eine nachhaltige und leistungsstarke Verkehrslösung Zugang zum Flughafen erhalten.



Copyright /
EuroAirport



Copyright / Marc Eggmann

D | Durchmesserlinie „Herzstück Regio-S-Bahn“

Das „Herzstück Regio-S-Bahn“ ermöglicht eine leistungsfähige Verbindung der drei Bahnhöfe Basel SBB, Badischer Bahnhof und Sankt Johann. Es ist das Kernstück der trinationalen Regio-S-Bahn zwischen Mulhouse, Freiburg, Zell, Waldshut, Laufenburg, Frick, Olten und Delémont. Die vollständige Elektrifizierung der Hochrhein-Bahn, insbesondere zwischen Erzingen und Basel, bedeutet eine nachhaltige Weiterentwicklung der Regio-S-Bahn.

E | Schienengüterverkehr Rhein-Rhône

Der Ausbau der existierenden Schieneninfrastruktur auf Größe B1 mit dem Ziel eines störungsfreien maritimen Containerverkehrs bedeutet für die TMO dank der Verbindung der Häfen des Oberrheingebiets mit denjenigen des westlichen Mittelmeers (Marseille, Sète, Barcelona) eine leistungsfähige Öffnung des Schienenverkehrs nach Süden.

IM BEREICH BINNENSCHIFFFAHRT

F | 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.

IM BEREICH STRASSENVERKEHR

G | Zweite Rheinbrücke zwischen Karlsruhe und Würth

Die Rheinbrücke zwischen Karlsruhe und Würth wurde 1966 für ein tägliches Verkehrsaufkommen von 33.000 Fahrzeugen ausgelegt. Das Verkehrsaufkommen auf dieser Brücke beläuft sich derzeit auf gut 80.000 Fahrzeuge, wobei Verkehrsprognosen von einer weiteren Zunahme auf über 90.000 Fahrzeuge/Tag ausgehen. Diese Überlastung der zunehmend baufälligen Rheinbrücke erfordert dringend eine zweite Rheinquerung im Norden zwischen Würth und Karlsruhe.

H | Beidseitig dreispuriger Ausbau der A5, ihre direkte Anbindung an den Baden-Airpark (H¹) und Verlängerung durch die „Osttangente Basel“ (H²)

Die Autobahn A5 ist zwischen Walldorf und Offenburg bereits in beiden Richtungen dreispurig ausgebaut. Prognosen zufolge wird es sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr einen drastischen Verkehrsanstieg auf dieser Achse geben, was für einen beidseitig dreispurigen Ausbau bis nach Basel spricht, wo die A5 über die Osttangente in das Schweizer Autobahnnetz mündet. Die Osttangente (H²) ist eine der Haupttransitachsen im Straßengüterverkehr in der trinationalen Region und diesbezüglich von großer Bedeutung für den transeuropäischen Korridor „Rotterdam-Genova“. Dieser städtische Autobahnabschnitt, der zu den beiden meistbelasteten der Schweiz gehört, muss dringend in beiden Fahrtrichtungen um eine Spur erweitert werden. Der Ausbau dieser grundlegenden Autobahnachse muss darüber hinaus durch eine Direktanbindung an den Flughafen Karlsruhe/Baden-Baden (Baden-Airpark) verstärkt werden (H¹).



Copyright / Shutterstock

I Ausbau der Autobahn A35 im Elsass und ihre Verbindung mit dem deutschen und Schweizer Autobahnnetz

Die A35 ist die Hauptachse des elsässischen Straßennetzes und daher ist es unabdingbar, die Lücken und Unterbrechungen zwischen der A35 und den Schweizer und deutschen Netzen zu schließen, und zwar durch :

- I¹ : die Autobahnverbindung der A35 und der A65 zwischen Lauterbourg und Wörth (12 km)
- I² : die Fertigstellung der Südumfahrung Strasbourg (zweite Phase) durch den Bau einer zweispurigen Schnellspur zwischen der Anschlussstelle Fegersheim und der Anschlussstelle Geispolsheim auf der A35
- I³ : den Ausbau der RN83 nach Autobahnnormen zwischen Colmar und Sélestat (12 km)
- I⁴ : 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.

J Bau der GCO (Große Westumgehung von Strasbourg)

Als beidseitig zweispurige Autobahn mit einer Länge von 24 km, die Innenheim im Süden und Vendenheim im Norden miteinander verbindet, soll die GCO hauptsächlich dem Transitverkehr eine Umfahrung der auf der A35 in Höhe von Strasbourg häufig vorkommenden Staus ermöglichen.

K Ausbau der A98 und ihrer grenzüberschreitenden Verbindungen

Im Rahmen des Ausbaus dieser Verkehrsachse ist es unabdingbar, die fehlenden Teilstücke zu realisieren, um eine leistungsfähige Anbindung der Räume und eine qualitativ hochwertige, lückenlose Verbindung mit dem grenzüberschreitenden Netz sicherzustellen. Der Bau der fehlenden Abschnitte soll nach gängigen Autobahnstandards ausgeführt werden, um die Wettbewerbsfähigkeit dieser Grenzregion zu gewährleisten.

IM BEREICH MULTIMODALITÄT

L Multimodaler Ausbau der Strecke Colmar-Freiburg

Die beiden Zentren Freiburg und Colmar liegen im Herzen der TMO 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 B31 zwischen Gottenheim und Breisach zu einer spürbaren Verbesserung der Verkehrsbedingungen führen. Die Fortführung dieses Ausbaus, wie auch die mittelfristige Reaktivierung einer Schienenverbindung zwischen Freiburg und Colmar, sind schließlich im Sinne einer besseren Verbindung der grenzüberschreitenden Räume angezeigt.

Copyright / Cédric Joubert



