

Europäische Kommission
Generaldirektion Energie und Verkehr
Abteilung B 2- TEN-Politik und technologische Entwicklung
B – 1049 Brüssel

Öffentliche Anhörung der Europäischen Kommission, Generaldirektion Energie und Verkehr, zur Erweiterung der Transeuropäischen Netze
Fragen an die Interessenvertreter

Welches sind die bedeutenden Achsen?

Zu 1.:

Straße: Bundesautobahnen A5 (Achse Nordeuropa – Deutschland – Schweiz – Italien), A6 und A8 (Achsen Spanien-Frankreich-Deutschland-Osteuropa)
Schiene: Nord-Süd-Verbindung Frankfurt – Mannheim – Karlsruhe – Basel (- Italien)
West-Ost-Verbindung: (Frankreich -)Saarbrücken – Mannheim – Stuttgart – München (- Osteuropa)

Zu 2.:

Die Autobahnen A5, A6 und A8 werden bis 2020 voraussichtlich nur abschnittsweise, nicht aber durchgehend auf sechs Spuren ausgebaut sein. Bei der Nord-Süd-Schienenverbindung ist die Engpassbeseitigung durch eine Neubaustrecke zwischen Frankfurt und Mannheim völlig offen. Der viergleisige Ausbau zwischen Karlsruhe und Basel verzögert sich weiter; nur zwischen Offenburg und Baden-Baden ist er fertiggestellt. Auch die Realisierung einer Neubaustrecke zwischen Stuttgart und Ulm ist noch nicht gesichert.

Zu 3.:

In West-Ost-Relation gibt es in Süddeutschland keine leistungsfähige Schienenverbindung. Daher findet der überwiegende Teil insbesondere des Güterverkehrs auf der Straße statt. Der Anteil des Güterverkehrs auf der Straße dürfte daher hier noch über dem bundesdeutschen Durchschnitt von 83 Prozent liegen, während in Nord-Süd-Richtung der Anteil der Schiene im grenzüberschreitenden Verkehr (insbesondere im Alpentransit) deutlich über dem Durchschnitt von 8,4 Prozent liegt.

Zu 4.:

Die durchschnittliche Verkehrsbelastung der baden-württembergischen Autobahnen lag 2003 mit 58.230 Kfz/ 24 h um 20 Prozent über dem bundesdeutschen Durchschnitt von 48.700 Kfz/ 24 h. Dabei lagen einzelne Abschnitte mit ihrer Belastung noch weit darüber.

Beispiel: A 6 bei Walldorf (82.750 Kfz), A 6 bei Neckarsulm (95.690), A 5 bei Karlsruhe (127.630) und A8 bei Pforzheim (72.990).

Zu 5.:

Auf der A6 beispielsweise ist bereits heute zu beobachten, dass der internationale Verkehr (Verkehre von / zur Europäischen Union beziehungsweise von Nachbar-EU-Staaten in die Bundesrepublik Deutschland) zumindest im Schwerverkehr weit über 80 Prozent ausmacht.

Zu 6.:

Auf allen genannten Straßen- und Schienenachsen, insbesondere aber auf den Autobahnen in West-Ost-Richtung, ist mit einem deutlichen Anstieg des Verkehrsaufkommens zu rechnen.

Welche Investitionen und wie?

Zu 1.:

Die Autobahn A6, die LKW-Anteile von 20-25 Prozent am Verkehrsaufkommen aufweist, ist durch den stark angewachsenen Verkehr von und nach Ost- und Südosteuropa dauerüberlastet. Tägliche Staus und Unfälle sind zur Regel geworden. Ähnliches gilt für die A5 und die A8. Die hohen Schwerverkehrsanteile führen dazu, dass jeweils die rechte äußere Fahrspur praktisch durchgehend von LKW belegt und der Fahrbahnbelag entsprechend stark abgefahren ist.

Auf der Schiene herrschen massive Engpässe in den Korridoren Frankfurt-Mannheim und Karlsruhe-Basel, die eine Ausweitung des Zugangebotes nicht mehr zulassen.

Zu 2.:

Die genannten Autobahnen müssen durchgehend auf mindestens sechs Spuren ausgebaut werden. Für eine Verbesserung der Kapazitätsengpässe auf der Schiene ist der Bau einer zweigleisigen Neubaustrecke von Frankfurt-Flughafen bis Mannheim-Hauptbahnhof sowie der viergleisige Ausbau zwischen Karlsruhe und Basel erforderlich. Der Bau einer Neubaustrecke zwischen Stuttgart und Ulm würde die hier bestehenden beträchtlichen Geschwindigkeitseinbrüche, die die Schiene gegenüber der Straße in einen erheblichen Wettbewerbsnachteil setzen, beseitigen.

Zu 3.:

Zwischen dem Beginn der Planfeststellung und der Fertigstellung eines Projektes liegen - je nach Umfang - im günstigsten Fall fünf bis zehn Jahre. Zahlreiche Verzögerungen in den Planungsverfahren sowie zu geringe Haushaltsmittel-Zuweisungen während der Bauzeit führen in der Regel zu erheblich längeren Realisierungszeiträumen.

Zu 4.:

Der Wirtschaft würden erhebliche Stau- und Unfallkosten erspart, ganz zu schweigen von den positiven Auswirkungen auf die Umwelt infolge des niedrigeren Treibstoffverbrauchs.

Zu 5.:

Alternative technische oder modale Optionen zum Ausbau gibt es nicht. Sowohl die Straße als auch die Schiene sind auf den genannten Relationen unzureichend gerüstet. Von den erheblichen Verkehrszuwächsen auf der Straße könnte zudem nur ein kleiner Teil von der Schiene aufgefangen werden.

Zu 6.:

Die Finanzierung der Infrastruktur bleibt Staatsaufgabe. Die Wirtschaft ist jedoch mit dem Umstieg von einem steuerfinanzierten zu einem nutzerfinanzierten System einverstanden, wenn eine entsprechende Maut belastungsneutral ist und das Aufkommen zweckgebunden für die Straßeninfrastruktur verwendet wird. Um die genannten Projekte anzuschieben bzw. zu beschleunigen, käme einem Zuschuss der EU aus den TEN-Mitteln erhebliche Bedeutung zu.

Wie lässt sich eine nahtlose und effiziente Nutzung der Achsen gewährleisten?**Zu 2.:**

Der Straßenverkehr hat systembedingt grundsätzlich keine Interoperabilitätsprobleme beim Überschreiten von Grenzen. Lediglich Zollabfertigungszeiten müssen an den Außengrenzen der EU berücksichtigt werden. Sowohl innerhalb der EU als auch an den Außengrenzen zur EU hat die Eisenbahn hier jedoch erhebliche Probleme hinsichtlich Strom-, Signal- und Sicherungssystemen, aber auch was die gegenseitige Zulassung von Zugführern und Rollendem Material betrifft. Diese Schwierigkeiten sind selbst innerhalb der EU in weiten Bereichen noch nicht beseitigt und müssen vorrangig angegangen werden.

Zu 3.:

Auf den unzureichend ausgebauten Autobahnen mit nur zwei Fahrspuren je Richtung ist die Sicherheit bereits heute stark gefährdet. Insbesondere auf der A 6 ist eine Trennung zwischen langsamerem und schnellerem PKW-Verkehr nicht mehr möglich, da der LKW-Verkehr fast durchgehend die äußere Fahrspur belegt. Überholen sich LKW gegenseitig, kommt es regelmäßig zu kritischen und gefährlichen Situationen.

Zu 4.:

Um die bestehenden Engpässe innerhalb eines Zeithorizont bis 2020 beseitigen zu können, müssen umgehend die ausstehenden Planungsverfahren eingeleitet und die erforderlichen Haushaltsmittel kontinuierlich zur Verfügung gestellt werden. Der Staat darf

sich nicht seiner Verantwortung für ein leistungsfähiges, bedarfsgerecht ausgebautes Verkehrsnetz entziehen.

Zu 6.:

Die durchgehende Interoperabilität des Schienenverkehrs innerhalb der EU sowie mit den an die EU angrenzenden Staaten muss vorrangig umgesetzt werden, um dem Güterverkehr auf der Schiene überhaupt eine Chance im Wettbewerb einzuräumen. Dieser gravierende Nachteil ist ohne eine einheitliche Regelung bezüglich der technischen und administrativen Vorschriften nicht auszugleichen. Geschieht dies nicht bald, ist der grenzüberschreitende Schienengüterverkehr zur Bedeutungslosigkeit verurteilt.

Mannheim, 21. März 2005
Dr. Dagmar Bross