

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Peter Weiß (Emmendingen), Dirk Fischer (Hamburg), Dr.-Ing. Dietmar Kansy, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der CDU/CSU
– Drucksache 14/2819 –**

Auswirkungen des bilateralen Landverkehrsabkommens Schweiz – EU auf den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland

Am 21. Juni 1999 haben die Schweiz und die Europäische Union sieben bilaterale Abkommen unterzeichnet, wozu auch das so genannte Landverkehrsabkommen gehört. Das Landverkehrsabkommen ergänzt das noch bis Anfang 2005 geltende Transitabkommen von 1992 und löst es danach ab. Die Verabschiedung der bilateralen Abkommen und der dazu gehörenden Gesetzesanpassungen sowie der flankierenden Maßnahmen erfolgte durch das Schweizer Parlament am 8. Oktober 1999. Am 21. Mai 2000 ist in der Schweiz die notwendige Volksabstimmung angesetzt.

1. Wann beabsichtigt die Bundesregierung dem Deutschen Bundestag das Gesetz zur Ratifizierung der sieben bilateralen Abkommen zwischen der Schweiz und der Europäischen Union, insbesondere das Landverkehrsabkommen, zuzuleiten?

Die Arbeiten im Zusammenhang mit der Festlegung geeigneter EU-Rechtsgrundlagen für die Sektorenabkommen mit der Schweiz müssen dem Umstand Rechnung tragen, dass in den Abkommen sowohl Bereiche nationaler Kompetenz (so z. B. teilweise im Abkommen über die Personenfreizügigkeit) behandelt werden als auch Bereiche, die in die Gemeinschaftskompetenz fallen, wie es bei den übrigen Abkommen der Fall ist.

Die entsprechende Ratsentscheidung wird derzeit auf Fachebene des Rates in Brüssel vorbereitet. Von dem Ergebnis dieser Beratungen wird die Vorlage an die nationalen Parlamente und das Europäische Parlament abhängen. Ein genauer Zeitpunkt lässt sich zurzeit noch nicht präzisieren.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 14. März 2000 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

2. Kann nach dem derzeitigen Stand der Ratifizierungsgesetzgebung in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union davon ausgegangen werden, dass die bilateralen Abkommen zwischen der Schweiz und der Europäischen Union, insbesondere des Landverkehrsabkommen, wie geplant zum 1. Januar 2001 in Kraft treten?

Die erste Vorentscheidung für das Inkrafttreten wird auf schweizerischer Seite am 21. Mai des Jahres fallen, an dem das Referendum über das Abkommenspaket stattfinden wird. Auf EU-Seite sind die Arbeiten in Brüssel, wie unter Frage 1 angegeben, noch nicht abgeschlossen, so dass eine zuverlässige Aussage zurzeit noch nicht gemacht werden kann.

Die deutsche Seite setzt sich allerdings mit Nachdruck für einen baldigen Abschluss der Arbeiten ein, damit der angestrebte Termin für das Inkrafttreten eingehalten werden kann. Anzumerken ist, dass alle Abkommen nur einheitlich und zum gleichen Zeitpunkt in Kraft treten bzw. außer Kraft gesetzt werden können.

3. Wie wird sich das Güterverkehrsaufkommen auf den deutschen Zufahrtstrecken zur Schweiz entwickeln, wenn ab dem 1. Januar 2001 das zugelassene Gesamtgewicht für LKW im alpenquerenden Transitverkehr durch die Schweiz auf 34 Tonnen angehoben wird, in den Jahren 2001 bis 2005 schrittweise erhöhte Kontingente für 40-Tonnen-Fahrzeuge eingeführt werden und im Jahr 2005 generell 40-Tonnen-Fahrzeuge im alpenquerenden Transitverkehr durch die Schweiz zugelassen werden?
4. Mit welchen Zunahmen des Güterverkehrs ist in den Jahren 2001 bis 2005 und ab dem Jahr 2005 auf den Bundesautobahnen A 5 und A 81 sowie den Bundesstraßen B 33 und B 34 infolge des Inkrafttretens des Landverkehrsabkommens mit der Schweiz zu rechnen?

Im Rahmen der Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplanes 1992 laufen derzeit die Arbeiten zur Abschätzung des Güter- und Personenverkehrs für das Jahr 2015 (Verkehrsprognose 2015). Die Verkehrsprognose 2015 umfasst dabei neben der Abschätzung des innerdeutschen Güterverkehrs auch eine Prognose des grenzüberschreitenden Güterverkehrs von Eisenbahnen und im Straßenverkehr mit der Schweiz. Mit der Fertigstellung der Verkehrsprognose 2015 ist voraussichtlich Mitte 2000 zu rechnen.

5. Welche Maßnahmen wird die Bundesregierung ergreifen, um die Bundesautobahnen A 5 und A 81 sowie die Bundesstraßen B 33 und B 34 für den zusätzlich zu erwartenden Güterverkehr zu ertüchtigen?
6. Beabsichtigt die Bundesregierung bei der geplanten Fortschreibung des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen den sechsstreifigen Ausbau der Bundesautobahn A 5 von Offenburg bis zum Autobahndreieck Neuenburg in den vordringlichen Bedarf aufzunehmen und ist sie bereit, die entsprechenden Planungsarbeiten in Auftrag zu geben?
7. Wird die Bundesregierung bei der geplanten Fortschreibung des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen den sechsstreifigen Ausbau der Bundesautobahn A 5 von Offenburg bis Freiburg in den Vordringlichen Bedarf

und die Strecke Freiburg–Weil am Rhein in den Bedarfsplan aufnehmen, wenn das Land Baden-Württemberg dies beantragt?

Wegen des inhaltlichen Zusammenhangs werden die Fragen 5, 6 und 7 zusammengefasst beantwortet.

Derzeit wird der Bundesverkehrswegeplan 1992 überarbeitet und anschließend der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen fortgeschrieben.

Die Änderungen der Bedingungen für den Alpenransit im Straßengüterverkehr durch die Schweiz und die daraus resultierenden Verlagerungseffekte werden dabei mit berücksichtigt.

Für die Übergangszeit bis zum Vorliegen eines neuen Bundesverkehrswegeplanes und des nachfolgenden gesetzlichen Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen das Investitionsprogramm (IP) für die Jahre 1999 bis 2002 aufgestellt und außerdem ein Anti-Stau-Programm für die Jahre 2003 bis 2007 angekündigt.

An der Grenzzollanlage Weil am Rhein werden derzeit eine Reihe von verkehrstechnischen Maßnahmen geplant, um die Lkw-Stausituation zu entschärfen, die durch das Nachfahrverbot in der Schweiz, aber auch durch das begrenzte Angebot an Lkw-Parkflächen bedingt ist. Für die im derzeit gültigen Bedarfsplan enthaltenen Projekte im Zuge der B 33 und B 34 liegt überwiegend Rechtskraft vor, so dass die Realisierung im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel angestrebt werden kann. Die Maßnahme im Zuge der B 33 zwischen der Rheinbrücke Konstanz und der Bundesgrenze CH/D befindet sich im Bau. Inwieweit weitere Maßnahmen erforderlich werden und in den Vordringlichen Bedarf eingestellt werden, bleibt dem Ergebnis der Bedarfsplanfortschreibung vorbehalten. Dies gilt auch für Erweiterungen der genannten Bundesautobahnen A 5 und A 81.

Die endgültige Entscheidung über eine Einstufung von Maßnahmen in den neuen Bedarfsplan trifft letztlich der Deutsche Bundestag im Rahmen der Beratung des vorgenannten Gesetzes.

Ein Planungsauftrag für die Aufgabenverwaltung des Bundes besteht generell nur für die im Bedarfsplan im Vordringlichen Bedarf aufgenommenen Maßnahmen.

Siehe auch Antwort zu den Fragen 3 und 4.

8. Welche Maßnahmen ergreift die Bundesregierung, um den alpenquerenden Güterverkehr stärker auf die Schiene zu verlagern?

Die Bundesregierung wird die deutschen Zulaufstrecken zur Neuen-Eisenbahn-Alpen-Transversale (NEAT) in der Schweiz und zum Brenner der Verkehrsentwicklung angepasst ausbauen. Zum verkehrspolitischen Ziel, den Verkehr nicht erst in Sichtweite der Alpen, sondern schon frühzeitig auf die Schiene zu verlagern, tragen darüber hinaus alle Ausbaumaßnahmen im Schienennetz bei.

9. Welche Anteile des auf den Nord-Süd-Verbindungen in Baden-Württemberg zu erwartenden zusätzlichen alpenquerenden Güterverkehrs in den kommenden Jahren können nach Auffassung der Bundesregierung bei optimalem Ausbau der Bahnzulaufstrecken auf die Schiene verlagert werden?

Wie eine Studie zur „Prognose des alpenquerenden Personen- und Güterverkehrs“ aus 1998 zeigt, kann – bei konsequenter Bereitstellung ausreichender Leistungsfähigkeit auf den Zulaufstrecken – der Schienenverkehrsanteil auf knapp über 40 Prozent erhöht werden. Siehe auch Antwort zu den Fragen 3 und 4.

10. Wie kann sichergestellt werden, dass der durchgehende viergleisige Ausbau der Rheinstalstrecke von Offenburg bis Basel bis zum Jahr 2012 erfolgt, um auf deutscher Seite einen optimalen Anschluss an das Schweizer Neatsystem mit den neuen bis dahin in Betrieb genommenen Basistunneln am Lötschberg und am Gotthard sicherzustellen?

Für den Ausbau der Strecke Offenburg–Basel wird ein Stufenkonzept verfolgt. Nach Untersuchungen einer deutsch-schweizerischen Arbeitsgruppe aus Vertretern der Ministerien und Bahnen beider Länder sind zur Bewältigung des Aufkommens nachstehende, in einer Ressortvereinbarung mit der Schweiz berücksichtigte Maßnahmen notwendig:

1. Stufe: Erhöhung der Leistungsfähigkeit der vorhandenen zweigleisigen Strecke durch Einbau moderner Betriebs-Signaltechnik (CIR-ELKE)
2. Stufe: Erhöhung der Leistungsfähigkeit der vorhandenen zweigleisigen Strecke durch abschnittswise viergleisigen Ausbau zur Beseitigung kapazitiver Engpässe
3. Stufe: Durchgehender viergleisiger Ausbau zwischen Karlsruhe und Basel im Hinblick auf eine Vollausslastung der Neuen-Eisenbahn-Alpen-Transversale (NEAT).

Abgesehen von der 1. Stufe (Inbetriebnahme CIR-ELKE Mai 1999; Investition: 250 Mio. DM) sind die weiteren Ausbauschnitte nicht an einen festen Zeitplan gebunden. Vielmehr soll das Abkommen mit der Schweiz die Handhabe dafür liefern, flexibel und wirtschaftlich auf die zu erwartenden Änderungen des Verkehrsaufkommens reagieren zu können. Die Minister haben zu diesem Zweck einen Lenkungsausschuss aus Vertretern der Ministerien und Bahnen beider Länder eingesetzt, dessen Ausbau u. a. die Abstimmung der jeweils kapazitiv notwendigen Maßnahmen, insbesondere auch im Hinblick auf die Baufortschritte in der Schweiz (Inbetriebnahme Lötschberg-Basistunnel voraussichtlich im Jahr 2006/2007, Gotthard-Basistunnel voraussichtlich im Jahr 2012) ist.

Nach derzeitigem Sachstand ist davon auszugehen, dass durch den Einbau von CIR-ELKE mittelfristig ausreichende Kapazitäten vorhanden sind, so dass zusätzliche Ausbaumaßnahmen im Zeitraum des Investitionsprogrammes 1999 bis 2002 nicht erforderlich werden. Parallel wird für eine Reihe weiterer Bauabschnitte Baurecht geschaffen, um nach 2002 mit abschnittswise Ausbauten beginnen zu können.

11. Wann wird nach Kenntnis der Bundesregierung die Deutsche Bahn AG die für den viergleisigen Ausbau der Rheintalbahn zwischen Offenburg und Basel notwendigen Planrechtsverfahren einleiten?

Für den Abschnitt Schliengen–Eimeldingen (Katzenbergtunnel), der sich als nächster notwendiger viergleisiger Abschnitt abzeichnen kann, ist das Verfahren schon weit fortgeschritten. Der Abschnitt Eimeldingen–Haltingen soll im ersten Halbjahr 2000 folgen, seine Fortsetzung bis Basel spätestens bis Anfang 2001. Damit wird für den Bereich Schliengen–Basel durchgehend Baurecht geschaffen. Die Einleitung der Verfahren für die Planungsbereiche nördlich von Schliengen wird sich – abgesehen von dem Bereich Heitersheim, wo schon in Kürze durch die Deutsche Bahn AG der Einleitungsantrag gestellt wird – zeitgerecht anschließen.

12. Wie beurteilt die Bundesregierung die Chancen für einen zeitgerechten viergleisigen Ausbau der Rheintalbahn von Offenburg bis Basel bis zum Jahr 2012, wenn nach Angaben der Deutschen Bahn AG das Planrechtsverfahren für den längsten Streckenabschnitt zwischen Kenzingen und Schliengen erst nach dem Jahr 2004 eingeleitet werden soll?

Ist die Bundesregierung bereit, auf die Deutsche Bahn AG dahin gehend einzuwirken, dass diese zu einem früheren Zeitpunkt die Einleitung der Planrechtsverfahren vornimmt?

Die Antragstellung auf Einleitung der noch offenen Planrechtsverfahren bei dem Eisenbahn-Bundesamt obliegt der Deutschen Bahn AG als Vorhabenträger für die Ausbaumaßnahme. Die Bundesregierung verfügt hierzu über keine verfahrensmäßigen Einwirkungsmöglichkeiten. Die Deutsche Bahn AG hat dem Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen auf eine diesbezügliche Anfrage zugesichert, dass bei einer Einleitung der Planrechtsverfahren im Jahr 2004 noch genügend Zeit verbleibt, um einen Realisierungstermin im Jahr 2012 zu erreichen.

13. Welche Planungsmittel stehen der Deutschen Bahn AG derzeit zur Verfügung, um die erforderlichen Planrechtsverfahren für den durchgehenden viergleisigen Ausbau der Rheintalbahn zwischen Offenburg und Basel durchzuführen?

Bei dem Ausbau zwischen Offenburg und Basel handelt es sich um ein Bedarfsplanvorhaben des Bundes. Der Bund trägt dementsprechend die Kosten des Baus, des Grunderwerbs und der Planung. Die Planungskosten werden entsprechend den vertraglichen Vereinbarungen mit der Deutschen Bahn AG als Pauschale auf die Baukosten erstattet.

14. Welche Mittel sind im derzeit laufenden Investitionsprogramm Schiene für den viergleisigen Ausbau der Rheintalbahn in Baden-Württemberg vorgesehen?

Welche Mittel plant die Bundesregierung nach der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans in einem neuen Investitionsprogramm ab 2003 hierfür bereitzustellen?

Im laufenden Investitionsprogramm 1999 bis 2002 sind für den viergleisigen Ausbau der Rheintalbahn in Baden-Württemberg 377 Mio. DM eingestellt. Für die sich daran anschließende Investitionsplanung – diese wird sich an dem überarbeiteten Bundesverkehrswegeplan 1992 bzw. dem nachfolgenden neuen Bedarfsplan für die Bundesschienenwege und dem zugehörigen Mehrjahresplan für den Ausbau der Schienenwege des Bundes zu orientieren haben – steht zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht fest, sondern wird in Abhängigkeit der finanziellen Mittel und verkehrlichen Anforderungen rechtzeitig bis zur Aufstellung des neuen Programmes bestimmt werden.

15. Wie beurteilt die Bundesregierung die Möglichkeiten für einen Ausbau der Gäubahn Stuttgart–Singen–Zürich und der Südbahn Ulm–Friedrichshafen(–Lindau) zu weiteren Nord-Süd-Schienenverbindungen, die die Rheintalstrecke entlasten könnten, und deren Integration in das Netz der europäischen Fernstrecken und gibt es Planungen, die Gäubahn schrittweise auf zwei Gleise auszubauen und die Südbahn zu elektrifizieren?

Wann ist mit der Realisierung zu rechnen?

Die Strecken sind im Rahmen der Arbeiten zum Abschluss des Abkommens mit der Schweiz zur Sicherung der Leistungsfähigkeit des nördlichen Zulaufs zur NEAT untersucht worden.

Dabei ist festgestellt worden, dass ein Ausbau kapazitiv (zumindest mittelfristig) nicht notwendig ist und nicht wirtschaftlich wäre. Die Verkehrsminister Deutschlands und der Schweiz haben aber zugesagt, die Verkehrs- und Kapazitätsentwicklung auf diesen Strecken regelmäßig durch den Lenkungsausschuss aus Vertretern der Ministerien und Bahnen beider Länder überwachen zu lassen und im Falle eines Anpassungsbedarfs die notwendigen Schritte zu unternehmen. Derzeit gibt es zu einem zweigleisigen Ausbau der Gäubahn und der Elektrifizierung der Südbahn keine Planungen. Der Bedarf wird im Rahmen der Fortschreibung der Bundesverkehrswegeplanung untersucht.

16. Wird die Bundesregierung aus dem neuen „Anti-Stau-Programm“ Mittel für den Ausbau der Schieneninfrastruktur für die Zulaufstrecken zur Schweiz zur Verfügung stellen?

Wenn ja, in welcher Höhe und für welche Einzelmaßnahmen?

Im Anti-Stau-Programm 2003 bis 2007 sind 100 Mio. DM zum Bau eines Begegnungsabschnittes auf der eingleisigen Strecke zwischen Friedrichshafen und Lindau, insbesondere zur Reduzierung von Verspätungsanfälligkeiten für den Personenverkehr, enthalten.

