



Industrie- und Handelskammer
Nordschwarzwald

Industrie- und Handelskammer Nordschwarzwald • Postfach 920 • 75109 Pforzheim

Frau Dr. Hagenah

DIHK Brüssel

Ihre Zeichen/Nachricht vom

Ihr/Ihre Ansprechpartner/in
Markus Wexel
E-Mail
wexel@pforzheim.ihk.de
Tel.
(07231) 201 – 160
Fax
(07231) 201 – 260

31.03.2005

Beantwortung der Fragen an die Interessenvertreter im Rahmen der öffentlichen Anhörung zur Entwicklung der TEN

Sehr geehrte Frau Dr. Hagenah,

über die Kollegen der Federführung Verkehr haben wir den Fragebogen der Generaldirektion Energie und Verkehr zur Ausweitung der Transeuropäischen Netze erhalten und nehmen zu einzelnen Fragen Stellung:

Welches sind die bedeutenden Achsen?

zu 1. Die südlichste Ost-West-Verbindung nördlich der Alpenkette ist die Autobahn A8/E52 von Karlsruhe über München nach Salzburg mit Anbindung nach Südosteuropa im Osten und Südfrankreich und Spanien im Westen.

zu 2. Entsprechend der dynamischen Entwicklung der neuen EU-Mitgliedstaaten erwarten wir einen weiterhin stark zunehmenden Wirtschaftsverkehr. Das Verkehrsmengenwachstum wird sich auf diesem Streckenabschnitt daher (auch Mangels Alternativen) überdurchschnittlich entwickeln.

zu 3. Die Verkehrsträger Schiene und Binnenschiff bieten nur für sehr wenige Produkte eine sinnvolle Alternative. Auch der kombinierte Verkehr kann aufgrund bestehender Zugangsbarrieren die Verkehrszuwächse im Güterverkehr nicht in einem nennenswerten Umfang übernehmen.

Welche Investitionen und wie?

zu 1. Die belastendsten Verkehrsstauungen auf der A8/E52 sind zwischen Karlsruhe und Leonberg (ca. 70.000 Kfz/24h) sowie zwischen Stuttgart und Ulm am "Albaufstieg". Die Autobahn befindet sich in den genannten Streckenabschnitten noch in einem "historischen" Ausbauzustand aus den 30er-Jahren des vorigen Jahrhunderts. Die zahlreichen schweren Unfälle als Ursache der hohen Verkehrsdichte werden leider sehr häufig von Todesfällen begleitet.

zu 2. Erforderlich wäre ein durchgängig 6-spuriger Ausbau der Strecke.

zu 3. Die z.T. hohen Ausbaustandards führen zu sehr hohen Baukosten. Die Ausbaustandards fallen aufgrund der insgesamt sehr siedlungsnahen Führung der Autobahn sehr aufwändig aus. Aufgrund der unzureichenden Bereitstellung der Finanzmittel für den Bundesstraßenausbau verzögern sich die Ausbaumaßnahmen. Der Bereich zwischen Karlsruhe und Leonberg wird vermutlich nicht vor 2020 durchgängig ausgebaut sein.

zu 4. Vorteile liegen vor allem in einer deutlich geringeren Staugefahr. Zeitverlust und unnötige Abgasemissionen werden vermieden. Die Zahl der schweren und tödlichen Unfälle an den Steigungs- und Gefällestrrecken wird sich deutlich reduzieren.

zu 5. Nein

zu 6. Im Bereich des Alaufstiegs gibt es Diskussionen zur Beteiligung priv. Investoren. Näheres hierzu aber von den Kollegen aus Ulm und Stuttgart. Nach bisherigen Bestimmungen ist eine priv. Beteiligung bei den Autobahnausbauabschnitten zwischen Karlsruhe und Stuttgart nicht vorgesehen.

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

zu 4. Die Engpässe ergeben sich fast ausschließlich durch eine zu geringe Zuweisung der Finanzmittel. Die Planungsverfahren sind aufwändig und lang aber insgesamt beherrschbar. Durch weniger "komfortablere" Ausbaustandards (auch hinsichtlich des Emissions- und Naturschutzes) könnten die Kosten deutlich gemindert werden. Der Ausbau könnte insgesamt beschleunigt werden.

zu 5. Die Förderung de intermodalen Verkehrs erfolgt bei der Kombination zwischen Schiene und Straße am günstigsten durch eine weitestgehende Liberalisierung des Schienengüterverkehrs mit einer strikten Entkoppelung zwischen Netz und Betrieb.

Schlussbemerkung

Im Bereich des Schienenverkehrs wäre hier auch die Magistrale POS zu nennen. Wir gehen aber davon aus, dass unsere Kollegen, die unmittelbar mit der Magistrale verbunden sind, sich bereits entsprechend geäußert haben.

Wenn Sie zu den Ausführungen Fragen haben, rufen Sie mich bitte an.

Mit freundlichen Grüßen
im Auftrag

gez. Wexel