



Industrie- und Handelskammer
Heilbronn-Franken



Industrie- und Handelskammer
Nürnberg für Mittelfranken

Industrie- und Handelskammer Heilbronn-Franken, 74074 Heilbronn

Monsieur Jacques Barrot
Membre de la Commission
Européenne
Rue de la Loi/Wetstraat 200

B-1049 Bruxelles

Le 22 octobre 2004

Projet de transport trans-européen sur l'A6 Paris – Heilbronn – Nuremberg – Prague

Monsieur le Commissaire,

Nous vous félicitons très sincèrement pour votre désignation en tant que Commissaire aux Transports de l'Union Européenne et vous souhaitons bonne chance pour les nombreuses décisions que vous serez amené à prendre dans les prochaines années.

L'élargissement de l'Union Européenne fut réalisé officiellement le 1er mai 2004. Il s'agit d'un véritable défi pour les entreprises de nos deux régions économiques, mais cela leur offre aussi l'opportunité de conforter et de consolider leurs positions face à la concurrence européenne. Il va sans dire que les relations économiques entre les pays de l'Union Européenne vont fortement s'accroître, notamment de par les conditions politiques qui évoluent. De cette économie basée sur la division du travail résultent une multiplication des échanges commerciaux et aussi une forte croissance de la circulation des biens. Et par conséquent, les entreprises sont dépendantes de la capacité des grands axes de circulation.

L'autoroute A6 – importante transversale Est-Ouest – a déjà connu les années passées une forte évolution de son impact et de sa fonction. En sont la preuve les taux de croissance supérieurs à la moyenne des flux de circulation et surtout la part particulièrement élevée de camions (jusqu'à 30% en journée et 50% la nuit). Autrement dit, les camions ont accaparé aujourd'hui quasiment toute la file de droite.

Avec le tronçon annoncé pour 2008/2009 entre Amberg et la République Tchèque, l'A6 devient un véritable axe de transport transnational entre Paris et Prague, en passant par le Rhin/Neckar, Heilbronn et Nuremberg. Elle a désormais une fonction-clé pour les flux de transport de et vers l'Europe Centrale et l'Europe de l'Est. Cette autoroute, déjà menacée aujourd'hui par la surcharge, va devoir faire face à une croissance des flux de circulation supérieure à la moyenne.

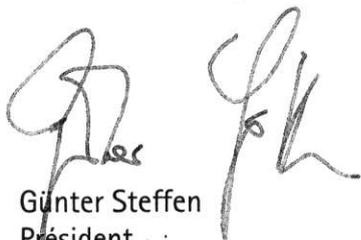
Malheureusement, seuls certains tronçons de l'A6, au niveau de Heilbronn et Nuremberg, sont considérés comme urgents dans le nouveau Bundesverkehrswegeplan (projet fédéral des transports). Nous espérons voir bientôt se faire l'élargissement des voies rapides et ce dans des délais prioritaires. Aucune amélioration de la situation n'est à prévoir à court ou moyen terme sur les quelques 100 kilomètres qui séparent Schwabach-Ouest et Kupferzell, étant donné qu'aucun moyen financier n'ait été mis en œuvre lors du Bundesverkehrswegeplan pour cet aménagement qui s'élèverait à quelques 500 millions d'euros.

Dans l'intérêt des entreprises locales, les Chambres de Commerce et d'Industrie d'Heilbronn et de Nuremberg s'engagent ensemble depuis des années pour la construction d'une autoroute à six voies. Nous souhaitons ainsi empêcher que l'A6 entre Nuremberg et Heilbronn ne devienne un goulet d'étranglement pour la circulation des personnes et des biens en Europe. Pour permettre à l'avenir une circulation fluide et limpide, il est indispensable d'élargir aussi les voies entre Kupferzell et Schwabach-Ouest. Il est donc urgent de planifier et de réaliser dans un avenir proche cet aménagement qui s'avère nécessaire.

Monsieur le Commissaire, comme vous le savez très certainement, l'A6 fait partie intégrante du « réseau de transports trans-européen » de l'Union Européenne. Ce prédicat ne semble pas vouloir faire évoluer et accélérer la situation puisqu'il manque encore à ce jour des moyens suffisants pour le réseau de transport trans-européen.

C'est pourquoi nous vous demandons votre soutien actif lors de la présentation du programme des transports « Unité Européenne » dans lequel nous espérons voir apparaître l'A6 parmi les priorités. Une infrastructure fonctionnelle des transports est un garant important pour un marché intérieur européen qui veut connaître un succès durable.

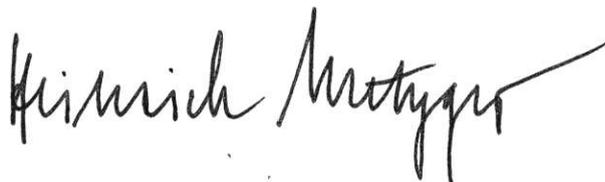
Veuillez agréer, Monsieur le Commissaire, nos salutations les plus distinguées.



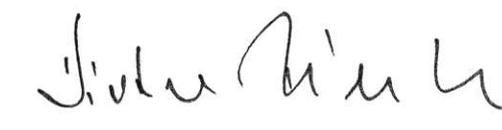
Günter Steffen
Président
C.C.I. de Heilbronn



Hans-Peter Schmidt
Président
C.C.I. de Nuremberg



Heinrich Metzger
Directeur général
C.C.I. de Heilbronn



Dr. Dieter Riesterer
Directeur général
C.C.I. de Nuremberg



Industrie- und Handelskammer
Heilbronn-Franken

Industrie- und Handelskammer Heilbronn-Franken, 74074
Heilbronn

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

Datum
31. März 2005
Unsere Zeichen
DLZ-B/gr
Ihr Ansprechpartner
Sabine Gritzki
E-Mail
gritzki@heilbronn.ihk.de
Tel.
(0 71 31) 96 77 - 1 24
Fax
(0 71 31) 96 77 - 2 43

TEN-T Public consultation Stellungnahme zur öffentlichen Anhörung

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Rahmen der öffentlichen Anhörung „TEN-T“ beantworten wir – als Vertreter von über 40.000 Unternehmen und als Industrie- und Handelskammer der wachstumsstärksten Wirtschaftsregion in Baden-Württemberg – die gestellten Fragen wie folgt.

Im Interesse einer kurzen Darstellung haben wir darauf verzichtet, alle Fragen en detail zu beantworten:

Welches sind die bedeutenden Achsen?

Durch die Jahrzehnte lange Teilung Europas in West und Ost sind die Verkehrsachsen in West-/Ost-Richtung bereits heute und erst recht in Zukunft den Güter- und Verkehrsströmen nicht mehr gewachsen, weshalb die Ost-West-Verbindungen zeitnah leistungsfähig auszubauen sind.

Als wichtige Ost-West-Transversale hat die **E 50** in den vergangenen Jahren und zuletzt mit der EU-Erweiterung am 1. April 2004 einen ganz erheblichen und nachhaltigen Bedeutungs- und Funktionszuwachs erfahren. Der in Deutschland gelegene Steckenabschnitt der E 50, nämlich die **BAB A 6**, ist de facto bereits heute weit über Nürnberg hinaus die Verlängerung des Pan-Europäischen Korridors Nr. IV Richtung Westeuropa. Die überdurchschnittlichen Steigerungsraten des Gesamtverkehrsaufkommens und vor allem der außergewöhnlich hohe LKW-Anteil von bis zu 30 % tagsüber und bis zu 50 % nachts zeigen dies deutlich. Mit dem für 2008/2009 angekündigten Lückenschluss zwischen Amberg und der Tschechischen Republik erhält die E 50 mit der BAB A 6 als durchgehende transnationale Verkehrsachse von Paris über Mannheim, Heilbronn, Nürnberg nach Prag und darüber hinaus eine Schlüsselfunktion bei den Verkehrsströmen zwischen West-, Mittel- und Osteuropa.

Die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke an der BAB A 6 Zählstelle Neckarsulm hat sich von 48.833 Fahrzeugen pro Tag im Jahr 1980 kontinuierlich gesteigert und bereits 2003 mit 95.690 Fahrzeugen täglich nahezu verdoppelt. Da es auf dieser Achse, was erschwerend hinzu kommt, keine durchgehende adäquate Alternative zum Straßenverkehr gibt, wird der Straßenverkehr aufgrund der seit langem bestehenden und immer enger werdenden Wirtschaftsbeziehungen der westeuropäischen Länder mit den MOE-Staaten gerade auf dieser Strecke weiter überdurchschnittlich wachsen. Schon 1995 wurde bei einer Erhebung im Auftrag des Landesamtes für Straßenwesen Baden-Württemberg festgestellt, dass am Tage jeder dritte Lkw auf der BAB A 6 östlich von Heilbronn ein ausländisches Kennzeichen trägt.

Welche Investitionen und wie?

Zwischen der E 30 (Amsterdam – Berlin – Warschau) und der E 40 (Bruxelles – Dresden – Krakau) im Norden Zentraleuropas und der E 60 (München – Wien – Budapest – Bukarest) im südlicheren Bereich muß die **E 50 (Paris – Prag)** als eine der wenigen durchgängigen Hauptschlagadern im Ost-West-Verkehr dringend leistungsfähiger gemacht und vor dem Infarkt bewahrt werden. Sie ist eine wichtige Querspange von Frankreich, Deutschland, Tschechien bis Krakau und weiter über die E 40 in die Ukraine, die den gewachsenen Anforderungen dringend angepasst werden muß.

Das zentrale Teilstück, die **BAB A 6**, und die Tatsache der hochgradigen Gesamtbelastung dieser Strecke fordern unumgänglich einen schnellen, mindestens dreistreifigen durchgehenden Ausbau je Fahrtrichtung. Jede kleinere Störung führt an der Engstelle zwischen Heilbronn und Nürnberg derzeit zu einem totalen Zusammenbruch des Verkehrs. Diese Dauerstaus lassen die Transversale häufig kollabieren, beeinträchtigen die Verkehrssicherheit und belasten die Umwelt und die Wirtschaft erheblich.

Aufgrund der topographisch idealen Lage unterhalb der deutschen Mittelgebirge, verfügt die BAB A 6 über entscheidende Vorteile im langfristigen Betrieb, nämlich bei den Bau- und Unterhaltskosten und durch ihre insbesondere für den Schwerlastverkehr optimale, fast ebene Streckenführung. Vorhandene Brückenbauwerke sind in weiten Teilen, was Statik, Auslegung und Breite betrifft, tauglich für den Ausbau auf sechs Spuren. Die Kosten für den anstehenden durchgehenden sechsstreifigen Ausbau des 151 Kilometer langen Streckenteils zwischen Heilbronn und Nürnberg werden vom Bundesverkehrsministerium auf rund 706 Mio. EUR geschätzt. Wegen der Dringlichkeit des Ausbaus ist die Wirtschaft der Region Heilbronn-Franken gemeinsam mit den Landkreisen und der Stadt Heilbronn für die Streckenabschnitte Weinsberg bis Bretzfeld und Öhringen bis Kupferzell bereits 2002 in Vorleistung getreten und hat die notwendigen Planungen der RE-Vorentwürfe vorfinanziert. Diese Entwürfe liegen für weitere Planungen bereit.

Wie lässt sich eine nahtlose und effiziente Nutzung der Achsen gewährleisten?

Die EU muß absolut vorrangig die europäischen Querspangen als Hauptachsen im Auge haben. Während sich von Nord nach Süd die Achsen sinnvoll und über Jahrzehnte mit dem Verkehr entwickeln konnten, sind nur wenige Ost-West-Achsen als Europa-Strassen angelegt bzw. vorhanden – und sie sind nachhaltig unterentwickelt. Deren Förderung und deren Ausbau entscheidet maßgeblich über die Entwicklung und das Zusammenwachsen der EU-15 und der 10 Beitrittsstaaten zum kräftigsten Wirtschaftsfraum im Sinne der Lissabon-Strategie.

Die Leistungsfähigkeit und der weitere Ausbau der oben genannten wichtigen Ost-West-Transversalen in Zentraleuropa müssen mit 1. Priorität behandelt werden. Diese Hauptschlagadern sind für den erweiterten Organismus Europa unverzichtbar und wichtiger denn je. Sie gilt es als erstes auszubauen und die Verkehre auf diesen Strecken störungsfrei laufen zu lassen.

Der derzeitige Ausbauzustand der **BAB A 6** ist dem Ost-West-Verkehr bereits heute nicht mehr gewachsen und für die Leistungsfähigkeit und Störanfälligkeit der **E 50** ein gewaltiges Problem. Ohne weitere Baumaßnahmen werden Wirtschaft und Umwelt durch externe Kosten überproportional belastet; die A 6 kann die anfallenden Verkehre, insbesondere zwischen Heilbronn und Nürnberg, nicht mehr bewältigen und wird so zum Hemmschuh der Entwicklung des europäischen Binnenmarktes.

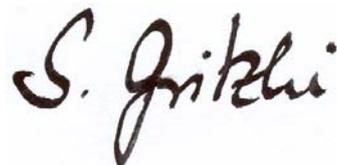
Eine entsprechende Berücksichtigung und Förderung der E 50 durch die Europäische Union, was den Ausbau und die Beseitigung der „Engstelle“ zwischen Heilbronn und Nürnberg betrifft, würde wegen der grundsätzlichen Bedeutung der E 50 und ihrer idealen, topographischen Streckenführung dem ungehinderten Warenaustausch im Binnenmarkt und der wirtschaftlichen Entwicklung Europas insgesamt und langfristig dienen.

Ergänzend dürfen wir auf unser beiliegendes Schreiben vom Oktober 2004 an den damals designierten Kommissar Jacques Barrot verweisen, in dem wir die Dringlichkeit des Ausbaus und das Anliegen um Förderung der BAB A 6 durch die EU bereits vorgebracht hatten.

Mit freundlichen Grüßen



RA Armin Behringer
Geschäftsführer



Sabine Gritzki
Referentin Verkehr

Anlage