

## **Stellungnahme der AG Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung der SPD-Bundestagsfraktion**

zur Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen „Konsultation über die künftige Politik für das Transeuropäische Verkehrsnetz“ (KOM(2010) 212) anlässlich des Grünbuchs der Europäischen Kommission „Ein bessere integriertes transeuropäisches Verkehrsnetz im Dienst der gemeinsamen Verkehrspolitik (KOM(2009) 44 endg.; Ratsdok. 6135/09)

### **1. Allgemeine Anmerkungen**

Es ist zu begrüßen, dass die Kommission eine grundsätzliche Überarbeitung der TEN-V-Politik eingeleitet hat und nun in einer zweiten Konsultation ihre Vorschläge über die Zukunft des TEN-V zur Diskussion stellt, die auf den Ergebnissen der ersten Konsultation beruhen.

Nach Einschätzung der Kommission wurden die nationalen Schienen- und Straßennetze in der EU bereits an vielen Stellen verbunden, und die Interoperabilität grenzüberschreitender Eisenbahnverbindungen schreitet voran. Zum „Transeuropäischen Verkehrsnetz“ (TEN-V) gehören derzeit 95.700 km Straße, 106.000 km Schiene, 13.000 km Binnenwasserstraße, 411 Flughäfen und 404 Seehäfen („Gesamtnetz“).

Laut Kommission hat die TEN-V-Politik der Entwicklung intelligenter Verkehrssysteme wichtige Impulse verliehen. Die bisherigen Anstrengungen zur Schaffung des Gesamtnetzes beurteilt die Kommission jedoch kritisch. Sie meint, dass oftmals nicht europäische, sondern nationale Interessen die Planung, Durchführung und Finanzierung einzelner Projekte bestimmen. Zudem seien die EU-Ziele für das Gesamtnetz generell zu unklar definiert. So gibt es derzeit keine schlüssige Abgrenzung des Nebeneinanders eines TEN-Gesamtnetzes und 30 vorrangiger Vorhaben. Diese vorrangigen Vorhaben sind nur eine Aneinanderreihung von Bauprojekten und keine Wiedergabe der wichtigsten Korridore in Europa.

Auch existiert nach wie vor ein Nebeneinander von vielfältigen konzeptionellen Korridorinitiativen der EU-Kommission bezüglich ERTMS, Logistik, Schienengüterverkehr, Umwelt, die weder untereinander noch infrastrukturell abgestimmt sind.

Die Kommission räumt in ihrem 1. Konsultationsverfahren selbst ein, dass insbesondere die Auswahl vorrangiger Vorhaben und die Festlegung von Kapazitäts- und Qualitätsstandards noch unzureichend geklärt sind.

Nach Ansicht der Kommission leisten hingegen einige vorrangige Vorhaben einen positiven Beitrag zur Verwirklichung des transeuropäischen Netzes. Als positive Beispiele werden die Hochgeschwindigkeitsbahnstrecken zwischen Paris, Brüssel, Köln, Amsterdam und London und die Vorbereitung des EU-Satellitennavigationssystems Galileo genannt.

Als Ergebnis der ersten Konsultation favorisiert die Kommission eine neue „Zwei-Ebenen-Struktur“: Das Gesamtnetz (1. Ebene) wird beibehalten. Es dient als Basis für den Aufbau eines zusammenhängenden „Kernnetzes“ (2. Ebene). Diese umfassen ein – geographisch festgelegtes – vorrangiges Netz und eine konzeptionelle Säule, um die Integration der verschiedenen Aspekte der Verkehrspolitik und Verkehrsinfrastruktur zu unterstützen.

Ziel der zweiten Konsultation ist es, die neue „Zwei-Ebenen-Struktur“ und die konzeptionelle Säule zu präzisieren.

## **2. Inhaltliche Positionierung**

In der letzten Legislaturperiode des deutschen Bundestages 2005 – 2009 hat die SPD im Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zusammen mit ihrem damaligen Koalitionspartner zum Grünbuch der Kommission Stellung bezogen (Ausschussdrucksache Nr. 16(15)1394)

In diesem Beschluss wurden folgende Punkte hervorgehoben:

- Die Weiterentwicklung der vorrangigen Vorhaben zu einem vorrangigen Netz und damit der Beseitigung konzeptioneller Defizite,
- Die Konzentration des vorrangigen Netzes auf die europäischen Hauptverkehrskorridore, die die höchsten Verkehrslasten tragen,
- Die Ermittlung des vorrangigen Netzes auf Basis europaweiter Prognose und Nutzen-Kostenuntersuchung unter Beachtung raumordnerischer und ökologischer Belange,
- Der Verzicht auf eine Beschränkung der EU-Förderung auf grenzüberschreitende Vorhaben, da auch Vorhaben im Binnenland durch Schaffung von Kapazitäten und Verkürzung der Reise- und Transportzeiten mindestens ebenfalls hohe europäische Mehrwerte haben,
- Die Konzentration der Gemeinschaftsförderung auf das vorrangige Netz,
- Die Forderung, die einzelstaatliche Planung nicht zugunsten einer europäischen Infrastrukturplanung aufzugeben;
- Eine Ablehnung der Festschreibung verbindlicher Realisierungszeitpunkte, da dies das jährliche Budgetrecht des Parlaments beschneiden würde.

Die Bundesregierung wurde desweiteren aufgefordert, in den weiteren Schritten des Revisionsprozesses die erforderliche Klarheit herbeizuführen. Es wurde darauf verwiesen, dass die Ausgestaltung der konzeptionellen Säule noch völlig unzureichend bestimmt ist.

### 3. Stellungnahme zum 2. Konsultationsprozess

Deutschland als große Industrienation ist auf ein qualitativ hochwertiges transeuropäisches Verkehrsnetz angewiesen. Es bildet eine entscheidende Grundlage für die wirtschaftliche Entwicklung unseres Landes. Vor diesem Hintergrund verdient die Frage, wie das künftige transeuropäische Netz ausgestaltet werden soll, eine vordringliche Beachtung.

Es ist zu begrüßen, dass bei der Planung des künftigen Kernnetzes eine Methodik gefunden wurde, mit der grundsätzlich ein reibungsloser Verkehrsfluss auf den wichtigsten Verkehrsachsen sichergestellt werden kann.

Dass zentrale Verkehrsknotenpunkte zu einem zusammenhängenden Kernnetz verbunden werden sollen, erhöht die Effizienz der Verkehrsinfrastruktur und stellt einen europäischen Mehrwert dar.

Es ist zu begrüßen, dass bereits bei der Infrastrukturplanung der möglichen Einsatz intelligenter Verkehrssysteme zu prüfen ist, da somit teurere Nachrüstungen vermieden werden können.

Positiv zu bewerten ist außerdem, dass die geplante Priorisierung der TEN-V-Projekte nach ihrem europäischen Mehrwert grundsätzlich der richtige Ansatz ist.

Erwähnenswert ist ebenfalls, dass Folgenabschätzungen für das gesamte Kernnetz mit einheitlichen Methoden angewandt werden sollen. Bislang werden Folgenabschätzungen nur für einzelne Projekte ohne Blick für das Ganze durchgeführt. Doch nur unter Berücksichtigung aller Alternativen sowie der Auswirkungen auf das ganze Netz kann eine Projektrangfolge optimal bestimmt werden.

Zu kritisieren ist jedoch, dass die nun in dem Konsultationspapier propagierte TEN-V-Politik nach wie vor stark in der bisherigen Struktur verhaftet bleibt.

Die Kommission lässt offen, wie weit ihre Befugnisse gehen sollen. Sie kündigt an, dass Planungen von TEN-Projekten gemeinsam mit den Mitgliedstaaten erörtert werden sollen und nur die weiteren Planungen den Mitgliedstaaten zu überlassen. Es sollte aber klargestellt werden, dass für die Planung der nur national relevanten Teile des Gesamtnetzes ausschließlich die betroffenen Mitgliedstaaten zuständig sind.

Dagegen besteht beim grenzüberschreitenden Infrastrukturaufbau ein europäischer Koordinierungsbedarf. Hier ist somit eine federführende Projektplanung der Kommission gerechtfertigt. In diesem Zusammenhang sollte auch im Sinne der 2020-Zielvorgaben überprüft werden, welche Verkehre vermeidbar sind.

Gefordert wird oftmals, dass die künftige TEN-V-Politik sich deutlicher auf grenzüberschreitende Projekte mit europäischem Mehrwert konzentrieren sollte. Zu klären ist jedoch, inwieweit nicht ein Verkehrsprojekt z.B. innerhalb eines großen geographisch zentral gelegenen Mitgliedsstaates wie Deutschland für die gesamte EU nicht einen höheren europäischen Mehrwert besitzt als viele kleine grenzüberschreitende Projekte. Die EU-

Kommission weicht dieser mit der konzeptionellen Säule eng verbundenen Fragestellung aus bzw. gibt hierzu keine genaue Definition.

Daher ergeben sich folgende Empfehlungen:

- Nach wie vor bedarf es einer grundsätzlichen Ausarbeitung bzw. einer genaueren Definition der „konzeptionellen Säule“ als Grundlage für die objektive Ermittlung von Vorhaben durch die EU Kommission.
- Desweiteren bedarf es einer detaillierten Ermittlung, welche Konzepte welche Beiträge für einen effizienten, integrativen und umweltfreundlichen Verkehr leisten können.
- Präzisiert werden sollte, wie die EU-Kommission dazu beitragen kann, besser und effizienter mit zunehmend komplexeren Problemlagen und konkurrierenden Zielen durch Gemeinschaftsrecht bei der Infrastrukturplanung und -realisierung umzugehen.
- Die Förderung eines integrierten europäischen Verkehrssystems mit intermodalen Lösungen, das Umweltschutz und Klimawandel berücksichtigt, muss an eine europaweite Prognose und Nutzen-Kostenuntersuchung nach einheitlichen Kriterien geknüpft werden.
- Deutschland benötigt eine angemessene Berücksichtigung der Transitverkehre auf seinem Verkehrsnetz, die mit in die Nutzen- und Kostenuntersuchung einfließt.
- Deutsche Seehäfen an Nord- und Ostsee als Drehscheiben des nationalen und internationalen Warenaustauschs sowie die Hinterlandanbindung von Häfen sollen auch mit Blick auf sich herausbildende Korridore in Europa bei der Entscheidungsfindung und Planung von TEN-V-Vorhaben ihre Berücksichtigung finden und dabei fortentwickelt und sinnvoll angebunden werden.
- Klare Ablehnung eines „Europäischen Finanzrahmens“ unter Verwaltung der EU-Kommission, der nationale Investitionen präjudiziert und Einnahmen aus Verkehrstätigkeiten umfasst.
- Es muss gewährleistet werden, dass Infrastrukturplanungen bzw. Planungsvorgaben nicht allein durch die EU-Kommission durchgeführt sondern die Mitgliedstaaten ein Mitspracherecht bekommen.