



betreffende und ökologische Herausforderungen grundlegend zu überprüfen, wird unterstützt.

Thesen zu den aufgeworfenen Fragen bzw. Diskussionspunkten

1.

Zentrales Ziel der Brandenburger Verkehrspolitik ist die Gewährleistung einer nachhaltigen Mobilität der Bevölkerung und der Wirtschaft in einer sich rapide ändernden Gesellschaft. Das MIR unterstützt dabei die Position der Kommission, die Verbesserung der Gesamtqualität des Verkehrs, der Gesamteffizienz des Verkehrssystems mit den Schwerpunkten bessere Integration der verschiedenen Verkehrsträger, Zugänglichkeit der Regionen, Sicherheit und Verringerung von Gesundheitsgefahren, sparsamer und schonender Umgang mit Umwelt und Ressourcen im Verkehr und bei der Bereitstellung von Infrastruktur, Unfallvermeidung und Schutz der Passagierrechte vorrangige Ziele der Verkehrspolitik sind.

2.

Bei der Realisierung einer nachhaltigen Verkehrspolitik spielt die Infrastruktur, ihr Ausbau, Erhaltung und Modernisierung eine besondere Rolle. Mit dem Grünbuch zur Neugestaltung der Politik der Transeuropäischen Netze Verkehr (TEN - V) hat die Kommission hier wichtige strategische Überlegungen formuliert. Brandenburg hat dazu umfangreich Stellung genommen. Schwerpunkt dieser Stellungnahme war das Votum für ein Europäisches Kernnetz mit speziellen Anforderungen an die Qualität, Standardisierung und Wegweisung. Die Stellungnahme insgesamt ist nochmals beigefügt.

Brandenburgs Infrastruktur ist praktisch gut eingebunden in die übergeordneten bundesdeutschen und europäischen Netze. Sie deckt grundsätzlich (auch langfristig) den Verkehrsbedarf. Das gilt nach Fertigstellung des aktuell größten Infrastrukturprojekts in der Region Berlin Brandenburg, dem Bau des Flughafens Berlin Brandenburg International (BBI) auch für die Luftfahrt.

Nur in Teilbereichen sind Ergänzungen notwendig. Qualitativ besteht insbesondere bei der Schieneninfrastruktur weiterer Ausbaubedarf. Bei Bundes-, Landes- und Kommunalstraßen hat das Land ein ausreichend dichtes Straßennetz, die Prioritäten liegen hier insbesondere auf einem standardgerechten Um- und Ausbau sowie in der Erhaltung. Dieser Politikwechsel hin zur Erhaltung, Modernisierung und effektiveren Nutzung der Infrastruktur ist in den europäischen Planungen und Entwicklungsvorstellungen noch nicht ausreichend verankert.

Die schon laufende Debatte über die Aktualisierung der gegenwärtigen TEN - V - Politik ist für die europäische Infrastrukturentwicklung ein wichtiger Ausgangspunkt der strategisch ausgerichteten Überlegungen. Sie ist notwendig, um sowohl aus nationaler wie aus der regionalen Sicht der Hauptstadtregion Berlin Brandenburg das Gebiet Mitteleuropas als Bindeglied zwischen Ostseeraum und Mittelmeerraum entsprechend einzubinden.

Um die für den europäischen Langstreckenverkehr relevante Infrastruktur zu optimieren, ist die Weiterentwicklung der Transeuropäischen Netze (TEN - V)

unabdingbar. Ziel ist es Netze aufzubauen und zu erhalten, die die großen Verkehrsströme innerhalb der Gemeinschaft und den Transit zu den Nachbarstaaten weitgehend staufrei und möglichst umweltverträglich bewältigen können. Brandenburg plädiert hier für die Gestaltung eines Europäischen Kernnetzes.

Brandenburg liegt in der Mitte Europas, im Schnittpunkt verschiedener Verkehrsachsen. Neben der Stärkung der Ost–West–Relationen ist Brandenburg bestrebt die europäische Nord–Süd–Achse (Skandinavien–Berlin/Brandenburg–Dresden/Prag–Mittelmeer) zu einem prioritären TEN - Korridor und damit zu einem wichtigen Bestandteil des europäischen Kernnetzes zu entwickeln. Ihre Verankerung in den Europäischen Entwicklungsvorstellungen, ihr bedarfsgerechter Ausbau, ihre Verknüpfung mit den europäischen Ost–West–Achsen und ihre wirtschaftliche Ausstrahlung sind das Ziel.

3.

Ein wichtiger Bestandteil einer nachhaltigen Verkehrspolitik ist die Gewährleistung der Mobilität der Menschen zur Erhöhung von Lebensqualität auf der Grundlage wirtschaftlicher, sozialer oder ökologischer Aspekte. Dabei gilt es neben der Sicherung der individuellen Mobilität – nähräumlich per Fuß oder Fahrrad bzw. motorisiert – öffentliche Verkehrsangebote zu entwickeln, die sich im europäischen Wettbewerb etablieren und behaupten können. Brandenburg plädiert daher für einen starken Öffentlichen Verkehr und einer weiteren Stärkung des Radverkehrs im Alltagsverkehr und bietet an, die eigenen Erfahrungen in die europäische Diskussion einzubringen. Im Mittelpunkt des ÖPV sollten Angebote im Schienenpersonennah- und –fernverkehr stehen. Eine besondere Rolle spielt dabei die schnelle Schiene. Ziel muss es sein hierfür ein europäisches Netz zu entwickeln.

Der ÖPV braucht eine starke Verankerung in der Region, verlässliche Bedingungen für die Entwicklung der Verkehrsunternehmen unabhängig von Eigentumsfragen und die Nutzung der Infrastruktur, sowie eine stärkere Vernetzung der Verkehrsträger. Auch der Erhalt und die Betreuung regionaler nichtbundeseigener Schieneninfrastruktur ist dabei ein für Brandenburg wichtiges Thema, welches der Europäischen Diskussion und Unterstützung bedarf. Forschungsaktivitäten und ein Austausch der Regionen zu möglichen Handlungskonzepten können durch die Europäische Kommission forciert und koordiniert werden.

Der ÖPV muss nachfrageorientiert unter Berücksichtigung der jeweils spezifischen Anforderungen allen Personengruppen gleichermaßen Mobilitätsangebote machen. Insbesondere durch den demographischen Wandel, der sich im Land Brandenburg wie auch in anderen ländlich geprägten Regionen Europas vollzieht, sind in den kommenden Jahren Forschungs- und Handlungsbedarf für Verkehrskonzepte des ÖPV gefragt. Die Realisierung alternativer Verkehrskonzepte bspw. vereinfachter Betriebs- und Bedienmöglichkeiten im schienengebundenen Verkehr sowie die Verknüpfung zu Rufbuskonzepten sind anzugehende Forschungsbereiche aus Brandenburger Sicht auf europäischer Ebene.

Die Bildung regionaler Verbände hat sich hierfür in Deutschland besonders bewährt. Der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg als die regionale Organisation für den ÖPV hat sich als leistungsfähiges Instrument erwiesen. Er soll langfristig weiter gestärkt werden, zusätzliche Aufgaben übernehmen und sich zu einem ÖPV - Dienstleister mit eigenen Projekten und Einnahmen entwickeln.

Die Kommission sollte Möglichkeiten der Unterstützung entsprechender Verbände, der Organisation eines gegenseitigen Informationsaustausches und der Verallgemeinerung gemachter Erfahrungen prüfen.

4.

Rückrat der Mobilität ist der individuelle Verkehr. Die überwiegende Anzahl Wege werden noch mit dem eigenen, mit fossilen Brennstoffen betriebenen Kfz zurückgelegt. Dem muss sich die Europäische Verkehrspolitik noch stärker widmen, der Ressourcenverbrauch ist verbindlich zu reduzieren und alternative Antriebsarten mit regenerativen Energien sind zu entwickeln. Der Radverkehrs auf Kurzstrecken ist weiter zu stärken. Neben den in der Mitteilung hierfür genannten Schwerpunkten wie die Steuerung des Verkehrsverhaltens, die stärkere Einbeziehung der Bürger in die Verkehrsplanung und verkehrspolitische Entscheidungen, die Normung, Sicherung der „europäischen Verständlichkeit“ und Interoperabilität gilt es sich mit den Anforderungen der verschiedenen Regionen und regionalen Typen vertieft zu beschäftigen.

In der Mitteilung betrachtet die Kommission vorrangig die großen Städte, die Ballungsräume. Sie sind natürlich Konzentrationspunkte des Verkehr und der durch den Verkehr erzeugten Vorteile und Probleme. Brandenburg und viele andere Regionen sind aber überwiegend geprägt durch Klein- und Mittelstädte und ländliche Räume. Die sich aus diesen Räumen ergebenden Anforderungen sollten gleichfalls in den Focus der europäischen Verkehrspolitik rücken.

5.

Mobilität ist eine wichtige gesellschaftliche Anforderung. Sie ist notwendig, aber auch verbunden mit negativen Folgen.

Diese negativen Folgen müssen minimiert, und wo es geht, vermieden werden.

Verkehrspolitik muss deshalb ausgerichtet sein auf eine nachhaltige, verkehrssparende Wirtschafts- und Siedlungsentwicklung, eine Verknüpfung der Verkehrsträger verbunden mit Anreizen zur Nutzung der umweltfreundlichen Verkehrsträger, eine stadtverträgliche Verkehrs- und Straßenraumgestaltung und die Rückgewinnung städtischer Räume durch Neugestaltung des Verkehrs, gemeinsame Nutzung von Verkehrsflächen und stärkere Positionierung des ÖV. Brandenburg unterstützt hier ausdrücklich die in der Mitteilung enthaltenen Positionen der Kommission.

6.

Von erheblicher Bedeutung für die zukünftige Entwicklung der EU sind die derzeit aktuellen Themen über nachhaltigen Verkehr, Umweltschutz und wirksame Maßnahmen gegen den globalen Klimawandel. Behutsamer Umgang mit den natürlichen Ressourcen und Schutz der Luft, des Bodens und Wassers vor Schadstoffeinträgen sind wichtige Ziele, die nur in internationaler, globaler Zusammenarbeit erreicht werden können. Die Verringerung der CO<sub>2</sub> - Emissionen

muss weltweit angegangen werden. Feinstaubbelastungen sind beim Straßenverkehr besonders alarmierend, Lärm wird immer mehr als Umweltbeeinträchtigung und als Gefährdung der Gesundheit empfunden. Vor diesem Hintergrund ist auch die 2007 erstmals von allen europäischen Verkehrsministern erfolgte Einigung auf eine Energie - Strategie für den Verkehr zu sehen (z. B. Einführung verbindlicher Obergrenzen für die CO<sub>2</sub> - Strategie für PKW und die Einbeziehung des Luftverkehrs in den Emissionshandel). Die Europäische Verkehrspolitik muss die Vorreiterrolle Europas im Klimaschutz bestätigen und durch ambitionierte Zielvorgaben zur Begrenzung des Ressourcenverbrauchs und zur Verringerung der verkehrsbedingten Umwelt- und Klimabelastungen weiter ausbauen.

7.

Brandenburg ist eingebunden in größere europäische Regionen und durchzogen von wichtigen europäischen Verkehrsstrassen. Brandenburg ist in diesem Sinn ein wichtiges europäisches Transportland mit den sich daraus ergebenden Potenzialen für die Logistikbranche, den Anforderungen an die Infrastruktur und den negativen Auswirkungen auf Umwelt und Klima. Die Kommission muss ihren Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung entsprechender Regionen definieren und die Anforderungen an die Transportwirtschaft hinsichtlich Qualität und Sicherheit der Transporte, der Gestaltung eines fairen Wettbewerbs der Verkehrsträger und die Sicherung verbindlicher sozialer Standards formulieren. Brandenburg erwartet von der Kommission Unterstützung insbesondere bei der Begrenzung des Ressourcenverbrauchs, der Durchsetzung von Sicherheits- und Umweltstandards, der schrittweisen Umsetzung der Strategie für die Internalisierung externer Kosten bei allen Verkehrsträgern und der Einbeziehung der wichtigsten Brandenburger Verkehrsstrassen in die europäischen Überlegungen zur Gestaltung des Kernnetzes, zur Realisierung grüner Güterverkehrskorridore und bei der Einbindung in die europäischen Konzepte zur Realisierung übergreifender Verkehrsmanagement- und Informationssysteme.

Die Ausweisung von Güterverkehrskorridoren ist langfristiges Ziel der EU. Diese Korridore müssen aus Brandenburger Sicht im engen Zusammenhang mit der Revision der TEN - V betrachtet werden. Die Ausweisung von Güterverkehrskorridoren ist für Deutschland auf Grund der vorhandenen Infrastrukturdichte, der zentralgeografischen Lage in Europa und des damit verbundenen erheblichen Anteils an Transitverkehren nicht ohne erhebliche Auswirkungen auf die heutigen Schienenverkehre machbar. Die Auswahl von Güterverkehrskorridoren und die damit einhergehende bevorzugte Zuweisung von Trassen für den vorrangigen Güterverkehr darf aus Brandenburger Sicht nicht zu einer Verdrängung oder Beeinträchtigung bereits vorhandener Verkehre (z. B. Schienenpersonennahverkehre) und zu einer Trassenverknappung führen. Bestandteil der Europäischen Verkehrspolitik muss daher auch die Gewährleistung von Mischverkehren auf der Schiene und ihre gleichrangige Betrachtung sein. Es sollte dabei auch sichergestellt werden, dass die auszuweisenden Güterverkehrskorridore im Sinne einer ausgewogenen räumlichen Entwicklung Europas mit den für Raumordnung und regionale Entwicklung zuständigen Ressorts abgestimmt werden.

8.

In den vergangenen Jahren hat die EU ihre wesentlichste Erweiterung erfahren, und ihr Zentrum hat sich in Richtung Osten verlagert. Das muss sich auch in den Schwerpunkten der Verkehrspolitik und damit TEN - V - Politik der Union widerspiegeln. Brandenburg hat sich an der Diskussion zur Revision dieser Politik mit einer eigenen Stellungnahme aktiv beteiligt.

Der Ostsee- und der Mittelmeerraum sind, infolge der Osterweiterung, nunmehr ein noch größerer Teil der EU, ihre Verknüpfung daher von großer Bedeutung. In diesem Zusammenhang ist die Entwicklung eines neuen, die Hauptstadtregion Berlin Brandenburg einbeziehenden Ostsee - Adria - Entwicklungskorridors eine echte Alternative zu den bereits existierenden westlichen Korridoren.

Durch den prognostizierten, hohen Anstieg der Güterverkehre werden im Gemeinschaftsraum voraussichtlich Verkehrsinfrastrukturengpässe auftreten. Diese werden zu einem Wettbewerb der Korridore führen. Mit der Initiative zur Entwicklung des Ostsee - Adria - Korridors bietet sich eine ausgezeichnete Chance, die ostdeutschen Bundesländer in einem wirtschaftlichen Großraum in der Mitte Europas zu präsentieren und Entwicklungsimpulse zu fördern. Die ostdeutschen Länder, so auch die Hauptstadtregion Berlin - Brandenburg, werden dabei das Bindeglied sein. Und nicht zuletzt könnte der o. g. Korridor auch als potenzieller „Grüner Korridor“ gestaltet werden und von den Fördermitteln aus dem EU - Programm zu den Transeuropäischen Verkehrsnetzen (TEN – V) profitieren.

9.

Brandenburg unterstreicht die Position der Kommission, dass das optimale Funktionieren des Verkehrssystems die vollständige Integration und Interoperabilität der einzelnen Teile des Gesamtnetzes sowie den Verbund der jeweiligen modalen Netze voraussetzen. Von besonderer Bedeutung sind daher Knotenpunkte, die logistischen Zentren, die die Verknüpfung zwischen den Verkehrsträgern herstellen und für den Güter- und Personenverkehr Anschluss - und Wahlmöglichkeiten bieten. Solche Intermodalen Anlagen und Umschlagplattformen sollten innerhalb des Kernnetzes der TEN – V an ausgewählten Standorten entwickelt und gefördert werden. Die Position, dass ein Ausbau der Infrastruktur mit den richtigen Schwerpunkten dazu beitragen kann, die Effizienz des Verkehrssystems insgesamt zu verbessern und Umweltbelastungen, Staus und wirtschaftliche Verluste reduzieren kann, wird unterstützt.

Die Mobilität von Menschen und Gütern in der EU ist durch auch Konzentrations - und Polarisierungstendenzen gekennzeichnet. Zunehmender Wettbewerb auf den Transport - und Telekommunikationsmärkten kann diese Entwicklung noch verschärfen. Die Politik muss dafür Sorge tragen, dass alle Regionen, auch die in Insel - und Randlagen, über einen angemessenen Zugang zu den Infrastrukturen verfügen, um den sozialen und wirtschaftlichen und damit den räumlichen Zusammenhalt in der Gemeinschaft (Territoriale Agenda) zu fördern. Es sollte bei den Planungen und Standortentscheidungen sichergestellt werden, dass durch hochwertige Infrastruktur, wie z. B. Hochgeschwindigkeitsstrecken / Hochleistungsstrecken der Bahn und Autobahnen, Verkehrsknoten (GVZ, Häfen,

Flughäfen) keine Ressourcen aus strukturschwächeren Regionen und Randlagen abgezogen werden („Sogeffekt“) und/oder diese Räume durchquert werden, ohne sie anzubinden („Tunneleffekt“).

Die modernen Telekommunikationstechnologien und -dienstleistungen bieten die Möglichkeit, Entwicklungen in ländlichen oder unzugänglichen Regionen zu unterstützen. Sie können räumliche Benachteiligungen überwinden und die Standortbedingungen für wirtschaftliche Aktivitäten verbessern. Die Förderung neuer innovativer Dienstleistungen und Anwendungen der Telekommunikation muss daher eines der Ziele der Gestaltung der Transeuropäischen Netze sein.

10.

Brandenburg tritt weiterhin für eine Marktöffnung in allen Verkehrsbereichen, für faire Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern und innerhalb der einzelnen Verkehrsträger im Rahmen der Europäischen Union ein. Die wirksame Durchsetzung der Wettbewerbsregeln ist für die Gestaltung des Binnenmarktes von außerordentlicher Bedeutung. Neben den direkten verkehrlichen Fragen, der Gewährleistung eines diskriminierungsfreien Zugangs zur Infrastruktur und zu den Dienstleistungen, sowie der Harmonisierung der Umweltschutzaufgaben geht es dabei auch um ein einheitliches Schutzniveau im Bereich der Arbeitsbedingungen und der Nutzerrechte.

Es geht also um die Gestaltung und Durchsetzung eines rechtlichen Rahmens für die Transportwirtschaft, ihre Beschäftigten und ihre Kunden. Ergänzend kann über Möglichkeiten der verkehrsträger- und länderübergreifenden Information und Beratung für die Transportwirtschaft und Nutzer nachgedacht werden. Eine Schaffung zusätzlicher transnationaler Infrastrukturmanager oder gesonderter Korridormanager über die bisher durch die Organisation „RailNetEurope“ Eingesetzten hinaus wird aus Brandenburger Sicht nicht mitgetragen. Es besteht die Gefahr des Eingriffs in den Wettbewerb, der Bevorzugung von Lösungen und Relationen bis hin zu zusätzlichem Aufwand und Bürokratie. Die Kommission unterstreicht in der Mitteilung an anderer Stelle die große Kompetenz der Logistikunternehmen. Diese Kompetenz sollte möglichst direkt, ohne zusätzliche bürokratische Hürden genutzt werden.

Im Auftrag

M. Jupe