

Stellungnahme zur Konsultation zum Grünbuch TEN-Verkehr: Überprüfung der Politik – Ein besser integriertes Transeuropäisches Verkehrsnetz im Dienst der gemeinsamen Verkehrspolitik

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Entscheidung der Europäischen Kommission und des Europäischen Parlaments, die Politik zum Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in der EU grundlegend zu überarbeiten, wird von uns begrüßt. Wir meinen, dass das heute bestehende Konzept der transeuropäischen Verkehrsnetze dringend einer Anpassung an die geänderten Rahmenbedingungen in Europa und der Welt bedarf. Das bisherige Konzept konzentriert den Verkehr einschließlich der wirtschaftlichen Entwicklung auf recht wenige Achsen. Auf dieser Grundlage lässt sich jedoch der Aufbau eines effizienten und allen Anforderungen gerecht werdenden europäischen Verkehrssystems nicht durchführen.

Der Name sollte eigentlich Programm sein: Transeuropäische Verkehrsnetze, wobei die Betonung auf dem Wort „Netze“ liegen muss. Diese Netze müssen die optimale Verknüpfung der Verkehrsträger zur Grundlage haben – und zwar sollte jeder Verkehrsträger das leisten, was er am besten zu leisten vermag. Intermodale Verkehre mit dem Schwerpunkt Eisenbahn sollten den schnellen und termingerechten Landverkehr in Europa bestimmen. Der flexible Vor- und Nachlauf kann per Lkw erfolgen, der eigentliche Langstreckentransport per Bahn, wobei letzterer so nah wie möglich an den Bestimmungsort heranzuführen ist. Hier kann der Verkehrsträger Bahn seine noch bestehende Vernetzung ausspielen und deshalb ist es unserer Ansicht nach so wichtig, sich auf europäischer Ebene nicht nur auf vorrangige Korridore zu konzentrieren, sondern gemeinsam mit den Mitgliedsstaaten ein Verkehrsnetz über die EU zu legen, das Verkehre aller Träger intermodal zusammenfasst. Ein grundsätzlich den Anforderungen der Bürgerinnen und Bürger als auch der Wirtschaft genügendes europäisches Verkehrsnetz ist allein durch ein Konzept, das lediglich vorrangige Vorhaben in vorrangigen Korridoren betrachtet, nicht durchzusetzen. Deshalb ist es wichtig, bestehende Planungen ständig zu evaluieren und an geänderte Rahmenbedingungen anzupassen.

Neben der traditionellen Betrachtung der Verkehrsinfrastruktur muss die neue Struktur der TEN-V auch die Entwicklung von neuen Verkehrs-, Abfertigungs- und Transportsystemen berücksichtigen. Meist ziehen die Umstellungen auf solche Systeme auch infrastrukturelle Veränderungen nach sich. Deshalb ist diese Einbeziehung für die Weiterentwicklung der Netze und die europäische Verkehrsplanung von großer Bedeutung.

Damit würde auch ein Inhalt der konzeptionellen Säule innerhalb der sogenannten 3. Option der TEN-V-Gestaltung, die wir befürworten, bereits konkret hinterlegt sein. Des Weiteren sollten in diesen Konzepten insbesondere die Förderung umweltfreundlicher Verkehre sowie in diesem Zusammenhang auch die Internalisierung der externen Kosten des Verkehrs eine große Rolle spielen. Verkehr wird heute zu preiswert angeboten. Angesichts der immer knapper werdenden Ressourcen fossiler Energieträger muss zukünftig zuallererst auf Verkehrsvermeidung gesetzt werden. Stattfindende Verkehre sind finanziell so anzupassen, dass sie die Kosten, die sie verursachen, auch in voller Höhe tragen. Dabei sind natürlich auch die Personalkosten so zu erhalten, dass sie ein auskömmliches und gutes Leben der im Verkehrssektor Beschäftigten ermöglichen.

Das bedeutet, dass natürlich die TEN-V-Gestaltung sich nicht nur wirtschaftsorientiert entwickeln darf, sondern die Belange und Bedürfnisse der Menschen in der EU zu berücksichtigen hat. Eine ausschließlich an wirtschaftlichen Belangen orientierte Gestaltung der TEN-V ist für uns deshalb indiskutabel. Genau wie Güterverkehrsansprüche sind die Ansprüche des Personenverkehrs in die Gestaltung einzubringen. Soll das Motto „Europa wächst zusammen“ real werden, geht das nicht ohne die Menschen! So sind die Netze

grundsätzlich für beide Verkehrsarten – den Güter- und Personenverkehr – zu evaluieren, wobei die Eisenbahn als umweltfreundlichster Verkehrsträger das Rückgrat zu bilden hat. Eine entsprechende Vernetzung der Eisenbahnverkehre über noch bestehende Ländergrenzen hinaus ist ein hoher Anspruch, dessen Erfüllung durch die TEN-V einen großen Qualitätssprung bedeuten würde. Dabei ist vor allen Dingen die Harmonisierung der Eisenbahnverkehre an erste Stelle, noch vor den Wettbewerb, zu stellen. Faire Ausgangsbedingungen für einen Wettbewerb sind nur im harmonisierten Eisenbahnverkehr zu erreichen.

Als Mitglied der Nord-Süd-Initiative zur Entwicklung eines neuen Wirtschaftsraumes in Europa halten wir des Weiteren die Überarbeitung der gegenwärtigen TEN-V insbesondere für notwendig, um die Regionen Mitteleuropas als Bindeglied sowohl zwischen Ostsee und Mittelmeerraum als auch zwischen der europäischen Kernzone und den neuen Mitgliedsstaaten zu entwickeln. Für die zielgerichtete Koordination der territorialen Entwicklung (Territoriale Agenda der Europäischen Union) muss die Verkehrsplanung auf europäischer Ebene sicher gestellt werden. Dabei wird es auch darauf ankommen, die wirtschaftlichen Zentren Deutschlands, insbesondere im Osten Deutschlands, besser mit den deutschen Seehäfen und den dynamischen internationalen Märkten zu verknüpfen. Die bestehenden TEN-V-Vorhaben sollten durch West-Ost- und Nord-Süd-Verbindungen mit hohem verkehrlichen und wirtschaftlichem Potenzial zu einem neuen Netz für den Personen- und Güterverkehr ergänzt werden. Mit dem sich bildenden Raster könnte leichter auf sich verändernde Verkehrsströme reagiert werden. Dieses Netz würde die Fokussierung auf die neuralgischen Knotenpunkte des Verkehrs ermöglichen, deren Ausbau mit vergleichsweise geringen Mitteln einen großen Effekt auf die Leistungsfähigkeit des Gesamtverkehrsnetzes bedeutet.

Der sich entwickelnde europäische Nord-Süd-Verkehr, die steigende Wirtschaftskraft in Skandinavien und die wachsende Bedeutung der südeuropäischen Häfen macht es aus unserer Sicht notwendig, in dieses Netz einen Verkehrs- und Wachstumsbereich von Skandinavien über die neuen Bundesländer und Bayern bis zur Adria einzufügen. Dieser Bereich würde eine Verlängerung der heutigen transeuropäischen Verkehrsachsen TEN 1 und TEN 22 über Berlin und Rostock in die Öresundregion und nach Oslo beinhalten und gleichzeitig analog zu einer Leiter mit entsprechenden „Sprossen“ ebenfalls von der Entwicklung betroffene Regionen z. B. entlang der Oder mit einbeziehen. Das Vorhaben würde als Hafenanbindung (an beiden Enden), als wichtige Route für den Gütertransport, als (Logistik-) Verknüpfung von Nord-Süd- mit Ost-West-Verkehrsströmen, als Verbindung von verschiedenen Wirtschaftsräumen, als Lückenschluss und Engpassbeseitigung sowie vorrangig als umweltfreundliches Schienenprojekt alle vom Grünbuch für eine neue „Achse“ vorgegebenen Kriterien erfüllen.

Der Impuls, der von diesem Projekt ausgehen könnte, würde die Entwicklung der betroffenen deutschen und polnischen Räume und damit natürlich die soziale und wirtschaftliche Situation der in ihnen lebenden Menschen positiv beeinflussen. Damit könnte der europäische Gedanke auch fest bei der in diesen Regionen lebenden Bevölkerung verankert werden.

Die Nord-Süd-Initiative eines neuen Wirtschaftsraumes in Europa ist ein Zusammenschluss von Unternehmen, Industrie- und Handelskammern, Verbänden und Gewerkschaften entlang der kürzesten Verbindung zwischen Ostsee und Mittelmeer. Sie möchte einen anhaltenden Impuls setzen, um aus dem Korridorraum einen neuen europäischen Wirtschaftsraum von Skandinavien durch die neuen deutschen Bundesländer, Polen, Tschechien und Bayern bis zur Adria zu entwickeln. Nähere Informationen zur Nord-Süd-Initiative finden Sie unter www.north-south-initiative.eu. Wir stehen Ihnen darüber hinaus für zusätzliche Informationen oder eine weiterführende Diskussion selbstverständlich gern zur Verfügung.