



UNION EUROPÄISCHER INDUSTRIE- UND HANDELSKAMMERN (UECC)
RHEIN, RHONE, DONAU, ALPEN

UNION EUROPÉENNE DES CHAMBRES DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE (UECC)
RHIN, RHÔNE, DANUBE, ALPES

UNIE VAN EUROPESE KAMERS VAN KOOPHANDEL (UECC)
RIJN, RHÔNE, DONAU, ALPEN

Lücken und Engpässe im Europäischen Verkehrsnetz – Situation 2003

Der vorliegende aktualisierte Statusbericht dokumentiert, welche gewaltigen Anstrengungen die Mitgliedsstaaten der Europäischen Union unternehmen müssen, um die Verkehrsinfrastruktur den Erfordernissen und Bedürfnissen von Wirtschaft und Bevölkerung anzupassen.

Der Blick auf die wenigen in den letzten sechs Jahren realisierten Projekte einerseits sowie die bevorstehende Osterweiterung der EU und die daraus zu erwartende Verkehrsentwicklung andererseits machen aus Sicht der UECC deutlich, dass das Tempo des Ausbaus des europäischen Verkehrsnetzes erhöht werden muss, wenn wir in Europa nicht Gefahr laufen wollen, dass die Verkehrsinfrastruktur zum limitierenden Faktor der Wirtschafts- und Wohlstandsentwicklung wird. Im globalen Wettbewerb der grossen Wirtschaftsräume wird Europa seine Position nur dann halten können, wenn die europäischen Mitgliedsstaaten ihre Projekte schneller realisieren. EU-Kommission und -Parlament sollten diesen Prozess der beschleunigten Realisierung unterstützen, auf die Nationalregierungen entsprechend einwirken sowie geeignete Massnahmen einleiten, die dazu beitragen, hinsichtlich der Infrastruktur die wirtschaftlichen Standortbedingungen in Europa deutlich und nachhaltig zu verbessern. Dazu besteht mit der anstehenden Aktualisierung der TEN-Projekte eine gute Gelegenheit. Ausserdem sollten alle Vorschriften daraufhin überprüft werden, ob nicht eine deutliche Verkürzung der überlangen Planungsvorläufe von Infrastruktur ermöglicht werden kann.

In diesem Zusammenhang weist die UECC darauf hin, dass gerade die Verknüpfung der nationalen Netze, also die Verbindungen der grenzüberschreitenden Verkehrsinfrastruktur, ganz besondere Defizite aufweist und auch in absehbarer Zeit nicht so voranschreiten wird, wie das aus Sicht der Wirtschaft notwendig wäre. Die UECC appelliert daher an die EU, ihre Unterstützungsaktivitäten und ihre Förderpolitik auf grenzüberschreitende Verkehrsprojekte zu konzentrieren.

Im Folgenden werden die aus Sicht der Wirtschaft wichtigsten Lücken und Engpässe im europäischen Verkehrsnetz aufgeführt. Diese sind Teil der grossen transeuropäischen Verkehrskorridore bzw. -achsen und sind damit von strategischer Bedeutung für die Wirtschaftsentwicklung in Europa. Sie weisen bereits heute sehr hohe Verkehrsaufkommen und in der Folge Stau- und Unfallhäufung auf. Die zu erwartenden dramatischen Steigerungen in den nächsten Jahren insbesondere im Transitverkehr sowie im grenzüberschreitenden Verkehr lassen befürchten, dass diese Achsen den zusätzlichen Verkehr nicht mehr verkraften.

Oberste Priorität für die Festlegung gesamteuropäischer Infrastrukturprojekte haben für die UECC folgende Projekte aus der nachstehenden Liste:

Eisenbahnprojekte:

- 1.1 Achse Paris-Strasbourg-Stuttgart-München-Salzburg-Wien-Budapest (Magistrale für Europa)
- 1.3 Achse Antwerpen/Amsterdam/Rotterdam-Köln-Frankfurt-Basel-Milano
- 1.8 Achse Berlin-München-Verona-Bologna

Strassenprojekte:

- 2.2 Achse Brüssel/Antwerpen-Aachen-Köln-Erfurt-Dresden-Tschechien/Polen (E40)
- 2.4 Achse Karlsruhe-Stuttgart-München-Wien-Klingenbach-Budapest (E52-E60)
- 2.14 Achse Frankfurt-Basel-Milano

Wasserstrassenprojekte:

- 3.2 Ausbau Straubing-Vilshofen auf 270cm unter RNW
- 3.3 Bau einer Wasserstrassen-Verbindung zwischen Rhein und Rhone

Nachfolgend die Liste aller von der UECC als wichtig erachteten Projekte:

1. Schienenverkehr

Die prioritär zu schließenden Lücken, rsp. auszubauenden Engpässe sind:

1.1 Achse Paris-Strasbourg-Stuttgart-München-Wien-Budapest

- (F) Neubau Paris-Strasbourg (TGV Est Südast) für Hochgeschwindigkeitszüge
- (F/D) Ausbau Strasbourg - Appenweier
- (D) Neubau Stuttgart-Ulm/Stuttgart 21
- (D) Ausbau Augsburg-München
- (D/A) Ausbau München-Salzburg-Wels-Linz-St. Valentin
- (A/H) Ausbau St. Pölten-Wien (Lainzer Tunnel, Zentralbahnhof)-Győr-Budapest

1.2 Achse Paris-Saarbrücken-Mannheim-Frankfurt-(Berlin-Warszawa/bzw. Nürnberg-Praha)

- (F/D) Aus- und Neubau Paris-Saarbrücken-Mannheim (TGV Est Nordast) für Hochgeschwindigkeitszüge

1.3 Achse Antwerpen/Amsterdam/Rotterdam-Köln-Frankfurt-Basel-Milano

- (NL/D) Fertigstellung der Betuwe-Lijn sowie Ausbau der Strecke Zevenaar-Oberhausen auf mindestens drei Geleise
- (B/D) Ertüchtigung des Eisernen Rheins Antwerpen-Duisburg/Köln
- (D) Ausbau Karlsruhe-Basel auf vier Geleise
- (CH) Neubau zweiter Juradurchstich
- (CH/I) Neubau Alpentransversale (Schweiz) und Südanschlüsse (Bellinzona-Milano, Simplon-Milano), Monte-Ceneri-Tunnel

1.4 Achse Amsterdam/Rotterdam-Nord- und Ost-Europa

- (NL) Ausbau (Amsterdam)-Coevorden-Bentheim (Rheine)

1.5 Achse Brüssel-Luxemburg-(Trier-Rhein-Main)-Metz

- (B/LUX/F) Ausbau der Strecke Brüssel-Luxemburg-Metz für Hochgeschwindigkeitszüge mit Anbindung der deutschen Räume Trier-Rhein-Main über Luxemburg

1.6 Achse Seehäfen Belgien/Niederlande/Deutschland – Köln-Frankfurt-Lyon-Barcelona/bzw. Marseille

- (F) Neubau der 3 Äste des TGV Rhin-Rhone
- (F/D) Ausbau der Strecke Mulhouse-Freiburg
- (F) Ausbau der Strecke Strasbourg-Lyon mit Anschluss zum Seehafen Marseille (Schienen-Rhein-Rhône)

1.7 Achse Seehäfen Nord-West Frankreich/Pariser

Raum/Reims/Vesoul/Belfort/Mulhouse/Schweiz (mit Schwerpunkt Frachtverkehr)

- (F) Ausbau und Elektrifizierung der Strecke Paris/Basel
- (F) Ausbau und Elektrifizierung der Strecke Belfort/Delle

1.8 Achse Berlin-Nürnberg-München-Verona-Bologna/bzw. Nürnberg-Passau-Linz-Wien

- (D/A/I) Ausbau der gesamten Strecke Berlin bis Verona/Bologna für Hochgeschwindigkeitszüge
- (A) Neubau Brennerbasistunnel
- (D/A) Ausbau der Strecke Nürnberg-Regensburg-Passau-Linz
- (D/A) Neubau von zwei zusätzlichen Geleisen der Unterinntalstrecke zwischen Kufstein/Staatsgrenze und Südumfahrung Innsbruck

1.9 Achse Praha-Linz-Graz-Marburg-Koper bzw. Athen

- (CS/A/H) Ausbau als Eisenbahn-Hochleistungsstrecke

1.10 Achse Nürnberg-Passau-Wels-Graz-Rijeka/Triest/Koper

- (A) Ausbau Innkreisbahn
- (A) Ausbau Pyhrnbahn

1.11 Achse Salzburg-Innsbruck-Feldkirch-Zürich-Basel

- (A) Neu-/Ausbau Inntalstrecke (siehe Achse Berlin-München-Verona etc.)
- (A) Ausbau der Arlbergstrecke auf zwei Gleise

1.12 Achse München-Salzburg-Villach-Triest/Ljubljana-Zagreb

- (D/A/SL/KR) Ausbau durchgehend 2-gleisig, Ertüchtigung teilweise zur Hochleistungsbahn

1.13 Achse Wien-Graz-Wolfsberg-Klagenfurt-Villach-Pontebba

- (A) Aus- bzw. Neubau der Neuen Südbahn
- (A) Bau der Koralmbahn

1.14 Achse Lyon-Torino

- (F/I) Neubau TGV Lyon-Torino

2. Strassenverkehr

Die Strasse wird auch in Zukunft sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr der wichtigste Verkehrsträger sein. Umweltpolitische Vorbehalte gegen den Strassenverkehr müssen künftig unter dem Gesichtspunkt der enormen umwelttechnischen Fortschritte (Euronorm IV, Lärmreduzierung) revidiert werden. Gesamtwirtschaftlich betrachtet sind die Investitionen in die Beseitigung von Engpässen und das Schliessen von Lücken beim Verkehrsträger Strasse viel effektiver (besseres Nutzen-Kosten-Verhältnis) als bei anderen Verkehrsträgern. Die Mitgliedsstaaten der EU aber auch EU-Kommission und –Parlament sollten daher beim Ausbau des Strassennetzes diesen Aspekt angemessen berücksichtigen.

2.1 Achse Westhäfen-Arnheim/Venlo-Köln-Frankfurt-Nürnberg-Linz-Wien-Budapest/ bzw. Wels-Pyhrnpass-Graz-Spielfeld (E35-E41-E42-E45-E56-E60/bzw. E57-E59)

- (NL) Ausbau A12 (Utrecht-Arnheim) und A15 (Rotterdam-Arnheim-Deutsche Grenze)
- (D) Ausbau A57 zwischen Kampf-Lintfort und Neuss
- (D) Ausbau A3 zwischen Frankfurt und Nürnberg durchgehend auf sechs Spuren
- (A) Fertigstellung der Pyhrn-Autobahn zwischen Wels und Graz und Errichtung jeweils der zweiten Röhren im Bereich bisher nur einröhriger Tunnelstrecken mit Gegenverkehr
- (D) Neubau B 50neu zwischen AK Wittlich (A1/A60) und AS Rheinböllen (A61) mit Hochmoselübergang als Lückenschluss zwischen ARA-Häfen und dem Rhein-Main-Gebiet

2.2 Achse Brüssel/Antwerpen-Aachen-Köln-Erfurt-Dresden-Tschechien/Polen (E40)

- (D) Ausbau A4 zwischen Aachen und Köln durchgehend auf sechs Spuren
- (D) Lückenschluss zwischen A45 und A5/A7 Köln-Hattenbacher Dreieck: durchgehender Ausbau auf vier Spuren

2.3 Achse Luxemburg-Mannheim-Nürnberg-Praha (E50)

- (D) Ausbau A6 zwischen Mannheim und Nürnberg durchgehend auf sechs Spuren und Weiterführung bis zur deutsch-tschechischen Staatsgrenze, Weiterführung in Tschechien

2.4 Achse Karlsruhe-Stuttgart-München-Wien-Klingenbach-Budapest (E52-E60)

- (D) Ausbau A8 Karlsruhe-Stuttgart durchgehend auf sechs Spuren
- (D) Ausbau A8 Stuttgart-Ulm-München auf sechs Spuren (rund um Stuttgart auf 8 Spuren)
- (D) Fertigstellung des Autobahnringes München A99
- (D) Ausbau A8 Rosenheim-Salzburg
- (A) Durchgehend sechsspüriger Ausbau zwischen Salzburg und Wien
- (D/A) Fertigstellung A94 München-Passau-(Linz)
- (A) Ausbau der Süd- und Südostumfahrung Wien

2.5 Achse Brüssel/Köln-Luxemburg-Nancy-Dijon/Basel (E21-E23-E29-E44)

- (LUX/F) Ausbau A31 zwischen Luxemburg und Nancy
- (F) Ausbau der Strecke Metz/Besançon (N57)/Schweiz
- (D) Lückenschluss A1 Daun-Blankenheim
- (D) Anschluss der A64 an die A1

2.6 Achse Paris-Langres-Belfort-Delémont-Zürich-Wien (E54-E60)

- (F) Lückenschluss Langres-Belfort-Delle

2.7 Achse München-Lindau-Bregenz-Wolfurt-Lustenau-Höchst-St.Margarethen-Zürich/Milano

- (D) Errichtung der S18 Bodenseeschnellstrasse
- (D) Errichtung einer zweiten Tunnelröhre durch den Pfändertunnel

2.8 Achse Berlin-Praha-Linz

- (D/CS/A) Durchgehender Ausbau als hochwertige Strasseninfrastruktur (Autobahn bzw. Schnellstrasse)
- (CS/A) Errichtung von Ringautobahnen bei Praha und Linz

2.9 Achse München-Salzburg-Villach-Udine

- (A) A10 Tauernautobahn, 6-streifiger Ausbau Walserberg-Hallein
- (A) A10 Tauernautobahn, Errichtung der zweiten Tunnelröhren „Katschberg“ und „Hohe Tauern“

2.10 Achse Ulm-Kempton-Füssen-Fernpass-Imst-Zams-Reschen-Bozen-Milano

- Ausbau Fernpassstrasse (B1799)
- Errichtung Tschirgantunnel
- Untertunnelung des Fernpasses

2.11 Achse Praha-Brno-Wien

- (A) Errichtung der A5 Nordautobahn

2.12 Achse Wien-Bratislava-Budapest

- (SK/H) Errichtung der A6 – Spange Kittsee

2.13 Achse Linz-Salzburg-Kufstein-Innsbruck-Landeck-Feldkirch-Zürich

- (A) Ausbau A12 6-streifig im Grossraum Innsbruck
- (A) Fertigstellung der S16
- (A) Errichtung einer zweiten Tunnelröhre für die Tunnel Roppen und Perjen

2.14 Achse Frankfurt-Basel-Milano

- (D) Ausbau A5 auf durchgehend sechs Spuren
- (CH) Ausbau Gotthard mit 2. Röhre

2.15 Lückenschlüsse zwischen nationalen Autobahnnetzen

Ort	Autobahn
Venlo	A67 (NL) - A61 (D)
Roermond	A68 (NL) - A52 (D)
Geleen/Sittard	A2 (B)- A2 (NL)- A46 (D)
Luxemburg-Trier	A64 (D)- A1 (D)
Merzig-Luxemburg (Neubau)	A8 (D)
Hoogeveen-Meppen-Cloppenburg	A28 (NL) – E22 (D)
Karlsruhe-Frankreich (Neubau)	A5 (D) – A65 (D) – A35 (F)
St. Louis (F)-Rheinbrücke bei Markt (F/D)- Weil a.R. (D), Neubau	A35 (F) – A5/A98 (D)
Weil am Rhein-Schaffhausen-Lindau (Neubau bzw. Fertigstellung)	A98/B31 (D) zur A96 und A81
Belfort-Delémont (Neubau)	A36 (F) – A6 (CH)
Wien-Sopron-Budapest	A3 (A) – Ungarn
Mendrisio-Stabio-Varese	N2 (CH) – Italien

3. Binnenschifffahrt

Die Binnenschifffahrt als umweltfreundlicher, kostengünstiger und moderner Verkehrsträger kann seine Rolle nur dann voll ausspielen, wenn einige jetzt noch bestehende Lücken und Engpässe im Wasserstrassennetz behoben werden. Gerade bei diesem Verkehrsträger bestimmt die engste, resp. die flachste Stelle die mögliche Gesamtkapazität und damit die Rentabilität des Betriebs entscheidend.

Darüber hinaus muss die Rolle der Binnenhäfen als trimodale Schnittstellen von Strasse, Schiene und Binnenschiff bei der Planung der landseitigen Infrastruktur stärker als bisher berücksichtigt werden.

Aus Sicht der UECC bestehen folgende Prioritäten zur Behebung von Lücken und Engpässen auf den Wasserstrassen:

3.1 Rheinachse

- (D) Verbesserung der Schifffbarkeit des Mittelrheins zwischen Koblenz und Köln auf 250cm GLW auf der gesamten Fahrrinnenbreite
- (D) Bau der zweiten Moselschleuse
- (D) Schleusenverlängerung (eine Kammer) am Neckar

3.2 Donauachse

- (D) Ausbau Straubing-Vilshofen auf eine Mindestabladetiefe von 270cm unter RNW (Regelniedrigwasser)
- (A) Ausbau östlich Wien bis zur slowakischen Grenze auf eine Mindestabladetiefe von 270cm unter RNW
- (SK/H) Ausbau Gabčíkovo-Nagymaros auf eine Mindestabladetiefe von 270cm unter RNW
- (SCG) Schnellstmöglicher Abschluss der Brückenbauarbeiten an der Donau in Serbien

3.3 Rhein-Rhone-Verbindung

- (F) Bau einer leistungsfähigen Wasserstrassen-Verbindung nach modernem europäischem Standard zwischen den Stromgebieten des Rheins und der Rhone
- (F) Erhöhung, bzw. Umfahrung der Saône-Brücken

Forderungen der UECC an die Politiker der EU und der Nationalstaaten

1. Die Politik wird aufgefordert, ausreichende Finanzmittel in definierten Zeiträumen bereitzustellen, damit die Verkehrsinfrastruktur bedarfsgerecht ausgebaut werden kann.
2. Die Politik wird aufgefordert, die Planung und Realisierung von Projekten zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur wirkungsvoll zu unterstützen, und sich insbesondere auch gegenüber der Bevölkerung für diese Projekte mit Nachdruck einzusetzen.
3. Die Politik wird aufgefordert, grenzüberschreitende Projekte in besonderer Weise zu fördern.
4. Die Politik wird aufgefordert, der Realisierung der TEN-Projekte eine Verbindlichkeit zu geben.
5. Bei der Einführung eines einheitlichen europäischen Gebührensystems zur Anlastung der Wegekosten sollen die Mitgliedsstaaten von der EU verpflichtet werden, die Einnahmen vollständig in die Verkehrsinfrastruktur zurückfliessen zu lassen.

Basel, 21.3.2003 Fg