

Abs.: BVF, Gruppellostr. 3, 40210 Düsseldorf

Europäische Kommission
DG Energy and Transport
TEN.T

B-1049 Brüssel

30.4.2009

Stellungnahme der Bundesvereinigung gegen Fluglärm zum Grünbuch der Kommission der Europäischen Gemeinschaft TEN-V: Überprüfung der Politik ein besser integriertes transeuropäisches Verkehrsnetz im Dienst der gemeinsamen Verkehrspolitik

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Bundesvereinigung gegen Fluglärm vertritt Initiativen, Städte und Gemeinden sowie am Umweltschutz Interessierte und hat sich auch aufgrund der Mitgliedschaft in den Fluglärmkommissionen deutscher Verkehrsflughäfen sehr fundierte Kenntnisse über verkehrspolitische Fragestellungen erarbeitet.

Es ist Zielsetzung der Bundesvereinigung, möglichst nachhaltige Formen des Verkehrs zu fördern und schädliche Auswirkungen (Lärm und Schadstoffe) insbesondere von Fluglärm zu vermeiden oder zu reduzieren.

Wir unterstützen die Politik der Kommission in einer Reihe von Fragestellungen – sei es bei der Umsetzung der Lärminderungsplanung, der Durchsetzung des ausgewogenen Ansatzes (aktiver Lärmschutz, lärmmindernde Flugverfahren und angepasste Siedlungsplanung) oder bei nachhaltigen Zielsetzungen für eine europäisch determinierte Flugsicherung.

Zu den grundlegenden Fragen zum Grünbuch TEN-V nehmen wir wie folgt Stellung:

Angesichts der Herausforderungen des Klimaschutzes und des Umweltschutzes bedarf es einer grundlegenden Überprüfung und Umorientierung der TEN-V-Politik. Wir unterstützen insofern die Vorlage des Grünbuches ausdrücklich.

Wir stimmen der Auffassung im Grünbuch zu, dass einige der 30 prioritären TEN-V-Vorhaben keine realistische Option darstellen und andere Projekte, die insbesondere nach der Erweiterung der EU an Bedeutung gewonnen haben, in der Vorhabenliste fehlen.

Die Intention der Kommission, die Klimaschutzziele in den Vordergrund zu stellen wird ausdrücklich begrüßt. Dieses sollte der wichtigste Maßstab für den Ausbau eines vorrangigen Netzes sein.

Die Verlagerung von Verkehr auf umweltfreundliche Verkehrsträger und die Steuerung der Verkehrsnachfrage über die Kosten des Verkehrs in Verbindung mit der Internalisierung externer Kosten ist einer der wesentlichen positiven Ansätze, die wir als BVF vollinhaltlich unterstützen.

Die Entkoppelung des Wirtschaftswachstums von der Verkehrsnachfrage ist eine der wesentlichen Zielsetzungen der Nachhaltigkeitsstrategie, die vom Europäischen Rat 2006 beschlossen worden ist. Diese gilt es voranzutreiben.

Politische Maßnahmen zur Nachfragesteuerung sind von entscheidender Bedeutung. Konkrete Vorschläge sollten insbesondere auf eine Begrenzung des Luftverkehrswachstums zielen und eine Förderung des Schienenverkehrs in jeglicher Hinsicht beinhalten.

Dieses betrifft nicht nur den Güterverkehr sondern auch den Personenverkehr. Im Grunde genommen muss – trotz aller Anstrengungen von unterschiedlichen Institutionen und Nationen – konstatiert werden, dass Zielsetzungen der Nachhaltigkeit nur in Ansätzen erreicht worden sind und gravierende Defizite der Schienenstrecken (Instandhaltungszustand und Ausbaustandard) wie auch der Geschwindigkeit in den Streckenrelationen zu den neuen Mitgliedsstaaten zu beklagen sind.

Diese Defizite sind 20 Jahre nach der Wende bei vielen Relationen festzustellen – an dieser Stelle kann leider nur von einem weitgehenden Versagen der nationalen Verkehrspolitik im europäischen Maßstab gesprochen werden.

Defizite bei Ausbauzustand der Schieneninfrastruktur stellen eine indirekte Förderung des Flugverkehrs dar. Dem gilt es entgegenzutreten.

Europäische Planungsdefizite sind erkennbar, so dass für eine stärkere Koordinierung durch die Kommission Bedarf besteht.

Kriterien zum Aufbau eines nachhaltigen TEN

Künftige Entscheidungen zu den TEN-V-Leitlinien sind einer strategischen Umweltprüfung zu unterziehen und das TERM-Indikatorensystem (Transport and Environmental Reporting Mechanism – Berichte der Europäischen Umweltagentur über Indikatoren für Verkehr und Umwelt) sollte bei der Entscheidungsfindung und Planung von TEN-V-Vorhaben einbezogen werden. Es ist notwendig, die Effizienz der bestehenden Infrastruktur innerhalb der Korridore der TEN-V-Projekte kurzfristig zu verbessern. Es sollte nicht auf die langfristige Umsetzung von Mega-Vorhaben in diesen Korridoren gewartet werden. Insbesondere bei der Bahn sind die Probleme bei transnationalen Verbindungen oft an der Schnittstelle Grenze durch fehlende Interoperabilität und zeitaufwändiges Ordnungsrecht größer als die Rückstände bei der Infrastruktur.

Bei allen positiven Aspekten des Verkehrs ist es ebenfalls wichtig, den negativen Auswirkungen, wie Flächenzerschneidung, Unfallkosten, Umweltverschmutzung und Stau - und Lärmbelästigung zu begegnen.

Eine verbesserte Umsetzung von TEN-T-Projekten (z.B. Ausschöpfung des Luftfrachtpotenzials) halten wir für wenig geeignet, um nachhaltige Entwicklungen zu fördern. Angesichts zu erwartender Verkehrsnachfrage wird auf die zunehmende Bedeutung politischer Maßnahmen zur Nachfragesteuerung (Infrastrukturentgelte, Internalisierung externer Kosten, Einsatz intelligenter Verkehrssysteme) hingewiesen.

Mit Blick auf die Klimaschutzpolitischen Anforderungen an die TEN - V - Politik bedarf es einer genauen Betrachtung der zu erwartenden Verkehrsnachfrage, wobei neben der wirtschaftlichen Entwicklung und der Entwicklung des Weltrohölpreises politische Maßnahmen zur Nachfragesteuerung durch Infrastrukturentgelte bzw. durch die Internalisierung externer Kosten an Bedeutung zunehmen.

Kerosinbesteuerung bzw. die Gleichbehandlung von Verkehrsträgern in wirtschaftlicher Hinsicht steht immer noch auf der Tagesordnung der EU.

Da verkehrspolitische Maßnahmen erheblichen Einfluss auf die nationalstaatlichen Verkehrsprognosen und damit auf die Verkehrsmengen und die Verteilung auf die Verkehrsträger haben, und diese wiederum wesentliche Eingangsgrößen für den Nutzen von Verkehrsinvestitionen sind, ergibt sich bei der transnationalen Verkehrsinfrastrukturplanung europäischer Harmonisierungsbedarf. Es wird die Notwendigkeit einer europäischen Koordinierung der Verkehrsnachfrageprognosen für den internationalen Luft - und Seeverkehr sowie den transeuropäischen Landverkehr gesehen.

Grüne Verkehrskorridore

Die Planung von Schienenverbindungen auf den transeuropäischen und paneuropäischen Korridoren (hier insbesondere die paneuropäischen Korridore II und III, aber auch Verbindungen zu den baltischen Staaten wie auch im südöstlichen Europa) ist über ein Sonderprogramm zu fördern. Nationalstaaten sind zu verpflichten, vorrangig europäisch bedeutsame Netzwerkverbindungen zu realisieren.

Ebenso sind Schienenverbindungen für den Güterverkehr in besonderem Maße zu fördern. Hierbei ist der Lärmschutzproblematik durch eine Vielzahl von Aktivitäten und Maßnahmen entgegenzuwirken. (Sonderprogramm für die Umrüstung von Güterfahrzeugen analog zum nationalen Programm der Schweiz; Schallschutzmaßnahmen und Ortsumgehungsstrecken bzw. Wiederaufnahme von stillgelegten Strecken, die Siedlungen gering belasten, etc.)

Sollten Mitgliedsstaaten in der Realisierung dieser „Grünen Korridore“ unververtretbare Lücken lassen, muss es der EU möglich sein, Fördermittel an anderen Stellen zu verweigern. Hierzu sind gemeinschaftsrechtliche Grundlagen zu schaffen.

Sollten Nationalstaaten Schienenverbindungen, die aufgrund ihrer Lage – Führung außerhalb stark besiedelter Ortslagen - besonders geeignet für den Güterverkehr sind, abbauen oder deren Instandhaltung vernachlässigen, muss die EU in der Lage sein, derartige Fehlentwicklungen zu verhindern. Uns liegen Erkenntnisse über konkrete Strecken vor, bei denen ein Eingreifen der EU notwendig gewesen wäre.

Verkehrspolitik EU

Die langjährige Kohäsions- und Strukturförderungspolitik der EU hat an vielen Stellen zu einer grundlegenden Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur beigetragen. Dieses darf aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass es keine von allen Mitgliedsstaaten unterstützte europäische Verkehrsplanung gibt und die Verwirklichung transeuropäischer Infrastrukturprojekte insbesondere zur Bewältigung des Ost- West Verkehrs zu wenig auf den nationalen Ebenen vorangebracht worden ist.

Eine gemeinsame europäische Raumordnungs- und Verkehrsplanung ist anzustreben, die an Nachhaltigkeitsindikatoren auszurichten ist. Die Planung der Transeuropäische Netze und die der paneuropäischen Korridore ist fortlaufend zu aktualisieren.

Sollten sich die Nationalstaaten auf keine europäische Verkehrsplanung einigen können, sind zumindest einheitliche Prognosestandards, Umweltziele und Nachhaltigkeitsindikatoren durch die EU vorzugeben. Die Defizite sind derart hoch, dass jede weitere Verzögerung in dieser Frage erhebliche Folgeschäden hervorrufen kann.

Ein sofortiges Handeln der EU halten wir angesichts dieser Situation für unausweichlich.

Die Bundesvereinigung gegen Fluglärm befürwortet die im Grünbuch vorgeschlagene „strukturelle Option C für die Ausgestaltung der TEN-V“, d.h. zwei Schichten, bestehend aus einem umfassenden Netz auf der Grundlage der bestehenden TEN-V-Karten und einem intermodalen „Kernnetz“, das noch festgelegt werden muss und dessen Prioritäten der Schienenverkehr, nachhaltige Wasserwege und Häfen sind. Sie erscheint im besonderen Maße geeignet,

- wesentliche Engpässe und Defizite im Ausbau- und Erhaltungszustand sind zu erkennen und zu beseitigen. Eine Netzbildung mit Verkehrsknoten ist herzustellen.
- Verkehrsknoten mit europäischer Bedeutung sowie die Verknüpfung von Hauptstadt - und Metropolregionen sind prioritär vorzunehmen, d.h. Sicherstellung von Verbindungen mit globalen Märkten durch Entwicklung europäischer Verkehrsachsen

Spezifische Maßstäbe bei der Überprüfung von Investitionen in der Nähe von Flughäfen

Gleichzeitig empfehlen wir eine stringente Überprüfung der europäischen Förderpolitik bei folgenden Maßnahmen:

- Förderung von Infrastrukturmaßnahmen bei Verkehrsflughäfen
- Förderung von Infrastrukturmaßnahmen bei Regionalflughäfen
- Überprüfung des Einsatzes von Fördermitteln in Hinblick auf Nachhaltigkeit mit dem Ziel des Schutzes der Betroffenen vor unzumutbaren Lärmbelastigungen

Die infrastrukturelle Anbindung von Verkehrsflughäfen sollte nur schienenseitig von der EU gefördert werden und auch dort nur unter der Voraussetzung, dass es zu einer Vermeidung von klimaschädlichem Verkehr kommt. Die Anbindung von Verkehrs-

flughäfen an das Hochgeschwindigkeitsnetz sollte nur bei Verkehrsflughäfen mit Drehkreuzfunktionen gefördert werden. Hochwertige Bahnverbindungen sind zunächst nur zwischen den städtischen Zentren zu fördern – die Förderung von Infrastruktur der Flughäfen ist insofern nachrangig.

Gleichfalls sollte die Verwendung von europäischen Strukturfördermitteln in der Nähe von Flughäfen (Gewerbegebieterschließungen) überprüft werden. Diese Infrastrukturförderung ist nicht mit notwendigen Verkehrsanbindungen zu verwechseln und ist bereits aus Wettbewerbsgründen grundsätzlich auszuschließen. Aus aktuellem Anlass halten wir es für erforderlich, eine strikte Überprüfung bei allen Ausbauvorhaben (Berlin Schönefeld; Frankfurt, München und Stuttgart) vorzunehmen.

Wir nehmen zu dem Fragenkatalog nur ergänzend Stellung:

Die Definition und die Implementierung eines TEN-V Kernnetzes verbunden mit europaweit geltenden bzw. anzustrebenden Standards würde einen wesentlichen Beitrag zur Kohäsion der Mitgliedsstaaten bei gleichzeitiger Förderung umweltverträglicher Mobilität leisten.

Allerdings wären die Mitgliedsstaaten zu verpflichten zumindest die Funktionsfähigkeit eines Gesamtnetzes basisartig vorzuhalten.

Vor dem Hintergrund der aktuellen Wirtschaftskrise kann der Verkehrssektor durch intelligente verkehrsträgerübergreifende Lösungen erhebliche volkswirtschaftliche Einsparpotentiale erbringen. Voraussetzung hierfür wäre allerdings eine Abkehr von Optionen wie Förderung von Billigfliegern oder auch einseitige Förderung von Straßenbaumaßnahmen.

Wettbewerbsverzerrungen (wegen fehlender einheitlicher Emmissionabgaben unter Berücksichtigung klimaschädlicher Zusatzeffekte, fehlender Kerosinsteuer für den Flugverkehr, zu hoher Mineralölsteuer für die Bahn etc.) könnten abgebaut werden und umweltverträgliche Verkehrsträger könnten besser gestellt werden.

Intelligente Steuerungssysteme sollten auf bereits vorhandenen europäischen Systemen (Satellitenavigation EUPOS) aufbauen. Eine weitgehend kostenlose Bereitstellung von Positionsdaten ermöglicht es jedem Betreiber von Verkehrssystemen und Fahrzeugen wie auch nationalen Mauterhebungsstellen, mit wenig Aufwand ein Road oder Railway – Pricing durchzuführen. Allerdings wäre das europaweit einheitliche EUPOS Positionierungssystem insbesondere in den neuen Mitgliedsstaaten wie auch in an diese angrenzenden Staaten (Ukraine, Russland etc.) weiter auszubauen.

Mit freundlichen Grüßen

