

Stadt Marktredwitz

Amt für Wirtschaftsförderung



Stadt Marktredwitz 95614 Marktredwitz

Europäische Kommission
 Generaldirektion Energie und Verkehr
 TEN-V
 B-1049 Brüssel

Email: TREN-B1-GREEN-PAPER@ec.europa.eu

Paketzustellad
 95615 Marktredwitz
 Egerstraße 2

Verwaltungsgebäude
 Egerstraße 2
 Zimmer 8

DIRECTORATE B			DATE 03 MAR 2009		
B1	B2	B3	B4	ASS	TEN-TEA
X					
ACTION: 2 GS					
DEADLINE: 23/03					

Ihre Zeichen,
 Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen
 Unser Schreiben vom

Durchwahl
 (09231) 501-0

Sachl

Stellungnahme zum Grünbuch zur TEN-V-Politik vom 04.02.09

Sehr geehrte Damen und Herren!

Ich sehe es als Oberbürgermeisterin der Stadt Marktredwitz als meine Pflicht an, mich an der Konsultation zur künftigen Ausrichtung der TEN-V-Politik zu beteiligen.

Die Stadt Marktredwitz liegt direkt am TEN-Projekt Nr. 22. Seit vielen Jahren setze ich mich für die Schließung der Elektrifizierungslücke zwischen Nürnberg, Marktredwitz und Landesgrenze CZ ein.

Der Abschnitt Nürnberg-Marktredwitz-Landesgrenze CZ als Teil des TEN-Projekts Nr. 22 ist gleichzeitig Gegenstand der Vereinbarung über die Zusammenarbeit bei der Weiterentwicklung der Eisenbahnverbindung Nürnberg – Prag zwischen der Tschechischen Republik und der Bundesrepublik Deutschland vom 07.06.1995 sowie Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans von 2003 und dort als Neues Vorhaben in den Vordringlichen Bedarf unter der laufenden Nummer 06 TREN eingestuft.

ACTION: A/		ECHANGE: 10832				
02 03 2009						
R	A	B	C	D	E	F
G	H	P	CP1	CP2	CP3	AAE
DG	ASS	01	DGA	DGK	DGA	AAE
			CD	FG	HI	

Trotz dieser legislativen Vorgaben und großer Anstrengungen auf der tschechischen Seite, den Abschnitt Prag-Pilsen-Cheb bis 2016 fertig zu stellen, ist der Abschnitt Nürnberg – Cheb (Eger) das einzige Teilstück des Projekts TEN Nr. 22 von Nürnberg bis Constanza am Schwarzen Meer, an dem bisher baulich noch nichts geschehen ist!

Viele der im Grünbuch angesprochenen und künftig stärker in den Vordergrund tretenden Gesichtspunkte erhöhen die Notwendigkeit, am Abschnitt Nürnberg-Landesgrenze CZ Elektrifizierung und Ausbau voranzutreiben:

- Interoperabilität

Der Abschnitt Nürnberg – Marktredwitz – Cheb ist der einzige Abschnitt des Vorhabens TEN Nr. 22, der noch mit wenig leistungsfähigen Diesellokomotiven befahren wird.

- Klimaschutz

Das Befahren der steigungsreichen Strecke mit Dieselmotoren genügt den heutigen Anforderungen an den Klimaschutz in keinsten Weise. Die eingesetzten Dieselmotoren stammen größtenteils aus russischer Produktion, die die ehemalige DDR-Reichsbahn in den 70-er Jahren des letzten Jahrhunderts beschaffte. Sie konnten nach der Wende nur notdürftig mit Filtern nachgerüstet werden. Der CO₂-Ausstoß ist unverhältnismäßig hoch.

Der Streckenabschnitt Nürnberg-Neuhaus/Pegnitz als wichtige Teilstrecke des Verkehrsverbunds Großraum Nürnberg (VGN) kann mangels Elektrifizierung nicht mit leistungsfähigen, elektrischen S-Bahn-Zügen, sondern nur mit Dieseltriebwagen befahren werden, was eine schlechte Ökobilanz hinsichtlich des CO₂-Ausstoßes zur Folge hat und aus Umweltschutzgründen für das touristisch attraktive Pegnitztal von Nachteil ist.

- Schließung von Infrastrukturlücken

Ich stimme zu, dass die künftige TEN-Politik ihr besonderes Augenmerk auf Infrastrukturlücken richten soll. Der Abschnitt Nürnberg-Marktredwitz-Landesgrenze CZ ist gerade eine solche Infrastrukturlücke. Diese Ansicht hob schon der tschechische Vize-Verkehrsminister Ing. Vojtěch Kocourek hervor und sieht das Gesamtwerk des Paneuropäischen Eisenbahnkorridors Nr. IV in Frage gestellt, wenn der Abschnitt Nürnberg – Marktredwitz – Landesgrenze CZ nicht elektrifiziert wird.

- EU-Koordinator für TEN-Projekt 22

Um das TEN-Projekt Nr. 22 voranzubringen, sind komplexe Organisations- und Abstimmungsaufgaben zu leisten (EU, Bundesverkehrsministerium, Bayerisches Wirtschaftsministerium, Gebietskörperschaften, verschiedene Geschäftsbereiche der Deutschen Bahn, Tschechisches Verkehrsministerium, Tschechische Staatsverwaltung der Schienenverkehrsinfrastruktur (Správa železniční dopravní cesty), verschiedene Geschäftsbereiche der Tschechischen Bahnen České dráhy) und technische Fragen zu klären. Das Wichtigste ist wohl die Erarbeitung eines tragfähigen Finanzierungskonzepts unter Einbeziehung aller oben genannten Beteiligten. Angesichts der Komplexität dieser Aufgaben halte ich die Einsetzung eines eigenen EU-Koordinators für das TEN-Projekt Nr. 22 für notwendig, damit es eine federführend verantwortliche Stelle gibt. Die Forderung nach einem EU-Koordinator für das TEN-Projekt Nr. 22 haben bereits die Industrie- und Handelskammern Nürnberg und Bayreuth im Jahr 2007 an die Generaldirektion Verkehr der Europäischen Kommission herangetragen.

Soviel zum Grundsätzlichen vorab.

Nun komme ich zur Beantwortung der einzelnen im Grünbuch aufgeworfenen Fragen:

Ad Frage 1:

Beklagenswert ist, dass es Streckenabschnitte gibt, beim Vorhaben TEN Nr. 22 der Abschnitt Nürnberg-Marktredwitz-Landesgrenze CZ, an denen baulich nichts geschieht. Man sollte einen Fertigstellungskoeffizienten einführen, der angibt, wie viel Prozent der Gesamtstrecke bereits fertig gestellt sind.

Das erhöht die Transparenz und die Glaubwürdigkeit der TEN-Politik.

Ad Frage 2:

Für die Aufrechterhaltung des Gesamtnetzes spricht sicher, dass Ziel der TEN-Politik eine möglichst breit angelegte Erschließung Europas sein muss.

Ad Frage 3:

Aus meiner Sicht würde der Netzgedanke der Interoperabilität und der besseren Berücksichtigung von Knotenpunkten entsprechen. Wichtig ist dies für den Containerverkehr, aber auch für Umsteigemöglichkeiten im Personenverkehr.

Ad Frage 4:

Der flexiblere Ansatz bedeutet aber auch eine leichte Abänderbarkeit. Dies birgt aus meiner Sicht die Gefahr, dass man sich zu Lasten einer Erschließung eines Raumes abseits von Ballungsräumen leichter von Vorhaben verabschieden kann. Das halte ich mit Blick auf Projekt TEN Nr. 22 nicht für gut.

Ad Frage 5:

Die TEN-Politik sollte ein stärkeres Augenmerk auf Infrastrukturlücken richten. Infrastrukturlücken gefährden den Erfolg des Gesamtprojekts. Wie beschrieben, ist beim Projekt TEN Nr. 22 die fehlende Elektrifizierung im Abschnitt Nürnberg-Marktredwitz-Landesgrenze CZ ein Hindernis für die Interoperabilität und ein Schaden für den Klimaschutz.

Ad Frage 13:

Ich bevorzuge das Optionsmodell Nr. 2.

Im Gegensatz zum bisherigen Ansatz verspricht die Option Nr. 2 eine zeitnahe Realisierung der TEN-Projekte.

Option Nr. 3 lehne ich ab, weil ich gegen einen unterschiedlichen Realisierungsfortschritt bei Gesamtnetz und Kernnetz bin.

Bitte berücksichtigen Sie insbesondere meine zum Vorhaben TEN Nr. 22 getroffenen Aussagen. Sollten Sie weitergehenden Gesprächsbedarf haben, stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Seelbinder

Oberbürgermeisterin

Ad Frage 6:

Galileo, EGNOS und IVS setzen dort an, wo die Infrastruktur schon europäischen Standards entspricht. Man sollte lieber in die Beseitigung von Infrastrukturlücken investieren.

Ad Frage 7:

Siehe Antwort zu Frage 6.

Ad Frage 8:

Die Aufteilung in ein Gesamtnetz und ein Kernnetz würde die Gefahr in sich bergen, dass gerade ländlich strukturierte Räume abseits der Ballungsräume nicht mehr wichtig genug sein könnten, um genügend Unterstützung für ihre Realisierung zu erfahren. Ein Fortschritt mit zwei Geschwindigkeiten (langsamer Fortschritt beim Ausbau des Gesamtnetzes, schneller Ausbau des Kernnetzes) ist nicht wünschenswert.

Ad Frage 9:

Für die Schließung von Infrastrukturlücken, wie die Elektrifizierung des Abschnitts Nürnberg-Marktredwitz beim Projekt TEN 22 erscheint eine Finanzierung über ein Modell des Public-Private-Partnership nicht zielführend, weil nicht mit einer kurzfristigen Amortisierung der Maßnahme zu rechnen ist. Außerdem ist der Nutzerkreis nicht homogen. Nutznießer sind der Personenfernverkehr, Personenregional- und Nahverkehr, Güterverkehr und private Anbieter.

Ad Frage 10:

Je ein EU-Koordinator pro TEN-Projekt kann helfen, die Realisierung zeitnaher als bisher sicher zu stellen (s.o.).

Ad Frage 11:

Der bestehende Fördersatz seitens der EU für TEN-Projekte müsste erhöht werden.

Ad Frage 12:

Der Informationsaustausch zwischen den beteiligten Akteuren sollte erleichtert werden. Fortschrittsberichte hinsichtlich der einzelnen TEN-Projekte wären in kürzeren Abständen wünschenswert.