

München, 24. April 2009

Stellungnahme zum Grünbuch TEN-V: Überprüfung der Politik

Ein besser integriertes transeuropäisches Verkehrsnetz im Dienst der gemeinsamen Verkehrspolitik

der Kommission der Europäischen Gemeinschaften vom 4. Februar 2009

Um den Anforderungen an die stetig steigende Mobilität und den anstehenden Aufgaben im Verkehrssektor gerecht zu werden, ist eine integrierte und nachhaltige Verkehrspolitik mit dem Ziel eines verbesserten intermodalen Gesamtverkehrssystems der Verkehrsträger Straße, Schiene, Schifffahrt und Luftverkehr, die sich gegenseitig ergänzen, unerlässlich. Vor dem Hintergrund der steigenden Bedeutung des Luftverkehrs im Personen- und Güterverkehr ist der Ausbau der intermodalen Schnittstellen maßgebliche Voraussetzung für die Optimierung des Verkehrssystems. Hierbei kommt den internationalen Hubflughäfen eine Schlüsselrolle als intermodale Drehscheiben des Personen- und Güterverkehrs und wichtigen Verknüpfungspunkten in der globalisierten Wirtschaft, die immer mehr Bedeutung beim Güterverkehr gewinnen, zu. In Deutschland sind dies insbesondere die Flughafenstandorte Frankfurt und München.

Vor diesem Hintergrund begrüßt die Flughafen München GmbH (FMG) das Ziel des Grünbuchs der Kommission zu den TEN-V, die Politik im Bereich der TEN-V grundlegend zu überprüfen und einen zukunftsfähigen TEN-V-Aufbau der Verkehrsnetze zu erarbeiten.

Die Ausgestaltung der TEN-V zugrundegelegten Verkehrsnetze und/oder vorrangigen Vorhaben sollte sich neben politischen Zielsetzungen schwerpunktmäßig am ermittelten derzeitigen und künftig prognostizierten verkehrlichen Bedarf, d.h. der erwarteten Verkehrsnachfrage, im Personen- und Güterverkehr orientieren. Hierbei ist auf ein ausgewogenes Verhältnis zwischen ökologischen und ökonomischen/volkswirtschaftlichen Belangen zu achten. Zur leistungsgerechten Anbindung der internationalen Hubflughäfen sind dem Ausbau und dem Lückenschlüssen der vorhandenen Infrastruktur im Hinblick auf effiziente Nutzung und optimierte Kapazitätsauslastung Vorrang einzuräumen. Verkehrslenkung durch vorweggenommene Priorisierung einzelner Verkehrsträger („Dirigismus“) sowie eine Vorabfestlegung auf bestimmte Mitgliedsstaaten sollten vermieden werden.

Im Ergebnis sind die internationalen Hubflughäfen als intermodale Drehscheiben des Personen- und Güterverkehrs und wichtige Verknüpfungspunkte in der globalisierten Wirtschaft verstärkt im transeuropäischen Netz zu berücksichtigen.

FAZIT:

Nach dem aktuellen Stand der Diskussion unterstützt die FMG die im Grünbuch unter Punkt 4 vorgeschlagene Option (3) „Zwei-Ebenen-Struktur mit einem Gesamt- und einem Kernnetz“.

Bereits auf der Ebene „Gesamtnetz“ müssen die internationalen Hubflughäfen im Rahmen eines integrierten Verkehrskonzeptes angemessen berücksichtigt werden, um das erklärte Ziel der Intermodalität der Verkehrsträger sowie eine gute Erreichbarkeit in der Fläche umsetzen zu können.

Durch ein „vorrangiges Netz“ (= „geografische Säule“) muss den internationalen Hubflughäfen als wichtigen intermodalen Anschlusspunkten des Verkehrssystems Rechnung getragen werden mit dem Ziel, diese an ein leistungsfähiges europäisches Landverkehrsnetz - Straße und Schiene - anzubinden. Die erforderliche Schienenanbindung internationaler Hubflughäfen (insbesondere des Flughafens München) muss dabei auf Basis eines leistungsfähigen und tragfähigen Nah- und Fernverkehrskonzept erfolgen. Der Gefahr von in den kommenden Jahren zu erwartenden Kapazitätsproblemen bei der landseitigen Erschließung der internationalen Hubflughäfen als Zellen mit sehr hoher Verkehrserzeugung muss und kann damit begegnet und somit auch die ökonomische und ökologische Effizienz der bestehenden Verkehrsinfrastruktur gesteigert werden. Dabei spielen der Ausbau und die Beseitigung von Lücken im Bestandsnetz die wesentliche Rolle.

Durch die „konzeptionelle Säule“ kann die Möglichkeit geschaffen werden, nachfrageorientiert den Verkehrsbedarf in verschiedenen Korridoren, auf verschiedenen Relationen oder von konkreten Vorhaben ohne vorherige Priorisierung eines Verkehrsträgers unter Berücksichtigung nationaler politischer Zielsetzungen (wie der im Koalitionsvertrag aus dem Jahr 2005 konstatierten Weiterentwicklung Deutschlands als internationalen Luftverkehrsstandort) zu ermitteln und objektiv darzustellen. Dabei sind die Investitionen dem zu erwartenden Nutzen, besonders im Hinblick auf den europäischen Mehrwert, gegenüberzustellen. Dies leistet einen wesentlichen Beitrag zur Optimierung der Wirtschaftlichkeit von zukünftigen Verkehrsinfrastrukturprojekten als konkrete Elemente des „vorrangigen Netzes“.

Kontakt:
Flughafen München - Büro Brüssel
Vanessa Kluth
Rue de la Loi 81a - 1040 Brüssel
Tel: 0032 2 280 22 01
vanessa.kluth@munich-airport.de