Regionalverband
Südlicher Oberrhein
Planen. Beraten. Entwickeln.

DS VVS 07/13
(Anlage)

Körperschaft des
öffentlichen Rechts

Reichsgrafenstraße 19
79102 Freiburg i. Br.

Freiburg i. Br., 15.11.2013

Unser Zeichen: 53015

Verbandsversammlung am 05.12.2013

TOP 2 (öffentlich)
Nord-Süd-Transversale Rotterdam-Genua
hier: a) INTERREG IV B-Projekt CODE 24
b) Teilprojekt Güterverkehrszentrum Lahr
c) Beitritt zum „EVTZ Korridor Rotterdam-Genua“

– *beschließend* –

1. Beschlussvorschlag der Verbandsgeschäftsstelle

1.1 Die Verbandsversammlung dankt allen Partnern für die Mitwirkung am INTERREG-Projekt „CODE 24.“

1.2 Die Verbandsversammlung beschließt den Beitritt zum „EVTZ (Europäischer Verbund für Territoriale Zusammenarbeit) Korridor Rotterdam-Genua“ ab 01.01.2015 mit einem maximalen Jahresbeitrag von 5.000,-- EUR.

2. Anlass

Mit der Inbetriebnahme der beiden Alpen-Basis-Tunnel in der Schweiz – 2007 am Lötschberg und voraussichtlich 2017 am Gotthard – wird eine Hochleistungsachse für den Europäischen Nord-Süd-Verkehr entstehen, die in den Planungen in der EU bislang auch als Korridor 24 figuriert. Dieser Korridor umfasst europäische Regionen mit höchster Wertschöpfung, mit starkem und weiter wachsenden Verkehrsaufkommen und hoher Siedlungsdichte. Nach wie vor bestehen auf dieser Achse gravierende Lücken und Engpässe, die die Leistungsfähigkeit des Korridors und somit auch die wirtschaftliche Entwicklung entlang der Strecke limitieren.

Vor diesem Hintergrund und mit dem Ziel eine Initiative zur Abstimmung und Zusammenarbeit in der Schienenverkehrsplanung entlang der Verkehrsachse von Rotterdam bis Genua in die Wege zu leiten hatten sich im September 2008 die Vertreter der Raumschaften und regionalen Planungsverbände zwischen Frankfurt und Zürich auf ein gemeinsames Positionspapier verständigt. Mit dem auch von der Verbandsversammlung am 09.10.2008 beschlossenen Positionspapier (Anlage) wurde die Grundlage für eine transnationale und interregionale Zusammenarbeit geschaffen. (DS VVS 07/08)

Die im Positionspapier genannten Aktivitäten sollten im Rahmen eines EU-geförderten INTERREG-Projekts umgesetzt werden. Die Ziele und die Projektorganisation erläuterte Prof. Scholl von der ETH Zürich im Rahmen der Verbandsversammlung am 18.12.2008. (DS VVS 12/08)

Das von der EU-Kommission geförderte INTERREG-Projekt „CODE 24“ startete im Jahr 2010 und muss bis Ende 2014 abgeschlossen sein.

Die Federführung des Projekts liegt beim Verband Region Rhein Neckar unter der fachlichen Begleitung der ETH Zürich (Lehrstuhl Prof. Scholl). Mit dem Projekt wird das Ziel verfolgt, regionale Aktivitäten zu bündeln und zu koordinieren und diese Verkehrsachse auf den politischen Ebenen besser zu positionieren. Hierzu wurden Übersichten über die Planungsstände in den einzelnen Regionen entlang des Korridors erarbeitet und aktualisiert.

Eine grenzüberschreitende Betrachtungsweise zur Entwicklung und des zukünftigen Betriebs der Nord-Süd-Transversale ist auch im Hinblick auf die Raumordnung von Bedeutung, denn nur auf diese Weise werden gemeinsame Probleme erkannt und grenzüberschreitende Lösungsansätze gefunden. Diese beinhaltet die Fragen des regionalen Transportwesens und der Logistik entlang des Schienenkorridors ebenso, wie Fragen des Betriebskonzepts und der Streckenkapazitäten und deren Folgen für die Menschen in Form von Lärmbelastungen.

Neben dem Zusammenbringen von Partnern verfolgt das Projekt auch das Ziel gemeinsame Initiativen auf regionaler bzw. lokaler Ebene zu entwickeln, um eine Kopplung von ökonomischer Entwicklung und Raum- und Verkehrsplanung zu verbessern. Ferner soll auch ein belastbares Betriebsprogramm und dessen Einfluss auf die Leistungsfähigkeit der Strecke für das Beförderungs- und Transportwesen beschrieben werden.

Die Ziele und die im September 2013 bei einer wissenschaftlichen Tagung in Zürich erstmals publizierten Ergebnisse wird Herr Felix Günther von der ETH Zürich (Lehrstuhl Prof. Scholl) in der Sitzung vorstellen und erläutern.

Im Rahmen des Gesamtprojekts „CODE 24" wird seit dem Jahr 2012 auf Antrag der Stadt Lahr und mit deren Kofinanzierung ein Teilprojekt „Güterverteilzentrum Lahr" durch die Firma Ernst Basler & Partner AG, Zürich, mit bearbeitet. Inhalt und Bearbeitungsstand dieses Teilprojekts wird Herr Dr. Ralf Chaumet (Ernst Basler & Partner AG, Zürich) in der Sitzung vorstellen und erläutern.

3. Begründung zu Beschlussziffer 1.2

In ihrer Sitzung am 18.12.2008 fasste die Verbandsversammlung einstimmig folgende Beschlüsse:

- *Die Region Südlicher Oberrhein ist grundsätzlich bereit als Partner eines INTERREG-Projekts „Nord-Süd-Transversale für Europa" (Code 24) mitzuwirken.*

- *Die Verbandsgeschäftsstelle wird beauftragt einen konkretisierten INTERREG-Antrag dem Planungsausschuss zur Beratung und Entscheidung vorzulegen.*

Bei der danach folgenden Konkretisierung des INTERREG-Antrags zum Projekt „CODE 24" verständigten sich die Projektpartner darauf, dass der Regionalverband Südlicher Oberrhein angesichts seines starken Engagements zur Abschaffung des Schienenbonus und der damit gebundenen Personalressourcen lediglich einen Beobachterstatus – ohne Kofinanzierungsanteil – einnehmen wird. Die ab dem Jahr 2010 prinzipielle gebilligten Kofinanzierungsbeiträge durch den Regionalverband Südlicher Oberrhein (vgl. Seite 4 der Anlage zu DS VVS 12/08) mussten deshalb nicht etatisiert werden. (Anlage)

Mit der im ersten Halbjahr 2013 vom Bundestag und Bundesrat beschlossenen Abschaffung des Schienenbonus wurde ein wesentliches Ziel des am 09.10.2008 beschlossenen Positionspapiers (vgl. dortige Ziffer 7, letzter Absatz) erfüllt.

Gründung eines EVTZ

Im Rahmen des INTERREG-Projekts „CODE 24" hatten die Projektpartner bereits bei der Projektantragstellung die Einrichtung eines Europäischen Verbunds für territoriale Zusammenarbeit (EVTZ) geplant. Ziel dieser Gründung ist es, noch vor Beendigung der Projektlaufzeit eine Kooperationsform einzurichten, mit der die Zusammenarbeit der Projektpartner auf Dauer sichergestellt werden kann.

Es ist zwischenzeitlich offenkundig, dass die anstehenden Aufgaben und Herausforderungen im jetzt von der EU-Kommission offiziell als „Rhein-Alpen-Korridor" genannten Großraum nicht im zeitlich begrenzten Rahmen des laufenden INTERREG-Projekts abschließend wahrgenommen werden können. Vielmehr gehen die Projektpartner davon aus, dass die Zusammenarbeit, die mit dem Projekt „CODE 24" begründet wurde, fortgesetzt und erweitert werden muss.

Dies gilt umso mehr als die EU-Kommission für die neue Legislaturperiode beabsichtigt die bisherige Politik zu den „Transeuropäischen Netzen“ (TEN) stärker als bisher auf 10 „Kernnetz-Korridore“ konzentrieren will. Seit Januar 2013 ist bekannt, dass die EU-Kommission im Zeitraum 2014 bis 2020 hierfür 21 Milliarden EU-Kofinanzierungsmittel zur Verfügung stellen will. Auch soll die Kofinanzierungsquote für die Erhebung von sog. Engpassbereichen („bottlenecks“) von bisher 20 % auf 40 % angehoben werden.

Nach Aussagen eines hohen EU-Beamten bei einer Fachtagung im September 2013 bei der ETH Zürich seien die Mitgliedsstaaten nunmehr bereit der EU-Kommission bei der Entwicklung der TEN stärker als in der Vergangenheit eine größere Rolle zuzubilligen. Deshalb beabsichtige die EU-Kommission eine neue Kommunikationsstrategie in und mit den Korridoren. In diesem Zusammenhang würde es die EU-Kommission sehr begrüßen, wenn sich die Korridore jeweils als EVTZ zur Bündelung ihrer Interessen organisieren würden. Diese EVTZ könnten wichtige Partner für die Kommission bei der Umsetzung der neuen TEN-Strategie werden.

EVTZ als Organisationsform

Ein EVTZ wäre eine geeignete Organisationsform, die entsprechend der geltenden EU-Verordnung 1082/2006 über den Europäischen Verbund für territoriale Zusammenarbeit (EVTZ) gegründet werden müsste. Auf dieser Grundlage sind bisher in der EU 32 EVTZ eingerichtet worden. Die Gründung eines EVTZ unterliegt gewissen Formalien. Insbesondere müssen eine Übereinkunft und eine Satzung von den Gründungsmitgliedern unterzeichnet werden. Darin wird u. a. geregelt, welche Ziele und Aufgaben die der EVTZ verfolgt, welche Organe vorgesehen sind, wie mit Sitzungseinberufung, Abstimmung usw. verfahren werden und wo der Sitz des EVTZ sein soll.

Aufgaben des EVTZ-Korridor Rotterdam-Genua

Folgende Aufgaben sind bisher vorgesehen:

a) Wahrnehmung der gemeinsamen Interessen der Mitglieder gegenüber nationalen, europäischen und Infrastrukturträger-Institutionen:

   - Weiterentwicklung der gemeinsamen Strategie für den Korridor
   - Organisation in der Umsetzung gemeinsamer Lobby-Aktivitäten
   - Fortsetzung der koordinierten regionalen Entwicklungsstrategie für den Korridor.

b) Akquise von Fördermitteln für weitere Korridorprojekte

   - Information der EVTZ-Mitglieder über Fördermöglichkeiten für korridorbezogene Projekte
   - Beantragung EU-geförderter neuer Projekte und deren Management

c) Schaffung einer zentralen Plattform für die zeitige Information und Erfahrungsaustausch

- Organisation von Mitgliederversammlungen
- Sicherstellung des Informationstransfers
- Weiterbetrieb der Internetseite www.code-24.eu

d) Stärkung der Sichtbarkeit und Förderung des Korridors/Öffentlichkeitsarbeit

- Organisation von korridorbezogenen Veranstaltungen (Kongresse, Workshops etc.)
- Erarbeitung und Verteilung von Publikationen

Sitz des EVTZ

Der Verband Region Rhein-Neckar fungiert bereits als sog. Lead-Partner von CODE 24. Die politischen Gremien des Verbandes Region Rhein-Neckar haben deshalb bereits der Einrichtung der Geschäftsstelle des EVTZ beim Verband Region Rhein-Neckar zugestimmt. Rechtsaufsichtsbehörde wäre das für Baden-Württemberg zentral zuständige Regierungspräsidium Freiburg. Maßgeblich wäre für den EVTZ deutsches Recht.

Der Gründungsakt ist im zweiten Halbjahr 2014 vorgesehen.

Finanzierung

Die Finanzierung der Geschäftsstelle erfolgt zunächst aus den Beiträgen der Mitglieder. Weiterhin ist geplant, dass der neue EVTZ auch EU-Projektmittel einwirbt, um so die Sache für den Rhein-Alpenraum-Korridor fortzusetzen. Dabei können auch anteilig Personalkosten der Geschäftsstelle durch EU-Mittel kofinanziert werden, so dass sich die von den Mitgliedern aufzubringende Finanzierung der Personalkosten reduziert.

Die Höhe der jährlichen Haushaltsmittel für den EVTZ ist derzeit noch nicht konkret zu beziffern. Die abschließende Definition der Aufgaben für die Anzahl der Mitglieder wird den nächsten Monaten erfolgen. Derzeit geht der Verband Region Rhein-Neckar von rund 20 Gründungsmitgliedern aus. Konkrete Interessenbekundungen liegen bislang vor von

- Port of Genua
- SiTI, Turin
  (Istituto Superiore sui Sistemi Territoriali per l'Innovazione /
  Higher Institute on Territorial Systems for Innovation)
- Uniontrasporti
  (Uniontrasporti is a technical organization of transport, logistics and infrastructure systems)
- Stadt Lahr (Schwarzwald)
- Stadt Mannheim
- Region Rhein-Neckar
- Region Mittlerer Oberrhein
- Provinz Gelderland, NL

Derzeit in interner Abklärung:

- Region FrankfurtRheinMain
- Regionalverband Ruhr
- Port of Rotterdam
- Port autonome de Strasbourg
- Region Köln/Bonn e.V.
- Region Südlicher Oberrhein
- Kanton Basel-Stadt

Weitere potentielle Mitglieder können derzeit nicht öffentlich genannt werden.

Unter der Annahme, dass

- die Geschäftsstelle zunächst mit einer Vollzeitkraft und einer Teilzeitkraft besetzt wird (ca. 100.000,-- EUR p.a.)
- die Zahl der Gründungsmitglieder sich auf 20 beläuft und
- zunächst keine Mietkosten anfallen,

geht der Verband Rhein-Neckar von einer durchschnittlichen Beitragshöhe pro Mitglied und Jahr in Höhe von 5.000,-- EUR aus.

Der stellvertretende Direktor des Verbands Region Rhein-Neckar, Herr Christoph Trinemeier, wird in der Sitzung für weitere Erläuterungen zur Verfügung stehen.

4. Fazit

Für die Region Südlicher Oberrhein ergibt sich durch den Beitritt zum EVTZ „Korridor Rotterdam-Genua“ die Möglichkeit bei der komplexen Thematik der Eisenbahnentwicklung mit Partnern aus Raumplanung, Wissenschaft und Wirtschaft grenzüberschreitend zusammenzuarbeiten und den Aus- und Neubau der Rheintalbahn als Teil der Nord-Süd-Transversale auf eine noch breitere politische und fachliche Basis zu stellen. Vor dem Hintergrund der großen Erfolge in den letzten Jahren (u. a. Gründung des Projektbeirats, Wegfall des Schienenbonus) ist der vorgeschlagene Beitritt ein logischer und konsequenter Schritt.

Die Mitgliedschaft des Regionalverbandes Südlicher Oberrhein würde gewährleisten, dass mit ihm als neutraler Vertreter der Gesamtregion sämtliche regionalpolitischen und fachlichen Aspekte für einen menschen- und umweltverträglichen Aus- und Neubau der Rheintalbahn von Offenburg bis Auggen auch in die weiteren Aktivitäten des EVTZ eingebracht werden. Mit einem Beitritt wird keine bestimmte Trassenführung (Antrags- oder autobahnparallele Trasse) favorisiert. Nur eine Gesamtschau der überörtlichen und überfachlichen Aspekte bei der weiteren Entwicklung und Realisierung des Jahrhundertbauwerks „Rheintalbahn“ wird einen Mehrwert für die gesamte Region Südlicher Oberrhein bringen. Eine ausschließliche Mitgliedschaft einzelner Städte oder Gemeinden würde lediglich einzelgemeindliche Anliegen berücksichtigen und dem Gesamtanliegen eines „EVTZ-Korridor Rotterdam-Genua“ nicht Rechnung tragen.

Der ab dem Haushaltsjahr 2015 zu erwartende Mitgliedsbeitrag in Höhe von maximal 5.000,-- EUR ist angesichts der vielfältigen Vorteile angemessen.

Hinweis:
Der Beitrittsbeschluss bedarf einer Mehrheit von zwei Dritteln der Mitglieder der Verbandsversammlung (= 54 Mitglieder).

Anlage zu DS VVS 07/13

(bereits Anlage zu DS VVS 07/08
vom 24.09.2008)

Positionspapier

zur Nord-Süd-Transversale für Europa

Präambel

Die Schienentransversale Rotterdam-Genua ist Bestandteil des Europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes und die wichtigste Nord-Süd-Verbindung im europäischen Schienengüterverkehr. Sie zieht durch europäische Regionen mit höchster Wertschöpfung, mit starkem und weiter wachsendem Verkehrsaufkommen und hoher Siedlungsdichte. Nahezu 70 Millionen Menschen leben in ihrem Einzugsbereich.

In der Schweiz ist mit der Inbetriebnahme des Lötschberg-Basistunnels 2007 und den im Bau befindlichen Basistunnel Gotthard und Ceneri bereits ein wesentlicher Beitrag zur Schieneninfrastruktur der Nord-Süd Transversale geleistet worden. Im Zulauf zu diesen Flachbahntunnels bestehen jedoch auf deutscher wie auf schweizerischer Seite weiterhin gravierende Lücken und Engpässe, deren Beseitigung bislang am Fehlen konsensfähiger Teilraum-Lösungen und deren Integration in ein stimmiges Gesamtkonzept sowie der dringend notwendigen Finanzmittel gescheitert ist.

Hinzu kommt die mangelnde Akzeptanz der von den Aus- und Neubauvorhaben betroffenen Wohnbevölkerung insbesondere vor dem Hintergrund der prognostizierten starken Zuwächse im Schienengüterverkehr und der völlig ungewissen Entwicklung der künftigen Lärmsituation.

Die aufgezeigten Probleme bedürfen einer über die Regions- und Landesgrenzen hinweg abgestimmten gemeinsamen Positionierung, um die Erarbeitung von konkreten Lösungen vor Ort zu unterstützen und weiter voranzubringen. Vordringlicher Handlungsbedarf wird in diesem Sinn in den folgenden Punkten gesehen:

1. Harmonisierung und Koordinierung der nationalen Bedarfs- und Investitionspläne

Mit dem Ziel, zu einer über die Landesgrenzen hinweg abgestimmten, einheitlichen Beurteilung der verkehrlichen und räumlichen Wirkungen, der Wirtschaftlichkeit und Priorisierung der europäischen Schienenverkehrsprojekte zu gelangen, wird

vorgeschlagen, Untersuchungsmethodik, Bewertungsverfahren und Laufzeit der nationalen Bedarfs- und Investitionspläne im Rahmen einer landesgrenzenübergreifenden Gesamtschau zu vereinheitlichen. Dies wäre eine Abkehr von der bisherigen Planungspraxis, wonach sich die Beurteilung lediglich auf den jeweiligen nationalen Teilabschnitt bezieht mit der Konsequenz erheblicher Unschärfen bei der Projektbewertung.

2. Erhöhung der Planungssicherheit

Grundlage für die Berechung der künftig erforderlichen Gleiskapazitäten im Personen- und Güterverkehr sind belastbare Betriebsprogramme. Besagte Programme dienen auch dem Nachweis einer ausreichenden Lärmvorsorge. Die nationalen Bahnen sind daher aufgefordert, für die Nord-Süd Transversale ein über die Landesgrenzen abgestimmtes, aktuelles Betriebsprogramm mit einheitlichem Prognosehorizont sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr vorzulegen. Dies ist eine wesentliche Grundvoraussetzung für die weiteren Abstimmungen und Verhandlungen der regionalen Akteure und Interessenvertreter mit den nationalen Bahnen und somit eine zentrale Forderung der an der Ausbauplanung beteiligten Raumschaften.

3. Sicherung der Finanzierung

Die bisher gefassten Beschlüsse und Vereinbarungen haben die Projektfinanzierung nicht in der erhofften Weise gefördert. Zu nennen sind

- der 1994 gefasste Beschluss des Europäischen Rates und des Europäischen Parlaments zur Realisierung von insgesamt 14 prioritären Großprojekten, bekannt unter der „Essener Liste“, zu der auch die Nord-Süd Transversale gehört.

- die deutsch-schweizerische Vereinbarung vom 6. September 1996 in Lugano über den stufenweisen viergleisigen Ausbau der Zulaufstrecke Karlsruhe-Basel zur Neuen Eisenbahn-Alpen-Transversale (NEAT) schritthaltend mit der Verkehrsnachfrage.

- das am 9. Januar 2003 unterzeichnete „Memorandum of Understanding“, im Rahmen dessen sich die Schweiz, Deutschland, Italien und die Niederlande verpflichtet haben, Maßnahmen zur besseren Nutzung von Infrastrukturen und Betrieb auf der Nord-Süd Transversale für Europa zu erarbeiten

- die „Plattform Basiliensis“, mit deren Unterzeichung am 20. Februar 2003 die SBB, SNCF und DB ihre Absicht bekundeten, das Engpassproblem im Raume Basel zu lösen sowie

- die Trinationale Langfristplanung Knoten Basel (TLB), mit der zur Zeit unter Federführung der Verkehrsministerien Deutschlands, Frankreichs und der Schweiz die Kapazitäten und Engpässe auf den Zulaufstrecken zu den Alpenbasistunnel via den Knoten Basel analysiert sowie entsprechende Massnahmen zur Beseitigung der Kapazitätsengpässe vorgeschlagen werden.

Demgegenüber ist auf Schweizer Seite zwar die Finanzierung der Neuen Alpentransversale (mit den drei Basistunnel Lötschberg, Gotthard und Ceneri) sichergestellt, nicht aber der Grossprojekte auf den Zulaufstrecken, insbesondere des neuen Juradurchstichs zwischen Basel und Olten. Dies wird Gegenstand einer Folgebotschaft zur zukünftigen Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) sein (bis voraussichtlich 2010).

Es wird vorgeschlagen, diese Willensbekundungen und Absichtserklärungen in eine für alle Projektbeteiligten verbindliche Finanzierungsvereinbarung zu überführen.

Denkbar wäre auch die Auflegung eines europäischen Gemeinschaftsprogramms analog zum ehemaligen Programm „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“.

Die unkonventionelle und zügige Umsetzung der „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“ mit einem Investitionsvolumen von rd. 30 Mrd. € hat für die Projektrealisierung der Nord-Süd-Transversale zweifelsohne Beispielcharakter.

4. Beschleunigung der Planungszeiten durch Organisation regionaler Akzeptanz

Eine Intensivierung der Zusammenarbeit zwischen den regionalen Akteuren ist dringend erforderlich, um zu einer regionalen Akzeptanz des Gesamtprojektes zu gelangen. Auf diesem Wege kann das Ziel der Beschleunigung der Planungszeiten sowie der Finanzierung der Maßnahmen erreicht werden.

5. Verbesserung der Wahrnehmung nach außen

Als erste gemeinsame Aktion wird eine Auftaktveranstaltung in Mannheim vorgeschlagen. Mannheim ist ICE-Knoten und wäre daher als Veranstaltungsort bestens geeignet.

6. Bündelung und Koordinierung der Aktivitäten

Mit dem Ziel, die Kommunikation nach außen und die gemeinsame Wahrnehmung zu verbessern, wird vorgeschlagen, einen EU-Koordinator für Lobbyarbeit zu bestellen und eine professionelle Geschäftsführung einzurichten.

Des Weiteren sollte der turnusmäßige Austausch auf regionaler und politischer Ebene gepflegt und die trilaterale Plattform für die grenzüberschreitende Infrastrukturentwicklung im Raum Basel erhalten und gestärkt werden.

7. Reduzierung des Güterverkehrslärms

Lärmschutz ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe, an der sich auch der Bund im Rahmen seiner finanziellen Möglichkeiten beteiligen muss. Das aktuelle Pilot- und Innovationsprogramm zur Lärmminderung für Güterwagons kann jedoch nur der erste Schritt sein und muss im Hinblick auf die internationale Zusammensetzung des Güterwagen-Fuhrparks einer europäischen Gesamtlösung zugeführt werden.

Erforderlich ist auch eine weitere Aufstockung des Schienenlärmsanierungsprogramms sowie eine Förderung der Fahrzeugumrüstung durch eine entsprechende Trassenpreisgestaltung und Abwrackprämien für ältere Güterwagen.

Auch die Installation von Niedrig- und Niedrigstschallschutzwänden unmittelbar am Gleiskörper kann zu einer spürbaren Reduzierung des Schienenlärms führen und sollte daher in die weiteren Förderprogramme des Bundes mit aufgenommen werden.

Was die von mehreren deutschen Raumschaften entlang der Nord-Süd-Transversale erhobene Forderung nach Abschaffung bzw. Differenzierung des Schienenbonus anbelangt, so steht der Bund in der Pflicht, seine in 2006 gegebene Zusage einer ergebnisoffenen Prüfung im Rahmen der laufenden Lärmwirksamkeitsforschung endlich nachzukommen.

8. Regelmäßige und systematische Lagebeurteilungen

Die Realisierung der Nord-Süd-Transversale ist ein Vorhaben von europäischer Bedeutung. Die Verwirklichung dieses für die Verkehrs- und Raumentwicklung strategischen Vorhabens, die damit verbundenen und erforderlichen Abstimmungen machen es, -im Interesse der beteiligten Akteure und im Gesamtinteresse- erforderlich, regelmäßig systematische Lagebeurteilungen zu erstellen, bei denen auch die Industrie- und Handelskammern, die verladende Wirtschaft und die führenden Logistikdienstleister entlang der Nord-Süd-Transversale mit einbezogen werden sollten. Darin sollen die Fortschritte der Realisierung alle für das Vorhaben bedeutsamer Maßnahmen, aber auch noch offene Fragen und zu treffende wichtige Entscheide dargestellt werden.