



Lutz Heilmann
Dorothee Menzner
Mitglieder des Deutschen Bundestages

Platz der Republik 1
11011 Berlin

Büro Lutz Heilmann
☎ (030) 227 – 70 788
✉ (030) 227 – 76 788
✉ lutz.heilmann@bundestag.de

Büro Dorothee Menzner
☎ (030) 227 – 73 167
✉ (030) 227 – 76 166
✉ dorothee.menzner@bundestag.de

Berlin, 30.04.09

An
Europäische Kommission
GD Energie und Verkehr
TEN-V
B-1049 Brüssel

Stellungnahme zum „Grünbuch TEN-V: Überprüfung der Politik“

von MdB Lutz Heilmann als Berichterstatter der Fraktion DIE LINKE im Deutschen Bundestag und MdB Dorothee Menzner, verkehrspolitische Sprecherin Fraktion DIE LINKE im Deutschen Bundestag

0. Vorbemerkung

Den Ansatz des Grünbuchs, die TEN-Verkehrspolitik grundlegend zu generalüberholen, begrüßen wir ausdrücklich, auch wenn wir nicht alle Ideen teilen. Die explizite Berücksichtigung klimapolitischer Ziele und die ausdrücklich vorgesehene Durchführung einer strategischen Umweltprüfung mit verbindlicher Alternativenprüfung begrüßen wir ausdrücklich.

Das verkehrspolitische Motto der Zukunft heißt "Intelligenz statt Beton". Die EU hat das anscheinend erkannt, wir wünschen uns nur, dass sie das noch mutiger nach außen vertritt und die entsprechenden Konsequenzen zieht.

1. Bewertung des bisherigen Zusammenwirkens zwischen der europäischen TEN-V Politik und der Bundesrepublik Deutschland

Wer die TEN-Verkehrspolitik nur dahingehend kritisiert, dass die zur Verfügung gestellten Finanzmittel nicht ausreichen, der greift zu kurz. Der Bericht der Kommission zeigt, dass die Mittel der EU aus den diversen Töpfen durchaus groß sind. Die werden nur nicht koordiniert - und von den Mitgliedstaaten falsch ausgegeben. Aus dem EFRE-Bundesprogramm, beispielsweise, werden diverse



Lutz Heilmann

Dorothee Menzner

Mitglieder des Deutschen Bundestages

nachrangige Maßnahmen finanziert, aber nicht die vorrangigen Vorhaben. Im Gegenteil, aus EFRE-Mitteln werden viele Vorhaben finanziell gefördert, die in der nationalen Priorität weit hinten stehen und nur deswegen realisiert werden, weil es zusätzliche Mittel gibt. Diese Projekte sind überwiegend nicht einmal Bestandteil des TEN-Netzes. Hier wird also eine große Chance vertan, die Mittel zielgerichtet auf die Realisierung für die europäische Einheit vorrangiger Vorhaben zu verwenden.

Die Ziele der EU werden weniger durch die Kommission als vielmehr durch die Politik des Mitgliedstaates Deutschland (nur für diese können wir uns Aussagen erlauben) karikiert. Der Grundfehler der an sich sinnvollen TEN-V-Politik besteht darin, dass Deutschland diese zweckwidrig benutzt – und die EU nicht die Handhabe hat, dies zu verhindern.

Nach unserer Auffassung ist es z.B. völlig unerheblich, ob die Schienenverbindung zwischen Skandinavien, Berlin und Italien über die Neubaustrecke Nürnberg-Erfurt oder über eine alternative Trasse geführt wird. Die Bundesregierung beharrt aber auf dieser überteuerten und höchst umstrittenen Lösung – und lässt sich dies anteilig aus TEN-V-Mittel bezahlen.

Dabei wurden keine Alternativen im Sinne der SUP-Richtlinie geprüft. Wie man gerade an dem Beispiel Nürnberg-Erfurt sieht, muss man nicht für Unsummen neue Strecken bauen, sondern kann für deutlich weniger Geld vorhandene Strecken ausbauen. Eine solche Abwägung hat es aber gar nicht gegeben.

Dieses Beispiel zeigt auch, warum die Kosten der vorrangigen TEN-V-Projekte so hoch sind. Es zeigt sich das gleiche strukturelle Problem wie auf nationaler Ebene bei der Bundesverkehrswegeplanung: Die Länder - bzw. Mitgliedstaaten - melden ihre Wünsche an und die Bundesregierung - bzw. die Kommission - kann lediglich völlig unsinnige Verkehrsprojekte verhindern. Die Mitgliedstaaten melden natürlich nur die Projekte an, die sehr teuer sind, damit die EU einen Teil der Kosten übernimmt. Ob diese Projekte wirklich vorrangig und sinnvoll sind, wurde nicht richtig geprüft. Dies widerspricht auch der SUP-Richtlinie.

Statt also einfach nur nach mehr Geld zu rufen, unterstützen wir die Kommission darin, auch die vorrangigen Projekte auf den Prüfstand zu stellen. Da diese ohnehin nicht allesamt finanzierbar sind, sollte es einen Neuanfang geben. Dabei



Lutz Heilmann

Dorothee Menzner

Mitglieder des Deutschen Bundestages

ist die Gesamtplanung einer Strategischen Umweltprüfung zu unterziehen, wie es die EU für die nationalen Verkehrsnetze fordert und es nun auch im Grünbuch vorschlägt.

Durch die Verwendung von EFRE-Mitteln und anderen Geldern der EU für (nachrangige) Straßenbauvorhaben wird die TEN-V-Politik auch dahingehend ins Absurde geführt, weil diese sich ja vorrangig dem Ausbau von Schienenverbindungen verpflichtet – was wir ausdrücklich begrüßen. Diese Verpflichtung führt nun wiederum dazu, dass bei den Planungen für eine feste Fehmarnbelt-Querung vor allem deshalb auch eine Schienenverbindung geplant ist, um TEN-V-Mittel beantragen zu können.

Fazit:

Wir müssen aber auf europäischer wie auf nationaler Ebene weg von unrealistischen Wunschlisten für neue Verkehrsinfrastrukturen.

2. Europäische Aufgabe bei der Schaffung von Verkehrsinfrastrukturen

Angesichts der knappen Finanzen stellt sich die Frage, was kann man realistisch von der EU erwarten und was sind eigentlich ihre Aufgaben?

Die Ideen der Europäischen Kommission sind noch nicht weit reichend genug.

Wir halten es für nicht Ziel führend, wenn die EU im Rahmen des TEN-V rein nationale Abschnitte finanziell fördert. Wenn etwas national Sinn macht, dann lässt es sich auch finanzieren, und wenn es keinen Sinn macht, dann lässt man es eben.

Nach unserer Auffassung sollte sich die EU darauf konzentrieren, die Verknüpfung der nationalen Netze zu gewährleisten – und ausschließlich grenzüberschreitende Abschnitte finanzieren. Natürlich haben auch die nationalen Streckenabschnitte ihre Relevanz – aber die müssen nicht von Europa finanziert werden. Wo ist da sonst Anfang und Ende bei der Europäischen Finanzierung? Wenn man „das Fass aufmacht“, könnte man auch das gesamte deutsche Autobahnnetz von der EU finanzieren lassen. Wir brauchen eine klare Abgrenzung zwischen dem, was Europa und was die Nationalstaaten tun können. Die finanziellen Defizite bestehen bei den grenzüberschreitenden Verbindungen, wo die Verkehrszahlen bei weitem deutlich niedriger liegen. Darauf sollte sich die EU konzentrieren.



Lutz Heilmann

Dorothee Menzner

Mitglieder des Deutschen Bundestages

3. Kriterien für förderfähige grenzüberschreitende Streckenabschnitte

Nicht alle grenzüberschreitenden Verkehrsprojekte sind sinnvoll. Die Fehmarnbelt-Querung zum Beispiel steht dem europäischen Ziel einer Verlagerung from Road to Sea diametral entgegen, da sie zu einer Verlagerung from Sea to Road führen würde.

Die Frage ist nun, wie es mit den sog. Hinterlandanbindungen aussieht, die ja z.B. bei der Fehmarnbelt-Querung auch eine große – finanzielle – Rolle spielen. Das Hinterland so zu definieren, dass es von Puttgarden bis Hamburg reicht, halten wir für unangemessen. Wir denken, dass die Verbindungen bis max. 50 Kilometer von den Grenzen entfernt von der EU finanziert werden sollten. Alles was darüber hinaus reicht, sollte von den Mitgliedstaaten selber finanziert werden.

Wenn man solche finanziellen Anreize setzt, dann braucht man auch nicht extra Nutzen-Kosten-Analysen durchzuführen. Überlegungen in diese Richtung scheinen uns noch nicht zu Ende gedacht:

1. Die Berechnungen sind in den Mitgliedstaaten allesamt unterschiedlich. Welche Methodik will die EU anwenden? Selbst wenn sie eine übernimmt, werden die Ergebnisse der EU in 26 Fällen von denen der Mitgliedstaaten abweichen. Denn als Teil der nationalen Netze dürfte die von der EU geprüften Verbindungen ja bereits einmal geprüft worden seien.
2. Eine Anwendung der Nutzen-Kosten-Analyse bei der Definition des Kernnetzes, würde am Thema vorbeigehen, weil zum Kernnetz ja auch gerade bestehende Verbindungen ohne aktuell geplante Baumaßnahmen gehören sollen. Nutzen-Kosten-Analysen bewerten aber geplante Verkehrsprojekte, keine bestehenden Verbindungen.

Bei der Auswahl der vorrangig zu finanzierenden oder ins Kernnetz aufzunehmenden Projekte macht eine einheitliche Nutzen-Kosten-Analyse nur dann Sinn, wenn sie auf die grenzüberschreitenden Abschnitte beschränkt wird. Sonst finanziert die EU die Autobahnerweiterung im Ruhrgebiet, aber nicht grenzüberschreitende Projekte. Denn die grenzüberschreitenden Abschnitte sind ja gerade solche, die sich durch relativ wenig Verkehr auszeichnen. Nach der Methodik der Bundesverkehrswegeplanung würden diese allesamt eine sehr



Lutz Heilmann

Dorothee Menzner

Mitglieder des Deutschen Bundestages

niedrige Priorität bekommen. Die würden nach der nationalen Methodik alle höchstens über die Raumwirksamkeitsanalyse in den vordringlichen Bedarf kommen. Hier sollten alle Beteiligten noch einmal gut nachdenken, welche Kriterien für die Auswahl der Projekte wirklich sinnvoll sind. Nach unserer Auffassung sollte am Anfang eine Definition der großen Korridore stehen, die dann immer weiter auf das Kernnetz heruntergebrochen wird – und erst am Ende über konkrete Projekte gesprochen werden. Die EU darf nicht den Grundfehler der Bundesverkehrswegeplanung übernehmen.

Die maximal zulässige Förderung sollte sich zukünftig nicht mehr auf die Gesamtkosten beziehen, sondern auf feste Summen pro Kilometer, ggfs. mit Zuschlägen für widrige geographische Bedingungen. Das würde den Mitgliedstaaten einen erheblichen finanziellen Anreiz geben, nicht die teuersten, sondern die billigsten Lösungen zu realisieren. Dies wäre insbesondere dann von Bedeutung, wenn die EU daran festhielte, auch rein nationale Abschnitte weiter zu fördern. Dann wäre auch die bereits erwähnte Festlegung lediglich von Korridoren statt von konkreten Strecken sinnvoll. Dann nämlich ließe sich seitens der EU vergleichen, mit welchen Mitteln auf welchen Strecken sich der größte Nutzen für die eingesetzte Förderung erreichen ließe. Da es aber nicht zu erwarten ist, dass sich die Mitgliedstaaten dies gefallen lassen, raten wir der EU, auf die Finanzierung von nationalen Abschnitten ganz zu verzichten.

4. Option für zukünftige TEN-V-Netze

Die dritte Option der zukünftigen Netzgestaltung ist die Variante, die unseren Vorschlägen am nächsten kommt. Wenn es sein muss, kann das Kernnetz auch geographisch genau festgelegt werden – wobei wir vorschlagen, lediglich Korridore festzulegen, die verschiedene alternative Lösungen (im Sinne der SUP-Richtlinie) ermöglichen würden. Aber wenn die Finanzierung der rein nationalen Abschnitte ausgeschlossen wäre, dann wäre es auch vertretbar, konkrete Projekte im Kernnetz zu benennen.



Lutz Heilmann

Dorothee Menzner

Mitglieder des Deutschen Bundestages

5. Klimaschutz als vorrangiges Kriterium

Wir begrüßen es, dass die EU den Klimaschutz als vorrangiges Ziel verankern möchte. Es wird allerdings versäumt, die Konsequenzen daraus zu skizzieren. Klar dürfte aber sein, dass Straßenbau nicht die erste Lösung ist, wenn man Klimaschutz im Verkehr endlich ernst nimmt. Natürlich ist und bleibt der Straßenverkehr die wichtigste Säule. Den muss man aber nicht fördern, wenn man verkehrspolitische Ziele verfolgt und nicht einfach dem Verkehrsbedarf hinterher bauen will.

Lutz Heilmann

Dorothee Menzner